Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar Apóia o Departamento de Defesa

Tenente-Coronel (Res) John R. Randt, Guarda Nacional dos EUA

UNIDADES MILITARES dos Estados Unidos, em todo o mundo, executam suas missões, ao mesmo tempo em que procuram superar inúmeros desafios. O Comando de Gerenciamento detráfego Militar (*Military Traffic Management Command — MTMC*) fornece aos soldados, marinheiros, aviadores e fuzileiros navais o equipamento necessário — de carros de combate até dentifrícios — para executarem suas missões vitais. O comando desloca mais de um milhão de toneladas cúbicas de carga por mês para apoiar contingências, adestramentos ou fins humanitários.[1] As cargas essenciais deslocadas pelo *MTMC*, em todo o mundo, estabelecem a hora e o lugar para o sucesso das missões.

Kosovo. Da mesma forma que outros conflitos inesperados, a guerra da República da Iugoslávia irrompeu no lugar errado e na hora errada. Os Estados Unidos desejavam deslocar-se rapidamente para apoiar os objetivos de paz da OTAN em Kosovo, na Sérvia. Oculto entre o terreno montanhoso, Kosovo carecia de rodovias, estradas de ferro e portos nas cercanias. Após um estudo da região, o oficial do *MTMC* encarregado das operações disse: "Este deve ser um dos lugares mais difíceis de se entrar no mundo." Porém, em março de 1999, quando a campanha aérea da OTAN teve início o *MTMC* entrou rapidamente em ação.[2]

O primeiro objetivo era apoiar as forças norte-americanas no campo de pouso em Tirana, na Albânia. A chuva transformou as pastagens ao redor do campo de pouso em lodo. Oriundo da Alemanha, o batalhão de helicópteros de ataque Apache do Exército dos EUA recebeu ordem para estacionar nesse campo, e os engenheiros da Agência de Engenharia de Transportes do *MTMC* lideraram o trabalho de preparação para a chegada das aeronaves. Rapidamente realizaram um estudo dos portos marítimos em toda a região. Logo a seguir o *MTMC* começou a apoiar a crescente presença dos Exército dos EUA em Tirana.

O 598º Grupo de Transporte estabeleceu um corredor aquaviário para a principal rota de suprimento desde Brindisi na Itália até Durres na Albânia. O Comando de Aeromobilidade estava fazendo o mesmo com uma ponte aérea direta ao campo de pouso — à medida que fossem ultrapassados os obstáculos apresentados pelas condições meteorológicas e pelo campo. Entrementes, o Comando de Transporte Marítimo Militar da Marinha dos EUA alugou barcos de transporte comerciais da Itália para trasladar viaturas e cargas pelo Mar Adriático. A maioria da carga e das viaturas chegavam da Alemanha por trem e eram rapidamente trasladadas por via marítima para a base norte-americana em Tirana.

Enquanto continuava a campanha aérea de onze semanas, a popularidade do *MTMC* era cada vez mais maior. Em 1º de maio o caça-minas *USS Osprey*, a maior embarcação já atracada em Durres, chegou com uma carga de alta prioridade.[3] O diário de Tirana *ZERLiPOPULLI*, pertencente ao partido socialista governante, chamou essa embarcação de tamanho recorde, de o "Titanic da América".[4] Soldados pertencentes ao *MTMC* e civis descarregaram o equipamento e a carga sem incidentes, sendo estes transportados rapidamente pelas sinuosas estradas que levavam à Albânia.

Um repórter do *ZERLiPOPULLI* elogiou um pequeno grupo de forças norte-americanas não identificadas que participavam da operação no porto: "Os norte-americanos são trabalhadores. Ontem, às 14.30, seis militares norte-americanos (inclusive uma mulher) vieram ao porto de Durres, exaustos e com uniformes cobertos de pó. Aparentemente estavam realizando algum tipo de missão de reconhecimento em Durres. A mensagem é muito clara ao ver esses homens. Só se

enriquece por meio do trabalho. O Exército traz consigo uma mensagem de trabalho civil."[5] O comentário desse repórter é uma honra aos militares e funcionários civis do Departamento de Defesa norte-americano em todo o mundo.

