

***INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES***  
***CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL***

**2006/2007**



**TII**

**DOCUMENTO DE TRABALHO**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA / DO EXÉRCITO PORTUGUÊS / DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.**

**CAPACIDADE DE PROJECCÃO DO PODER MILITAR NACIONAL.  
DESAFIOS INERENTES AO DESTACAMENTO DE FORÇAS  
NACIONAIS PARA TEATRO DE OPERAÇÕES LONGÍNQUOS**

*Jorge Manuel da Silva Fernandes Lessa*  
*Coronel Piloto Aviador*



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

### **CAPACIDADE DE PROJEÇÃO DO PODER MILITAR NACIONAL. DESAFIOS INERENTES AO DESTACAMENTO DE FORÇAS NACIONAIS PARA TEATRO DE OPERAÇÕES LONGÍNQUOS**

**Jorge Manuel da Silva Fernandes Lessa  
Coronel Piloto Aviador**

Trabalho de Investigação Individual

Lisboa - 2007



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

### **CAPACIDADE DE PROJEÇÃO DO PODER MILITAR NACIONAL. DESAFIOS INERENTES AO DESTACAMENTO DE FORÇAS NACIONAIS PARA TEATRO DE OPERAÇÕES LONGÍNQUOS**

**Jorge Manuel da Silva Fernandes Lessa  
Coronel Piloto Aviador**

Trabalho de Investigação Individual

Orientador: CMG Augusto Ezequiel  
Arguente: Cor Hélder Brito

Lisboa - 2007

<b>Índice</b>	
<b>Resumo</b> .....	<b>v</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>vi</b>
<b>Palavras chave</b> .....	<b>vii</b>
<b>Lista de acrónimos</b> .....	<b>viii</b>
<b>1. Introdução</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Novos conceitos e estratégias. Posicionamento de Portugal</b> .....	<b>3</b>
2.1 As organizações internacionais e os novos desafios no âmbito da segurança e defesa... 4	
2.1.1. Organização das Nações Unidas .....	4
2.1.2. Organização para a Segurança e Cooperação na Europa.....	5
2.1.3. União Europeia .....	5
2.1.4. Organização do Tratado do Atlântico Norte .....	6
2.2 Posicionamento de Portugal perante a nova conjuntura politico-estratégica .....	8
2.2.1 Compromissos externos .....	8
2.2.2 Cenários de actuação.....	9
2.2.3 Nível de ambição .....	10
2.3 Síntese conclusiva.....	11
<b>3. Projecção de forças. Enquadramento conceptual e pragmático no âmbito das organizações internacionais de segurança e defesa</b> .....	<b>12</b>
3.1 Organização das Nações Unidas.....	13
3.2 União Europeia .....	15
3.3 Organização do Tratado do Atlântico Norte.....	16
3.3.1 Nível de ambição .....	18
3.3.2 Tipos de missão.....	19
3.3.3 Operações expedicionárias.....	19
3.4. Síntese conclusiva.....	20
<b>4. Capacidade de transporte estratégico. Desafios inerentes ao destacamento de forças nacionais para teatros de operações longínquos</b> .....	<b>21</b>
4.1 Desafios inerentes ao destacamento de forças .....	22
4.2 Meios de transporte utilizados na projecção de forças nacionais .....	24
4.3 Capacidade própria de transporte das nações que integram a OTAN .....	26
4.4 Capacidade nacional no âmbito do transporte estratégico.....	27
4.4.1 Frotas actuais .....	27
4.4.2 Participação no programa da aeronave europeia A400M .....	28
4.4.3 Estudo de aquisição de uma plataforma de transporte de longo curso .....	30
4.4.4. Aquisição de um navio polivalente logístico .....	30
4.4.5 Análise sobre a capacidade autónoma em transporte aéreo. Estudo de caso.....	32
4.5 Opções multinacionais de transporte estratégico.....	33
4.6 Síntese conclusiva.....	38
<b>5. Conclusões</b> .....	<b>39</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>41</b>

**Apêndice A: Glossário de Conceitos**

**Apêndice B: Cenário de maior previsibilidade de projecção do poder militar nacional**

**Apêndice C: Nível de ambição da OTAN**

**Apêndice D: Capacidade própria para o médio prazo das nações da OTAN (2010-2015)**

**Apêndice E: Aeronave A310-300**

**Apêndice F: Navio Polivalente Logístico**

**Apêndice G: Principais intervenções do Exército em missões de paz**

**Apêndice H: Planeamento da projecção de uma força militar**

**Apêndice I: Capacidade de transporte aéreo própria e multinacional**

**Anexo A: Forças disponibilizadas por Portugal para a NRF**

**Anexo B: Constituição da FRI**

**Anexo C: OTAN - Tipos de missão**

**Anexo D: OTAN - Relação percentual de carga via aérea/marítima**

**Anexo E: OTAN - Capacidade das nações em transporte aéreo. Evolução da situação**

## **Resumo**

Com o fim da Guerra Fria e a conseqüente desagregação do bloco soviético, quando se supunha estarmos perante um período de paz global, em vez desta, surgiu uma nova era marcada pela insegurança internacional, onde proliferam novas ameaças e conflitos, de forma e dimensão até agora desconhecidas.

A actual realidade obrigou as nações e as organizações internacionais ao desenvolvimento de uma política de segurança e defesa cooperativas, concebendo para isso novos conceitos e estratégias.

Esta política, face ao tipo de conflitualidade actualmente existente, enfatiza a participação de forças militares na prevenção e gestão de crises, assim como nas operações de apoio à paz, muitas das vezes em cenários longínquos e imprevisíveis. Aquelas forças militares ganham, assim, um novo relevo, sendo um instrumento fundamental de credibilização da política externa dos Estados.

Portugal não poderia ficar indiferente aos novos tempos, participando com forças nas mais variadas missões, mostrando ao mundo que era capaz de assumir as suas obrigações enquanto membro das principais Organizações, merecendo, assim, o reconhecimento da comunidade internacional.

Ao novo cenário emergente, responderam as nações tornando as suas forças mais flexíveis e projectáveis, sendo necessário para isso, rever e incrementar as respectivas capacidades de transporte estratégico, sem o qual não é possível responder aos desafios actuais que se colocam ao mundo.

Neste enquadramento, o presente trabalho tem como objectivo identificar e analisar as alternativas possíveis no que concerne ao transporte estratégico, defendendo e propondo que capacidade deve ter Portugal para projectar o poder militar.

## **Abstract**

With the end of the Cold War and the consequent disintegration of the Soviet block, we should have been faced with global peace but instead emerged an era marked by international insecurity where new threats and conflicts proliferated of the form and dimension unknown until now.

Reality forced nations and international organizations to develop security and co-operative defense policies conceived through new concepts and strategies.

These policies faced with the existing conflicts emphasize the participation of military forces in crisis prevention and management as well as in the support of peace operations often in far away and unexpected places. These military forces gain also a new importance being a fundamental instrument of credibility of a nation's foreign policy.

Portugal could not remain indifferent, thereby participating by deploying troops in various missions, showing the world their capacity to assume their obligations as a member of international organizations, therefore deserving the recognition of the international community.

To the new emerging scenario nations have responded by developing their respective capabilities of strategic transportation, making their forces more flexible and deployable, without which it would be impossible to respond to the challenges throughout the world.

Within this frame task, the present task has the objective to identify and analyze the alternatives concerning strategic transport and propose which capacity that Portugal should have to deploy and project its military power.

**Palavras - chave**

Segurança; defesa; cooperativa; mobilidade; flexibilidade; projecção; forças; transporte; estratégico.

**Lista de acrónimos**

ACO	Allied Command Operations
ADAMS	Allied Deployment and Movement System
AED	Agência Europeia de Defesa
AMCC	Allied Movement Coordination Centre
AOR	Area of Responsibility
APOD	Airport of Debarkation
APOE	Airport of Embarkation
BLD	Batalhão Ligeiro de Desembarque Reduzido
CNPCE	Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência
CJTF	Combined Joint Task Forces
CMUE	Comité Militar da União Europeia
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CORSOM	Coalition Reception Staging & Onward Movement
CJSOR	Combined Joint State of Requirements
DCI	Defense Capabilities Initiative
DPKO	Department of Peace-keeping Operations
DRR	Defense Requirements Review
EUA	Estados Unidos da América
EACC	European Airlift Coordination Center
UE	União Europeia
EVE	Efective Visibility Execution
EAC	European Airlift Centre
EADS	European Aeronautic Defence and Space
EAPC	Euro Atlantic Partnership Council
EEIN	Espaço Estratégico de Interesse Nacional
ECAP	European Capability Action Plan
FAP	Força Aérea Portuguesa
FFAA	Forças Armadas
FLA	Future Large Aircraft
FRI	Força de Reacção Imediata
FND	Forças Nacionais Destacadas
FWN	Framework Nation
HRF	High-Readiness Forces
HLG	High-Level Group
IESD	Identidade Europeia de Segurança e Defesa
IOC	Initial Operational Capability
IDN	Instituto de Defesa Nacional

JFC	Joint Force Command
LSD	Logistics Support Division
LOGFAS	Logistic Functional Area
LOGREP	Logistics Reporting
LPM	Lei de Programação Militar
LRT	Long Range Transport
MJO	Major Joint Operations
MCC	Movements Coordination Center
MC	Military Committee
MRTT	Multi-Role Transport Tanker
MOU	Memorandum of Understanding
MIA	Multinational Implementation Arrangement
MCU	Unit Control of Movements
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NPL	Navio Polivalente Logístico
NRF	NATO Response Force
NAC	North Atlantic Council
NAMSA	Maintenance and Supply Agency
ONU	Organização das Nações Unidas
OSCE	Organização para a Segurança e Cooperação na Europa
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PESD	Política Europeia de Segurança e Defesa
PKO	PeaceKeeping Operations
PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PESC	Política Externa e Segurança Comum
PCC	Prague Capabilities Commitment
RLP	Recognized Logistic Picture
RSOM&I	Reception, Staging, Onward Movement and Integration
SAC	Strategic Airlift Capability
SALC	Strategic Airlift Coordination Cell
SALIS	Strategic Airlift Interim Solution
SPM	Sustainment Planning Module
SJO	Small Joint Operations
SCC	Sealift Coordination Center
TCC	Troop Contributors Countries
TO	Teatro de Operações
UMD	Unidades de Meios de Desembarque

## **1. Introdução**

*... “A afirmação de Portugal na Europa e no Mundo passa igualmente pela capacidade de contribuirmos para a defesa comum e para a segurança colectiva, para o que precisamos de Forças Armadas modernas e adaptadas às necessidades do nosso tempo”...  
Jorge Sampaio*

Os acontecimentos que levaram ao fim da Guerra-Fria alteraram por completo a conjuntura político-estratégica mundial.

A necessidade de defesa pode agora passar por participações numa grande variedade de cenários, localizados em qualquer parte do mundo, por vezes a muitos milhares de quilómetros de distância das nossas fronteiras geográficas.

Ao longo dos últimos anos, as Forças Armadas (FFAA) Portuguesas têm sido chamadas a cumprir um número significativo de missões de apoio à política externa do Estado, em países localizados em diversas regiões dos vários continentes. São participações em operações de paz, conduzidas pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e pela União Europeia (UE), assim como as realizadas sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU). De realçar, ainda, a crescente participação em missões no âmbito da cooperação técnico-militar no quadro da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). O cumprimento destas acções passa por diversas fases, entre as quais se inclui a projecção das forças para os novos teatros de operações.

As lacunas existentes no seio da OTAN e que se estendem a Portugal, relativamente ao transporte estratégico, nomeadamente o transporte aéreo, crucial na projecção, vêm a ser debatidas há longo tempo.

Esta temática é actual e são muitos os países que desenvolvem estudos na procura da melhor solução, já que os recursos são escassos e é muito dispendiosa a criação da capacidade de projecção de forças, em tempo, para os mais variados e distantes teatros de operações.

Para além destes factores, acresce ainda o facto, de o autor deste trabalho ter sido Comandante de Esquadra de Transporte Tático (Esquadra 501, da Força Aérea Portuguesa), que opera a aeronave C130H e ter participado em inúmeras missões, bem longe do território nacional, quer transportando forças para o teatro de operações, quer operando dentro daquele e se ter apercebido da enorme importância que se reveste para os países o estarem dotados desta capacidade.

O interesse deste trabalho, em que o objectivo é avaliar que capacidade deve ter

Portugal para a projecção do poder militar nacional e cujo título é - *Capacidade de projecção do poder militar nacional. Desafios inerentes ao destacamento de forças nacionais para teatros de operações longínquos* - insere-se no contexto do movimento e transporte, em particular no transporte estratégico, tendo como base conceptual os conceitos em vigor na OTAN.

O objecto de estudo do presente trabalho consiste, ainda, em identificar e analisar as opções disponíveis, no que concerne ao transporte estratégico.

Serão examinadas, também, aquelas que estão em estudo, ou desenvolvimento, no âmbito multinacional, bem como as lacunas existentes, tendo em vista recomendar medidas e/ou acções que permitam reduzir, ou mesmo eliminar as mesmas, relativamente à projecção de forças nacionais para teatros de operações longínquos.

O trabalho será limitado, nas alternativas em desenvolvimento, às opções de curto e médio prazo.

Como fio condutor da investigação, definiu-se a seguinte questão central:

- Que capacidade deve ter Portugal para projectar o poder militar?

Desta questão central relevam as seguintes questões derivadas:

- Que novos conceitos resultaram das profundas mudanças internacionais na última década do Sec XX?

- Qual o posicionamento de Portugal perante a nova conjuntura político-estratégica?

- No quadro das organizações internacionais de segurança e defesa, em que Portugal está inserido, como é encarada, conceptual e pragmaticamente, a projecção de forças?

- Que desafios se colocam à projecção de forças nacionais para teatros de operações longínquos?

- Quais as opções identificadas, em matéria de transporte, que se consideram mais adequadas para a projecção do poder militar nacional?

Para tentar responder à questão central, levantou-se as seguintes hipóteses que se avaliou com a investigação:

Hipótese 1 – Portugal deve ter capacidade autónoma de projecção do poder militar nacional;

Hipótese 2 – Portugal deve recorrer apenas a uma capacidade multinacional de transporte estratégico, para a projecção do poder militar;

Hipótese 3 – Portugal deve ter alguma capacidade autónoma de transporte estratégico a qual deve ser complementada com recurso a outras capacidades, em função das

necessidades.

Nesse sentido, no segundo capítulo do presente trabalho, define-se o quadro do actual ambiente internacional, em matéria de segurança e defesa, assim como se procura identificar e enumerar algumas das novas ameaças à segurança e paz no mundo.

Seguidamente, evidenciam-se os novos conceitos e estratégias que as principais organizações internacionais elaboraram face à nova situação, procurando identificar qual o posicionamento de Portugal perante a actual realidade e os compromissos assumidos, analisando os possíveis cenários e o nível de empenhamento.

No terceiro capítulo examina-se como é encarada, conceptual e pragmaticamente a projecção de forças, pelas organizações internacionais, em que Portugal está inserido.

No quarto capítulo identificam-se os desafios que se colocam ao envio de forças nacionais para teatros de operações longínquos, assim como os meios de transporte utilizados.

Analisa-se as capacidades próprias e multinacionais de transporte estratégico de Portugal e das outras nações da OTAN, procurando clarificar as decisões tomadas nesta matéria.

Finaliza-se explicando, defendendo e propondo que capacidade deve ter Portugal para projectar o poder militar.

Neste trabalho seguiu-se o método hipotético-dedutivo, com recurso à pesquisa documental e bibliográfica, complementada com entrevistas a entidades com conhecimentos no âmbito do transporte estratégico.

## **2. Novos conceitos e estratégias. Posicionamento de Portugal**

Durante várias décadas o mundo esteve dividido em dois blocos, tendo o colapso da União Soviética determinado um reajustamento e, conseqüentemente, uma nova configuração na política internacional.

Acabada a denominada Guerra Fria, iniciada no fim da segunda guerra mundial, e a era do chamado “equilíbrio do terror”, parecia que uma nova ordem propiciava a instalação da paz e da verdadeira cooperação entre as nações.

A realidade foi bem diferente e hoje as ameaças e os riscos que os Estados enfrentam são múltiplos e transnacionais. Ao conflito tradicional entre aqueles, por questões político/ideológicas, sucede os baseados em razões étnicas, religiosas ou económicas. As migrações maciças, a criminalidade organizada, o narcotráfico e o terrorismo, o aumento dos riscos de proliferação de armas de destruição maciça, o uso indevido de novas tecnologias, bem como os atentados à segurança ambiental e os desastres ecológicos, são alguns dos

actuais desafios à segurança colectiva, que o Estado, individualmente, não tem possibilidade de combater.

Entra-se, assim, numa nova era em que o combate às novas e complexas ameaças deve ser baseado, fundamentalmente, na cooperação internacional, e exige o empenhamento das nações, na projecção da estabilidade transfronteiriça, assente numa estratégia de acção em que o poder militar é um pilar fundamental em apoio das políticas externas.

É neste quadro estratégico que as organizações internacionais têm vindo a desenvolver novos conceitos, como via indispensável para enfrentar os novos desafios que se colocam ao mundo.

## **2.1 As organizações internacionais e os novos desafios no âmbito da segurança e defesa**

À nova realidade político-estratégica responderam os países e as organizações internacionais com o desenvolvimento de um conceito alargado de segurança e defesa, fundamental para dar resposta, não só às novas ameaças, como a quaisquer outras que venham a revelar-se.

Tal conceito, deixou de ter como principal objectivo a defesa do território e da soberania dos Estados, em detrimento de uma defesa colectiva assente numa política de prevenção e da gestão de crises, no sentido de as prevenir ou de limitar a área do conflito, tentando, assim, evitar a sua escalada para situações de mais difícil controle.

Analisa-se, a seguir, o modo como as principais organizações internacionais se adequaram aos novos desafios no âmbito da segurança e defesa.

### **2.1.1. Organização das Nações Unidas**

O fim da Guerra Fria veio alterar profundamente o envolvimento desta organização nas actividades de manutenção da paz, tanto qualitativamente como quantitativamente. Para além do aumento do número de missões, a ONU alargou o seu domínio de intervenção, em conformidade com as ideias e os princípios definidos na “Agenda para a Paz”, adoptada em 1992<sup>1</sup>. Assim, as novas formas de intervenção da ONU na preservação da paz e segurança mundiais, mostram-se agora com uma natureza e âmbito diferentes.

