



CF (CA) **Fábio** Pereira Moraes  
braseawarrior@gmail.com

# A Contribuição do Controle Naval do Tráfego Marítimo para os Comboios de Acompanhamento



O CF **Fábio** Moraes serve atualmente no Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), como Encarregado da Seção de Organização e Doutrina, além de instrutor e coordenador dos cursos de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) e de *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS). É oriundo da Escola Naval e Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN). Realizou diversos cursos, dentre os quais destacam-se o Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (CEMOS) e o Curso Internacional Nível 1 de *Control Naval para el Transporte Marítimo* (CNTM) no Chile. Já serviu no Comando do 1º Esquadrão de Escolta (ComEsqdE-1), como Encarregado da Seção de Operações; no Centro de Adestramento Almirante Marquês de Leão (CAAML), como Instrutor; e no Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), como Encarregado da Seção de Operações. Possui também Curso de Extensão em Gestão Empresarial pelo Instituto COPPEAD de Administração - UFRJ.

## Introdução

As Operações Anfíbias (OpAnf) permanecem sendo, dentre as Operações Navais, a mais complexa, não somente pelos esforços de comando, controle, comunicações, computação, inteligência e interoperabilidade (C4I2), como também pela demanda de uma capacidade logística que se torna ainda mais desafiadora pela distância da Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) de sua base. Diferentemente do que o senso comum possa sugerir, ao se remeter às lembranças do lendário desembarque nas costas da Normandia, durante a Segunda Guerra Mundial, as OpAnf seguem atuais, como bem atestam as mais de 100 operações dessa natureza conduzidas pelas forças navais estadunidenses, somente no período de 1990 a 2017, das quais 79 delas envolveram ajuda humanitária estrangeira, socorro em desastres naturais, evacuações de não-combatentes ou eventos de respostas a crises similares conduzidas em ambientes adversos e de muitas incertezas (ESTADOS UNIDOS, 2017).

Dentre essas inúmeras incertezas, destaca-se a duração da campanha, que pode ensejar um esforço logístico prolongado que, por sua vez, pode não ser possível se provido somente pelos meios presentes na Área do Objetivo Anfíbio (AOA).

Na Marinha do Brasil (MB), são adotadas seis funções logísticas, quais sejam: Abastecimento, Saúde, Transporte, Manutenção e Salvamento, Pessoal e Desenvolvimento de Bases. No que diz respeito à função Desenvolvimento de Bases, deve-se obser-

var que o conceito de *Base* na logística é mais abrangente que o de *Base Naval* como OM. Conceitualmente, é a função logística que consiste no aproveitamento e na expansão dos recursos e instalações existentes em uma determinada área, com o propósito de apoiar operações militares.

O apoio logístico, durante a realização das operações de Fuzileiros Navais, é uma responsabilidade das organizações por tarefas especialmente constituídas para tal e cada função exige a execução de várias atividades que lhe são peculiares (BRASIL, 2008). Esse apoio deve estar integrado ao Conjugado Anfíbio, genericamente aqui compreendido como uma Força Naval, com um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) embarcado juntamente com os meios aeronavais adjudicados, em condições de cumprir missões relacionadas às tarefas básicas do Poder Naval (BRASIL, 2020). Contudo, conforme já mencionado anteriormente, em função, por exemplo, da duração da Operação Anfíbia, pode ser necessário um reforço a esse suporte, o que pode ser suprido por meio dos Comboios de Acompanhamento. Eles se constituem em comboios de navios, que não fazem parte da Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), mas que desembarcam tropas e suprimentos na Área do Objetivo Anfíbio (AOA), normalmente após o movimento navio-terra (MNT) (BRASIL, 2015).