Caso houvesse a necessidade de uma invasão pelos Estados Unidos, esta teria sido lançada através da fronteira da Albânia para Kosovo. A rota marítima entre Brindisi e Durres teria sido o cerne da rota principal de suprimento. Ao final da campanha aérea de 11 semanas da OTAN, o *MTMC* entrou em grande atividade. Por muito tempo os planejadores de transporte tinham seus olhos voltados para o porto grego de Tessalônica ao norte do Mar Egeu, porque apresentava uma infra-estrutura moderna e era o maior da Grécia.

Se o porto pudesse ser usado, as viaturas de combate da 1ª Divisão de Infantaria do Exército dos EUA poderiam ser desembarcadas dos navios de carga de velocidade média *roll on/roll off* da Marinha norte-americana. Desde o gigantesco Cais número 6 as viaturas poderiam deslocar-se para o norte da Grécia, passando pela Macedônia e desembocar no setor de manutenção da paz dos EUA a sudeste de Kosovo.

Enquanto isso, linhas de transporte aéreo contratadas trasladavam os soldados para Skopje na Macedônia para que embarcassem em suas viaturas. Por trás dos bastidores de um drama mundial, os transportadores do *MTMC* oriundos da 953ª Companhia de Transporte, Pirineus, Grécia, se dirigiam à Tessalônica. Muitos meses antes, o comandante da 598º Grupo de Transporte havia contratado a construção de um edifício modular para instalar os computadores do Sistema Mundial de Portos. Este sistema automatizado acompanhava o movimento dessa carga constituída de viaturas de combate, de caminhões e contêineres de armazenamento que apoiaram a força-tarefa.

As autoridades civis de Kosovo desapareceram com a retirada das tropas do Exército iugoslavo. O comandante da OTAN, General Wesley Clark, encorajou as nações que haviam prometido tropas de manutenção de paz que agilizassem sua chegada.

Em Bremerhaven, na Alemanha, a 950ª Companhia de Transportes carregava o navio da Marinha norte-americana *US Bob Hope*. Em sua primeira viagem o *Bob Hope* foi a primeira de três embarcações a transportar as viaturas de combate da 1ª Div Inf. Após carregarem o *Bob Hope*, os transportadores da *MTMC* carregaram o *US Soderman*. Enquanto o equipamento do Exército continuava chegando à Bremerhaven, o *Bob Hope* navegava a uma velocidade de 24 nós, chegando a Tessalônica em seis dias. Os transportadores do *MTMC* estavam prontos e se encarregaram dos detalhes de última hora. Os soldados e empregados civis do 29º Grupo de Apoio em Kaiserslautern, na Alemanha, proporcionaram um centro organizacional para os transportadores. Dois dias depois o *Soderman* partiu para Tessalônica.

Ao meio dia do dia 29 de junho os transportadores do *MTMC* receberam a ordem de descarregar, prioritariamente, uma unidade de engenharia do Exército de um pequeno costeiro italiano chamado *Gulfo di Fiori*, antes de o *Bob Hope* chegar ao balizamento nos arredores do porto de Tessalônica, às 06.00 horas do dia seguinte. Enquanto o *Gulfo di Fiori* aguardava no porto, outras embarcações carregavam e descarregavam bloqueando o Cais nº 6. A tarde passou a ser noite e logo madrugada quando finalmente o *Gulfo di Fiori* atracou no cais do porto.