Mudada a natureza dos conflitos, alterados os cenários e os actores, a ONU passou a envolver-se, principalmente, em operações humanitárias, fornecendo ajuda de emergência às populações vítimas das guerras civis, que se tornaram nos alvos mais vulneráveis a estas situações. As actuais operações de paz caracterizam-se pela sua multidimensionalidade,

---

<sup>1</sup> A Agenda para a Paz, do secretário-geral da ONU, Boutros Boutros Ghali, em Julho de 1992, especificava um papel mais activo para a ONU.

envolvendo uma grande diversidade de intervenientes, de que se destacam as várias organizações Não-Governamentais que acorrem a estes novos cenários, cuja intervenção é cada vez mais preponderante.

Quanto ao âmbito, cabe realçar que a ONU deixou de se preocupar apenas com a gestão da situação após a deflagração dos conflitos e das situações de violência, alargando o espectro da sua intervenção, ao antes e ao depois daquelas situações. Ou seja, à prevenção de conflitos e à construção da paz, conjugando em ambos os casos o factor militar com a reconstrução dos Estados e à reabilitação das infra-estruturas da sociedade, criando as condições para o estabelecimento de uma paz duradoura e sustentável.

Estas duas questões vieram a revelar-se determinantes nas opções tomadas pela ONU, a partir da década de noventa do século XX, de modo a poder responder aos novos desafios, não só no domínio organizativo, como no domínio dos recursos colocados à sua disposição.

### **2.1.2. Organização para a Segurança e Cooperação na Europa**

A actividade da Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE) recai naquilo que foi designado como “diplomacia discreta” (Martins da Cruz, 2002: IDN). Mas não se pense que esta actuação se confina às reuniões e aos gabinetes de trabalho. Actua fundamentalmente no terreno, em tudo o que envolve a defesa dos direitos humanos, a consolidação da democratização dos povos, o estado de direito e em outras áreas que contribuam decisivamente para a prevenção ou resolução pacífica de conflitos.

Face aos novos riscos e ameaças, esta organização também se adapta à nova realidade, de que se destacam as medidas de combate ao terrorismo, resultantes da Conferência Internacional de Bishkek<sup>2</sup>, no Quirquístão, que referem, nomeadamente, medidas de vigilância mais apertadas sobre as associações que, sobre diversas fachadas, podem dar cobertura a acções terroristas, movimentos de capitais e também de armas e explosivos.

### **2.1.3. União Europeia**

A UE tem-se empenhado activamente na resposta às principais ameaças do mundo actual, caracterizadas pela diversificação e imprevisibilidade. O objectivo de instaurar uma Política Externa e de Segurança Comum (PESC) foi reconhecido aquando do Tratado de Maastricht, e entrou em vigor, em 1 Novembro de 1993. As disposições da PESC, incluindo as da Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD) que dela fazem parte integrante, foram revistas pelo Tratado de Amesterdão, que entrou em vigor, em 1 de Maio de 1999 e no qual

---

<sup>2</sup> Conferência realizada, em 13 e 14 de Dezembro de 2001, com a participação de 280 representantes de mais de 60 Estados e organizações internacionais.

estão incorporadas as missões de *Petersberg*<sup>3</sup>.

De entre um leque alargado de medidas, tendo em vista uma política europeia de segurança e defesa, destacam-se os esforços desenvolvidos pela UE no sentido de assegurar uma capacidade autónoma, apoiada em forças militares, que permitam gerir as crises no âmbito das *missões de Petersberg*, sem prejuízo das acções a levar a cabo pela OTAN. Acresce, ainda, referir que todo este processo de desenvolvimento das capacidades de defesa da UE, vem sendo trabalhado em estreita cooperação com a OTAN, otimizando os meios humanos e materiais e evitando assim duplicações desnecessárias.

Relativamente aos desenvolvimentos das capacidades militares definidas, o objectivo político estabelecido, designado por “Objectivo Global de Helsínquia” era o de, a partir de 2003, os Estados-membros terem capacidade de mobilizar rapidamente, num prazo de 60 dias e manter a sustentação logística, pelo menos durante um ano, de 60000 militares. Esta força deveria estar preparada para desempenhar todos os tipos de *missões de Petersberg*, ter o necessário comando e controlo, capacidade de informações, logística e os serviços de apoio ao combate e, adicionalmente como apropriado, a componente aérea e naval. No entanto, este objectivo só parcialmente foi atingido, tendo ao longo deste processo sido detectadas lacunas em algumas capacidades militares, nomeadamente, comando e controlo, informações e transporte estratégico.

Assim, foi reconhecida a necessidade de trabalhar em projectos concretos, no sentido de ultrapassar as dificuldades existentes. Neste sentido e conforme expresso no *Headline Goal 2010*, aprovado no Conselho da UE, em 17 de Junho de 2004, os Estados-membros comprometeram-se no sentido de que, a partir de 2010, a UE deve ter capacidade para responder rápida e decisivamente a todas as operações de gestão de crises no quadro do tratado da União. Igualmente foi incluído neste objectivo para 2010, com capacidade operacional a partir de 2007, os *Battlegroups*, como uma força específica de resposta rápida.

Pese embora a morosidade de um processo desta envergadura, todos os esforços estão a ser desenvolvidos para dotar a UE de uma capacidade militar que permita concretizar a nova PESD.

#### **2.1.4. Organização do Tratado do Atlântico Norte**

É facilmente aceite pela comunidade internacional que, a também denominada Aliança Atlântica, é a estrutura que melhor pode dar resposta às novas ameaças que assolam o mundo.

---

<sup>3</sup> Estas missões (humanitárias e de evacuação, de manutenção de paz e missões de forças de combate para a gestão de crises, incluindo missões de restabelecimento da paz), foram instituídas pela *Declaração de Petersberg*, adoptada na sequência do conselho ministerial da UEO, realizado em Junho de 1992.

Não só pelo papel decisivo que teve na Europa, em matéria de segurança, nos últimos 50 anos, mas também pela coesão da estrutura militar e grande cooperação entre as FFAA dos Estados-membros. Acresce, ainda, a doutrina militar que vem desenvolvendo e a grande experiência na condução de operações militares que foi gerando ao longo de todos estes anos.

A OTAN, ao confrontar-se com a adaptação ao novo ambiente internacional, reconheceu, também ela, a necessidade de desenvolver um conceito de segurança de natureza alargada.

Neste sentido, na Cimeira de Washington, em Abril de 1999, é adoptado um novo conceito estratégico, em que a Aliança, para além de manter as acções atinentes à defesa colectiva dos seus membros (Artigo 5º do tratado de Washington), passa a contemplar também a prevenção e gestão de crises, através de operações não abrangidas pelo Artigo 5º. Entende-se que esta é a grande mudança que se verificou na OTAN, pois permite a intervenção fora da área da Aliança.

É, assim, dado o primeiro passo para enfrentar novas ameaças e para participar nas situações de crise da comunidade internacional, onde necessário. Estas novas missões, requerem das forças intervenientes, alta prontidão, capacidade de projecção e sustentação por longos períodos.

No entanto, o novo conceito alargado de segurança, contempla medidas que não são militares, como o diálogo e a cooperação com nações que não pertencem à OTAN e outras organizações internacionais, abertura a novos membros, apoio ao desenvolvimento da Identidade Europeia de Segurança e Defesa (IESD), lançamento da iniciativa da “Parceria para a Paz” e estabelecimento do *Euro Atlantic Partnership Council* (EAPC).

Ainda na Cimeira de Washington, com a finalidade de melhorar as capacidades militares da Aliança no que respeita à mobilidade estratégica, à sustentação das forças, à melhoria da informação e dos sistemas de comando e controlo, foi aprovada a Iniciativa de Capacidades de Defesa - *Defense Capabilities Initiative* (DCI).

Porque os resultados não foram os esperados, na Cimeira de Praga, em Novembro de 2002, foi decidido criar o *Prague Capabilities Commitment* (PCC), sucessor da DCI, no sentido de comprometer os Aliados com as novas medidas, de que se destacam, entre outras: a área do reabastecimento em voo e transporte aéreo estratégico; o desenvolvimento de uma nova estrutura de comando; o novo conceito de estruturação e emprego das forças, as Forças-Tarefa Conjuntas e Combinadas - *Combined Joint Task Forces* (CJTF) e a criação da *NATO Response Force* (NRF).

## **2.2 Posicionamento de Portugal perante a nova conjuntura politico-estratégica**

Com o fim do império colonial, Portugal regressou às fronteiras que tinha no século XV, e é hoje muitas vezes referido, como sendo um pequeno país periférico.

No entanto, Portugal é uma nação europeia, integrada e sem problemas de identidade nacional, com um passado histórico do qual resultou uma comunidade no mundo com cerca de 200 milhões de pessoas que falam o português, o que inclui os portugueses espalhados pelos quatro continentes e os países que foram colónias.

Mas quando se diz que Portugal é um país periférico, não se deve pensar, primordialmente, num país com problemas de desenvolvimento e com poucos recursos. Portugal é essencialmente um país de fronteira com outros países e outros continentes e de articulação com e entre eles.

Portugal, ao ser um membro de pleno direito da UE, por um lado, aceitou limites à sua soberania e, por outro, assumiu compromissos que não se confinam aos estritos interesses nacionais, mas aos da comunidade onde se integra.

A sua situação de fronteira propicia o reforço da cooperação e do diálogo com os países que lhe estão próximos e a posição que detém em comunidades como a CPLP, poderá ser decisiva para a articulação entre aquela comunidade e as outras onde se enquadra, reafirmando a sua atitude e afirmando a sua identidade.

### **2.2.1 Compromissos externos**

Embora a defesa nacional tenha como objectivos fundamentais da sua política, a garantia da independência nacional, a integridade do espaço territorial, a liberdade e a segurança dos cidadãos e dos interesses nacionais, Portugal não podia deixar de corresponder aos desafios lançados pelas organizações internacionais, em matéria de segurança e defesa cooperativa, no actual quadro de ameaças globais. Aqueles, passam também, pela projecção da estabilidade longe das nossas fronteiras, materializada numa estratégia de acção que contempla o poder militar em apoio à política externa do Estado. Assiste-se assim, por parte de Portugal, a uma cada vez maior participação nas acções das organizações a que pertence, de forma a assegurar a paz e a segurança, bem como a defesa dos interesses da comunidade, em iniciativas multinacionais, sem descuidar o desenvolvimento de acções de cooperação bilateral.

Das organizações internacionais, a OTAN é a mais antiga a que pertencemos, continuando Portugal a cumprir os compromissos a que se propôs desde a sua fundação, nomeadamente na participação em missões operacionais.

Como membro da UE, tem cooperado activamente na construção da política comum de defesa, não deixando de participar nas missões militares sob o seu comando, como demonstra o empenhamento na acção de monitorização na ex-Jugoslávia, na prevenção do conflito na Bósnia, no processo eleitoral em Moçambique e outros.

Relativamente à ONU, Portugal reafirma o papel que aquela desempenha, no âmbito da legalidade e ordem internacionais, participando em várias missões sob a sua égide.

Como antiga potência colonial, Portugal posiciona-se hoje, relativamente às suas antigas colónias, como um parceiro fundamental dentro da CPLP, valorizando esta comunidade no espaço internacional, promovendo inúmeras acções tendentes à manutenção da paz e da segurança, bem como o desenvolvimento dos acordos de cooperação técnico-militar.

Decorrente do exposto e conforme expresso nos documentos estruturantes da Defesa Nacional<sup>4</sup>, Portugal necessita de desenvolver uma capacidade de transporte estratégico para a satisfação dos compromissos externos identificados.

### **2.2.2 Cenários de actuação**

Cada vez mais, a defesa dos interesses de Portugal não se confina ao espaço territorial, como se tem vindo a descrever. Os cenários de possível actuação das FFAA e que consequentemente exigem projecção de forças, são agora mais vastos e estão localizados nos mais variados locais, desde que, em determinado momento, os interesses nacionais estejam ameaçados. Por outro lado, há que considerar, também, a participação em variadíssimos cenários resultantes da integração em âmbito multinacional nas operações de apoio à paz e humanitárias, assim como as conduzidas de forma autónoma em apoio às comunidades de cidadãos portugueses, por vezes localizados em países longínquos e instáveis. Um outro cenário de actuação previsível, relaciona-se com a ligação de grande proximidade aos países africanos de expressão portuguesa, tanto pela língua como pelos laços históricos, assim como as responsabilidades e interesses em relação a Timor-Leste (Lorosae). A acrescentar, ainda, as acções de resposta a crises “não artigo 5º”, no âmbito da OTAN.

Como já explicado, presentemente, os cenários de actuação não estão identificados nem circunscritos a uma determinada área. No entanto, e considerando as prioridades da política externa de Portugal, apresenta-se no Apêndice B, as áreas que se pensam ser de maior previsibilidade, para a projecção do poder militar nacional.

---

<sup>4</sup> Conceito Estratégico de Defesa Nacional, Conceito Estratégico Militar e Missões Específicas das Forças Armadas

De recordar que as FFAA portuguesas, e citando apenas os casos mais relevantes, ao longo dos últimos anos, têm sido chamadas a cumprir um significativo número de missões em teatros e condições muito diversas. Nas operações da OTAN, na Bósnia-Herzegovina, no Kosovo e no Afeganistão, no âmbito da ONU em Angola, Moçambique e Timor-Leste e muito recentemente no Líbano e, ainda de forma autónoma, na intervenção humanitária na República da Guiné-Bissau.

### 2.2.3 Nível de ambição

A OTAN continua a ser a principal referência da política de defesa e dos planos de Portugal, que participa ainda na NRF e tenciona incrementar a sua contribuição para as outras formações de alta prontidão - *High-Readiness Forces* (HRF).

No entanto, como já largamente referido, não se esgotam aqui os compromissos assumidos com as organizações internacionais e, assim, Portugal contribui com forças para operações sob a égide da ONU e UE e, no âmbito desta planeia, também, participar nos *Battlegroups*.

Com a finalidade de proteger e evacuar cidadãos nacionais em áreas de tensão ou crise, foi criada uma Força de Reacção Imediata (FRI), que tem capacidade de projecção e executa missões de âmbito estritamente nacional.

Neste contexto e conforme expresso no Conceito Estratégico Militar<sup>5</sup>, o nível de ambição para as forças passíveis de serem projectadas difere, consoante o ramo em causa.

Assim, relativamente às Forças Navais, devem ser consideradas as seguintes forças: “*duas unidades navais do tipo fragata, uma unidade anfíbia de escalão batalhão, ou a capacidade de projectar uma unidade terrestre equivalente, a disponibilidade de forças de operações especiais para serem empregues isoladamente, ou integradas em forças conjuntas, ou combinadas*”.

No que concerne às Forças Terrestres, deve-se considerar: “*o empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos; o empenhamento, em alternativa, de uma força de escalão brigada; a disponibilidade de forças especiais até ao escalão companhia, podendo ser necessário atingir o escalão de agrupamento conjunto*”.

No que às Forças Aéreas diz respeito: “*capacidade para cooperar com forças navais e terrestres num teatro de operações; o empenhamento de meios de transporte aéreo estratégico e tático, adequados às necessidades de projecção das forças nacionais;*

---

<sup>5</sup> Confirmado em Conselho Superior de Defesa Nacional, de 15 de Janeiro de 2005.

capacidade para projectar um destacamento aéreo para operações conjuntas e combinadas com a dimensão máxima de 12 aeronaves”.

Sendo este o nível de ambição no seu limite, a contribuição de Portugal para as várias forças formadas e já acima referidas (NRF, *Battlegroups* e FRI), depende do interesse e da disponibilidade que os Governos da República considerem adequadas.

Actualmente, o empenhamento naquelas diferentes forças criadas é o seguinte:

- **NATO Response Force.** Esta força, de grande importância para alcançar os objectivos da OTAN, no cumprimento das novas missões que lhe estão cometidas, é, por definição, uma força combinada de alta prontidão, capaz de ser projectada rapidamente em todo o espectro de missões. É de contribuição rotativa por parte das países intervenientes, podendo ou não ser continuada. O transporte e sustentação logística das forças disponibilizadas é da responsabilidade das respectivas nações. Portugal tem vindo a disponibilizar diferentes tipos de forças conforme expresso no Anexo A.
- ***Battlegroups.*** É uma força de reacção rápida que assenta numa força de escalão batalhão, com efectivos na ordem dos 1500 militares, reforçada com elementos de apoio do combate e apoio de fogos, com contribuições das Nações, em sistema de rotação. Pode ser disponibilizado por uma nação *Framework Nation* (FWN)<sup>6</sup> ou uma coligação de Estados-membros. Portugal planeia, para o ano de 2008, disponibilizar uma companhia de engenharia a integrar um *Battlegroup* Espanhol e em 2009, uma companhia de fuzileiros a integrar um *Battlegroup* Italiano. Igualmente em planeamento, a participação, em 2010 com um *Battlegroup*, assumindo, assim, a posição de FWN.
- **Força Rápida de Intervenção.** Esta força está vocacionada para intervenções de curta duração e para actuar em ambiente permissivo. É constituída por um núcleo inicial com componentes dos três ramos das FFAA e que terá uma constituição final de acordo com a missão em causa. É constituída, no limite, pelas forças listadas em Anexo B.

### 2.3 Síntese conclusiva

Iniciou-se o presente capítulo com uma breve caracterização do actual ambiente internacional, relevando, sem ser exaustivo, algumas das novas ameaças que tanta incerteza e instabilidade têm trazido ao mundo actual.

---

<sup>6</sup> Ver Apêndice A - Glossário de Conceitos

As alterações verificadas, levaram os estados e as principais organizações internacionais (ONU, OTAN, OSCE e UE) a reverem as estratégias relativas à segurança e defesa, desenvolvendo capacidades que, para além de outras, lhes permitam ter participação activa, em qualquer lugar do mundo, em missões de crise ou humanitárias e de apoio à paz.

Neste sentido, descreveu-se, de forma sumária, as iniciativas que vêm sendo desenvolvidas pelas referidas organizações, com a finalidade de poderem dar uma resposta adequada aos novos desafios.

Não se deixou de abordar a resposta de Portugal perante o novo quadro de segurança e defesa, assim como foi referido os cenários de actuação e o nível de ambição em função do novo ambiente internacional e também dos compromissos autónomos com as comunidades portuguesas no mundo e com os PALOP.

Em suma, pode-se afirmar que estamos perante uma nova era, em que o combate às novas e complexas ameaças se baseia, fundamentalmente, na cooperação internacional onde, por vezes, é necessário o emprego do poder militar, a grandes distâncias das fronteiras nacionais, em apoio das políticas externas do Estado.

### **3. Projecção de forças. Enquadramento conceptual e pragmático no âmbito das organizações internacionais de segurança e defesa**

Perante as mudanças operadas no mundo, em matéria de segurança e defesa, a OTAN, organização de referência neste assunto, viu-se na contingência de tomar medidas no sentido de serem criadas novas capacidades que incluíssem forças capazes de serem projectáveis, em alternativa ao tradicional conceito de forças numerosas e estáticas.

