



ACADEMIA MILITAR

Do Apoio Logístico na Guerra Irregular à Logística de um Exército Convencional: Transformação e Adaptação

Autor: Asp Of Al AdMil Edson Daniel Fernandes de Melo Malungo

Orientador: Tenente-Coronel Inf Nuno Correia Barrento de Lemos Pires

Relatório Científico Final de Investigação Aplicada

Lisboa, Setembro de 2013



ACADEMIA MILITAR

Do Apoio Logístico na Guerra Irregular à Logística de um Exército Convencional: Transformação e Adaptação

Autor: Asp Of Al AdMil Edson Daniel Fernandes de Melo Malungo

Orientador: Tenente-Coronel Inf Nuno Correia Barrento de Lemos Pires

Relatório Científico Final de Investigação Aplicada

Lisboa, Setembro de 2013

Dedicatória

À minha querida e amada avó Suzana,
Que Deus a tenha.

Agradecimentos

O Trabalho de Investigação Aplicada materializa o alcance do final do processo de formação na Academia Militar. Várias foram as pessoas e instituições que direta e indiretamente ajudaram a atingir esta fase, contribuindo a ultrapassar os múltiplos obstáculos e tornar este sonho possível.

Ao Tenente-coronel de Infantaria Nuno Lemos Pires, por ter aceitado o convite para ser meu orientador, por todo o auxílio e disponibilidade, pelo precioso apoio, constante preocupação, acompanhamento e motivação na realização deste trabalho, o meu profundo agradecimento.

Ao meu querido pai, Dr. Albino Malungo, e a minha querida segunda mãe, Gilbertina Malungo, por terem sido sempre os pilares no processo da minha formação académica e pessoal, pelo enorme apoio, preocupação e ajuda nos contactos que foram necessários efetuar para realização deste trabalho, endereço os meus mais sinceros e profundos agradecimentos.

Ao Tenente-Coronel de Infantaria Rui Nicau, pelas observações plausíveis que transmitiu no projeto e em algumas partes do trabalho, o meu obrigado.

Ao General Salviano Jesus Sequeira “ Kianda ”, Tenente-general Victor Manuel Mota de Mesquita, General de brigada Julio Fernandez Perez, Coronel Raul Inquire do Canoas e Coronel Manuel Borges Correia por terem aceitado ser entrevistados, e pelos esclarecimentos que prestaram sempre que foram solicitados, sendo uma mais-valia para este trabalho de investigação, endereço os meus agradecimentos.

À minha antiga professora do Colégio Militar, Madalena Abrunhosa, pela total disponibilidade e prontidão em me ajudar nos aspetos das correções linguísticas, bem com no encadeamento lógico de todo o trabalho, o meu muito obrigado.

Ao General Tomé Pinto, por ter fornecido documentos de consulta importantes, prestando simultaneamente constantes esclarecimentos, que foram deveras importantes para ter uma ideia geral de uma determinada parte do trabalho, cuja matéria tem um carácter confidencial, o meu muitíssimo obrigado.

Ao Tenente-coronel de Administração Militar Paulo Inocêncio, o meu obrigado pelo acompanhamento periódico da realização do trabalho e por todo apoio que prestou na qualidade de Diretor de Curso.

Ao Major Rosado pelo conhecimento, experiência e orientações que nos foi inculcando ao longo dos anos a nível de investigação científica, e que se revelaram importantes para a realização deste trabalho, bem como pela preocupação na creditação das cadeiras que nos são ministradas, endereço os meus mais sinceros agradecimentos.

Ao capitão Machado, que na qualidade de diretor do tirocínio mostrou sempre grande preocupação e interesse pelo nosso bem-estar pessoal e académico.

À Dona Paula e a soldado Pinto da biblioteca da Academia Militar, aos sargentos que estão neste momento a desempenhar funções na biblioteca da Escola Prática dos Serviços e aos funcionários da Biblioteca do Exército, pelo grande auxílio na pesquisa bibliográfica para a elaboração do trabalho, fazendo-o sempre com muito prazer e dedicação, sentidos agradecimentos.

Ao amor da minha vida, minha mãe, Maria Rita Fernandes de Melo, por tudo aquilo que representa na minha vida, pelo apoio e amor incondicional que me deu desde sempre, endereço-lhe os meus mais calorosos, sentidos e profundos agradecimentos.