Após essa breve noção sobre as Operações Anfíbias e o esforço logístico por elas demandado, a seguir, veremos como está estruturado o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais,

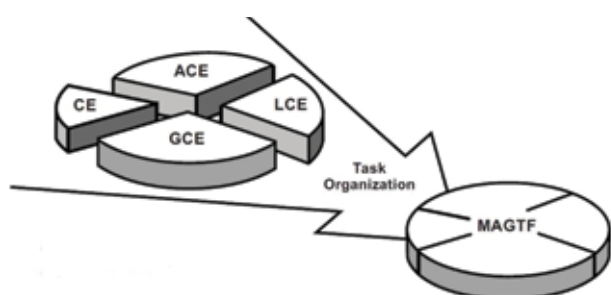
eixo estruturante do Corpo de Fuzileiros Navais e principal ator apoiado pelos comboios de acompanhamento.

## O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais

O conceito de Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) na Marinha do Brasil foi inspirado nas **Marine Air-Ground Task Forces** (MAGTF) dos *US Marine Corps*, o Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos da América. Uma MAGTF é a principal organização para todas as missões do *Marine Corps* nas operações militares em que é empregado. Expedicionárias por natureza, as MAGTF variam em tamanho e capacidade de acordo com suas missões e são especificamente equipadas para um rápido emprego por ar ou mar.

Todas as MAGTF consistem em 4 elementos fundamentais: um *Command Element* (CE), um *Ground Combat Element* (GCE), um *Aviation Combat Element* (ACE) e um *Logistics Combat Element* (LCE). Apesar das MAGTF diferirem em tamanho e capacidades, há procedimentos padrões para organizá-las, bem como para o planejamento e execução de suas operações.

Figura 1: MAGTF Organization.



Fonte: ESTADOS UNIDOS, 2017.

Como uma organização modular, o MAGTF é adaptável à sua missão por meio de organização por tarefas. Essa abordagem de blocos de construção também torna a reorganização uma questão possível. Além de unidades do *Marine Corps*, a uma MAGTF podem ser adjudicados meios de outras forças singulares ou países, tais como batalhões de engenharia ou brigadas de infantaria blindadas.

Uma característica fundamental da MAGTF é a sua capacidade de expansão. A resposta à crise pode exigir uma força maior do que aquela inicialmente empregada. Ser capaz de expandir a força original, em vez de substituí-la por uma maior, permite a continuidade das operações. A estrutura modular da MAGTF facilita a rápida expansão para uma força maior, conforme a situação exigir, simplesmente adjudicando forças, como necessário, às unidades núcleos de cada elemento existente. (ESTADOS UNIDOS, 2017).

Com características de emprego semelhantes à da MAGTF do *US Marine Corps*, temos, na Marinha do Brasil, o conceito organizacional de GptOpFuzNav. Ele é empregado em qualquer operação ou ação das quais participem tropas de Fuzileiros Na-

vais, sendo válido em qualquer ambiente ou nível de violência do conflito.

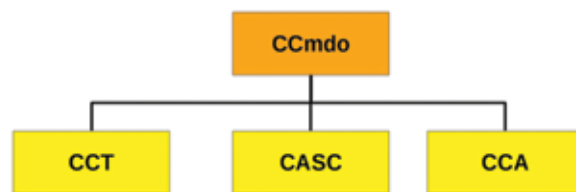
O conceito de GptOpFuzNav permite aliviar o seu comandante da sobrecarga resultante da complexidade das atividades de manobra terrestre, de apoio logístico e daquelas relacionadas com o espaço aéreo de sua responsabilidade, além de facilitar a coordenação e o controle da Força.

Ainda, possibilita maior eficiência, na medida em que, para cada área geral de atuação - comando e controle, manobra terrestre, espaço aéreo e logística – existirá um comandante designado, com seu Estado-Maior, para planejar, coordenar e controlá-las, atendendo ao estabelecido pelo planejamento integrado a nível GptOpFuzNav.

Dessa forma, o comandante do GptOpFuzNav se preocupa com a coordenação geral das ações, interage com os comandos superiores envolvidos na missão e mantém constante acompanhamento da evolução da situação no nível operacional e tático, com vistas ao possível emprego futuro da força.