São forças com elevada capacidade de resposta, com grande mobilidade e flexibilidade para actuarem em locais distantes e, aí permanecerem, no cumprimento da missão para que foram destinadas, por um longo período, se assim for necessário.

Mas projectar o poder militar é só uma das fases de uma complexa operação, a que se seguem, a sustentação e retracção. Dependendo do local, tipo e duração da missão, a fase de sustentação pode envolver grande rotação de pessoal, assim como grande circulação de material necessário à condução das operações. Se se considerar um teatro de operações como o Afeganistão em que, presentemente, a OTAN e outras nações que não pertencem à Aliança estão empenhadas e se se pensar que estão no terreno 32.000 militares de 37 países, facilmente se conclui da necessidade de uma cuidada envolvente logística, suportada por uma capacidade de transporte robusta e adequada a apoiar tão complexa operação. Acresce ainda, o facto de, simultaneamente, outras intervenções se desenrolarem em diferentes teatros,

também com um elevado número de militares envolvidos.

A este propósito, cabe referir que na reunião da OTAN, que teve lugar em Riga, em 28-29 de Novembro de 2006, foram ajustadas as prioridades relativamente às capacidades da organização, para os próximos 15 anos e, de entre estas, foi dado especial destaque às forças expedicionárias<sup>7</sup>, conforme expresso no documento oficial da reunião:

“... Among the different requirements outlined, the document defines NATO’s top priorities, starting with joint expeditionary forces and the capability to deploy and sustain them”.

### **3.1 Organização das Nações Unidas**

As operações de manutenção de paz – *PeaceKeeping Operations* (PKO), sofreram um aumento significativo, no início da década de noventa do Século XX. De 1948 a 1989, a ONU participou em 16 missões daquele tipo, sendo de 40 o número de idênticas missões verificadas entre os anos de 1990 a 2006. O súbito aumento do número de missões veio abalar profundamente a estrutura instalada, encontrando-se agora a ONU envolvida em mais do dobro das missões, com a agravante de serem muito mais complexas.

Face a esta realidade, a ONU respondeu com um processo de reformas, cujo impacto no domínio das operações de paz se prolongaria até aos dias de hoje. Tais reformas visavam não só superar a falta de recursos humanos, mas também a reestruturação dos diversos organismos, envolvidos neste tipo de missão, que pode englobar a projecção de um elevado número de homens e uma grande quantidade de material. Estas reformas denotaram o reconhecimento de que as missões de paz se tinham transformado numa das actividades mais importantes da ONU.

Nesse sentido, em 1992 é criado um órgão dedicado exclusivamente às operações de paz, o Departamento de Operações de Apoio à Paz - *Department of Peacekeeping Operations* (DPKO), criando-se assim, uma nova estrutura que permite uma gestão mais eficiente das missões no terreno. Mas as reformas não se ficaram por aqui e nos anos seguintes assiste-se a um processo continuado no sentido de acrescentar à estrutura legal e funcional da ONU, capacidade para criar e gerir operações no âmbito das missões de *Peacekeeping*.

Em 2000, como resultado das intervenções da ONU na Jugoslávia e na Somália, Kofi Annan decide criar um Painel de personalidades, chefiado por Lakhdar Brahimi, antigo ministro dos Negócios Estrangeiros da Argélia, para levar a cabo uma reflexão profunda sobre as vulnerabilidades e limitações da Organização no domínio das operações de paz e segurança

---

<sup>7</sup> O termo expedicionário implica a actuação de uma força com uma duração temporária com a intenção de retirar de território estrangeiro, depois de cumprir uma missão específica.

e, simultaneamente, propor um conjunto de recomendações para as ultrapassar.

Como resultado do trabalho deste grupo, surgiu o que ficou conhecido como “Relatório Brahimi”, em que foram apresentadas as conclusões de uma análise profunda sobre o modo como a organização planeia, dirige e apoia as operações de paz, identificando vários pontos fracos na gestão no DPKO e sugerindo um conjunto de recomendações para os resolver. Veja-se, então, como se processa o mecanismo de projecção de forças em suporte de operações sob a égide da ONU.

Face a uma situação que exige uma rápida intervenção e após a aprovação da missão pelo Conselho de Segurança, torna-se necessário colocar meios humanos e materiais no terreno, em tempo, quer sejam meios próprios da ONU quer dos países contribuintes. As Nações Unidas são responsáveis pela projecção e retracção das forças participantes nas missões (incluindo a regular rotação do pessoal), assim como da sua sustentação.

Devido ao facto de não dispor de capacidade de transporte para efectuar aquelas acções, vê-se obrigada a recorrer ao mercado internacional (aéreo e marítimo) e à contratação, com os inconvenientes que daí advêm, especialmente se estivermos a falar de situações de *Humanitarian Relief*, como foi o recente caso do Tsunami, na Ásia, em que a projecção dos meios e o transporte de ajuda humanitária teve que ser efectuado em tempos de reacção muito curtos.

Todas estas actividades são desenvolvidas no seio do DPKO e, dentro deste, são vários os órgãos envolvidos. A responsabilidade primária pelo planeamento e execução das acções de transporte estratégico, aéreo e marítimo da ONU, pertencem à *Logistics Support Division* (LSD), localizada em Nova Iorque, em estreita coordenação com os *Troop Contributors Countries* (TCC) e com os *Movements Coordination Centre* (MCC) criados no terreno, os quais apesar de estarem fundamentalmente orientados para a gestão dos movimentos intra-teatro, também se encontram de alguma forma relacionados com os movimentos estratégicos, por serem responsáveis pela operação dos terminais de transporte.<sup>8</sup>

No âmbito desta organização, a **projecção de forças** é efectuada em cinco fases distintas - **standby, montagem, projecção, sustentação e retracção** – todas elas com requisitos logísticos diferentes.

A fase de **standby** começa pela decisão do Secretário-geral sobre a necessidade do envolvimento da ONU numa dada situação.

O planeamento propriamente dito, tem lugar na fase de **montagem**. É nesta fase que se

---

<sup>8</sup> As tarefas desenvolvidas pelos MCC estão expressas no parágrafo 1.13.05, do “UN Operational Support Manual”.

determinam as necessidades de projecção aérea/marítima, se asseguram os meios dos Estados - membros e/ou de contratos comerciais e se estabelecem as capacidades de recepção e de controlo de movimentos na área de operações.

Na fase de **projecção**, a LSD coordena todos os transportes, através de várias unidades e secções. Cabe à *Movements Control Unit* (MCU), após definição das necessidades da missão, definir um caderno de encargos a que se segue a acção de consulta ao mercado e a contratualização dos meios.

A **sustentação** das forças é efectuada, de modo semelhante à executada para a fase de projecção, isto é, em aviões comerciais alugados através de um concurso internacional. É nesta fase que se verifica, quando necessário, a rotação de pessoal e se procede ao abastecimento logístico.

No que respeita à última fase, **retracção**, esta inicia-se após o fim da operação, de forma idêntica às anteriores e é precedida de um detalhado plano logístico.

Nos movimentos da responsabilidade dos TCC, excepcionalmente, uma vez que a capacidade de transporte por parte das nações é limitado, aqueles devem ser previamente aprovados pelo LSD. Neste caso, a ONU procede ao reembolso, nos termos definidos no COE Manual<sup>9</sup>, aprovado pela Assembleia-Geral. De referir que a importância do reembolso, apenas comporta os custos que a ONU teria dispendido, se a organização fosse da sua responsabilidade.

### 3.2 União Europeia

O relatório da Presidência Austríaca acerca das matérias respeitantes à PESD, aprovado pelo Conselho da União Europeia em 12 de Junho de 2006, refere que um importante marco no desenvolvimento das capacidades de transporte estratégico aéreo foi alcançado através da aprovação oficial da *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS)<sup>10</sup> por quinze Estados-membros, a que acresce o Canadá e a Noruega. Esta solução é também utilizada pela OTAN, assegurando assim a disponibilidade, em tempo, de uma capacidade adicional para transporte de carga.

Foi reconhecido que o programa SALIS detém potencial para crescer, mantendo em aberto a possibilidade de participação de outros Estados-membros e outras nações. Este programa constitui um bom exemplo da boa cooperação no sentido de encontrar uma solução

---

<sup>9</sup> Manual on Policies and Procedures concerning the Reimbursement and Control of Contingent-Owned Equipment of Troop/Police Contributors Participating in Peacekeeping Missions.

<sup>10</sup> Solução multinacional, provisória, encontrada no âmbito UE e OTAN, que será desenvolvida no capítulo seguinte.

eficaz e eficiente para ultrapassar este *deficit* crítico, que existe na UE e na OTAN.

Entretanto, a Agência Europeia de Defesa (AED)<sup>11</sup>, foi convidada, no contexto da iniciativa *Improving Strategic Airlift Capability across Europe*, já em desenvolvimento, a identificar soluções para o transporte aéreo, coordenando os requisitos desta capacidade entre os Estados-membros e mantendo o Comité Militar da União Europeia (CMUE) informado.

Assim e no âmbito das missões definidas no Tratado de Amesterdão, a UE tem de ser capaz de actuar rapidamente, muitas vezes de uma forma preventiva, a fim de evitar que uma situação de conflito se deteriore. A habilidade da UE destacar “pacotes de forças” (*Battlegroups*), com alta prontidão como resposta a uma crise, actuando como força isolada ou como parte de uma operação, constitui um elemento chave do *Headline Goal 2010*. Estas forças devem ter uma prontidão de cinco a dez dias e ser sustentáveis para operações de 30 dias, extensíveis até 120, se reabastecidos convenientemente. Neste contexto, o transporte é uma responsabilidade nacional.

Os Estados-membros identificaram uma lista específica de marcos a serem atingidos no horizonte do ano 2010, de que se destaca a identificação de uma capacidade de transporte estratégico apropriada para a projecção de unidades militares, nomeadamente, os *Battlegroups* em 2007, e a transformação do *European Airlift Centre (EAC)*<sup>12</sup> em *European Airlift Command*, em 2010.

Paralelamente, mas igualmente com o objectivo de melhorar a capacidade de projectar forças, a UE e a OTAN acordaram, em 2004, que o *Sealift* seria uma nova área de cooperação. A Grécia lidera o *EU Project Group for Strategic Sealift*<sup>13</sup>, que vem trabalhando em estreita colaboração com a OTAN, no sentido de não haver duplicação de esforços, no desenvolvimento de uma capacidade adicional de transporte.

O CMUE e a AED continuam de uma forma pragmática a desenvolver esforços conjuntos no sentido de melhorarem as capacidades militares da UE, especialmente a capacidade de transporte estratégico das suas forças que é considerada uma capacidade vital para desenvolvimento das operações definidas no Tratado da União Europeia.

### **3.3 Organização do Tratado do Atlântico Norte**

A publicação do *Military Committee (MC) - NATO Principles, Policies and Concepts for Movement and Transportation (MC 336/2)*, promove a necessidade do rápido

---

<sup>11</sup> Acção Comum 2004/551/PESC do Conselho, de 12 de Julho de 2004, relativa à criação da Agência Europeia de Defesa.

<sup>12</sup> Criado em Julho de 2004, para coordenar as actividades de transporte e reabastecimento aéreo das Forças Aéreas Europeias.

<sup>13</sup> Projecto idêntico no âmbito do PCC e liderado pela Noruega.

destacamento de forças, a capacidade para sustentar operações e reconhece a responsabilidade colectiva da OTAN e das Nações, pelo movimento e transporte, desde o planeamento inicial, passando pela projecção estratégica e pela *Reception, Staging, Onward Movement and Integration* (RSOM&I) e pela sustentação, até à retracção, das forças destacadas.

A doutrina emergente sobre logística, movimento e transporte e saúde é definida no *NATO Doctrine for Allied Joint Logistic - AJP-4 (A)*. Uma outra publicação, o *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine (AJP 4.4)* fornece orientação sobre doutrina e procedimentos para operações em apoio do *Allied Command Operations (ACO)* e tem uma larga aplicação em operações com a ONU, UE e OSCE.

O ACO através do *Supreme Headquarters Allied Power for Europe*, mantém em permanência um centro coordenador de movimentos, denominado *Allied Movement Coordination Centre (AMCC)*, com pessoal especializado em movimentos e transporte, com a finalidade genérica de coordenar todos os movimentos estratégicos de forças, no seio da OTAN. Trata-se de uma organização flexível, com um núcleo permanente, em tempo de paz, mas que poderá ser aumentado em situação de crise, através do reforço de pessoal de outros comandos ou nações.

O AMCC, como acima mencionado, faz a gestão dos movimentos e transportes estratégicos relativos à projecção, à sustentação e à retracção das forças destacadas. Com base nos planos detalhados de projecção elaborados pelas nações, este centro constrói o plano de movimentos multinacional detalhado.

O *Joint Force Command (JFC)*, designado para conduzir a operação, é o primeiro responsável pela elaboração e coordenação dos planos RSOM&I.

No contexto dos recursos informáticos, com o objectivo de facilitar o planeamento e o acompanhamento das operações de movimento e transporte, em apoio das missões, a OTAN desenvolveu um conjunto de ferramentas que integrou no chamado *Logistic Functional Area Services (LOGFAS)*, nomeadamente, o *Allied Deployment and Movement System (ADAMS)*, o *Sustainment Planning Module (SPM)*, o *Effective Visibility Execution (EVE)* e o *Logistics Reporting (LOGREP)*.

O ADAMS foi desenvolvido para a condução e planeamento da projecção de forças multinacionais, sendo utilizado na análise, geração, coordenação e desconflitualização dos planos de movimentos. Permite simplificar a preparação daqueles planos, assim como a sua rápida disseminação entre as nações e os comandos da OTAN. O ADAMS, inclui ainda módulos de conversão que fazem o interface com os sistemas de gestão de mobilidade

nacionais.

O SPM, que é complementar da projecção das forças, é utilizado para o cálculo das necessidades na sustentação, num determinado ambiente, ajudando o planeador logístico no cálculo dos requisitos de reabastecimento, e logo, na determinação das necessidades de transporte estratégico.

Enquanto o ADAMS é a ferramenta de planeamento, o EVE é a ferramenta de execução. Isto inclui todos os movimentos, projecção, sustentação, e rotação de forças. Em complemento das suas funções primárias de gestão, e recorrendo à geolocalização<sup>14</sup>, permite uma visualização permanente do andamento das missões de transporte em curso e planeadas a todas as nações participante, fornecendo-lhes a posição das forças.

O LOGREP destina-se à gestão dos relatórios logísticos *Logistics Reporting* (LOGUPDATES), sendo estes indispensáveis para a preparação e manutenção do *Recognized Logistic Picture* (RLP). A mais recente adição ao LOGFAS e ainda em fase experimental, é o *Coalition Reception, Staging & Onward Movement* (CORSOM), o qual se destina ao planeamento e controlo da execução das actividades de RSOM.

Mas todos estes “serviços” estão em permanente revisão e evolução. A redefinição da área de operações, as novas missões, a adaptação e transformação das forças no sentido de serem projectáveis com rapidez e oportunidade, são alguns dos desafios que obrigam a um trabalho contínuo no desenvolvimento destas ferramentas e de capacidades que correspondam aos novos requisitos operacionais de emprego e projecção de forças, função do nível de ambição estabelecido pelo *North Atlantic Council* (NAC). Veja-se, então, como a OTAN vem, desde há já algum tempo, a adaptar a doutrina de emprego e os conceitos à cada vez maior necessidade de projectar forças.

### 3.3.1 Nível de ambição

O *Ministerial Guidance, 2003*, que descreve o nível de ambição da OTAN, reconhece a necessidade de uma capacidade expedicionária, considerando que, juntamente com as operações de contingência do artigo 5º, esta organização deve igualmente ser capaz de planear e executar *Major Joint Operations* (MJO)<sup>15</sup> no exterior da *Area of Responsibility* (AOR) da estrutura de comando da OTAN. Além disso, o *Comprehensive Political Guidance, 2005*, afirma que a Aliança Atlântica deve reter a capacidade de conduzir todo o espectro de missões, de alta a baixa intensidade, colocando ênfase particular nas operações mais

---

<sup>14</sup> RFIDS – Rádio Frequency Identification Detection System.

<sup>15</sup> Ver Apêndice A – Glossário de Conceitos.

exigentes.

Assim, aquela organização deve adquirir agilidade e flexibilidade para responder a desafios que podem ser originados longe das suas fronteiras e que requerem uma intervenção rápida. Actualmente, com o objectivo de obter as capacidades expedicionárias necessárias, foram desenvolvidos os conceitos de CJTF<sup>16</sup> e a NRF<sup>17</sup>.

O reforço da política descrita anteriormente foi consolidado, em 8 Junho de 2006, com alterações significativas, de que se destacam as que dizem respeito ao nível de ambição, expresso no *Ministerial Guidance, 2006*, e que especificam que a OTAN deve ter capacidade de planear e conduzir duas MJO separadas por seis meses e/ou seis *Small Joint Operations (SJO)*<sup>18</sup>. De realçar, ainda, que cada nova operação deve ser iniciada com o intervalo de dois meses. Esta combinação de operações deverá seguir determinadas regras, de forma a mudar os tipos de missão em volume e intensidade consoante a distância (Apêndice C).

### 3.3.2 Tipos de missão

Segundo a doutrina OTAN, um tipo de missão não é um cenário, mas uma missão específica decorrente da estratégia militar. Os tipos de missão estão identificados e aprovados em documentos OTAN<sup>19</sup> e descritos no Anexo C.

### 3.3.3 Operações expedicionárias

As operações expedicionárias<sup>20</sup> são definidas como a capacidade de a Aliança projectar missões militares, onde necessário, num determinado espaço e tempo, de forma a cumprir um objectivo estabelecido, num determinado cenário. Tais operações expedicionárias envolvem a projecção de unidades militares para zonas de conflito longínquos, com o consequente apoio, suficiente e adequado, pelo tempo que for requerido.

Todo este planeamento para a projecção de forças onde o *Strategic Lift* é, indubitavelmente, um factor crítico para o normal desenrolar da operação, e resulta de um planeamento minucioso de como e quando esse movimento deve ser efectuado. Neste sentido, podemos verificar de que forma tal factor é levado ao pormenor no seio da OTAN, sendo utilizada a seguinte metodologia:

- Em função do nível de ambição e do cenário do emprego das forças é determinado o número de homens e o equipamento que tem que ser movimentado;

---

<sup>16</sup> Policy on NATO's Combined Joint Task Force. MC 389/2.

<sup>17</sup> Military Concept for the NATO Response Force. MC 477.

<sup>18</sup> Ver Apêndice A – Glossário de Conceitos

<sup>19</sup> MC 472, MC477, AJP 3.4, AAP-6, Ministerial Guidance, Comprehensive Political Guidance.