Veículos pesados de construção foram descarregados no porto. Depois de haver completado a drenagem dos campos que rodeavam o aeroporto de Tirana, os soldados da 535ª Companhia de Engenheiros, oriundos de Grafenwoehr na Alemanha, chegaram para enfrentar os novos desafios em Kosovo. Já passava da meia noite quando a unidade deixou o cais, permitindo assim umas poucas horas de descanso para os transportadores do *MTMC* antes da chegada, seis horas mais tarde, do navio *Bob Hope.*

Caso houvesse a necessidade de uma invasão pelos Estados Unidos, esta teria sido lançada através da fronteira da Albânia para Kosovo. A rota marítima entre Brindisi e Durres teria sido o cerne da rota principal de suprimento. Ao final da campanha aérea de 11 semanas da OTAN, o MTMC *entrou em grande atividade. Por muito tempo os planejadores de transporte tinham seus olhos voltados para o porto grego de Tessalônica ao norte do Mar Egeu, porque apresentava uma infra-estrutura moderna e era o maior da Grécia.*

Ao todo o *MTMC* fez a entrega de três navios carregados de equipamento de combate para o apoio dos 7.000 integrantes do Exército que trabalhavam como parte da operação de manutenção da paz *Joint Guardian* em Kosovo. No dia 30 de junho o *MTMC* administrou as operações de descarga de 274.000 pés quadrados de carga — 1.345 peças de equipamento do Exército, inclusive dezenas de carros de combate *M1A2 Abrams* e de viaturas de combate *M2 Bradley*. A descarga continuou até o dia 1º de julho, e após descansar um dia, os transportadores do *MTMC* descarregaram 225.000 pés quadrados de carga do *Soderman*.

Algumas semanas depois chegou o *USS Osprey*

trazendo equipamento do Exército oriundo dos fortes Lewis, em Washington, Riley, em Kansas e Drum, em Nova York. Previamente esse navio havia sido carregado pelo 596º Grupo de Transporte do *MTMC* em Beaumont no Texas. Em breve, o equipamento estava sendo transportado para a 1ª Div Inf em Kosovo. O planejamento, a administração, direção e preparação necessários para deslocar centenas de peças de equipamento — alguns chegando inesperadamente e a última hora ao cais do porto — estabeleceram a hora e o local para o êxito da missão do *MTMC* que auxiliou o processo de sincronização de transporte, de automatização e o seu pessoal para prover às forças dos EUA as suas viaturas táticas e um contínuo fluxo de suprimentos.

Gerenciamento do tráfego. Entre suas múltiplas missões, o *MTMC* dirige, controla e supervisiona mundialmente a disponibilidade e o uso de carga, pertences pessoais e serviços de transporte de pessoal. Administra e influencia diretamente em cerca de $2.7 bilhões ao ano para os gastos de transporte e contratos relacionados. O sucesso do *MTMC* deve-se, em grande parte, às muitas indústrias aliadas que suprem com caminhões, trens, navios, barcaças e outros meios de transporte. O comandante do *MTMC*, *Major General* Kenneth L. Privratsky declarou: "transportamos quase um milhão de toneladas cúbicas de carga ao mês pelos portos do *MTMC* — isso é um trabalho extraordinário! Imagine toda essa quantidade de carga. Quanto mais tempo passo aqui, mais impressionado fico com o trabalho do *MTMC*."[6] Se estas toneladas cúbicas fossem enfileiradas, formariam uma linha (de ida e volta) que iria desde a Estação de Armas Navais em Key West, na Flórida, até Seattle em Washington — e ainda se estenderiam mais umas 20 milhas para o oceano.

Ao todo o MTMC *fez a entrega de três navios carregados de equipamento de combate para o apoio dos 7.000 integrantes do Exército que trabalhavam como parte da operação de manutenção da paz Joint Guardian em Kosovo. No dia 30 de junho o* MTMC *administrou as operações de descarga de 274.000 pés quadrados de carga — 1.345 peças de equipamento do Exército, inclusive dezenas de carros de combate* M1A2 Abrams *e de viaturas de combate* M2 Bradley*. A descarga continuou até o dia 1º de julho, e após descansar um dia, os transportadores do* MTMC *descarregaram 225.000 pés quadrados de carga do Soderman.*

O *MTMC*, é o componente do Exército do Comando de Transporte dos EUA sendo um dos menores entre os 15 maiores comandos do Exército. Com uma força composta por 2.700 militares e funcionários civis, mantém a sua presença em 24 terminais ao redor do mundo. O *MTMC* administra e orienta a partir de três QGs subordinados: O Comando de Apoio de Desdobramento localizado no Forte Eustis, Virgínia; o 598º Grupo de Transporte em Rotterdam, na Holanda e o 599º Grupo de Transporte no campo de pouso do Exército Wheeler, no Havaí.