Independente do seu tipo e semelhantemente a uma MAGTF, a organização dos GptOpFuzNav foi concebida, basicamente, segundo o conceito de componentes, tais como: Componente de Comando (CCmdo), Componente de Combate Terrestre (CCT), Componente de Combate Aéreo (CCA), Componente de Apoio de Serviço ao Combate (CASC) e, em algumas circunstâncias, outros Componentes.

Figura 2: Componentes do GptOpFuzNav.



Fonte: BRASIL, 2020

O CASC concentra os meios necessários ao apoio logístico do GptOpFuzNav como um todo, executando as funções logísticas essenciais à sua operacionalidade, exceto aquelas específicas da aviação. Cabe a ele fazer chegar o apoio logístico até a instalação logística sumária (ILS) de cada componente, de forma que eles tenham condições de executar suas respectivas atividades (BRASIL, 2020). Poderão integrar o CASC, tropas destinadas ao desembarque administrativo de forças amigas ou de apoio, como as que podem ser oriundas, por exemplo, de um comboio de acompanhamento.

Conhecida a estrutura do GptOpFuzNav, em especial identificado o componente responsável pelo seu apoio logístico, o CASC, o qual desempenha as principais ações durante a Batalha de Retaguarda, passaremos a compreender como evoluiu uma estrutura, estabelecida no continente americano, que possui potencial de interação, em proveito de seu apoio, cujas operações se desenvolvem em sua área de interesse. Nesse espaço, embora o Comandante não possa influir, o desenvolvimento dessas operações poderá influenciar diretamente o cumprimento de sua missão.

## O Controle Naval do Tráfego Marítimo - Antecedentes

A história recente nos revela que o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) foi um requisito operacional. Diante do surgimento de ameaças ao Tráfego Marítimo (TM), do qual se exigiu uma rápida percepção pelas Marinhas, por ocasião do início da Grande Guerra, circunstância na qual foi estabelecida uma estrutura pioneira de monitoramento do TM, foi implementada uma rede de agências em portos aliados, garantindo, dessa forma, uma cobertura em escala mundial.

Ainda assim, nas décadas subsequentes, mais precisamente durante a Segunda Guerra Mundial, a maioria dos aliados permaneceu sem dominar o conhecimento e a prática necessários para executar, com eficiência, a tarefa da CNTM. E, talvez, o mais relevante nesta discussão: o fato de que o CNTM é iniciado em tempos de paz, ou seja, está permanentemente atuando.

Assim, a Junta Interamericana de Defesa (JID), organização criada durante a 2ª Guerra Mundial, avocou para si a tarefa de estudar a organização e a defesa do tráfego marítimo a nível interamericano. No âmbito da Conferência Interamericana para a Manutenção da Paz e Segurança do Continente, realizada no Rio de Janeiro em 15 de setembro de 1947, os governos dos países americanos assinaram o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR).

Durante a referida conferência, as partes acordaram que um ataque armado, por parte de qualquer Estado, contra um Estado americano, seria considerado como um ataque contra todos os Estados americanos. Consequentemente, cada uma dessas Partes se comprometeria a ajudar a se contrapor a essa agressão, no exercício do direito imane de legítima defesa individual ou coletiva, com fulcro no artigo 51 da Carta das Nações Unidas.

O TIAR foi o âmbito no qual a Junta Interamericana de Defesa desenvolveu, em 1959, o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PLANDEFTRAMI). A II Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo (II CNIE CNTM) aprovou em 1996 e, desse modo, passou a vigorar o Plano de Coordenação de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (Plano CODEFTRAMI), substituindo o PLANDEFTRAMI. Esse plano dividiu a zona de segurança do TIAR em quatro áreas de coordenação, considerando que a natureza da proteção do tráfego marítimo possui características, essencialmente, de caráter regional.

Figura 3: Áreas Marítimas de Coordenação.



Fonte: CISMAR.