<sup>20</sup> The projection of military power over extended lines of communications into a distant operational area to accomplish a specific objective. AAP-6.

- É definido o binómio *Airlift / Sealift*, de acordo com o tipo de missão e expresso no Anexo D. Todo o movimento de pessoal é sempre efectuado por *Airlift* e o equipamento pesado por *Sealift*. Esta situação possibilita o estabelecimento de bases avançadas, em terra ou no mar, cujas capacidades da força expedicionária em causa, podem ser utilizadas em caso de uma situação de crise;

- Relativamente ao movimento aéreo, dependendo do período temporal para se efectuar a projecção das forças, da distância, do tipo e capacidades das aeronaves disponíveis, são efectuados os cálculos que determinam o número de voos necessário. De entre outros factores, são considerados, os tempos de operações de carga e descarga, a imobilização do avião no solo e, ainda, o descanso das tripulações.

São três os **princípios essenciais** aplicáveis ao planeamento e condução de operações expedicionárias: responsabilidade colectiva, que envolve a OTAN e as nações; conjugação de esforços para a Unidade de Comando, sendo esta fundamental para atingir os objectivos desejados e sincronização no movimento de pessoal, equipamento e material para a área de operações, de forma a atingir a prontidão, assim que necessário.

São também três os **modelos de projecção** e emprego das forças expedicionárias que poderão ser adaptados individualmente ou em combinação, de acordo com as especificações da missão: projecção estratégica que é conduzida directamente para a área de operações, onde tem lugar a integração das várias forças; projecção estratégica para uma área localizada tão perto quanto possível do teatro de operações, aeroporto ou porto de desembarque, onde se verifica a integração das forças e o seu transporte para a área de operações; e finalmente, a integração das forças num aeroporto de embarque de onde serão movimentadas para a área de operações.

No entanto, a capacidade de conduzir, sustentar e operar estas forças multinacionais, por vezes em locais com pouco ou nenhum suporte logístico, depende, fundamentalmente, de uma robusta capacidade de transporte aéreo estratégico. Esta, para fazer face aos *Notice to Move*, previstos no *Combined Joint State of Requirements (CJSOR)* das forças a empregar, depende da flexibilidade e rapidez do transporte aéreo.

### 3.4. Síntese conclusiva

Devido à alteração politico-estratégica mundial e à conseqüente mudança dos conceitos de segurança e defesa, verificados nos Estados e nas organizações internacionais, abordou-se, como a ONU, UE e OTAN responderam em termos pragmáticos a tal mudança.

Relativamente à ONU, constatou-se que esta desenvolveu um processo no sentido de

acrescentar à sua estrutura legal e funcional, a capacidade para criar e gerir operações no âmbito das missões de *Peacekeeping*. Verificou-se que o transporte é da responsabilidade da ONU, só sendo das nações contribuintes em casos excepcionais.

No que concerne à UE, esta reconheceu a necessidade de ser capaz de actuar rapidamente, de uma forma preventiva, no eclodir de um conflito a fim de evitar o deteriorar da situação. Para isso criou forças, denominadas *Battlegroups* com alta prontidão para actuar onde e quando decidido. O transporte de forças é uma responsabilidade de cada Estado, mas face à lacuna existente e aos elevados recursos financeiros necessários para suprir aquela, esta organização, em coordenação com a OTAN, desenvolveu opções multinacionais, complementares, de transporte estratégico, quer aéreos, quer marítimos.

Quanto à OTAN, analisaram-se os mecanismos que permitem planear e coordenar o movimento e transporte de forças, assim como as recentes alterações e medidas concretas, no sentido de conferir a esta organização alta capacidade de projecção para actuar em vários cenários e locais longínquos e da relevância do transporte estratégico que permita a consecução destas operações.

Conclui-se, pois, que estamos numa época em que as nações e as organizações internacionais se confrontaram com a necessidade de possuírem forças expedicionárias e consequentemente desenvolverem a capacidade de transporte estratégico.

#### **4. Capacidade de transporte estratégico. Desafios inerentes ao destacamento de forças nacionais para teatros de operações longínquos.**

Durante muitos séculos, os comandantes militares compreenderam a importância da rápida mobilização e deslocação de forças para o campo de batalha antes que o inimigo tomasse a iniciativa. Sun Tzu, teórico militar chinês que se pensa ter vivido no século VI/V a.C., afirmava num dos seus escritos, que a velocidade é a essência da guerra.

Foi, por isso, muito cedo compreendido que uma força militar eficaz necessita de ter a capacidade de se deslocar rapidamente. A mobilidade é frequentemente referida como a grande arma da segurança nacional pois, sem ela, as forças de combate permanecem na guarnição e perdem iniciativa. A citação de Sun Tzu é hoje tão importante como sempre foi.

Já no século XX, com o fim da II Guerra Mundial, ficou demonstrado que os recursos de transportes aéreos foram insuficientes para fazer face a todas as necessidades. Na operação que ficou conhecida como *Berlin Airlift*, na sequência do bloqueio efectuado pela União Soviética na parte Oriental de Berlim ocupada por aquela potência, cortando todos os acessos por terra, ficou bem demonstrada a importância e a necessidade do transporte aéreo

estratégico, tendo-se transformado, aquela operação, num modelo de transporte de ajuda humanitária, até aos dias de hoje. De 12 de Maio de 1949 a 30 de Setembro do mesmo ano, foram transportados para Berlim cerca de 2.3 milhões de toneladas de carga, em abastecimentos básicos e efectuados 277.685 voos.

Já mais recentemente, em 1994, no conflito no Ruanda, considerado uma das maiores catástrofes da humanidade, centenas de milhares de refugiados ruandeses foram abastecidos através de uma ponte aérea, levada a cabo por inúmeros países, incluindo Portugal.

A este propósito é de recordar, que remonta ao ano de 1953, o primeiro voo humanitário que a Força Aérea Portuguesa (FAP) realizou com um avião Skymaster. Tal missão teve como finalidade o transporte de suprimentos, em socorro dos sinistrados das catastróficas inundações, provocadas pelo rebentamento de alguns diques, na Holanda.

Mais tarde, em 1959, a instabilidade no continente africano era geral, o que fazia perigar os interesses e a integridade dos territórios portugueses em África. Realizou-se então a operação “Himba” que deu início à actividade da FAP em Angola e que decorreu entre 11 de Março e 7 de Maio daquele ano, envolvendo catorze aviões (6 C-54, 2 C-47 e 6 PV-2).

As dificuldades sentidas no transporte aéreo durante aquela operação levaram à decisão, por parte do Governo, de remodelar os transportes aéreos com a aquisição de 10 aeronaves de transporte DC-6. Esta acção foi assaz oportuna pois permitiu à FAP responder, de forma efectiva, à célebre frase proferida em Maio de 1961, pelo então Chefe do Governo de Portugal, aquando da eclosão dos primeiros conflitos no então “Ultramar”: *Para Angola, rapidamente e em força.*

Foram, então, disponibilizados pela FAP, todos os seus meios de transporte na constituição de uma ponte aérea que se prolongaria por treze anos. Ao longo de todo este tempo, Portugal foi melhorando a sua capacidade de transporte aéreo, que culminou com a aquisição, em 1971, de dois Boeing 707. Após o conflito e com a consequente descolonização desses territórios, o Governo de então, decidiu, em 1976, transferir para os Transportes Aéreos Portugueses aquelas aeronaves, substituindo-as pelo C130H, diminuindo em consequência, a capacidade militar de transporte aéreo estratégico que deverá agora ser reequacionada tendo em atenção os novos cenários de actuação das FFAA.

#### **4.1 Desafios inerentes ao destacamento de forças**

Apesar da projecção de forças não se limitar à capacidade de transporte, considera-se que esta, como já amplamente demonstrado no decurso deste trabalho, se reveste da mais elevada importância. Por isso dedica-se-lhe especial enfoque, face ao objectivo final deste

trabalho. No entanto, não se podia deixar, de uma forma sumária, de abordar alguns desafios que se colocam à constituição de um destacamento em Teatros de Operações (TO) longínquos.

Qualquer dos ramos das FFAA têm vindo, ao longo dos últimos quinze anos, a executar destacamentos nos mais variados locais do mundo, bem distantes das bases de origem.

De entre muitos, realçam-se os destacamentos, da Marinha, em mares do Kuwait, do Exército e da Força Aérea no Afeganistão e República Democrática do Congo (Ex. Zaire) e dos três ramos em Timor - Leste. Este tipo de missões realizam-se, hoje, maioritariamente inseridas em coligações internacionais, exponenciando a força, pela sua natureza combinada, e reduzindo os custos logísticos de projecção e sustentação dos meios.

Como referido, o autor deste trabalho participou e planeou inúmeros destacamentos de meios aéreos, para e nos mais diversos locais do mundo<sup>21</sup>. Pese embora a especificidade dos destacamentos, os princípios base nas suas diversas fases são aplicáveis às outras componentes. Nesse sentido, elegem-se como fundamentais para o sucesso de um destacamento o **planeamento rigoroso e o desempenho de comando**. Naturalmente que estes requisitos são de carácter geral e a projecção e a sustentação das forças constituem-se numa pequena parcela contributiva mas não essencial para o sucesso da missão. Existe um conjunto bem alargado de outros vectores determinantes para a consecução das mesmas.

O **planeamento**, reconhecido como fundamental, só pode ter lugar depois de recolhida a informação necessária, nomeadamente, ao tipo de missão, duração prevista, composição da força, enquadramento e local de actuação. Quanto maior e mais precisa a informação recolhida mais rigoroso e cuidado será o planeamento da missão.

Assim, há toda a vantagem em enviar uma missão inicial de avaliação do TO, para obter o maior número de informações possíveis, assim como iniciar as negociações necessárias, muitas das vezes com entidades privadas, à recepção, instalação, sustentação e retracção do pessoal e material a enviar para o local. Igualmente importante, a coordenação com a força a integrar, se for essa a situação. Só na posse de toda esta informação se pode passar à elaboração do planeamento, no qual se expressam todos os detalhes da missão, incluindo a selecção e preparação do pessoal a empenhar.

Relativamente à **acção de comando**, esta inicia-se com a escolha criteriosa do comandante da força a destacar que se reveste de grande importância, uma vez que aquela tem

---

<sup>21</sup> Operação Blue Beam (Ex Zaire), Operação Turquesa(Ruanda), Apoio a Refugiados no Congo e Angola e responsável pelo planeamento dos destacamentos aéreos no Paquistão e no Afeganistão.

um papel crucial no desenrolar da missão, começando na sua fase de planeamento.

Ao comandar uma operação, variável no número, mas que poderá ascender a algumas centenas de homens e mulheres, é exigido ao comandante, um conjunto de qualidades, de que se destacam, a competência, a motivação, o exemplo permanente e a preocupação constante com o pessoal que comanda. Só com estes requisitos se consegue manter a disciplina, limitar o descontrolo emocional que facilmente pode surgir, dada a situação e a grande distância do país de origem, assim como manter elevada a moral dos militares. Só com muita firmeza de actuação em todas as vertentes apontadas, se consegue a necessária prontidão operacional e o sucesso da missão.

Esta análise não ficaria completa sem realçar que o comandante daquelas missões em território estrangeiro é um representante de Portugal e, como tal, a sua conduta deverá enquadrar-se no âmbito do procedimento diplomático, sem descurar o relacionamento com as outras forças no terreno, bem como com os média que, face á caracterização das actuais missões, tanta importância têm. Acresce que o desenrolar das operações é julgado pela comunidade local, o que leva a que o comportamento dos militares vai muito para além do cumprimento estrito das acções operacionais.

#### **4.2 Meios de transporte utilizados na projecção de forças nacionais**

As FFAA ao longo dos últimos anos têm vindo a destacar variadíssimas composições de forças para os mais diversos TO. A responsabilidade pelo planeamento, movimento e transporte, sustentação e retracção, têm sido cometidas aos ramos. De salientar que, por despacho do Ministro de Defesa Nacional, de 7 de Setembro de 2006, foi atribuída ao Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência (CNPCE), a responsabilidade da consulta ao mercado e contratualização dos meios de transporte estratégico civis, meios estes necessários ao emprego operacional das FFAA. Apesar do cometimento desta tarefa ao CNPCE, a prática diz-nos que a consulta ao mercado e a contratação do transporte estratégico, normalmente da força terrestre são realizados pelo Exército Português.

Relativamente às forças navais, normalmente destacadas por meios próprios, não têm recorrido a meios de transporte civis ou da FAP, na medida em que as necessidades de projecção e sustentação não têm sido superiores à capacidade disponível.

No que à FAP diz respeito e porque a projecção de forças tem, essencialmente, sido constituída por destacamentos aéreos, o apoio da aeronave C130H tem sido suficiente. De realçar que este ramo, procura associar-se com outras nações, nomeadamente a Bélgica, no sentido de economizar meios e recursos sempre que os dois países decidam participar em

operações de resposta a crises, ou humanitárias.

É, fundamentalmente, na projecção de forças terrestres, pelo elevado número de militares e grande quantidade de material envolvidos, que têm sido utilizados os mais variados meios de transporte, quer militares quer civis.

Aquela projecção inicia-se, normalmente, com um destacamento avançado, que prepara o posicionamento e assegura as condições necessárias para que o restante efectivo se possa instalar. Utiliza os C130H e, caso necessário, meios aéreos e marítimos civis, para o transporte de material, nomeadamente o pesado. Segue-se a projecção da força propriamente dita, para o aeroporto de desembarque seguro mais próximo, de onde seguem para o teatro, ou aquartelamento das Forças Nacionais Destacadas (FND). Nesta fase, o Exército recorre normalmente à contratualização de meios aéreos civis.

Relativamente à sustentação, esta depende fundamentalmente, do tipo de acordos efectuados com a nação na qual a força nacional está enquadrada. O apoio adicional é efectuado através de voos de sustentação, em C130H e em alguns casos com o fretamento de Transportes Internacionais Rodoviários. De acrescentar, que a rotação e retracção dos militares envolvidos é, também, efectuada em aeronaves contratadas no mercado civil.

Também de referir que os contingentes nacionais da Guarda Nacional Republicana (GNR), quando destacados em missões operacionais em território estrangeiro, de que são exemplos as do Iraque e de Timor, recorrem, conforme as necessidades, ao C130H da FAP ou ao mercado civil.

Na utilização destes meios têm sido detectados vários problemas, nomeadamente, dificuldade na contratualização de meios aéreos, na obtenção em tempo das autorizações de sobrevoo, dado tratar-se de transporte de material militar, ou mesmo da disponibilidade da aeronave. Acresce, ainda, o facto de os custos de transporte serem inflacionados quando se destinam a TO caracterizados por elevada conflitualidade. Estas situações têm originado, por vezes, sucessivos atrasos na projecção da força<sup>22</sup>, com consequências negativas a nível psicológico no pessoal, que poderá ter repercussão na prontidão operacional. Por outro lado e como principal consequência, destaca-se a não entrada da força no TO na data programada, e assim, o inevitável adiamento do seu emprego operacional. É de relevar, que este último factor vem influenciar negativamente o desenrolar das operações, já que as mesmas podem ser inseridas num planeamento de maior envergadura e de carácter multinacional.

---

<sup>22</sup> Refere-se como exemplo, a rendição do contingente da ISAF, com destino ao Afeganistão, em Agosto de 2006, em que o voo contratado à Air Luxor atrasou duas semanas por formalidades não efectuadas por esta companhia.

Acresce, ainda, que a contratualização destes serviços civis, poderão também ser afectados por questões laborais, como aconteceu no transporte marítimo de forças para o TO do Kosovo, em 1999, que só não teve consequências graves, devido à pronta intervenção do Exército, evitando, assim, o atraso no desembarque do material.

Apenas para se ter uma ideia geral dos custos envolvidos com os contratos de prestação de serviços de meios aéreos (os mais usados), e a título de exemplo, num voo de rotação de pessoal do Exército destacado no Afeganistão, em Agosto de 2006, foram gastos 300.000 euros. No ano de 2006, no conjunto de aviões de carga e passageiros foi dispendido 1.730.000 euros. Nos últimos 5 anos foram gastos 4.620.000 euros, o que representa uma média anual de quase um milhão de euros.

Conclui-se que, por razões de eficácia, o recurso ao mercado civil só deve ser considerado como solução pontual para fazer face a lacunas de capacidade, ou picos de actividade.

#### **4.3 Capacidade própria de transporte das nações que integram a OTAN**

No seguimento da análise que se tem vindo a fazer sobre os novos conceitos de segurança e defesa, verificou-se que a partir do início dos anos noventa, as nações tiveram de reorganizar e reestruturar as forças militares no sentido de lhes conferir mobilidade e de as tornar projectáveis.

Para a consecução daqueles objectivos era, também, absolutamente necessário rever e incrementar a capacidade de transporte nomeadamente, a de *Airlift*. Se os EUA já possuíam essa capacidade, mesmo no que diz respeito ao movimento para longas distâncias, de equipamento e sistemas de armas pesado<sup>23</sup>, o mesmo não se passava com os países europeus da OTAN. Basta lembrar que durante os tempos da Guerra Fria a capacidade de projectar forças não era uma prioridade.

É também por esta altura, que um consórcio europeu denominado “*EUROFLAG*” desenvolve o projecto de um avião de transporte tático/estratégico, *Future Large Aircraft* (FLA), actualmente, designado de A400M, destinado a substituir os C130 e outras frotas, como C160 e G222, que equipam alguns países da OTAN. Actualmente, estão envolvidos neste programa sete nações e a entrada em operação desta aeronave está prevista para o ano de 2012.

No Anexo E apresenta-se a evolução da situação, relativa à capacidade própria de

---

<sup>23</sup> Aeronaves com a designação de *Outsized (large cargo space + strategic range)*.

*Airlift*<sup>24</sup>, à data da Cimeira de Washington, em 1999, após uma década em que é dada alguma atenção à capacidade de transporte, mas não a suficiente, como se verá mais adiante.

Pode-se pois concluir que, de uma forma geral, a capacidade de *Airlift* e de *Sealift* aumentou. No entanto, apesar do progresso verificado, a OTAN reconheceu que as lacunas, nomeadamente, na área do transporte aéreo estratégico, ainda permaneciam, tendo tomado, em 1999 e em 2002, novas iniciativas nesta área, como já foi referido no segundo capítulo deste trabalho.

Paralelamente, alguns ajustamentos continuam a ser executados pelas nações, nas suas frotas, quer através da aquisição de novas aeronaves, de que o A400M é o principal exemplo, ou optando pela substituição de algumas delas, em detrimento de outras, com maior capacidade e raio de acção.

No Apêndice D, apresenta-se a perspectiva para o médio prazo (2010-2015), relativamente à capacidade própria de doze países europeus da Aliança Atlântica.