O comando conta com portos em lugares geográficos tão diversos como Okinawa no Japão, Beaumont no Texas, Bremerhaven na Alemanha e Izmir na Turquia. Cada porto tem pessoal de apoio de desdobramento que pode ser deslocado para qualquer lugar do mundo para operações de contingência. O *MTMC* tem ainda um comando subordinado adicional: A Agência de Engenharia de Transporte (*Transportation Engineering Agency — TEA*), localizada em Newport News, na Virgínia, cujos engenheiros civis e analistas de operações provêem apoio em análise, modelagem e simulação. As recentes ações do *MTMC* aumentaram o perfil dessa Agência, passando esta a participar, mais do que antes, do planejamento. É a líder do comando em questões de movimento no atual estado de transição do Exército.

O *MTMC* executa continuamente uma grande variedade de missões em todo o mundo. Em 1999, ao eclodir os distúrbios em Dili, no Timor Leste, o *MTMC* apoiou as operações de manutenção da paz, transportando equipamento da Tailândia e da Jordânia. Em missões relacionadas, o *MTMC* administrou o movimento do equipamento da 1ª Brigada de Comunicações do Forte Huachuca, no Arizona, para Darwin, Austrália. Mais recentemente, pela 12ª vez em dois anos, os transportadores militares e civis em conjunto com o 839º Batalhão de Transportes em Livorno, Itália, deslocaram equipamento para as forças de manutenção da paz nos Bálcãs.

O navio Abha das Forças Navais Reais Sauditas descarregou centenas de peças da carga pertencente à 49ª Divisão Blindada da Guarda Nacional do Exército do Texas e do 3º *Regiment** de Cavalaria Blindado do Forte Carson, no Colorado. Esse desdobramento fez história, por ser a primeira vez que uma divisão da Guarda Nacional ficou encarregada de uma missão de manutenção da paz na Bósnia. Os 1.200 soldados da Guarda Nacional que participaram da missão compreendiam a maior força de Reservistas desdobrada até a data — outro recorde. Tais operações validam a doutrina, os procedimentos do Departamento de Defesa e a capacidade do *MTMC* de deslocar, pelo mundo inteiro, forças terrestres do Exército.

---

* *Regiment*: —Organização norte-americana comparável à brigada típica brasileira, com seus meios de combate, apoio ao combate e apoio administrativo. Possui *squadrons* como elementos de manobra, de valor correspondente aos regimentos previstos na doutrina brasileira.—*Nota da Editoria Brasileira*

Fotos: Departamento de Defesa

Membros do Comando e Companhia de Comando do 2º Batalhão do 6º Regimento de Infantaria nas imediações de Baumholder, Alemanha, dirigem um Bradley M2A2*, da Operação* Desert Storm*, de volta à Base Vermelha, em 15 de fevereiro de 2001.*

Iniciativas de qualidade de vida. Sendo o maior transportador de pertences pessoais nos EUA, o *MTMC* é responsável por muitas iniciativas de qualidade de vida que afetam o pessoal militar norte-americano. Na atualidade o *MTMC* transporta os pertences pessoais de 546.000 efetivos militares pelo mundo. Para melhorar este processo o *MTMC* está no segundo ano de um programa piloto onde testa novos métodos para o transporte de bagagem dos militares para as instalações na Carolina do Norte, Carolina do Sul e Flórida. O programa piloto do *MTMC* inclui melhoras tais como o acompanhamento do trânsito da encomenda com a ajuda de um número telefônico de serviço gratuito, compensação do valor total de qualquer mercadoria quebrada ou extraviada e uma administração simplificada. Cerca de 80% dos que já usaram este programa piloto asseguram que usariam a mesma companhia outra vez. Para capitalizar no que foi aprendido, o Gabinete do Assistente Adjunto do Secretário de Defesa para Política de Transporte encontra-se no processo de desenvolvimento de um projeto para mudanças que abranja todas as forças armadas.