À minha família, que me presta um apoio contínuo e incansável, especialmente aos meus irmãos Joaquim, Jairo, Heloneide, Sílvio, Ywart, Gilson e Bruno, por estarem sempre do meu lado, pelo interesse constante na minha formação e por todo apoio moral.

Aos meus pais brancos, Luís Santos e Diana Moura, que me acolheram com muito amor e carinho e que são hoje, e sempre, um dos pilares fundamentais no meu ser e na minha formação.

Aos meus camaradas de curso, pelo companheirismo, pela amizade, camaradagem e pelo auxílio constante, que nos possibilitou, através dos laços criados, cumprir com o que nos era exigido, tanto em termos particulares como no coletivo.

A todos vós, o meu muitíssimo obrigado!

Edson Daniel Fernandes de Melo Malungo

Epígrafe

“ Nada é permanente, exceto a mudança.”

Heráclito

“ Sem renovação não há transformação.

Sem transformação não há evolução.

Sem evolução não haverá nada.”

Adriano Húngaro

Resumo

O presente Trabalho de Investigação Aplicada está subordinado ao tema: " Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação ".

A crescente importância da logística a nível do panorama internacional, mais especificamente no Exército, tendo sido um fator que mudou em determinados momentos o curso da história, espelha o valor que este trabalho tem. O Exército angolano foi um pilar importante no processo de construção e unificação de Angola. Pretendeu-se, portanto, estudar a evolução logística das guerrilhas angolanas até a implementação do sistema logístico nacional, passando pelo estudo das potencialidades e limitações decorrentes deste processo, bem como os agentes que intervieram no mesmo.

Os objetivos definidos para esta investigação científica vão de encontro com a necessidade de confirmar ou infirmar as hipóteses que foram colocadas inicialmente, com o propósito de responder às questões de investigação que foram enumeradas e, finalmente, à questão de partida levantada.

A metodologia utilizada para a realização do trabalho baseou-se num quadro conceptual e em procedimentos esquematizados, tendo sido feita uma recolha de informação através de pesquisas bibliográficas e documentais, observações diretas e inquéritos por entrevista.

Este Trabalho de Investigação Aplicada é composto por seis capítulos. No primeiro foi feito um enquadramento teórico para entendimento e justificação do âmbito do estudo. No segundo efetuou-se um estudo sobre o estado da arte da temática que foi analisada, desde os seus primórdios em comparação com os períodos marcantes da logística no contexto mundial. No terceiro é feita a análise da evolução da logística militar angolana, atendendo a todos os fatores que contribuíram para a mesma, bem com as vulnerabilidades e potencialidades no período que foi analisado. O quarto expõe os métodos e procedimentos utilizados durante a investigação. No quinto capítulo são apresentados e analisados os resultados. No último capítulo constam as conclusões e recomendações para futuras investigações.

Conclui-se que a logística angolana, desde a criação das guerrilhas ao processo de paz, foi moroso, com a existência de vários intervenientes no processo, por inúmeras razões que iremos aprofundar. A guerra deteriorou tanto as estruturas do país como proporcionou a criação das primeiras unidades de logística, através da assessoria de países estrangeiros. E a paz possibilitou a criação do sistema logístico integrado e centralizado nas Forças Armadas.

Palavras-Chave: Logística, Exército, Evolução, Guerrilhas, Sistema Logístico.

Abstract

This Applied Research Work is entitled: “ *From logistical support in irregular warfare the logistics of a conventional army: Transformation and Adaptation* ”.

The growing importance of logistics at an international level, specifically in the Army, has been a factor that has changed at certain times the course of history, thus reflects the value of this work. The Angolan army was an important pillar in the process of construction and unification of Angola. With this work, we therefore intended to study the evolution of Angolan guerrillas’ logistics up to the implementation of the national logistics system, also studying the potential and limitations of this process, as well as the agents involved in it.

The goals set for this scientific research reflect the need to confirm or refute the hypotheses that were placed initially, in order to answer the research questions that have been listed, and finally, the initial question raised.