Numa análise centrada na capacidade de transporte aéreo estratégico, pode-se verificar que há sete países que participam no programa A400M e planeiam, com a entrada em operação desta aeronave, substituir outras frotas de menor dimensão, não deixando, contudo, de manter em operação aeronaves de longo raio de acção<sup>25</sup> e que possibilitam o transporte de um grande número de passageiros. São os casos da Bélgica e Alemanha com o A310, da Inglaterra com o A330 e o C17. A Itália operando o B767 e a Holanda o DC10, que não aderiram ao A400M planeiam manter, também, aquela capacidade.

De realçar que, em reforço de uma capacidade própria, foram iniciados pela OTAN e UE, em 2002, processos para obter uma maior capacidade de transporte estratégico através de opções multinacionais, que se expõem mais adiante.

#### **4.4 Capacidade nacional no âmbito do transporte estratégico**

Como resultado da evolução do transporte aéreo, procedeu-se, na década de 70, à aquisição das frotas actualmente em operação. Em 1974 a FAP recebeu a aeronave de transporte de curto alcance C212. Em 1977 e 1978 chegaram a Portugal os C130H que vieram garantir a capacidade de executar missões de transporte aéreo tático e geral de médio/longo alcance.

##### **4.4.1 Frotas actuais**

São as aeronaves C130H que, ao longo de trinta anos de operação, têm vindo a

---

<sup>24</sup> Não incluí os novos membros da Aliança

<sup>25</sup> Aeronaves com a designação de *Long Range Transport* (LRT)

assegurar, não só as missões de transporte aéreo tático e geral, como também outras de diferentes tipos no âmbito do transporte aéreo estratégico. Estas missões são as de cooperação com os PALOP, as de transporte de forças militares e material para actuarem em operações de paz e humanitárias, as de apoio a organizações não governamentais, as de evacuação de refugiados nacionais e estrangeiros, entre outras.

No entanto, este avião, com características excepcionais para cumprir missões táticas e largamente comprovado em todo o mundo, é uma aeronave com limitações ao nível do transporte estratégico. A sua capacidade carga/volume, assim como o número de passageiros transportados, não permite executar determinados tipos de missões estratégicas.

A frota existente, actualmente de 6 unidades, está a 1/3 da sua duração estimada, pois apenas foram voadas dez mil horas/avião, das trinta mil de vida útil. Face às boas condições estruturais apresentadas e ao adiamento da opção de aquisição de um avião com capacidade estratégica, a FAP recomendou a modernização das aeronaves, nomeadamente do *cockpit* e da instalação de equipamento adicional, compatível com os actuais e futuros requisitos de gestão de tráfego aéreo, o que permitirá prolongar a operação das aeronaves até ao ano de 2020. O financiamento do programa nos moldes atrás referidos, encontra-se contemplado na Lei de Programação Militar (LPM), com verbas inscritas no período de 2008 – 2011.

No sentido de substituir o C130H por uma aeronave com capacidade de transporte estratégico, foram salvaguardados, em sede da LPM, valores para custear o respectivo estudo, no período de 2012 – 2015.

Relativamente à frota de transporte C212, está em progresso a sua substituição por outra (C295) com melhor *performance*, maior capacidade de carga e passageiros e com várias configurações que permitem cumprir um vasto espectro de missões. Das 12 aeronaves adquiridas, sete estão destinadas a transporte geral e tático e cinco à vigilância marítima<sup>26</sup>. A chegada da primeira aeronave está prevista para o 2º semestre de 2007. De salientar, ainda, que o substituto do C212 garante a execução de 80% das missões de transporte geral, executadas pelo C130H.

#### **4.4.2 Participação no programa da aeronave europeia A400M**

Como referido, no fim da década de oitenta, seis nações europeias<sup>27</sup> sentiram necessidade de substituir as suas aeronaves de transporte aéreo, que além de se encontrarem em fim de vida, não satisfaziam as respectivas necessidades de projecção de forças.

---

<sup>26</sup> Estas aeronaves podem ser reconfiguradas em transporte geral/tático, caso necessário.

<sup>27</sup> Turquia, Bélgica, França, Alemanha, Itália e Espanha.

Em consequência, estas nações, através dos seus Estados-Maiores, iniciaram um processo conjunto de definição dos requisitos operacionais para uma nova aeronave, que permitisse desempenhar missões de perfil estratégico, sem perda da sua capacidade de cumprir missões tácticas. Em meados de 1991 é aprovado o *European Outline Staff Target*<sup>28</sup> com os requisitos operacionais basilares para o FLA pelas nações participantes. A partir destes requisitos base foi possível à indústria iniciar os estudos de exequibilidade, enquanto as nações foram desenvolvendo os requisitos operacionais e logísticos.

Portugal aderiu ao programa FLA no decorrer desse ano de 1991, tendo participado na definição do *European Staff Target*, o qual teve o acordo final das nações em 1993. A aprovação final do *European Staff Requirements* (ESR) foi feita em 1996.

Antes da apresentação, por parte da *Airbus Military*, da sua proposta de desenvolvimento desta aeronave, em 1999, os países solicitaram propostas competitivas à *Lockheed*, para o C130J, *Boeing*, para o C17 e *Antonov*, para o An70.

Nenhuma das propostas satisfazia o ESR, pelo que em Dezembro de 1999 as nações participantes aprovaram o programa FLA, o qual foi renominado de A400M como futuro transporte estratégico militar.

A presença nacional neste programa sofreu vários reveses, motivados por diferentes perspectivas, não só dos vários Governos envolvidos, mas também por parte da FAP, no que ao transporte aéreo estratégico diz respeito.

Em 1998, a indústria nacional considerou pouco relevante a participação no programa e a FAP manifestou também algum desinteresse, pelo que Portugal abandonou o projecto. Em 2000, em virtude de alterações políticas no governo, foi manifestado o interesse de o integrar novamente, tendo a FAP confirmado que esta aeronave se enquadrava nos requisitos operacionais identificados para a substituição do C130H.

Em Janeiro de 2001 é aceite a reentrada, tendo Portugal declarado a intenção de adquirir quatro aeronaves, inscrevendo para o efeito uma verba de 300 milhões de euros na LPM. Em 2002, em consequência de nova alteração no governo, Portugal abandona definitivamente o projecto. A partir deste momento, algumas vantagens em fazer parte deste projecto e adquirir esta aeronave foram anuladas. Pela primeira vez, no âmbito da compra de material militar, perdeu-se a oportunidade de obter algumas contrapartidas industriais importantes, nomeadamente a participação das Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, num consórcio de empresas de armamento de topo no panorama aeronáutico mundial.

---

<sup>28</sup> Definição preliminar dos requisitos operacionais.

Na revisão da LPM, de 2003, por razões de prioridade de aquisição de novos meios, o programa relativo ao desenvolvimento da capacidade de transporte aéreo estratégico foi adiado para 2015-2018.

#### **4.4.3 Estudo de aquisição de uma plataforma de transporte de longo curso**

Em Janeiro de 2000, após a situação de conflito que se viveu em Timor, na sequência do referendo realizado naquele território a 30 de Agosto de 1999, em que a população optou pela independência, e prevendo a satisfação de compromissos por parte de Portugal para com Timor, a FAP, foi cometida pelo Governo, a propor uma solução que configurasse a aquisição de uma plataforma de transporte de longo curso.

Os requisitos militares à data, confirmaram a necessidade de duas aeronaves, para assegurar a prontidão necessária, configuráveis para transporte de passageiros e carga, transporte de carga paletizada, evacuação sanitária, transporte especial e transporte de tropas, além de poder servir de reabastecedor aéreo como factor multiplicador de forças. Este tipo de aeronave tem a designação de *Multi-Role Transport Tanker* (MRTT).

Com os requisitos e as capacidades definidas, o estudo orientou-se para o modelo A310-300, por forma a assegurar o apoio de manutenção da TAP, que opera este tipo de avião e obter interoperabilidade com os países da OTAN, que também operam esta aeronave.

Foram consultadas outras nações que equiparam as suas frotas com aviões usados, com cerca de 10 anos de operação, e que tiveram um custo de cerca de um terço de uma aeronave nova. Todos os custos de aquisição, modificação e operação, assim como os prazos de execução foram contabilizados e tiveram por base uma operação regular com Timor, com um regime de esforço anual de cerca de 3000 HV. O custo de aquisição e modificação para duas aeronaves, à data, era de 38 milhões de contos e para a operação e sustentação anual, rondava 1.7 milhões de contos.

Estas aeronaves são de uma grande utilidade, pela sua capacidade e flexibilidade de utilização (Apêndice E). No entanto a sua aquisição e manutenção comportam elevados custos. De acrescentar que nunca foi dada qualquer resposta ao estudo efectuado.

#### **4.4.4. Aquisição de um navio polivalente logístico**

A localização geográfica de Portugal, detentora de uma Zona Económica Exclusiva que é das maiores da Europa, com cerca de 1.6 milhões de quilómetros quadrados e aproximadamente de 18 vezes a área continental, confere-lhe o atributo de posição central, fronteira entre dois continentes, o que impõe uma postura geopolítica marcadamente euro-atlântica. Com efeito, o Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) é cruzado por

numerosas linhas de comunicação marítimas que ligam entre si as Américas, a Europa, a África e até o Médio Oriente e a Ásia. Se pensarmos, ainda, no papel que Portugal desempenhou no passado, em todas as questões relacionadas com o mar, faz todo o sentido que na procura de edificar capacidades que permitam a afirmação do Estado no seio da comunidade internacional, assim como participar activamente em missões de apoio à paz e para a gestão de crises, se viabilize a projecção de forças a partir do mar. Para isso, é necessário desenvolver meios que proporcionem mobilidade estratégica por via marítima e capacidade de desembarque às forças.

É neste contexto que o Sistema de Forças Nacional<sup>29</sup> prevê a existência de um Navio Polivalente Logístico (NPL) que, para além de poder assegurar o transporte e o reabastecimento de forças num quadro de actuação nacional, ou em apoio no âmbito da cooperação, possa conferir a indispensável capacidade de movimentação, desembarque e apoio logístico.

Mais concretamente e decorrente dos estudos já efectuados, o navio a construir (Apêndice F), deverá possuir capacidade para embarcar, transportar, pelo menos durante trinta dias, e desembarcar, o pessoal e material do Batalhão Ligeiro de Desembarque Reduzido (BLD), bem como as forças terrestres, assegurando, assim, uma capacidade de intervenção, rápida e de permanência na zona de acção, integrado numa força anfíbia.

Assim, tendo em vista a projecção das forças de fuzileiros embarcados numa só vaga de assalto, bem como assegurar do seu apoio logístico após o desembarque, esta unidade naval deverá ser dotada de compatíveis meios orgânicos de desembarque, do tipo lanchas e helicópteros de transporte e permitir ainda o embarque de botes de assalto e veículos anfíbios pertencentes à Unidade de Meios de Desembarque (UMD) do BLD. De realçar que este navio possibilita o embarque de 4 helicópteros EH-101.

Para o aproveitamento cabal desta alargada polivalência, este meio naval poderá ainda ser utilizado em outras missões de âmbito nacional e internacional, nomeadamente, na evacuação de cidadãos nacionais das zonas de crise ou conflito, em missões de interesse público, tais como calamidades, catástrofes ou acidentes graves, e ainda, em apoio às necessidades decorrentes da situação de insularidade dos Arquipélagos dos Açores e Madeira.

Este é um projecto que consideramos de interesse nacional, que pode dotar o país de alguma capacidade própria, no âmbito do transporte marítimo estratégico, importante para a projecção de forças, também no que respeita aos compromissos assumidos pelo Estado com

---

<sup>29</sup> O Sistema de Forças Nacional, SFN 04, foi aprovado em CSDN, a 08JAN98 e prevê um navio polivalente logístico.

os PALOP e que está consignado na LPM, aprovada em 29 de Agosto de 2006, com verbas atribuídas no período de 2006 – 2011.

Conclui-se, assim, que para o transporte estratégico via marítima, apesar da aquisição do NPL, não será possível ter uma capacidade autónoma, havendo por isso necessidade de recorrer a uma capacidade multinacional ou ao mercado civil.

#### **4.4.5 Análise sobre a capacidade autónoma em transporte aéreo. Estudo de caso.**

Decorrente da análise efectuada relativamente aos compromissos externos e respectivos níveis de ambição, assumidos por Portugal, expressos nos documentos estruturantes da Defesa Nacional, verifica-se que Portugal necessita de desenvolver uma capacidade de projecção de forças.

Para esta projecção a situação mais gravosa e por consequência a mais exigente em termos de transporte aéreo, é a que diz respeito à projecção das forças terrestres: *o empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos; o empenhamento, em alternativa, de uma força de escalão brigada; a disponibilidade de forças especiais até ao escalão companhia, podendo ser necessário atingir o escalão de agrupamento conjunto.*

No entanto, e como já referido, sendo este o nível de ambição no seu limite, a contribuição de Portugal para as várias operações internacionais em que tem vindo a participar, têm dependido do interesse e da disponibilidade que os Governos têm considerado adequados, como se pode verificar no Apêndice G. A prática revela-nos, que a composição das forças nacionais não tem ido além da unidade de escalão batalhão (400 a 500 militares, dependendo do tipo de missão), por vezes em simultaneidade com forças de escalão companhia (120 a 150), em outro TO. Portugal tem ainda a intenção de participar, em 2010, como FWN, com um *Battlegroup* (1500 militares).

Relativamente à contribuição nacional para a NRF, as forças atribuídas num sistema de rotação, não são significativas e portanto não apresentam problemas quanto ao transporte. São excepção a NRF 5 e 6 (680 e 650 militares, respectivamente).

Quanto à FRI, a própria natureza desta força aponta para uma intervenção que não ultrapassa o escalão companhia com apoio, conforme apropriado, de meios aéreos e navais.

No âmbito de projecção de forças nacionais, as missões de *Peacekeeping* são as mais exigentes em termos de transporte aéreo, por requerem o transporte mais elevado de pessoal e material, e que implicam um movimento de carga, via aérea, de 50% do volume total. Podem-

se identificar dois cenários para a projecção estratégica das forças nacionais<sup>30</sup>, os quais serão apresentados no Apêndice H, tendo-se considerado a utilização da aeronave A400M<sup>31</sup> pelas razões já identificadas em 4.5.2:

- O destino final da projecção é Maputo (Moçambique), e a força é constituída pelo actual nível de ambição, 450 militares e respectiva carga, que corresponde a cerca de 300 toneladas.
- O destino final é Cabul (Afeganistão), e corresponde à projecção de um *Battlegroup*, constituído por 1500 militares, e cerca de 600 toneladas de carga.

Da análise efectuada verifica-se que para o primeiro cenário, a projecção da força estará concluída num prazo de 10 dias, utilizando três aeronaves e no segundo cenário essa projecção levaria 14 dias. Este prazo, para a projecção de um *Battlegroup*, excede o nível de ambição estabelecido no documento, CCD 01-07/07 PLP 114/06, de Julho de 2006, do *Military Staff* da UE, que define o prazo de 10 dias, após a decisão do Conselho, para desencadear uma operação. Nesta situação, haverá necessidade de se recorrer a meios complementares de projecção de forças, caso o planeamento operacional da missão em questão, exija tal nível de ambição. Por outro lado, esta é uma situação que só ocorrerá pontualmente, no médio prazo.

Pode-se, assim, concluir que será possível Portugal ter capacidade autónoma para o transporte aéreo estratégico, **validando-se parcialmente a hipótese 1 em virtude de não se possuir a capacidade marítima autónoma e de não se garantir a projecção do poder militar nacional no nível de ambição máximo, isto é o empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos; o empenhamento, em alternativa, de uma força de escalão brigada.**

Neste contexto, considera-se que para o desenvolvimento desta capacidade de projecção aérea estratégica devem ser adquiridas quatro aeronaves A400M, em substituição da actual frota C130H, devendo esta aquisição ser oportunamente inserida em sede de revisão da LPM. Até se ter esta capacidade é necessário recorrer aos actuais meios e mercado civil, complementada com uma capacidade multinacional, como será visto a seguir.

#### **4.5 Opções multinacionais de transporte estratégico**

No âmbito das PCC e no seguimento das medidas tomadas para melhorar a capacidade

---

<sup>30</sup> Consideramos o nível de ambição actual e não o máximo definido no CEDN (força de escalão brigada) por não se antever a concretização deste cenário num futuro de médio prazo.

<sup>31</sup> Das quatro aeronaves que estiveram previstas, optou-se pela utilização de apenas três, salvaguardando a possibilidade de durante a operação uma aeronave se encontrar em manutenção programada.

de transporte estratégico, fundamental para o cumprimento das novas missões da OTAN, foi criado o *High Level Group* (HLG) constituído por dois grupos de trabalho, um dedicado ao transporte aéreo e outro ao marítimo, lideradas pela Alemanha e Noruega, respectivamente.

No âmbito do *Airlift*, o objectivo do grupo de trabalho era encontrar soluções de âmbito multinacional, tendo em consideração que:

- O recurso às aeronaves civis não era adequado, em virtude de nem sempre estarem disponíveis em tempo e apresentarem uma inflação considerável no preço sempre que se verifica uma procura significativa, além de que as características destas aeronaves, para este fim, têm limitações, de que destacamos, de entre outras, não permitirem o transporte de determinado tipo de equipamento militar e não poderem voar para o interior de um teatro de operações.
- O recurso à disponibilização de aeronaves por parte dos países aliados, com a vantagem de se praticarem preços competitivos ou mesmo de se considerar um sistema de compensação em serviços, usual entre nações amigas, não oferecia as melhores garantias face às lacunas existente em matéria de transporte.

Neste contexto, foi desenvolvido o programa SALIS, em estreita colaboração com o ECAP<sup>32</sup>, sendo considerado como uma *EU Defense Initiative*. Este programa pretende minimizar a lacuna existente no seio dos países da OTAN até ao *Initial Operational Capability* (IOC) da aeronave Airbus A400M, em 2012. O SALIS teve a adesão inicial de onze países, entre os quais Portugal, sendo presentemente o número de participantes de dezassete (quinze OTAN e dois UE)<sup>33</sup>.

A melhor solução encontrada, porque a de mais baixo custo, de entre um largo estudo que considerou também a aeronave C17, foi a de alugar à empresa RUSLAN, através da *NATO Maintenance and Supply Agency* (NAMSA), dois cargueiros Antonov AN124-100, com opção de mais quatro, dois a activar com um pré-aviso de seis dias, e mais dois com um pré-aviso de nove, com uma taxa de esforço no mínimo de 50 horas, em sete dias. Aquelas aeronaves têm disponibilidade até 20 dias, cumprindo uma taxa de esforço até 2000 horas de voo. O SALIS foi assinado em Outubro de 2005 e a iniciativa tornou-se operacional em Março de 2006. São aeronaves com uma grande capacidade de carga e longo raio de acção e que estão disponíveis para operações multinacionais da OTAN e da UE, e também podem ser

---

<sup>32</sup> Iniciativa semelhante ao PCC, lançada pela União Europeia.