A segunda iniciativa do *MTMC* é um Contrato Mundial de Viaturas Particulares, que responsabilizará apenas uma empresa pelo transporte anual de 75.000 viaturas pelo mundo. Os resultados são tão impressionantes que 99% dos militares e civis que já utilizaram esse serviço só tecem elogios sobre a qualidade do mesmo. Anteriormente até quatro ou cinco empresas tomavam parte no transporte de um só veículo. Hoje em dia, caso ocorra algum dano durante a mudança, o problema é facilmente solucionado. Aliás, o pessoal militar recebe compensação imediata quando se trata de reclamações pequenas.

Sistemas automatizados para viagens. O *MTMC* trabalha com contratos e oferece apoio administrativo ao Sistema de Viagens do Departamento de Defesa. Essa força-tarefa, com base em Arlignton, na Virgínia, está mudando a forma de viajar dos funcionários do Departamento de Defesa. Muito em breve os militares e civis desse Departamento terão à sua disposição um sistema automatizado para tramitar os papéis referentes às viagens de serviço. Os computadores podem rapidamente resolver o lento processo de autorização de viagens, reservas e reembolsos que atualmente requerem muitos documentos. Os usuários terão um documento formatado único computadorizado que será usado para completar todos os passos de uma autorização de viagem.

Logística terceirizada. No Alabama, na Flórida e na Geórgia o *MTMC* está experimentando um programa piloto de logística terceirizada para incrementar a eficácia do transporte de carga entre as instalações do Departamento de Defesa e a Agência Logística de Defesa. Sob este plano piloto uma companhia contratada estará encarregada de despachar a carga que, até o presente, tem estado sob a

administração do escritório de transporte da organização, em uma região que compreende três estados. Em breve, uma companhia contratada encarregar-se-á do despacho.

Memorando 15 de Reforma Administrativa. O *MTMC* está mudando a forma como conduz seus negócios com seus clientes e fornecedores. Os documentos governamentais estão sendo substituídos por formulários comerciais automatizados. O Memorando 15 de Reforma Administrativa, Reinventando a Documentação de Transporte e os Processos Financeiros de Defesa, está encarregado deste processo.[7]

Assinado no dia 7 de julho de 1997 pelo Subsecretário de Defesa John J. Hambre, o Memorando 15 de Reforma Administrativa iniciou uma revolução na forma como o Departamento de Defesa realiza os serviços de transporte. A iniciativa mais importante desse memorando 15 é a eliminação de formulários tais como conhecimento de embarque e escritura de carga militar para fretes comerciais transatlânticos. O Comando de Transporte dos EUA, designado para ser o administrador do Memorando 15, abriu um escritório junto ao *MTMC* para gerenciar a iniciativa. O Memorando 15, trabalhando em uníssono com a indústria de transporte comercial, deu grandes passos para adotar as práticas comerciais e os processos de negócios da indústria de transporte comercial.

Acompanhamento automatizado (*Power Track*). Outra iniciativa do Memorando 15 é o uso do Serviço Bancário norte-americano de acompanhamento automatizado para pagar os serviços de frete. A implementação do serviço de acompanhamento automatizado — um serviço de acompanhamento das transações e de pagamento computadorizado — prevê uma redução do ciclo de pagamento de 60 dias para três dias. O serviço será usado para pagar companhias comerciais pelo transporte de cargas dentro dos EUA, por todo o mundo e pelo serviço de transporte marítimo de contêineres. O centro único de informação do Acompanhamento Automatizado provê acesso instantâneo à informação tanto para os expedidores como para os transportadores, elimina a necessidade de conciliar notas de transporte e recibos de entrega e garante o pagamento pelos serviços de forma eficaz.