Assim foram criadas as seguintes áreas: Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN), Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), Área Marítima do Pacífico Norte (AMPAN) e Área Marítima do Pacífico Sul (AMPAS). Em sua estruturação, contemplaram as áreas marítimas (e fluviais) de responsabilidade dos seguintes países: AMAN (Colômbia, Estados Unidos da América, México e Venezuela); AMAS (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai); AMPAN (Estados Unidos da América, El Salvador, Honduras e México); e AMPAS (Chile, Equador e Peru).

O Plano CODEFTRAMI, constituindo-se na base legal dessa Organização, possui como missão: *coordenar as ações dos países americanos inerentes à direção, controle e proteção do tráfego marítimo continental, a fim de contribuir para garantir o uso das linhas de comunicação marítimas.*

Com o fito de operacionalizar a organização das Áreas Marítimas no cone sul, durante a IV Conferência Naval Interamericana (CNI), realizada em agosto de 1964 no Rio de Janeiro, foi criado o Comitê Interamericano de Defesa do Tráfego Marítimo, a partir do qual surgiu o Subcomitê Regional do Atlântico Sul. Esse subcomitê formulou, entre outras, as seguintes recomendações às Marinhas da AMAS:

- Criar a Junta de Comandantes-em-Chefe das Marinhas da Área Marítima do Atlântico Sul; e
- Instituir na Área Marítima do Atlântico Sul, em tempo de paz, um Coordenador (CAMAS) que se torna o Comandante de Área em tempo de guerra.

Foi assim que, em 19 de julho de 1966, no Rio de Janeiro, ocorreu a primeira reunião dos Comandantes-em-Chefe das Marinhas da AMAS, na qual foi criada a atual estrutura do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS). Naquela ocasião, foram estabelecidas suas atribuições, nacionalidade e sede do primeiro coordenador (Buenos Aires, 18 de agosto de 1967). Aos países encarregados dessa coordenação, é atribuído um mandato de 2 anos, em regime de rodízio, concorrendo para tal Brasil, Argentina e Uruguai. Atualmente, o Brasil exerce o referido cargo, para o biênio 2020/2021, após o qual o transferirá à Argentina (COAMAS, 2020).

Como decorrência dessa nova organização e seguindo-se a criação do CAMAS, no âmbito da Marinha do Brasil, em 18 de junho 1968, foi criado o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), o qual teve como embrião o Comando Local do Controle Operativo (COLCO Brasil) na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), criado em 23 de agosto de 1967. Essa criação foi fruto dos ensinamentos colhidos durante os conflitos mundiais, conforme já mencionados, bem como das crises Leste-Oeste, nos anos subsequentes. Na ocasião, o COMCONTRAM incorporou as tarefas de COLCO e de assessorar o CAMAS, juntamente com os COLCO Argentina, Paraguai e Uruguai (COMCONTRAM, 2018). Desde 2018, o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) herdou este cargo de COLCO Brasil, o qual continua mantendo até os dias atuais.

Uma vez compreendido o histórico do CNTM no continente americano e o contexto das ameaças que motivaram sua evolução, na seqüência, conheceremos a estrutura existente no continente e refletiremos como o referido controle poderia apoiar o emprego dos comboios de acompanhamento em seu trânsito até a Área do Objetivo Anfíbio.

## O Potencial de Contribuição do CNTM para os Comboios de Acompanhamento

Como vimos, vários são os exemplos na história contemporânea, em especial durante um conflito armado, em que um dos principais objetivos dos oponentes tem sido impedir a continuação do tráfego marítimo de seus adversários. Dessa forma, faz-se mister manter o fluxo contínuo desse tráfego, importante, não somente para a economia dos países, como também para os esforços de guerra.

Segundo a Doutrina Militar Naval (2017), o Poder Naval é o encarregado pela defesa do tráfego marítimo, cujo efeito desejado é o impedimento ou a dissuasão de quaisquer ações que possam representar ameaça nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e nas linhas de comunicações marítimas onde houver interesses nacionais, em consonância com o direito internacional.