<sup>33</sup> Canada, Republica Checa, Dinamarca, França, Alemanha, Hungria, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Eslováquia, Eslovénia, Suécia, Bélgica, Finlândia e Inglaterra. Turquia e Espanha são observadoras.

utilizadas em âmbito nacional. O custo do programa é repartido pelas nações participantes de acordo com as horas de voo requisitadas. O custo base global anual é de 55 milhões de euros, sendo este um preço controlado, não sofrendo alterações, mesmo em casos de crise.

O programa SALIS, tem um nível de gestão/direcção com a designação de *Steering Board* (SALIS SB) e um de execução, o *Strategic Airlift Coordination Cell* (SALC), composto por quatro elementos, indicados pelas nações, sedeados na *Royal Netherlands Air Force* em Eindhoven-Holanda, que coordenam todas as missões solicitadas em ligação, exclusivamente, com os pontos de contacto nomeados pelos países participantes.

Este programa está perfeitamente implementado, tendo sido voadas, em 2006, 80% das horas contratadas. No entanto, não podemos deixar de realçar que, se por um lado se trata de uma solução com baixos custos, por outro é uma solução temporária, em princípio, até 2012, e que apenas permite o transporte de carga, necessitando de pistas longas para aterragem com a carga máxima.

Portugal subscreveu entre cinco e catorze horas anuais, a um custo situado, respectivamente, entre 154 e 370 mil euros, podendo aumentar o número de horas a custos controlados. Esta solução não possibilita o transporte de pessoal e não deixa de ser provisória. Por outro lado, necessita de ser bem gerida no sentido de se obterem as melhores vantagens do programa.

Ainda no âmbito do *Airlift*, outros programas estão em estudo, nomeadamente, o *Strategic Airlift Capability* (SAC). Treze países da Aliança<sup>34</sup> iniciaram há um ano, um processo de negociações com vista a criar um comando OTAN, baseado em Ramstein, na Alemanha, utilizando aeronaves Boeing C17 com grande capacidade de carga e longo raio de acção. Este tipo de força é apoiado no conceito já existente para a unidade que utiliza uma frota de aeronaves *Airborne Early Warning Command and Control System* (AWACS), que são operadas, conjuntamente, por vários países da organização. A entrega do primeiro avião está prevista para o fim de 2007, com o IOC, em 2009.

Trata-se de um programa com recurso a um modelo de gestão já largamente testado, como o do AWACS, que utiliza uma aeronave com grande capacidade de carga e com excelentes características para o transporte estratégico, sendo no entanto um programa com custos elevados, não só pelo preço base desta aeronave, mas também pela sua manutenção.

Uma outra opção está em projecto e consiste no desenvolvimento de um *Memorandum of Understanding* (MOU) entre a OTAN, a Federação Russa e a Ucrânia, com vista à

---

<sup>34</sup> Bulgária, Estados Unidos, Holanda, Itália, Dinamarca, Roménia, Polónia, Eslovénia, Eslováquia, Estónia, Letónia, Lituânia, Republica Checa e Suécia como observadora.

utilização de aeronaves IL-76, destinada ao cumprimento de missões pré-definidas no âmbito da ajuda humanitária e de operações de paz, e que possibilita o transporte de passageiros.

Em consequência do anteriormente exposto, relativamente à capacidade própria e ao envolvimento em programas multinacionais e no sentido de clarificar, no âmbito do transporte aéreo estratégico, a posição das nações que, actualmente, compõem a OTAN, elaborou-se o quadro em Apêndice I. De realçar que, face ao elevado número de nações envolvidas, assim como às diversificadas necessidades das mesmas, torna-se difícil encontrar um programa consensual.

Em síntese, pode-se afirmar que sete países europeus aderiram ao programa A400M para resolver as suas necessidades em transporte aéreo estratégico, tendo o Reino Unido complementado esta capacidade com aeronaves C17 para dispor de capacidade autónoma. Para o transporte de passageiros, alguns daqueles países, recorrem ainda a uma capacidade adicional em aeronaves do tipo *Long Range Transport* (LRT).

Os novos membros da OTAN aderiram a um dos programas multinacionais descritos, procurando, assim, resolver as suas necessidades em transporte aéreo estratégico. De referir, ainda, que de entre os programas mencionados, só o SALIS está em plena operação.

Relativamente a Portugal, o SALIS apresenta limitações, nomeadamente o facto de ser um programa provisório e não permitir o transporte de passageiros, o que leva a concluir que esta opção apenas pode ser considerada como complementar a uma capacidade nacional.

Quanto aos outros programas em estudo ou em desenvolvimento, é necessário aguardar pela sua definição e quantificação dos custos para, numa análise mais cuidada se poder considerar qual a melhor opção.

No que ao *Sealift* diz respeito e igualmente em resposta ao PCC, nove países membros da OTAN, incluindo Portugal, decidiram assinar um acordo, designado *Multinational Implementation Arrangement* (MIA), em Dezembro de 2003, com o objectivo de melhorar a capacidade estratégica em consonância com o conceito das NRF.

O pacote aprovado, no âmbito deste acordo, prevê os seguintes meios: três navios *Roll on - Roll off* (Ro/Ro) com um contrato de acesso assegurado; um ou dois navios dinamarqueses Ro/Ro fretados em permanência; quatro navios Ro/Ro ingleses correspondendo à capacidade residual de seis navios Ro/Ro que o Ministério da Defesa Britânico dispõe, e um navio norueguês Ro/Ro a ser fretado numa base *ad hoc*.

Esta capacidade de *Sealift*, estabelecida em Setembro de 2002, está a ser coordenada pelo *Sealift Coordination Centre* (SCC), na Base da *Royal Netherlands Air Force*, em

Eindhoven e é liderado pela Noruega. Em Março de 2004, o SCC e o *Allied Movement Coordination Centre* (AMCC) assinaram o acordo *Customer Supplier Agreement*, que especifica as responsabilidades de cada um destes órgãos em matéria de coordenação de movimentos e transporte.

Para cimentar aquele pacote, a Dinamarca lançou o projecto “ARK” que visa estabelecer uma capacidade de *Sealift* estratégico, permanentemente disponível, garantindo liberdade de acção, eficiência, flexibilidade e credibilidade

Portugal abandonou o MIA, em 2006, depois de ter assegurado a eventual necessidade de transporte estratégico marítimo até ao final do período de atribuição da força à NRF 6 – 1º semestre de 2006. No entanto, devido à fraca adesão dos países membros, está em curso uma nova abordagem para uma edificação cooperativa da capacidade de transporte estratégico marítimo, prevendo-se a reformulação do MIA, que passará a designar-se *Multinational Framework Arrangement*. Portugal está a ponderar a possibilidade de aderir a este novo figurino.

Assim, dado o crescente envolvimento de Portugal em missões internacionais, tendo em consideração que o material pesado é transportado por via marítima, assim como parte do material considerado não pesado, a participação num programa multinacional no âmbito do *Sealift*, adequado às nossas necessidades, deve ser considerado.

Face ao exposto, relativamente às opções multinacionais de transporte estratégico aéreo e marítimo e à necessidade já expressa de desenvolver uma capacidade, que permita satisfazer os acordos internacionais assumidos e, também, actuar no âmbito dos nossos compromissos autónomos, com as comunidades portuguesas no mundo e com os PALOP, conclui-se **não ser válida a hipótese 2 - Portugal deve recorrer apenas a uma capacidade multinacional de transporte estratégico, para a projecção do poder militar.**

Conjugando a análise efectuada relativamente ao transporte estratégico autónomo, com a análise relativa às opções multinacionais, verifica-se que apenas para um cenário correspondente ao nível de ambição máximo, *o empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos; o empenhamento, em alternativa, de uma força de escalão brigada* e para o transporte estratégico marítimo, será necessário recorrer a uma capacidade autónoma complementada com recurso a outras capacidades, **validando-se nesta situação a hipótese 3 - Portugal deve ter alguma capacidade autónoma de transporte estratégico a qual deve ser complementada com recurso a outras capacidades, em função das necessidades.**

#### 4.6 Síntese conclusiva

Iniciou-se o presente capítulo enfatizando a importância, de um deslocamento rápido de tropas para o TO, outrora campo de batalha, desde a antiguidade até aos últimos conflitos do Século XX, sem deixar de referir um pouco da história dos transportes aéreos em Portugal.

Foram tecidas algumas considerações sobre os desafios que se colocam à constituição de destacamentos em TO longínquos, tendo destacado como de primordial importância para o sucesso do cumprimento da missão, a elaboração de um planeamento rigoroso e cuidado, assim como a qualidade do desempenho de comando.

Seguidamente verificou-se, com relevo para projecção de forças terrestres, quais os meios que têm sido utilizados. Constatámos que o recurso ao mercado civil tem sido a prática frequente.

Analisaram-se as capacidades e opções das nações que integram a OTAN, relembrando que a partir dos anos noventa, as nações tiveram de reorganizar e reestruturar as forças militares no sentido de lhes conferir mobilidade e de as tornar projectáveis. Verificou-se que só em 1999, e mais tarde em 2002, na Cimeira de Praga, se tomaram, finalmente, iniciativas concretas na melhoria da capacidade de transporte, com resultados visíveis no médio prazo.

Passou-se ao estudo aprofundado sobre a situação nacional relativamente ao transporte aéreo, analisando a situação das frotas actuais e a previsão da sua substituição, assim como o envolvimento no projecto da aeronave A400M. Relembrou-se, ainda, o estudo efectuado, em 2002, por parte da FAP, da possibilidade de aquisição de uma plataforma de transporte de longo curso, utilizando a aeronave A310-300. Abordou-se, também, o projecto de construção de navio polivalente logístico que comporta a capacidade de transporte estratégico.

Seguidamente foram tecidas algumas considerações sobre a capacidade autónoma nacional, a que se acrescentou o estudo de um caso sobre se Portugal a deve ter, tendo-se concluído pela necessidade de desenvolver tal capacidade através da aquisição de quatro aeronaves A400M, validando-se, assim, parcialmente a hipótese 1.

Após examinar os programas cooperativos (soluções multinacionais) já em curso, ou em desenvolvimento, no âmbito do *Airlift e Sealift*, realçou-se a participação nacional no programa SALIS, bem como a possível participação num programa multinacional no âmbito do *Sealift*, adequado às nossas necessidades, concluindo-se não ser válida a hipótese 2. Conjugando a análise efectuada relativamente ao transporte estratégico autónomo, com a relativa às opções multinacionais, validou-se a hipótese 3.

## 5. Conclusões

Com o aparecimento de novas ameaças, nomeadamente o terrorismo, os desafios à segurança nacional que os Estados hoje enfrentam são múltiplos e transnacionais, não tendo aqueles, individualmente, possibilidade de lhes dar uma resposta cabal.

O combate a estas novas e complexas ameaças baseia-se, fundamentalmente, na cooperação internacional e envolve o empenhamento das nações, na projecção da estabilidade transfronteiriça, assente numa estratégia de acção em que o poder militar é um pilar fundamental de apoio às políticas externas. Este novo quadro estratégico levou os Estados e as principais organizações internacionais (ONU, OTAN e UE) a desenvolverem novas capacidades que, para além de outras, lhes permitem ter uma participação rápida e flexível, em qualquer lugar do mundo, em missões de crise ou humanitárias e de apoio à paz.

Portugal tem vindo a participar, activamente, com reconhecida visibilidade, nos mais diversos locais, em diversas missões, conduzidas pela OTAN e UE e também contribuindo com forças para as NRF e para os *Battlegroups*, respectivamente, assim como as realizadas sob a égide da ONU.

Para as FFAA, é agora prioritário dispor de mobilidade e flexibilidade para a projecção, sustentação e retracção das nossas forças, ou das forças aliadas, quando envolvidas em operações em áreas longínquas das nossas fronteiras, constituindo, neste caso, o transporte aéreo estratégico, um dos vectores fundamentais para a consecução daqueles objectivos.

Os documentos estruturantes da Defesa Nacional expressam, muito claramente, a importância de aquisição de uma frota de transporte aéreo estratégico, tanto para responder aos compromissos assumidos com as organizações internacionais a que pertencemos, como também, para poder actuar, de uma forma autónoma, em apoio aos cidadãos nacionais espalhados pelo mundo e ainda no âmbito da cooperação privilegiada com os PALOP e outras comunidades de língua oficial portuguesa, sempre que tal se mostre necessário.

Face à lacuna existente em matéria de transporte aéreo estratégico, no seio das nações europeias da OTAN, sete países participam no programa da aeronave de transporte militar, Airbus A400M, que tem prevista a entrada em operação em 2012. Até ao início da capacidade operacional deste avião, foi desenvolvido em estreita colaboração com a UE, o programa SALIS, que utiliza a aeronave de transporte de carga Antonov AN124-100 e no qual Portugal subscreveu um reduzido número de horas anuais. Outros programas de carácter multinacional estão em estudo ou em desenvolvimento.

Relativamente ao nível de ambição de Portugal para a projecção de forças, a situação

mais exigente em termos de transporte aéreo é a que diz respeito à projecção de uma força de escalão brigada. No entanto, sendo este o nível de ambição máximo, a contribuição de Portugal para as várias operações internacionais em que tem vindo a participar, tem dependido do interesse e da disponibilidade que os Governos têm considerado adequados. A prática revela-nos que a composição das forças nacionais não tem ido além da unidade de escalão batalhão (400 a 500 militares, dependendo do tipo de missão). Relativamente à contribuição nacional para as forças de intervenção rápida, a intenção de disponibilizar, em 2010, um *Battlegroup* (1500 militares) é a situação mais penalizante, mas que no médio prazo só ocorrerá pontualmente.

Para a projecção destas forças foram analisados dois cenários, tendo-se concluído que para o primeiro (escalão batalhão), a projecção da força estará concluída num prazo de 10 dias, utilizando três aeronaves A400M, e no segundo cenário (*Battlegroup*), essa projecção levaria 14 dias. Este prazo excede o nível de ambição estabelecido pela UE, que define o prazo de 10 dias para a projecção deste tipo de força. Nesta situação, haverá necessidade de se recorrer a meios complementares de projecção de forças, caso o planeamento operacional da missão em questão, exija tal nível de ambição. Por outro lado, esta é uma situação que só ocorrerá pontualmente, no médio prazo.

Conclui-se, pois, que Portugal poderá ter capacidade autónoma para o transporte aéreo estratégico até ao escalão batalhão, e que tal corresponde à situação corrente de projecção de forças. Contudo, não é possível ter capacidade autónoma total, em virtude de não se possuir a capacidade marítima adequada e de não se garantir a projecção do poder militar no nível de ambição máximo. Assim, para complementar a capacidade nacional de projecção de forças, nesta situação, há necessidade de recorrer a outras capacidades, em função das necessidades.

Neste contexto, recomenda-se que para o desenvolvimento da capacidade de projecção aérea estratégica nacional, sejam adquiridas quatro aeronaves A400M, em substituição da actual frota C130H, sendo esta aquisição oportunamente inserida em sede de revisão da LPM.

Portugal ficaria com uma adequada capacidade de transporte aéreo estratégico para a projecção do poder militar, onde e quando necessário, garantindo, não só a participação plena nas organizações internacionais que integra, mas também, a capacidade de intervenção autónoma, o que permitiria assegurar a defesa dos interesses nacionais que se projectam de forma diferenciada relativamente aquelas organizações, de que se destacam a cooperação no âmbito da CPLP e o apoio às numerosas comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo.

## **Bibliografia**

### **Livros**

NOGUEIRA, Joaquim Fernando. “*A Política de Defesa Nacional*”. Ministério da Defesa Nacional, 1995.

VITORINO, António. “*Opções de Política de Defesa Nacional*”. Ministério da Defesa Nacional, 1998.

SAMPAIO, Jorge. “*Quero Dizer-vos*”. Editorial Notícias, 1ª edição, 2000.

Intervenções do Presidente da República. “*A Defesa Nacional e as Forças Armadas*”. Presidência da República, 2002.

TZU, Sun. “*A Arte da Guerra*”. Edições Sílabo, 2006

Exército. “*O Exército Português nos caminhos da PAZ*”. Lisboa, 2005.

### **Artigos**

Burns, Jonh, LTC.US Army. “*Strategic Airlift: Our Achilles’ Heel*”. USA, 2001.

US General Accounting Office (GAO). “*NATO – Progress Toward More Mobile and Deployable Forces*”. USA, 1999.

### **Monografias**

Gustavo, José Afonso, Cap/Engaer. “*A participação da FAP em Missões de Segurança e Defesa*”. CGGA, 2005/2006.

Araújo, Luís Evangelista, Cor/Pilav. “*Ciclo Bial de Planeamento de Forças da Directiva de Planeamento da Força Aérea à Metodologia para a sua Execução – Objectivos, Procedimentos, Execução e Avaliação*”. CSGA, 1999/2000.