The methodology used to carry out the work was based on a conceptual framework and outlined procedures, and it involved the collection of information through library research and documentation, observations and interview surveys.

This Applied Research Work consists of six chapters. In the first we developed a theoretical framework for understanding the scope and rationale of the study. In the second we studied the state of the art of the theme that was analyzed, from its beginnings in comparison with the relevant logistics’ periods marked logistics in the global context. In the third we analyzed the evolution of the Angolan military logistics, putting into account all factors that contributed to it, as well as the vulnerabilities and strengths in the period that was analyzed. The fourth presents the methods and procedures used during the investigation. In the fifth chapter we presented and analyzed the results. The last chapter contains the conclusions and recommendations for future researches.

We conclude that the course of Angolan logistics, since the creation of the guerrillas to the peace process was time consuming, with the existence of various stakeholders/actors involved in the process, for several reasons. While it deteriorated the structures of the country, the war also led to the creation of the first logistic units, through advice from foreign countries. And peace enabled the creation of an integrated and centralized logistic system in the Armed Forces.

Keywords: Logistics, Army, Evolution, Guerrillas, Logistic System.

Índice geral

Dedicatória	ii
Agradecimentos.....	iii
Epígrafe.....	v
Resumo.....	vi
Abstract.....	viii
Índice de figuras.....	xiii
Índice de quadros.....	xiv
Lista de abreviaturas, siglas e símbolos	xv
Capítulo I - Enquadramento teórico	1
1. Introdução	1
2. Problema de Investigação	2
3. Justificação do tema/problema	2
4. Delimitação da abordagem	3
5. Objetivo geral	4
6. Objetivos específicos	4
7. Questão de partida	4
8. Questões derivadas	5
9. Hipóteses.....	5
10. Estrutura do Trabalho	6
Capítulo II - Revisão da Literatura.....	8
1. Revisão da literatura	8
2. Quadro de Referência	17
Capítulo III - A logística militar angolana	18
1. Primeiro Período (1961- 1975).....	18
1.1. Logística de guerra de guerrilha.....	18

1.1.1. Bases de sustentação logística dos movimentos de libertação.....	20
1.2. Logística das Tropas Portuguesas	21
1.2.1. Abastecimentos	22
1.2.2. O Reabastecimento e o Apoio Sanitário	23
1.2.3. Serviço de Material	25
2. Segundo Período (1975 - 1991).....	25
2.1. Infraestruturas das tropas portuguesas	26
2.2. Transportes: aviação.....	26
2.3. Influência do apoio estrangeiro na logística angolana	27
2.4. Criação do primeiro sistema de apoio logístico	29
2.5. Importância das batalhas para o desenvolvimento logístico	30
3. Terceiro Período (1991- 2002)	32
3.1. Os Acordos de Bicesse.....	33
3.1.1. Criação das Forças Armadas de Angola	33
3.2. O regresso dos conflitos	34
3.3. O fim das hostilidades e criação do sistema logístico das FAA.....	35
Capítulo IV - Trabalho de Campo e Metodologia de Investigação	38
1. Tipo de estudo.....	38
2. Amostra.....	38
3. Instrumentos	39
4. Procedimentos.....	40
Capítulo V - Apresentação, Estudo e Discussão dos Resultados	41
1. Os Inquéritos por entrevista elaborados	41
2. Análise da logística angolana nos seus primórdios	42
3. Os momentos de transição	46
3.1. Análise SWOT	50

Capítulo VI - Conclusões e Recomendações.....	52
1. Verificação das Hipóteses e Resposta às Questões de Investigação	52
2. Resposta à Questão Central	54
3. Limitações da Investigação e Desafio para futuras investigações.....	55
Bibliografia	56
Apêndices	61
Apêndice A – Inquérito por entrevista.....	62
Apêndice B - Carta de apresentação	63
Apêndice C- Guião de Entrevista 1	64
Apêndice D – Entrevista Estruturada ao Coronel Borges Correia	65
Apêndice E - Entrevista ao Tenente-General Mesquita	74
Apêndice F - Guião de Entrevista 2.....	78
Apêndice G - Entrevista ao General “ Kianda “	79
Apêndice H - Guião de Entrevista 3	89
Apêndice I - Entrevista Conjunta Estruturada ao General de Brigada Julio Fernandez Perez e Coronel Raul Inquire do Canoas	90
Apêndice J – Enquadramento teórico (Contextualização).....	96
Anexos	105
Anexo A – Mapa dos níveis a estabelecer	106
Anexo B – Outros Fatores da determinação das necessidades	107
Anexo C- Fases de Formação das FAA	108
Anexo D – Classes de Parcerias.....	109
Anexo E – Funções Logísticas.....	110
Anexo F- Descolonização dos países africanos	111
Anexo G - Importância das Colónias para Portugal	112
Anexo H- Constituição dos Povos Bantos e Não-Bantos	113