Assim, no caso de uma Operação Anfíbia, com vistas a manter a integridade dos navios empregados em um comboio de acompanhamento que venha apoiá-la, poderá ser desencadeada, entre outras, uma Operação de Defesa do Tráfego Marítimo durante sua travessia até a chegada na Área do Objetivo Anfíbio e atracação em seu destino.

Essa operação caracteriza-se por medidas defensivas e ofensivas, dentre as quais destacam-se: a designação de escoltas para os comboios e grupos de pesca; o emprego de **cobertura**; o esclarecimento de rotas; o desvio tático de comboios/grupos de pesca e de navios independentes; e as contramedidas de minagem em áreas de concentração de tráfego mercante, como portos, canais e estreitos marítimos, os chamados *choke points*.

Figura 4: Operações de Defesa do Tráfego Marítimo.



Fonte: CISMAR.

A Defesa do Tráfego Marítimo compreende o Controle Naval do Tráfego Marítimo e a Proteção do Tráfego Marítimo (EMA, 2017).

A Proteção do Tráfego Marítimo compreende as operações navais e militares clássicas, efetuadas por navios e aeronaves de guerra, como contribuintes ativas para segurança do tráfego de interesse. Podem implicar medidas de proteção direta, como a alocação de forças de escolta para proteção de comboios, ou indireta, como esclarecimento de áreas contíguas ao sentido de avanço do tráfego marítimo.

Na outra vertente da defesa do tráfego, o CNTM é a atividade que contribui para a segurança do tráfego marítimo e compreende o controle dos movimentos dos navios mercantes e pesqueiros, como medida passiva básica para prover a sua segurança. Por extensão, seus procedimentos e organizações são aplicáveis à segurança do tráfego logístico no transporte de cargas militares, a bordo de meios navais ou navios mercantes requisitados.

Esse controle compreende uma ampla gama de medidas simultâneas e variará segundo as diferentes situações táticas, desde um controle inicial de acompanhamento, o qual é exercido de forma permanente, como citado anteriormente, até chegar a um nível de controle totalmente positivo. Ele exige um permanente conhecimento dos navios nos portos e um monitoramento contínuo das posições dos navios no mar, a partir de uma situação de normalidade.

No âmbito do Plano CODEFRAMI, foi concebida uma Organização composta por dois componentes civis, genericamente denominadas de Organização de Direção Civil do Transporte Marítimo (ORGDCM) e a Organização de Direção Civil de Pesca (ORGDCP), além de um componente militar, a Organização de Segurança do Tráfego Marítimo (ORGSEGTRAM).

A Direção Civil do Transporte Marítimo é um termo genérico, compreendendo um conjunto de tarefas que, em síntese, abrangem três aspectos principais:

- Supervisão da política nacional concernente ao transporte marítimo;
- Supervisão das operações portuárias de carga e descarga de navios mercantes; e
- Controle sobre o emprego dos navios mercantes, ou seja, suas cargas e destinos, quando necessário.

As tarefas de direção são destinadas às diversas organizações governamentais relacionadas com as marinhas mercantes, normalmente civis, de acordo com as disposições particulares de cada país. Contudo, a responsabilidade de exercer a direção do transporte marítimo de um país estará a cargo da Autoridade Nacional do Transporte Marítimo (*National Shipping Authority - NSA*), independente do nome oficial permanente da repartição governamental à qual cada país consigne tais funções. Raciocínio análogo é aplicável à Direção Civil da Pesca, cuja autoridade equivalente à NSA é a Autoridade Nacional da Pesca (*National Fishing Authority - NFA*), no que concerne às atividades de pesca no país.

Quanto ao componente militar da Organização retro-mencionada, a Organização de Segurança do Tráfego Marítimo (ORGSEGTRAM) é responsável pelas medidas de controle, a cargo da *Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo* (ORGACONTRAM), e pelas medidas de proteção, proporcionadas pelas forças navais e aéreas, ao referido tráfego marítimo.

