

# Exercício NATO TRIDENT JAGUAR 2014

Capitão-de-mar-e-guerra  
Manuel Amaral Mota



## ***Desafios logísticos em operações marítimas expedicionárias***

*MARITIME EXPEDITIONARY OPERATIONS (MEO)*

O exercício *Trident Jaguar 2014* (TRJR14) da OTAN decorreu no período entre 2 a 16 de maio, a bordo do *USS Mount Whitney*, sob o Comando do Vice-almirante Phillip Davidson, da Marinha dos EUA e atual Comandante da *Naval Striking and Support Forces NATO* (SFN), localizada no Reduto Gomes Freire, em Oeiras. Contou com uma participação

**Revista Militar N.º 2553 - Outubro de 2014, pp 857 - 862.**

*:: Neste pdf - página 1 de 7 ::*

nacional de vinte e três militares dos três ramos das Forças Armadas (FA) e três civis, o que constituiu 10,7% do total de 253 elementos do Estado-maior embarcado, distribuídos pelas seguintes áreas funcionais: operações, logística operacional, apoio, planeamento operacional, avaliação operacional, informações, protocolo, aconselhamento de género, engenharia militar e inativação de engenhos explosivos, cooperação civil-militar e operações especiais. Destes, há a destacar o *DCOS Support (Deputy Chief-of-Staff Support)*, cargo ocupado por um Capitão-de-mar-e-guerra, e o *ACOS Logistics (Assistant Chief-of-Staff Logistics)*, atualmente ocupado por um Capitão-de-fragata, embora este último seja um cargo atribuído à Itália e à Espanha, em regime de rotatividade.



Figura 2 - Participação nacional nas áreas funcionais do Estado-Maior da SFN

O TRJR14 teve como objetivo final a certificação da SFN, como o primeiro Comando da Estrutura de Forças da OTAN, para poder planejar e conduzir uma operação marítima expedicionária conjunta de pequena escala (*Maritime Expeditionary Small Joint Operation*)<sup>[1]</sup>.

Depois da sua fase de planeamento, a execução do exercício foi antecedida por uma série de eventos preparatórios ao longo de oito meses e que incluiu treinos diversos, formação nos vários domínios das operações na Escola da OTAN, em Oberammergau, na Alemanha, e dias de estudo temáticos. O planeamento para resposta a crises (*Crisis Response Planning*) decorreu no princípio do ano ao longo de cinco semanas, ininterruptamente. Antes do embarque do Estado-maior no navio de Comando e Controlo, *USS Mount Whitney*, atracado em Lisboa, a fase de execução já havia sido antecedida pelo *Battle Staff Training*<sup>[2]</sup>. O navio largou de Lisboa, no dia 2 de maio, tendo ficado ao largo para, posteriormente, embarcar por helicóptero o último contingente de participantes, que entretanto foram chegando ao Aeroporto da Portela. O navio prosseguiu a sua missão em direção ao Mediterrâneo, tendo o exercício terminado a 16 de maio, em Gaeta, Itália, onde atracou para desembarcar os participantes.



Figura 3 - Vice-almirante Phillip Davidson, atual Comandante da Naval Striking and Support Forces NATO

O TRJR14 teve como pano de fundo um cenário fictício que decorreu em ambiente de exercício assistido por computador, vulgarmente designado por CAX<sup>[3]</sup>. O cenário com o nome *Skolkan* é uma operação no âmbito do Artigo 5 do Tratado do Atlântico Norte<sup>[4]</sup> face a uma agressão militar e ocupação parcial da Estónia por um país beligerante, Bothnia, situado a norte do primeiro. Decorrente de disputas históricas relativas à soberania sobre as águas territoriais, de recentes descobertas de jazidas de petróleo e de tensões étnicas, Bothnia, também a atravessar uma crise económica, agiu unilateralmente com o recurso a meios militares invadindo a Estónia continental e posteriormente as suas ilhas próximas.