Flambó, Alves, Cor Eng, et al. TIG CPOG 2006/2007 “*A Operacionalização na Função Transportes na Projecção e Sustentação de Forças*”

Martins, Branco, Cor Inf, et al. TIG CPOG 2006/2007 “*A Função Transporte: Subsídios para uma Optimização e uma Redefinição Estratégica*”

### **Legislação e Documentos Oficiais**

Constituição da República Portuguesa de 1976, 7º Revª Const. Lei Const nº1/2005

Lei de Defesa Nacional e das Forças Amadas-Lei nº 29/82, de 11 de Dezembro

Grandes Opções do Plano para 2005-2009, DR, I Série nº 169, de 1 de Setembro de 2006

Programa do XVII Governo Constitucional, 2005-2009

Conceito Estratégico de Defesa Nacional, DR, I Série nº 16, de 20 de Janeiro de 2003

Conceito Estratégico Militar, confirmado em CSDN, de 15 de Janeiro de 2005  
Lei de Programação Militar, DR, I Série nº 166, de 29 de Agosto de 2006  
Livro Branco da Defesa Nacional, 2001  
MC 327/2 - NATO Military Policy for non-Article 5º Crisis Response Operations  
MC 336/2 - NATO Principles and Policies for Movement and Transportation (M&T)  
MC 319/2 - NATO Principles and Policies for Logistics  
MC 477 - Military Concept for the NATO Response Force  
MC 389/2 – Policy on NATO’ combined Joint task Force  
AJP-4 - Allied Joint Logistic Doctrine  
AJP-4.4(A) - Allied Joint Movement and Transportation Doctrine  
AJP 3.13 - NATO Doctrine for the Deployment of Forces  
ATP-53 - NATO Air Transport Policies and Procedures  
AAP-6 - NATO Glossary of Terms and Definitions  
AAP-15 - NATO Glossary of Abbreviations  
Comprehensive Political Guidance, 21 December 2005  
Ministerial Guidance, 2003  
Ministerial Guidance, 2006  
Prague Summit Declaration, 21 November 2002  
Allied Command Transformation. Expeditionary Operations - Concept. September 2006  
Documento, CCD 01-07/07 PLP 114/06, de Julho de 2006, do *Military Staff* da UE

### **Sites da Internet**

[www.portugal.gov.pt](http://www.portugal.gov.pt)  
[www.mdn.gov/defesa.pt](http://www.mdn.gov/defesa.pt)  
[www.transportesemrevista.com](http://www.transportesemrevista.com)  
[www.scirus.com-strategic/Nato.Nato.int/imes/strategic-lift-sea/index.html](http://www.scirus.com-strategic/Nato.Nato.int/imes/strategic-lift-sea/index.html)  
[www.nato.int/NATO](http://www.nato.int/NATO)  
[www.sealift.org](http://www.sealift.org)  
[www.nato.int/issues/nrf/index.html](http://www.nato.int/issues/nrf/index.html)  
[www.nato.int/issues/strategic-lift-air/index.html](http://www.nato.int/issues/strategic-lift-air/index.html)  
[www.unicrio.org.br/textos/onu](http://www.unicrio.org.br/textos/onu)  
[www.cdeum.uminho.pt/pt/pesc](http://www.cdeum.uminho.pt/pt/pesc)  
[www.ONUdocumentos3.htm](http://www.ONUdocumentos3.htm)  
[www.ONUdocumentos2.htm](http://www.ONUdocumentos2.htm)

## **Entrevistas**

Alves, João, Cor Pilav. Staff Officer, Joint Air Power Competence Centre.

Ruivo, Luís, Cor Pilav. Núcleo de Planeamento Estratégico do Estado-Maior da FAP.

Narciso, Jorge, Cor Engaer. Núcleo de Planeamento Estratégico do Estado-Maior da FAP.

Branco, Carlos, Cor Inf. Peacekeeping Affairs Officer, ONU Military Division.

Ramos, Alfredo Cor Tir Eng SM. Sub-Director da Direcção de Material e Transportes do Comando da Logística do Exército.

## Apêndice A: Glossário de Conceitos

**Airlift** - *Transport of passengers and/or cargo by air for a specific task. (AAP-6)*

**Battlegroup** - Resultante de uma iniciativa franco-britânica, posteriormente alargada à Alemanha, para operacionalizar os Elementos de Resposta Rápida que os Helsinki Headline Goals previam. Em Maio de 2004, passa a estar no centro de novos headline goals estabelecidos pela UE para o ano 2010. É constituído por uma força, de escalão batalhão reforçado, com cerca de 1500 militares com capacidades adicionais de apoio de serviços e de apoio de combate em elevado grau de prontidão, preferencialmente vocacionados para missões da ONU. (Documento, CCD 01-07/07 PLP 114/06, de Julho de 2006, do *Military Staff* da EU)

**Expeditionary Operations** - *The projection of military power over extended lines of communications into a distant operational area to accomplish a specific objective. (AAP-6)*

**Framework Nation** - *A Member State or a group of Member States that has volunteered to and that the Council agreed, should have specific responsibilities in cooperation over which EU exercises political control. (Documento, CCD 01-07/07 PLP 114/06, de Julho de 2006, do *Military Staff* da EU)*

**Interoperability** - *The ability of systems, units or forces to provide services to and to accept services from other systems, units or forces and to use the services so exchanged to enable them to operate effectively together. (AAP-6)*

**Missões de “Petersberg”** - São missões humanitárias ou de evacuação de cidadãos, missões de manutenção de paz e missões executadas por forças de combate para a gestão de crises, incluindo operações de restabelecimento da paz. (Declaração de Petersberg, Junho de 1992)

**Mobility** - *A quality or capability forces that permit them to move from place to place while retaining the ability to fulfil their primary mission. (APP-6)*

**Movement** - *Movement is the activity involved in the change in location of forces, equipment, personnel or stocks as part of a military operation. Movement requires the supporting capabilities of mobility, transportation, infrastructure, movement control, and support functions. (MC 319/2)*

**Multinational Forces** - *Forces of more than one nation under a NATO commander or non-NATO commander within a NATO-led operation. (MC 319/2)*

**Major Joint Operation** - *Is a land component capable of planning and executing corps-size operations, a maritime component capable of planning and executing a NATO Task Force, an air component capable of planning and executing up to 1000 combat and support sorties per day (excluding airlift). (Ministerial Guidance, 2003)*

**NATO Response Force** - *High readiness, joint and combined force, capable of performing certain missions on its own, as well as participating in an operation as part of a larger force, or serving as an initial entry force that prepares the theatre for follow-on forces. (MC 477)*

**Operações de Apoio à Paz** - Operações multifuncionais efectuadas imparcialmente em apoio de um mandato das Nações Unidas/OSCE, envolvendo forças militares e agências

diplomáticas e humanitárias e são concebidas para se alcançar uma resolução política duradoura ou outras condições especificadas no mandato. Incluem a manutenção de paz e a imposição da paz, bem como a prevenção de conflitos, a criação e a construção da paz e as operações humanitárias. (MC 327/2)

**Operações Humanitárias** - Operações efectuadas para aliviar o sofrimento humano. Podem preceder ou acompanhar actividades humanitárias desenvolvidas por organizações civis especializadas. (MC 327/2)

**Prevenção de Conflitos** - Acções normalmente conduzidas sob o Capítulo VI da Carta das Nações Unidas. Variam desde iniciativas diplomáticas à projecção preventiva de forças com a intenção de evitar a escalada de disputas em conflitos armados ou que alastrem. Podem também incluir missões de busca de factos, consultas, avisos, inspecções e acções de monitorização. A projecção preventiva de forças no quadro da prevenção de conflitos consiste na projecção de forças operacionais com capacidade de dissuasão suficiente para impedir a abertura de hostilidades. (MC 327/2)

**Small Joint Operation** - *Is defined a land component capable of planning and executing up to division-size operations, a maritime component capable of planning and executing a NATO Task Group, an air component capable of planning and executing up to 350 combat and support sorties per day (excluding airlift).* (Ministerial Guidance 2003)

**Strategic Air Transport** – *The carriage of passengers and cargo between theatres by means of scheduled service, special flight, air logistic support or aeromedical evacuation.* (AAP-6)

**Strategic Flexibility** – *The capability to project the required amount of force, including appropriate command and control, transportation, movement control, logistic support and infrastructure. Forces requiring strategic flexibility will comprise Reaction and Augmentation Forces and some Main Defence Forces (to support inter-regional operations). They will include the movement of combat forces, combat support and force multipliers to increase the effectiveness of forces in the area threatened.* (MC 336/2)

**Strategic Mobility** - *The capability to move forces and their associated logistic support quickly and effectively over long distances. This can be between theatres (inter-theatre), between regions (inter-region), or beyond NATO's AOR.* (MC 319/2)

**Sealift** – *Transport of passengers and/or cargo by sea for a specific task.*

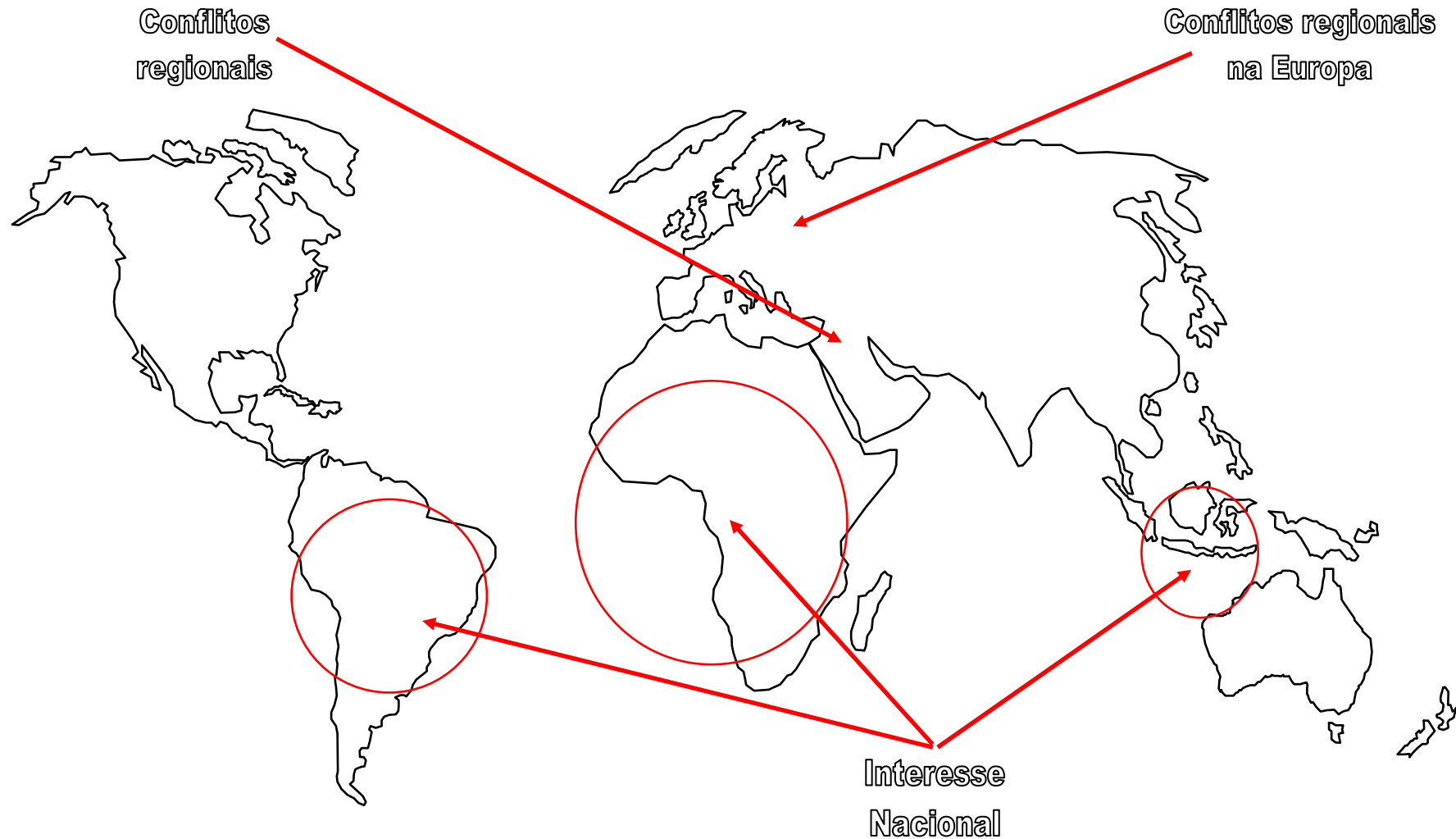
**Sustainability** - *The ability of a force to maintain the necessary level of combat power for the duration required to achieve its objectives.* (AAP-6)

**Theatre** - *The geographical area where a military operation is being conducted.* (AAP-6)

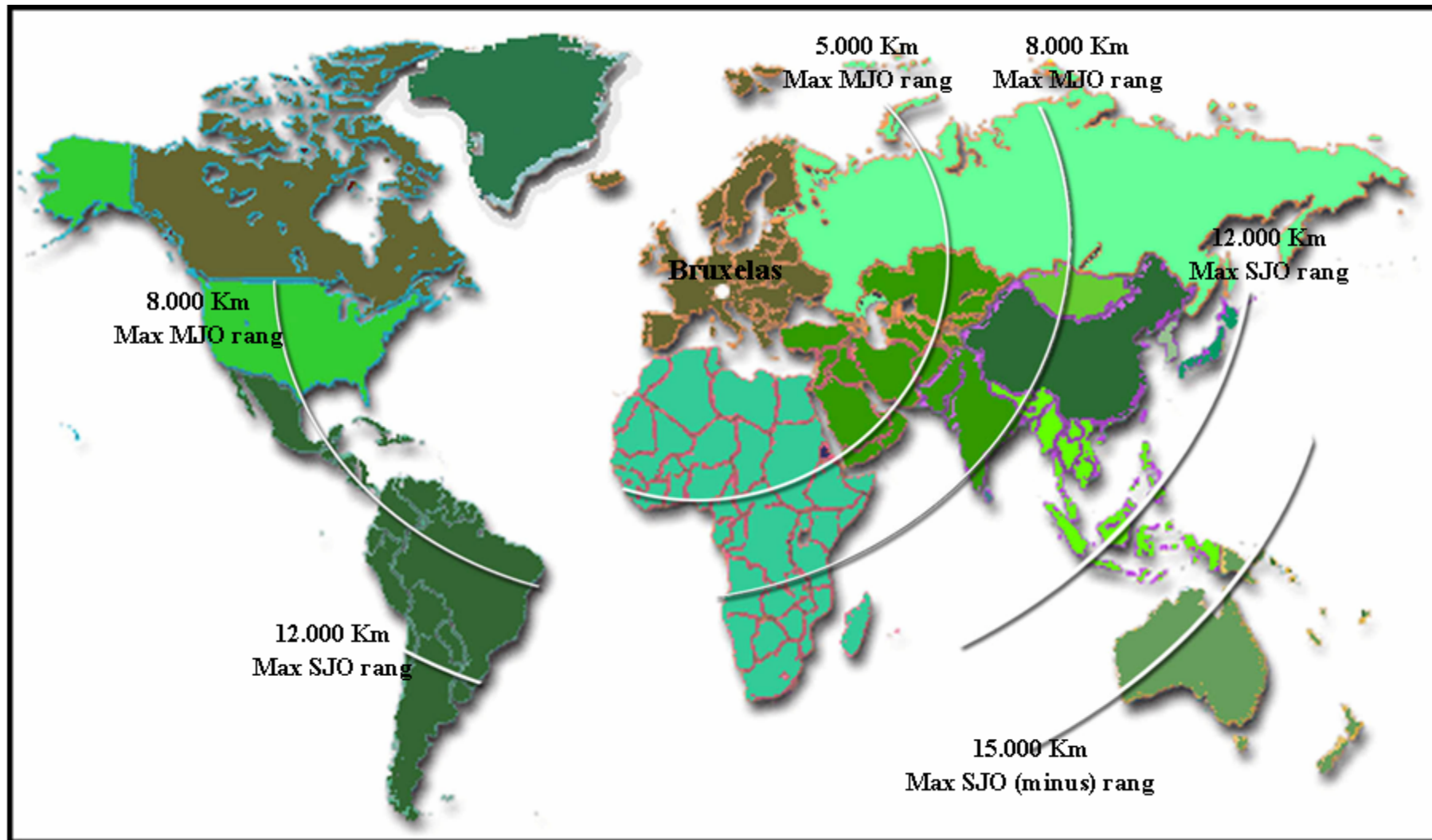
**Transportation** – *Transportation is the means of conveyance to move forces, equipment, personnel, and stocks, and includes the requisite materials handling equipment.*(MC 319/2)

**Tactical Air Transport** – *The movement of personnel and cargo within a theatre by means of airborne operations.* (AAP-6)













**Apêndice B: Cenário de maior previsibilidade de projecção do poder militar nacional**



Apêndice C: Nível de ambição da OTAN



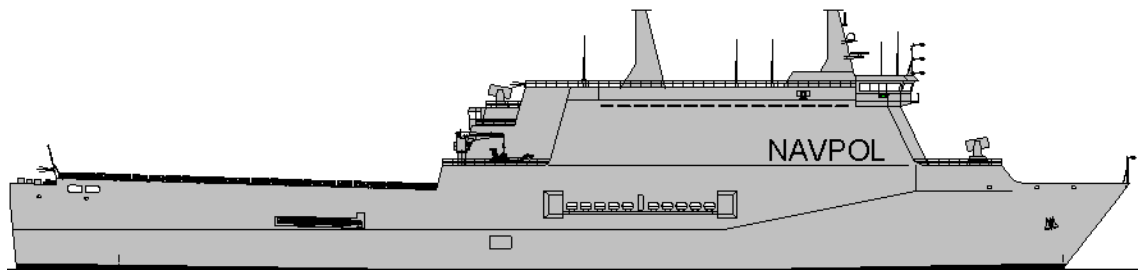
**Apêndice D: Capacidade própria para o médio prazo das nações da OTAN (2010-2015)**

País												
Longo raio de acção (LRT)	2 – A310		LRT	7 A-310		4 B767	3 DC-10					5 C-17 A-330
Carga/reabastecimento (MRTT)				A-310		KC-767	KC-10					
Tático/estratégico	A-400M		A-400M	A-400M						A-400M	A-400M	A-400M
Tático/transporte geral	7 A-400	4 C-130J30	50 A-400M 19 C-235	60 A-400M	C-130H 15 C-27J	12 C-130J 10 C-130J30 12 C-27J	2 C-130H30 2 C-130H	6 C-130H	3 C-130H 3 C-130H30 C-295	27 A-400M 20 C-235 18 C-295	10 A-400M C-130H C-235	25 A-400M 25 C-130J
Transporte logístico/VIP	2 ERJ-135 2 ERJ-145 2 DA-20 1 DA-900	3 CL-604					2 Folk 50 Gulf IV		2 DA-50			2 Bae 146 6 Bae 125

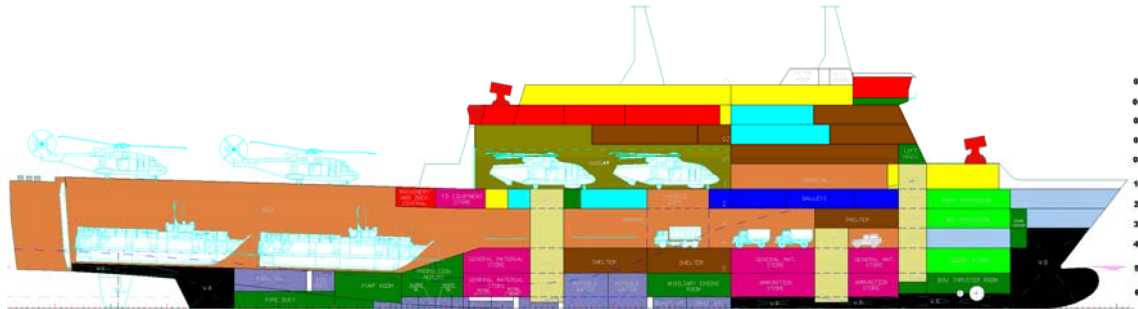
Apêndice E: Aeronave A310-300



**Apêndice F: Navio Polivalente Logístico**



Convés de voo Capacidade do hangar	Complexo hospitalar	Paióis pessoal embarcado	Alojamentos	
6 Lynx Mk. 95 or 4 EH-101 or 4 NH-90	Salas de operações: 2	Capacidade: 3.000 m <sup>3</sup>	Guarnição:	150
Área convés de voo: 1.300 m <sup>2</sup>	Camas: 25		Pessoal embarcado:	654
“Landing spots”: 2	UCI: 10		Total	804
Área do hangar: 576 m <sup>2</sup>				



- [Yellow] ACESSOS
- [Orange] GARAGEM E DOCA
- [Light Green] ELEVADORES
- [Purple] SANITÁRIOS
- [Olive] GABINETES
- [Light Blue] PAIÓIS DE MATERIAL - NAVIO
- [Dark Orange] HOSPITAL
- [Grey] EXTERIORES
- [Bright Green] PAIÓIS DE GÊNEROS
- [Brown] DORMITÓRIOS
- [Dark Green] CASAS DE MÁQUINAS
- [Black] TANQUES DE LASTRO
- [Olive Green] HANGAR E AVIAÇÃO
- [Blue] HABITACIONAL - APOIO
- [Cyan] REFETÓRIOS E LAZER
- [Red] ESPAÇOS OPERACIONAIS
- [Pink] PAIÓIS DE MATERIAL - BLD
- [Dark Blue] OUTROS TANQUES



**Apêndice G: Principais intervenções do Exército em missões de paz**

<b>FND – 1991/2006</b>		
<b>MISSÃO</b>	<b>EMPENHAMENTO</b>	<b>MILITARES / CARGA (ton)</b>
<b>Moçambique</b> ONUMOZ 91/94	Batalhão de Transmissões	463/600
<b>Angola</b> UNAVEM II e III MONUA 91-92/95-00/0304	Companhia Logística Companhia de Transmissões Hospital de Campanha	350
<b>Timor</b> UNTAET/UNMISSET UNOTIL 99-06	Batalhão	400
<b>Bósnia-Herzegovina</b> IFOR/SFOR 96-05	Batalhão	324/600 380/100
<b>Kosovo</b> KFOR 99-01	Batalhão	314/600
<b>Kosovo</b> KFOR 05-	Batalhão	290
<b>Afeganistão</b> ISAF 04-	Companhia de Comandos	156/200
<b>Líbano</b> UNIFIL 06-	Companhia de Engenharia	146

Fonte: Comando da Logística do Exército e “O Exército Português no Caminho da Paz”

- (1) A determinação do peso e volume da carga a transportar, varia em função do tipo de missão e composição da força e também do número de viaturas a utilizar. Os valores apresentados são os que efectivamente se registaram nas respectivas missões. No entanto e por informação do Comando Logístico do Exército, à projecção inicial de um batalhão é normalmente associada uma carga de 600 toneladas sem se considerar as viaturas necessárias.
- (2) A rotação do pessoal é normalmente efectuada de seis em seis meses.