A expectativa é de que tanto a implementação do Acompanhamento Automatizado como o Memorando 15 proporcionem ao Sistema de Transporte de Defesa superioridade de informação. Isto fornecerá uma fantástica ferramenta analítica para acelerar a entrada a um gerenciamento de distribuição para todo o Sistema de Transporte de Defesa.

Reformar. O Instituto de Administração Logística em McLean, Virgínia e o *MTMC* estão passando por reformas para trabalhar da maneira mais similar possível ao das companhias particulares de transporte. A organização futura será menor, mais rápida e mais eficaz. A automatização e a reestruturação organizacional gerarão economias que reduzirão o custo do frete para os clientes do *MTMC* do Departamento de Defesa. A reforma inclui um processo de trabalho centralizado e um pessoal padronizado nas 24 unidades de comando em todo o mundo. Parte das operações passarão a ser responsabilidade do Comando de Apoio de Deslocamento — um elemento operacional do *MTMC*. Já se encontra em fase de planejamento um projeto para a centralização da gerência de recursos do *MTMC*, de seu pessoal e de suas funções logísticas.

Outras mudanças estão sendo efetuadas nos dois maiores comandos no exterior — o 598º e o 599º Grupos de Transporte. Após muitos anos sem sincronização e mudanças incrementadas os dois grupos estão muito diferentes no estado-maior e na estrutura organizacional, mas eles ficarão semelhantes no futuro. Uma equipe de quatro comandantes de batalhão do *MTMC* revisou o estado-maior desses dois grupos. A disparidade nos quadros entre as unidades vai de 18 homens em Bahrein e 100 na Coréia. A meta é desenvolver uma estrutura comum para os batalhões, adaptada para satisfazer as necessidades de responsabilidade e missão de cada batalhão. O futuro do *MTMC* ainda está tomando forma, mas será uma estrutura menor, com funções operacionais similares àquelas de companhias de transporte particulares. Estas modificações começarão a ser implementadas durante o ano fiscal de 2001, mantendo imutável a missão, energia e entusiasmo do *MTMC*.***MR***

Referências

1. Uma tonelada cúbica é o equivalente a um estrado (*pallet*) de carga.
2. Procedente de uma reunião do *MTMC* para planejamento logístico dos movimentos em Kosovo realizada na primavera de 1999.
3. O *USS Osprey* tem um comprimento de linha de água de 188 pés com um raio de 38 pés.
4. O *ZERLiPOPPULI* é um jornal da Albânia e a citação foi retirada do número de maio de 1999. O comandante do *MTMC* obteve a referência durante uma visita de inspeção.
5. *Ibíd.*
6. Discurso do *Major General* Kenneth L. Privratsky durante uma reunião informativa para os funcionários (primavera de 2000).
7. Memorando do Departamento de Defesa sobre a Reforma Administrativa, *Reinventando a Documentação de Transporte e dos Processos Financeiros de Defesa*, (Washington DC: Gabinete do Vice-Secretário de Defesa, 7 de julho de 1997).

O Tenente-Coronel (Res) John R. Randt é atualmente oficial de operações do Comando de Gerenciamento de Tráfego Militar em Alexandria, Virgínia. Possui os títulos de Bacharel em Ciências pela Tennessee University, *o de Mestre em Administração pela* Ball State University. *É graduado pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército dos EUA e pela Escola de Administração do Exército dos EUA. Serviu em uma variedade de posições de comando e estado-maior no território continental dos EUA, Vietnã, Itália, Panamá, Guatemala e no Golfo Pérsico, incluindo funções como as de Analista de Inspeções no Escritório de Inspeção Geral do Exército, em Washington DC., oficial de Relações Públicas no Forte Benjamin Harrison, Indiana, e subcomandante da Equipe de Vídeos do Comando da Reserva do Exército em Dammon, Arábia Saudita.*