Anexo I – Movimento da navegação nos principais Portos de Angola em 1940 ..	114
Anexo J- Quadro da extensão das estradas das principais cidades	115
Anexo K- Propaganda de ação psicológica	116
Anexo L – Mapa etnolinguístico de Angola	117
Anexo M- Divisões político-administrativas dos três movimentos	118
Anexo N – Localização das Bases do MPLA na zona norte	119
Anexo O- Evacuação de indisponíveis	120
Anexo P - Áreas e órgão de apoio do Serviço de Material	121
Anexo Q – Bases aéreas em Angola	122
Anexo R – Sistema logístico das FAA	123
Anexo S - Níveis organizacionais da logística das FAA	124

Índice de figuras

Figura nº 1 – Fatores da determinação das necessidades	107
Figura nº 2 – Fases de formação das FAA	108
Figura nº 3 – Classes de Parcerias	109
Figura nº 4 – Descolonização dos países africanos por anos	111
Figura nº 5 – Colónias portuguesas	112
Figura nº 6 – Povos Bantos e Não-Bantos.....	113
Figura nº 7 – Movimento de navegação nos principais portos.....	114
Figura nº 8 – Folheto da propaganda de ação psicológica.....	116
Figura nº 9 – Mapa etnolinguístico de Angola	117
Figura nº 10 – Divisões político-administrativas dos três movimentos	118
Figura nº 11 – Localização das bases do MPLA na zona norte	119
Figura nº 12 – Evacuação de indisponíveis	120
Figura nº 13 – Áreas e órgão de apoio do serviço de material	121
Figura nº 14 – Bases aéreas em Angola	122
Figura nº 15 – Sistema logístico das FAA.....	123
Figura nº 16 – Níveis organizacionais da logística das FAA	124

Índice de quadros

Quadro nº 1 – Comparação da logística portuguesa e angolana.....	45
Quadro nº 2 – Análise SWOT	51
Quadro nº 3 – Tipos de níveis	106
Quadro nº 4 – Funções logísticas	110
Quadro nº 5 – Extensão das estradas das principais cidades	115

Lista de abreviaturas, siglas e símbolos

A

AEF- American Expeditionary Forces

AM - Academia Militar

C

CCFA - Comissão Conjunta para a Formação das Forças Armadas Angolanas

CCPM - Comissão Conjunta Político Militar

CSNU - Conselho de Segurança das Nações Unidas

E

ELNA - Exército de Libertação Nacional de Angola

EUA - Estados Unidos da América

F

FAA - Forças Armadas Angolanas

FALA - Forças Armadas de Libertação de Angola

FAPLA - Forças Armadas Populares de Libertação de Angola

G

GRAE - Governo Revolucionário Angolano no Exílio

M

MINDEF - Ministério da Defesa

MININT - Ministério do Interior

MINSE - Ministério da Segurança do Estado

MM - Manutenção Militar

MPLA - Movimento Popular de Libertação de Angola

O

OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento

ONU - Organização das Nações Unidas

P

PDA - Partido Democrático Angolano

R

RDC - República Democrática do Congo

RM - Região Militar

S

SADF - South Africa Defense Forces

SWAPO - South West Africa People's Organization

T

TIA - Trabalho de Investigação Aplicada

U

UNITA - União Nacional para a Independência Total de Angola

UNAVEM - United Nations Angola Verification Mission

URSS - União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

CAPÍTULO I

ENQUADRAMENTO TEÓRICO

“ If a man will begin with certainties, he shall end in doubts; but if he will be content to begin with doubts, he shall end in certainties.”