## Apêndice H: Planeamento da projecção de uma força militar

A plataforma escolhida para a realização dos cálculos abaixo apresentados, foi a aeronave A400M.

**1º Cenário** - o destino final da projecção é Maputo (Moçambique) e a força é constituída pelo actual nível de ambição, 450 militares e respectiva carga, que corresponde a cerca de 300 toneladas.

### 1. Dados para o movimento:

- Projecção de 450 militares / 300 toneladas
- Utilização de 3 aeronaves A400M
- Performance do A400M
- Lisboa – Maputo – 5215 Mn – 8393 Km
- Uma paragem em Niamey para reabastecimento
- Lisboa – Niamey – Maputo - 5280 Mn – 8497 Km
- Sem restrição de tripulações

### 2. Factores de Planeamento

<b>A400M 30T/116Pax</b>	Duração Horas	Acumulado Horas
Carregar	3	3
1º Troço	4.5	7.5
Reabastecimento	1	8.5
2º Troço	8.5	17
Descarregar	2	19
Reabastecimento	1	20
3º Troço	8.5	28.5
Reabastecimento	1	29.5
4º Troço	4.5	34
Descarregar	2	36

### 3. Rotação de 3 Aeronaves A400M

Dias / Horas	Ton / Horas	Ton-Pax / Horas	Ton/ Horas	Ton / Pax
1 - 24	20 - 19	116 / 23		20 / 116
2 - 48			20 - 43	40 / 116
3 - 72	20 - 55	116 / 59		60 / 232
4 - 96	20 - 91	116 / 95	20 - 79	100 / 348
5 - 120			20 - 115	120 / 348
6 - 144	20 - 127	116 / 131		140 / 464
7 - 168	20 - 163	20 / 167	20 - 151	200 / 464
8 - 198			20 - 187	220 / 464
9 - 222	20 - 199	20 - 203		260 / 464
10 - 246	20 - 235		20 - 223	300 / 464

**4. RESULTADOS:** Transportados 464 militares e 300 toneladas de carga, em 3 aeronaves A400M, durante 10 dias de operação, com um total de 19 saídas e 494 horas de voo. De acrescentar ainda que a projecção de igual força com os mesmos parâmetros de planeamento e com o destino Cabul (Afeganistão) demoraria 7 dias e Luanda (Angola) 6 dias.

**2º Cenário** – o destino final é Cabul (Afeganistão) e corresponde à projecção de um Battlegroup, constituído por 1500 militares e a cerca de 600 toneladas de carga.

**1. Dados para o Movimento:**

- Projecção de 1500 militares / 600 toneladas
- Utilização de 3 aeronaves A400M
- Performance do A400M
- Lisboa – Cabul – 4212 MN – 6779 kM
- Uma paragem para reabastecimento
- Lisboa – Afyon – Cabul - 4265 Mn – 6862 Km
- Sem restrição de tripulações

**2. Factores de Planeamento**

<b>A400M 30T/116Pax</b>	Duração Horas	Acumulado Horas
Carga	3	3
1º Troço	5	8
Reabastecimento	1	9
2º Troço	5.5	14.5
Descarga	2	16.5
Reabastecimento	1	17.5
3º Troço	5.5	23
Reabastecimento	1	24
4º Troço	5	29
Descarga	2	31

### 3. Rotação de 3 Aeronaves A400M

Dias / Horas	Ton-Pax / Horas	Ton-Pax / Horas	Ton-Pax / Horas	Ton / Pax
1 - 24	30 - 17	116 / 21		30 / 116
2 - 48			30 - 25	60 / 116
3 - 72	30 - 48	116 / 52	30 - 56	120 / 232
4 - 96	30 - 79	116 / 83	30 - 87	180 / 348
5 - 120	30 - 110	116 / 114	30 - 118	240 / 464
6 - 144	30 - 141			270 / 464
7 - 168		116 / 145	30 - 149	300 / 580
8 - 192	30 - 172	116 - 176	30 - 180	360 / 696
9 - 216	30 - 203	116 - 207	30 - 211	420 / 812
10- 240	30 - 234	116 - 238		450 / 928
11 - 264	30 - 265		30 - 242	510 / 928
12 - 288		116 - 269	30 - 273	540 / 1044
13 - 312	30 - 296	116 - 300	30 - 304	600 / 1160
14 - 336	116 - 317	116 - 331	116 - 335	600 / 1508

**4. RESULTADOS:** Transportados 1508 militares e 600 toneladas de carga, em 3 aeronaves A400M, durante 14 dias de operação, com um total de 33 saídas e 693 horas de voo.

**Apêndice I : Capacidade de transporte aéreo própria e multinacional**

		A 400M	LRT	SALIS	C17
Belgium		X	X	X	
Bulgária					X
Canada		-	-	-	-
Czech Rep				X	X
Denmark				X	X
Estónia					X
France		X	X	X	
Germany		X	X	X	
Greece		-	-	-	-
Hungary				X	
Iceland				X	
Italy			X		X
Látvia					X
Lithuania					X
Luxembourg		X			X
Netherlands			X	X	X
Norway				X	
Poland				X	X
Portugal				X	
Romania					X
Slovakia				X	X
Slovenia					X
Spain		X		X	
Turkey		X		X	
United Kingdom		X	X	X	
United States		-	-	-	-

**Anexo A: Forças disponibilizadas por Portugal para a NRF**

<b>NRF 1</b> <b>01 Jul 03 - 10 Jan 04</b>	<b>NRF 2</b> <b>11 Jan 04 - 30 Jun 04</b>	<b>NRF 3</b> <b>01 Jul 04 - 10 Jan 05</b>	<b>NRF 4</b> <b>11 Jan 05 - 30 Jun 05</b>	<b>NRF 5</b> <b>01 Jul 05 - 10 Jan 06</b>
	1xSOTG (30) 1xDD/FF 1xC-130	NBC Team (6) 1 SOF detachment (50)	1xC-130 DJTF Airlift 1xLong Range RECCE Coy 1xDD/FF	1xInf Mech BN (680) 1xDD/FF 4xNBC JAT Experts
<b>NRF 6</b> <b>11 Jan 06-30 Jun 06</b>	<b>NRF 7</b> <b>01 Jul 06-10 Jan 07</b>	<b>NRF 8</b> <b>11 Jan 07-30 Jun 07</b>	<b>NRF 9</b> <b>01 Jul 07-10 Jan 08</b>	<b>NRF 10</b> <b>11 Jan 08-30 Jun 08</b>
1xAB Infantry BN (650) 1xEOD Team 1xTACP	1xC-130 1xSOTG 1xFFGH 1xNBC JAT Experts	1xSOTG 4xNBC JAT Experts 1xNBC EOD Team (3-5) 1xNBC DECON Team (5-8)	1xC-130 1xMP Coy (80) 1xFFH DOB 3 Cmdr and Staff, PIO (6) NBC-JAT (2)	1xLR Recce Coy (50) DOB Cmdr and Staff PIO (6) 6xF-16 a/c – AB/FB 1xEOD Team (5) 1xDecon Team (5)

**Anexo B: Constituição da FRI****1. Pessoal**

<b>Componentes</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material/Obs</b>
<b>Naval</b>	<b>#</b>	
1 FFGH ou uma FF	180	
1 FS	72	
1 Comp de Fuzileiros	120	Classe Vasco da Gama: 164 +12 (ou + 16, Dest Helicópteros)
1 CDT (Com EOD)	10	
1 AOR (quando disponível)	62	
1 SSK (quando disponível)	59	
Total pessoal do ramo	503	
<b>Terrestre</b>	<b>#</b>	
1 Cmd Bat	20	Número não determinado de viaturas (específicas e não específicas); Os destacamentos e os módulos serão <i>ad-hoc</i> em função da operação
1 Comp Manobra	90	
1 Dest Tm	10	
1 Módulo San	10	
1 Dest CIMIC	5	
Total pessoal do ramo	135	
<b>Aérea</b>	<b>#</b>	
2 C-130	14 (2*7)	Número não determinado de viaturas de apoio
1 P-3P	13	
2 C-212	6 (2*3)	
1 PUMA	2	
2 AL - III	2 (2*2)	
2 PC MÓVEIS	24 (2*12)	
Total pessoal do ramo	~ 65	
<b>Op especiais</b>	<b>#</b>	
1 DOE (componente terrestre)	16	Número não determinado de viaturas de apoio
1 DAE (componente naval)	16	
Total pessoal na Componente OpEsp	32	
Total pessoal	~ 700	

## 2. Meios

<b>Navais</b>	Capacidade para levar a cabo missões autónomas (logisticamente auto-suficientes) em qualquer parte do mundo durante largos períodos de tempo – capacidade expedicionária
FFGH	Fragata da Classe Vasco da Gama; adequada para acomodar comando da forças e totalidade do estado-maior; Poderá transportar o DAE: equipa completa (12) com pessoal da manutenção (2) e patrões dos botes (2). DAE: O material poderá ser pré-posicionado e o pessoal enviado por via aérea.
FF	Fragata da Classe João Belo; pode transportar pessoal (30 militares) e material (12 botes, correspondente ao Elemento de transporte anfíbio (CDT))
FS	Corveta; mais versátil. Corvetas da Classe "João Coutinho": 30 militares+12 botes (CDT) Corvetas da Classe "Baptista de Andrade": 60 militares+12 botes (CDT) Obs: duas corvetas podem transportar 1 Companhia de Fuzileiros
AOR/LDG	N.R.P. BÉRRIO: Capacidade de carga 6600 t, Autonomia 15000 NM a 15 nós: N.R.P. Bacamarte: capacidades de abicar a terra, possibilitando o embarque e desembarque de tropas, carros de combate, outras viaturas, transportando o apoio logístico necessário, como sejam, mantimentos e/ou munições (pe: 6 viaturas blindadas, com rodas ou 5 viaturas pesadas de transporte). Autonomia: 2600 NM a 9 nós
<b>Aéreos</b>	Capacidade de realizar missões de transporte tático e logístico e o apoio às unidades militares dos ramos em termos de transporte de pessoal e material.
2 C-130	Raio de acção: 3600 NM Passageiros e carga: - Versão H: 92; 40 000Lbs. - Versão H 30: 128; 35 000 Lbs Macas/paramédicos: 70/6
1 P-3P	Raio de acção: 2400 NM Alcance máximo: 5010 milhas Tripulação: 12
2 C-212	Raio de acção: 610 NM Passageiros e carga: 18; 4.000 Lbs
2 AL-III	Alcance máximo: 250 NM Peso vazio: 1.243 Kg Peso máximo à descolagem: 2.100 Kg
E H101	Alcance máximo: 550 NM Passageiros e carga: 30; 8.000 Lbs Macas/paramédicos: 16
<b>Terrestres</b>	Capacidade para manter uma base territorial livre e segura.
Módulo San (EET)	Avaliação, triagem, estabilização e evacuação, a partir de uma constituição modularmente simples: médico, enfermeiro e socorrista dispendo de uma viatura ligeira tática e uma ambulância tática; Constituição em função das características da operação

**Anexo C: OTAN – Tipos de missão**

<i><b>Mission Code</b></i>	<i><b>Mission Type</b></i>
<b>CD</b>	Collective Defence of NATO Territory
<b>CT</b>	Counter Terrorism
<b>CM</b>	Consequence Management
<b>AT</b>	Anti-Terrorism
<b>HO</b>	Support to Humanitarian Operations
<b>PM</b>	Peacemaking
<b>PK</b>	Peacemaking
<b>PE</b>	Peace Enforcement
<b>PB</b>	Peace Building
<b>CP</b>	Conflict Prevention
<b>HR</b>	Humanitarian Relief
<b>DR</b>	Support to Disaster Relief
<b>SAR</b>	Search and Rescue
<b>NEO</b>	Support to Non-combatant Evacuations Ops
<b>EOP</b>	Extraction Operations
<b>SCA</b>	Military Aid/Support to Civil Authorities
<b>ESE</b>	Enforcement of Sanctions and Embargoes

Fonte: Nato Deployment Planning Factors for Strategic Lift

**Anexo D: OTAN – Relação percentual de carga via aérea/marítima**

<i>Mission Code</i>	<i>Airlift – Sealift Ratio</i>	
	<i>Airlift</i>	<i>Sealift</i>
<b>CD</b>	15 %	85 %
<b>CT</b>	50 %	50 %
<b>CM</b>	50 %	50 %
<b>AT</b>	15 %	85 %
<b>HO</b>	85 %	15 %
<b>PM</b>	50 %	50 %
<b>PK</b>	50 %	50 %
<b>PE</b>	15 %	85 %
<b>PB</b>	15 %	85 %
<b>CP</b>	50 %	50 %
<b>HR</b>	50 %	50 %
<b>DR</b>	50 %	50 %
<b>SAR</b>	85 %	15 %
<b>NEO</b>	85 %	15 %
<b>EOP</b>	85 %	15 %
<b>SCA</b>	15 %	85 %
<b>ESE</b>	15 %	85 %

Fonte: NATO Deployment Planning Factors for Strategic Lift

**Anexo E: OTAN - Capacidade das nações em transporte aéreo. Evolução da situação.**

Country	Assets	Changes since 1990
Canada	32 CC-130E/H 5 CC-150s (Airbus 310) 6 CC-115 2 CC-142	Added 6 C-130s (2 C-130H-30s) and 5 CC-150; eliminated 3 Boeing 707s, 1 CC-132, and 8 CC-115. The CC-150 has greater capacity than the 707s and the CC-132s, and CC-115s are about half the size of C-130s and cannot carry the same types and volume of cargo.
Germany	86 C-160 7 A310 1 Tu-154 1 707	Added 7 Airbus A310 aircraft and added 1 TU-154 from the East German inventory, while eliminating one C-160 and 3 707 aircraft for a net gain of 4 aircraft
Greece	10 C-130H 5 C-130B 4 C-47 1-747 3 A-300	Added 5 C-130Hs, 1 747 and 3 a-300s; eliminated 2 C-130Hs and retired 4 old C-47 aircraft. The 3 A-300s are leased by the military
Italy	11 C-130H 32 G-222	Added 1 C-130H and has 18 C-130Js on order
Netherlands	2 F-50 4 F-60 2 C-130H-30	Added all transport aircraft: eliminated 12 old F-27s. The 8 new aircraft represent an overall increase in payload and range
Spain	7 C-130H 34 C-212 18 CN-235	Added 2 C-130Hs and 11 CN-235s
Turkey	6 C-130B 7 C-130E 19 C-160D 54 CN-235	Added 6 C-130Bs and 54 CN-235: eliminated 40 old C-47s and 1 C-160D. This represents a net increase in both cargo and troop transport capacity and results in a significantly modernized transport fleet
<b>No change in airlift capability</b>		
Denmark	3 C-130H	No change in transport aircraft inventory
Luxembourg	none	None
Norway	6 C-130H	No change in transport aircraft inventory
Portugal	6 C-130H 18 C-212	No change in transport aircraft inventory
<b>Decrease in airlift capability</b>		
United Kingdom	55 C-130 3 Tristar	Added 1 Tristar; eliminated five C-130s. The loss of 5 C-130s represents a decrease in cargo capacity not completely offset by the addition of the Tristar. However, 25 C-130Js are on order
<b>Data inconclusive regarding airlift capability</b>		
Belgium	11 C-130H 2 A310-200 3 Hs 748	Lost 1 C-130 in an accident and replaced 2 Boeing 727 aircraft with Airbus A310-200s. The A310-200s are more capable than the 727s in both payload and range, but the loss of the C-130 means a loss in the ability to carry certain types of cargo

Fonte: US General Accounting Office

Country	Airlift	Sealift
Bélgica		0
Canadá	+	-
Dinamarca	0	0
Alemanha	+	+
Grécia	+	+
Itália	+	+
Luxemburgo	0	-
Holanda	+	+
Noruega	0	0
Portugal	0	0
Espanha	+	+
Turquia	+	+
Reino Unido	-	+
<b>Increases (+), Decreases (-), or No Change in Airlift, Sealift (0)?"</b>		

Fonte: US General Accounting Office