Por decisão do Conselho do Atlântico Norte (NAC)<sup>[5]</sup>, a OTAN é convocada a prestar assistência à Estónia no âmbito do Artigo 5 do Tratado. A SFN recebe a missão de defender a Estónia, repor a sua integridade territorial e contribuir para o restabelecimento da estabilidade na região. Para tal efeito, são geradas as forças

consideradas necessárias, de acordo com as capacidades que o planeamento operacional de resposta a crise definiu. Num total de quase 60 000 militares, 90 navios agrupados em Forças Tarefa Anfíbias, de Porta-aviões e Expedicionárias (*Amphibious, Carrier and Expeditionary Strike Groups*), 229 aeronaves, uma Brigada Terrestre Lituana e forças especiais, entre outras, a SFN assumiu o Comando da Força do Báltico (BALFOR) em apoio a Estónia executando as tarefas decorrentes da missão militar atribuída.



Figura 4 - Participação portuguesa no exercício NATO TRIDENT JAGUAR 2014

Decorrente da recente alteração das estruturas dos Comandos e das Forças da OTAN, a capacidade logística da organização sofreu uma significativa redução com o encerramento dos Comandos de Força de Madrid, Espanha e de Heidelberg, Alemanha<sup>[6]</sup>. Em cada um destes comandos operavam dois elementos nucleares do *Joint Logistics Support Group* (JLSG)<sup>[7]</sup>, num total de 100 pessoas. A arquitetura do JLSG, com esta reestruturação, ficou com apenas dois elementos nucleares - quatro oficiais em cada Comando Operacional Conjunto de Nápoles, Itália, e Brunssum, Holanda. Os restantes vinte e um estão noutros cargos, acumulando funções nessas duas organizações.

No âmbito das MEO e face ao condicionalismo anterior que a OTAN enfrenta, a SFN

desenvolveu um conceito logístico para operações expedicionárias marítimas conjuntas e que o exercício TRJR14 também serviu para testar.

De acordo com a definição, uma MEO refere-se à capacidade da OTAN projetar forças marítimas, a fim de desencadear efeitos conjuntos decisivos nos diversos domínios, operando a distâncias estratégicas, com pouco ou nenhum apoio de nação hospedeira, logística integrada e com uma pegada terrestre mínima.

O apoio logístico a distâncias estratégicas é complexo e dispendioso. Contudo, uma das inerentes virtudes das forças marítimas é a sua capacidade para se manterem autossustentáveis por prolongados períodos. Uma operação MEO, que seja predominantemente organizada com forças marítimas, poderá dispensar o requisito tradicional e doutrinário como o JLSG. Mesmo numa operação com um pendor conjunto mais forte, em que haja Comando sobre forças terrestres e elementos anfíbios, a principal função da logística em terra para receber e sustentar as forças pode ser limitada ou mesmo inexistente, porque as forças embarcadas trazem consigo um elevado grau de capacidades orgânicas, o que fornece ao Comandante Operacional Conjunto um poderoso instrumento de entrada marítima sem ter que depender excessivamente num apoio logístico de retaguarda para manter a sustentabilidade das operações da sua força.

Importante também a realçar é o facto de as forças marítimas multinacionais serem muito interoperáveis e estarem muito familiarizadas com as diversas modalidades de apoio multinacional. Não menos importante é que o mar continuará a ser o meio principal de transporte de todo o tipo de cargas. Os navios são, por conseguinte, excelentes meios logísticos conjuntos e a sua disponibilidade determinará, em última análise, quando e onde operações militares poderão ter viabilidade.

Não menos relevante é a existência de navios polivalentes logísticos que encerram todas as capacidades exigidas no emprego no ambiente conjunto, em unidade de esforço e de uma forma ímpar maximizando os recursos disponibilizados.