Francis Bacon (1561-1626)

1. Introdução

No âmbito da estrutura curricular dos cursos ministrados na Academia Militar, surge o presente Trabalho de Investigação Aplicada, subordinado ao tema: *“ Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação ”*.

O exército angolano é o maior, quer em recursos humanos, quer materiais, dos Ramos das forças armadas de Angola, componente terrestre do sistema de forças nacionais, e que tem como missão a defesa militar do espaço terrestre. É uma instituição *“ de características ímpares, e que tem como referencial os mais nobres e insígnos valores, sendo uma indiscutível referência de estabilidade, de unidade nacional, de rigor, de exigência e de coesão ”* (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011).

A sua importância não remonta apenas ao período da guerra, mas também atualmente como garante da estabilidade e segurança das fronteiras, *“ é fator de identidade da nação angolana e um dos elementos-chave na preservação da sua independência, fonte de afirmação e de prestígio da República de Angola e dos seus filhos ”* (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011).

O aparecimento dos exércitos está intimamente associado à necessidade de autodefesa e sobrevivência da espécie humana, *“ desde o princípio da pré-história que a aventura humana é dominada pela guerra e na sociedade primitiva a família, o clã e a tribo são sociedades armadas. Todo o homem válido é um soldado e a sociedade confunde-se com o exército (...), entretanto o clã soçobra, a tribo revela-se insuficiente e nascem as primeiras unidades políticas e, desde o primeiro estágio, nasce uma especialização: a sociedade desarma-se e o exército nasce ”* (Castellani *apud* Cobra, 2005).

A logística militar é uma área que emergiu há poucos séculos atrás e que ao longo deste tempo foi ganhando maior protagonismo, tornando-se nos dias de hoje, uma área fulcral para o funcionamento eficaz e eficiente dos exércitos, tanto em tempo de guerra como em tempo de paz.

Neste contexto urge saber como surgiu a logística militar angolana, e de que modo se efetivou a sua evolução, as alterações de que foi alvo e o estudo das suas limitações e potencialidades no período investigado.

2. Problema de Investigação

O problema de investigação fundamenta-se numa síntese onde se expressa, de modo claro e sucinto, o que se pretende investigar, “ *a formulação de um problema de investigação consiste em construir uma ideia através de uma progressão lógica de opiniões, de argumentos e de factos relativos ao estudo que se deseja empreender* ” (Fortin, 1999, p. 39). O problema definido para esta investigação foi:

- Estudar a evolução da Logística desde o início da guerra colonial em Angola (4 de fevereiro de 1961) até ao fim da sua guerra civil (4 Abril de 2002), passando por uma investigação sobre as transformações e adaptações que esta sofreu, as dificuldades e desafios que teve de superar e enfrentar, e também o estudo dos fatores que contribuíram para o seu desenvolvimento no período em análise.

3. Justificação do tema/problema

A escolha deste tema foi motivada pelo gosto e interesse pelas áreas de história e de logística militar, pois o que é feito é sempre mais rentável quando se gosta do que se está a fazer, tal como afirmou William Shakespeare: “ *o que não dá prazer não dá proveito. Em resumo, senhor estude apenas o que lhe agrada* ”.

O Homem sempre foi um ser curioso e que sempre se questionou sobre a natureza das coisas, “ *fazer perguntas é uma atividade especificamente humana, e desde os primórdios da história que o homem se preocupa por conhecer e compreender o mundo que o rodeia, ou seja, sempre manifestou o gosto por investigar* ” (Coutinho, 2011, p. 5). O que foi referido anteriormente leva-nos a outra das razões para a escolha deste tema que foi, a vontade de aprofundar o conhecimento sobre a história do país de origem, Angola, e a compreensão da evolução da área de trabalho no respetivo ramo de inserção, exército, sendo que o trabalho poderá ter uma aplicação para o futuro, visto que se trata de uma investigação científica.

Esta pode ser definida como “ *um processo que permite resolver problemas ligados ao conhecimento dos fenómenos do mundo real no qual vivemos. É um método particular de aquisição de conhecimentos, uma forma ordenada e sistemática de encontrar respostas para questões que necessitam duma investigação* ” (Fortin, 1999, p. 15).