Desde a situação de normalidade, os países possuem suas respectivas ORGACONTRAM em funcionamento, já adequadas à sua estrutura orgânica, dispondo de informações constantemente atualizadas sobre o tráfego marítimo de seu interesse. Entretanto, quando da ocorrência de uma situação que afete a segurança do tráfego marítimo interamericano e na eventualidade da ativação da *Fase 2 – Contigência do Plano CODEFRAMI*, a ORGACONTRAM dos países no âmbito interamericano adotará a estrutura geral, conforme a figura 5. O propósito de tal estrutura é proporcionar o estabelecimento de um sistema integrado interamericano, que permita exercer a direção, o controle e a proteção do tráfego marítimo continental, alcançando, assim, as condições adequadas para a sua segurança.

Figura 5: ORGACONTRAM.



Fonte: CISMAR.

Na composição genérica da estrutura da ORGACONTRAM, em caso de acionamento em sua plenitude, estariam contempladas as seguintes autoridades de CNTM: Comandante Superior de Área Marítima (*Major Area Commander - MAC*), Comandante de Área Marítima (*Area Commander - AC*), Autoridade de Controle Operativo (*Operational Control Authority - OCA*), Oficial de Controle Naval do Tráfego Marítimo (*Naval Control of Shipping Officer - NCSO*), Oficiais Informantes de Tráfego Marítimo (*Reporting Officers - REPTOF*), Informantes Consulares de Tráfego Marítimo (*Consular Advisers - CONSA*) e os Oficiais de Ligação do Controle Naval do Tráfego Marítimo (*Naval Control of Shipping Liaison Officers - NCSLO*).

O Comandante do Teatro de Operações (COMTO), como autoridade máxima da ORGACONTRAM brasileira, exerce, normalmente, as funções de MAC e AC. O MAC estabelece a política geral para a aplicação das atividades de Controle Naval do Tráfego Marítimo. No âmbito da AMAS, por exemplo, poderia ser exercido pelo CAMAS, caso o TO se estendesse além dos limites da área de responsabilidade de um país.

O AC conduz, com maior detalhe, as atividades de CNTM em sua área, de acordo com as políticas do MAC e assessora, permanentemente, este último segundo a evolução da situação.

O OCA conduz, em detalhes, as atividades de CNTM na subárea designada, de acordo com as políticas gerais superiores. As atribuições de OCA poderão ser acumuladas pelo próprio AC, se julgado apropriado.

O NCSO é o responsável pelas atividades de controle naval do tráfego marítimo nos portos e terminais situados em sua jurisdição. Normalmente, essa função é desempenhada pelos Capitães dos Portos ou Delegados. Os portos de menor movimento e os terminais são denominados portos dependentes.

Os REPTOF são autoridades que exercem as suas funções em portos nacionais, ou neutros, onde não haja estrutura estabelecida da ORGACONTRAM, estando estabelecidos desde o tempo de paz ou sendo destacados, caso a situação evolua para uma crise ou conflito armado.

O NCSLO é um Oficial de Marinha designado para prestar serviços em Estado-Maior ou sede de um NCSO aliado. É responsável por representar os interesses de seu país em assuntos pertinentes ao CNTM, como membro daquele Estado-Maior.

O CONSA é um Oficial de Marinha, que exerce as suas atividades em portos neutros de interesse, estando estabelecido como membro de um Consulado próprio ou aliado, desde o tempo de paz, ou sendo destacado ao se configurar uma crise/conflito armado.

Inúmeras são as possibilidades de apoio da ORGACONTRAM à travessia de um ou mais comboios de acompanhamento, com vistas à sua navegação segura até a Área do Objetivo Anfíbio e atracação. As formas mais clássicas podem ser o estabelecimento de rotas predeterminadas e/ou de sistema de comboios propriamente dito. Todavia, várias outras medidas podem ser empregadas em apoio a seu trânsito, incluindo estabelecimento de área de controle naval do tráfego marítimo; *briefings* a bordo dos navios do comboio atracados etc.