Voltando ao cenário do exercício TRJR14, e não obstante este não se predispor totalmente aos pressupostos das MEO (por existir muita disponibilidade de apoio de nações hospedeiras na região), não deixou de levantar enormes desafios. A projeção e a subsequente sustentação logística da força em operações contínuas no Mar Báltico, grande parte proveniente da costa leste dos EUA, exigiu o estabelecimento de uma robusta infraestrutura logística em terra e outra no mar. Em terra, a edificação de bases logísticas avançadas na Dinamarca e na Lituânia, espaços de armazenamento dos quantitativos necessários para as várias classes de abastecimento<sup>[8]</sup>, portos e aeroportos de desembarque<sup>[9]</sup>, estabelecimento de áreas de estacionamento das forças, da sua movimentação por vias rodo e ferroviárias, da sua proteção de força, de contratação local dos diversos serviços necessários, etc., encerraram inúmeros fatores de planeamento com um elevado grau de complexidade.

Não fosse a existência de vários países da OTAN na região, toda esta estrutura em terra não teria sido possível. Num ambiente agravado por não ser permissivo, lembrando um

pouco a Guerra das Falklands, em 1982, a força teria que dotar os seus meios com mais capacidades logísticas embarcadas garantindo a sua plena capacidade conjunta de combate. Nos dias que correm, isso é uma realidade pelo uso de forças marítimas pré-posicionadas para servirem de bases logísticas no mar<sup>[10]</sup>.

Um significativo efetivo de quase 60 000 militares, 90 navios, 229 aeronaves, 1 Brigada Terrestre Lituana, dispersos por uma área geográfica extensa trouxe naturais desafios.

O conceito logístico flexível, robusto, contingente, protegendo as infraestruturas logísticas face às ameaças presentes, com uma eficiente unidade de esforço e sob uma organização de comando e controlo efetiva, permitiu atingir, muito satisfatoriamente os objetivos de treino pretendidos tendo sido considerado pela equipa de avaliação do SHAPE<sup>[11]</sup> uma “*best practice*” para a OTAN.

Em tom conclusivo, e regressando às *Maritime Expeditionary Operations*, o correto posicionamento e a cuidadosa sequenciação da logística marítima na resposta a crises exige uma perfeita sincronização entre os planeadores das operações e da logística. Forças marítimas expedicionárias são, e serão sempre, um forte instrumento de poder flexível e logisticamente sustentável à disposição do Comandante Operacional Conjunto, para ele desencadear efeitos conjuntos nos diversos domínios com uma cadência operacional ininterrupta e com menor exposição ao risco.

---

\* Chefe da Divisão de Logística STRIKFORNATO.

<sup>[11]</sup> MEO - Maritime Expeditionary Operations: NATO’s ability to project maritime forces that can deliver decisive joint effects in the different domains, at ranges up to strategic distance, with little or no Host Nation Support, sustained by embedded logistics and communications, and with a minimum military footprint ashore.

<sup>[12]</sup> *Battle Staff Training*, na sua expressão mais simples, é o ensaio dos diversos eventos que compõem o ritmo da batalha e que informam o ciclo do processo de decisão operacional do Comandante.

<sup>[13]</sup> *CAX - Computer Assisted Exercise*.

<sup>[14]</sup> O Artigo 5 do Tratado do Atlântico Norte requer que os Estados-membro auxiliem qualquer membro, que assim o expresse, e que esteja sujeito a um ataque armado, compromisso que foi invocado pela primeira e única vez após os ataques de 11 de Setembro de 2001 contra os EUA.



<sup>[5]</sup> – NAC - *North Atlantic Council*. Órgão principal de decisão política da OTAN.

<sup>[6]</sup> – Force Commands Madrid and Heidelberg.

<sup>[7]</sup> – JLSG - *Joint Logistics Support Group* é o braço executor do Comandante Operacional do plano logístico no teatro de operações.

<sup>[8]</sup> – Na OTAN existem cinco Classes de Abastecimento (*Classes of Supply*): I - Água e comida; II - Equipamento diverso, vestuário, medicamentos, etc.; III - Combustíveis e lubrificantes; IV - Sobressalentes e materiais de construção; V - Munições.

<sup>[9]</sup> – A/SPOD - Air/Sea Ports of Debarkation.

<sup>[10]</sup> – Military Sealift Command (MSC) é o exemplo americano com os Sea Based Maritime Pre-positioned Units.

<sup>[11]</sup> – Supreme Headquarters Allied Powers Europe.