Compreendido o potencial de contribuição do CNTM e da ORGACONTRAM, veremos, adiante, como poderíamos organizar um modelo de relações de Comando em uma OpAnf, notadamente em caso de emprego de um comboio de acompanhamento.

## Relações de Comando

Algumas são as possibilidades de estruturarmos uma Organização por Tarefas para uma OpAnf, conforme o vulto e as dimensões da área de operação. No caso de um comboio de acompanhamento, ele não faz parte da ForTarAnf, porém permite o desembarque de tropas e suprimentos na AOA, normalmente após o MNT. Assim poderiam se constituir em parte de uma Força de Apoio em complemento ao Grupo de Transporte.

Igualmente, dentro de uma concepção de organização de agrupamentos por tarefas correlatas e cadeias de comando

paralelas, poderíamos ter uma outra Força de Apoio, composta por autoridades de CNTM. Assim, poderíamos ter o mesmo COMTO, como autoridade máxima da ORGACONTRAM, por exemplo, como um Comandante Imediatamente Superior (ComImSup) em comum com os Comandantes da ForTarAnf (ComForTarAnf) e da ForDbq (ComForDbq).

Neste caso, o COMTO poderia exercer as funções de MAC, acumulando com AC e, no mesmo nível do ComForTarAnf e ComForDbq, um OCA, como Força de Apoio, caso o TO possuía subáreas. Poderia, ainda, ser constituído um Grupo-Tarefa, composto por NCSO, em portos nacionais, e/ou REPTOF, em portos nacionais ou neutros, orientando as partidas dos navios dos comboios, no mesmo nível, por exemplo, de um Grupo de Transporte. A organização dos comboios contribuiria para as funções logísticas desempenhadas pelo Grupamento de Apoio de Serviço ao Combate (GASC), em especial, a função transporte. Ademais, indiretamente e por consequência, igualmente para as demais funções.

## Conclusão

Conforme exposto, as OpAnf continuam sendo as operações com maior grau de complexidade, não só devido aos esforços de C4I2, como pela grande demanda logística, agravada pelo possível prolongamento da campanha. Assim, apoios ao GASC, como os egressos de comboios de acompanhamento, permitem o reabastecimento da ForDbq de tropas e suprimentos na AOA, fortalecendo a batalha de retaguarda e apoiando os elementos em 1º escalão. Contudo, conforme atesta a história, os referidos navios podem constituir-se em alvos preferenciais dos oponentes, ensejando medidas adicionais de segurança providas por meio de Operações de Defesa do Tráfego Marítimo. Neste desiderato, as relações de Comando concebidas na organização de grupamentos por tarefas correlatas e cadeias de comando paralelas potencializam a grande contribuição que o CNTM pode oferecer aos comboios de acompanhamento, qual seja prover sua segurança passiva, por ocasião da travessia até a AOA, através de medidas especiais de controle, fruto de uma doutrina comungada por países do continente interamericano.



## Referências

BRASIL. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. **CGCFN-01**: Manual Básico dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais. 1. ed. . Rio de Janeiro, 2020.

BRASIL. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. **CGCFN-33**: Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais. 1. ed. . Rio de Janeiro, 2008.

BRASIL. Marinha. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval (DMN). 1. ed. . Brasília, 2017.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**: Glossário das Forças Armadas. 5. ed. . Brasília, 2015.

COAMAS – COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL. **História y Evolución**. 2020. Disponível em: <<http://www.coamas.org/historia.html>>. Acesso em: 06jul.2020.

COMCONTRAM - Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo. **Carta de Serviços ao Usuário**. Rio de Janeiro, 2018.

ESTADOS UNIDOS. Marine Corps. **MCDP 1-0**: Marine Corps Operations. Washington D.C, 2017. Change 1.