A logística pode ser definida como “*a ciência do planeamento e da execução de movimentos e sustentação de forças*” (Comando da Instrução e Doutrina, 2007). Este conceito foi ganhando cada vez mais protagonismo ao longo dos anos com a evolução do armamento e das táticas militares tornando-se imprescindível à manutenção e funcionamento dos exércitos, chegando o general francês, Napoleão Bonaparte, a afirmar que “ *os exércitos marcham com o seu estômago* ” (1812).

Com esta temática pretende-se investigar cientificamente de que forma se efetivou a transição de uma logística de guerra irregular, feita pelos movimentos de libertação angolanos, para uma logística de um exército convencional, estudando a evolução até a instauração da paz, com o fim da guerra civil.

Dada a importância da logística e a carência de informação da mesma relativamente ao exército angolano no período em questão (1961-2002), considerou-se relevante o estudo desta temática para entender a estruturação do Exército angolano em geral.

4. Delimitação da abordagem

A delimitação da abordagem é essencial para definição e clarificação do tema e para a concretização do trabalho que se pretende desenvolver “ *para que o estudo seja realizável, o domínio deverá ser delimitado* ” (Fortin, 1999, p. 39).

Sendo o horizonte temporal da temática em estudo muito vasto, bem como os conteúdos nele incluídos, delimitou-se o estudo da temática desde o eclodir dos confrontos da guerra colonial (4 de fevereiro de 1961) até ao fim da guerra civil angolana (4 Abril de 2002), focando-se nos fatores que contribuíram para a evolução da logística.

5. Objetivo Geral

Um objetivo será nada mais que o propósito ou finalidade que se pretende atingir: “ *O objetivo do estudo indica a principal intenção da investigação, ou seja, corresponde ao produto final que a investigação quer atingir. (...) Citando assim o que se quer alcançar com a investigação a longo prazo. Tanto os objetivos gerais como os específicos permitem o acesso gradual e progressivo aos resultados finais* ” (Sousa & Baptista, 2011, p. 26).

O objetivo geral será, desta forma, uma visão global de todo o conteúdo que se pretende investigar. Sendo assim, o objetivo definido para esta temática consistiu em estudar de que modo se efetivou a transição de uma logística de guerra irregular para uma logística de exército convencional.

6. Objetivos específicos

Objetivos específicos serão objetivos intermédios que visam auxiliar a responder o objetivo geral, sendo assim, mais concretos e precisos.

Um objetivo específico irá detalhar e pormenorizar o objetivo geral, contribuindo a atingi-lo de forma mais eficiente e com maior qualidade, pois “ *especifica as variáveis-chave, a população alvo e o contexto de estudo* ” (Fortin, 2009, p. 100). Posto isto, verificou-se pertinente a formulação dos seguintes objetivos específicos:

- Determinar como se caracterizava a logística na guerra irregular.
- Investigar a importância da logística face às operações em curso por parte da guerrilha, em especial, a questão dos transportes.
- Estudar as potencialidades e vulnerabilidades, que resultaram desta evolução na logística, no exército angolano.

7. Questão de partida

A questão de partida, como o próprio nome indica, é o de ponto de partida para todo o trabalho de investigação, “ *A pergunta de partida servirá de primeiro fio condutor da investigação* ” (Quivy & Campenhoudt, 1992, p. 41) e, simultaneamente, a linha de orientação ao longo de todo trabalho, sendo que a sua execução será baseada na mesma.

Desta forma, a questão de partida que se selecionou foi:

- De que forma o Exército de Angola conseguiu passar de uma logística de guerra irregular para uma logística convencional?

8. Questões derivadas

As questões derivadas (QD) são as que derivam da questão central, e são como peças do seu puzzle que quando ligadas clarificam a mesma, “ *são enunciados interrogativos precisos, escritos no presente e que incluem a ou as variáveis em estudo* ” (Fortin, , 1999, p. 40). Nesta ótica surgiram as seguintes questões:

QD.1 - Como se caracterizava a logística na guerra irregular?

QD.2 - Quais foram os agentes que contribuíram para a transição para a logística de exército convencional?

QD.3 - Como, e com que fases se desenrolou o desenvolvimento de uma logística para outra?

QD.4 - De que forma se caracteriza a logística do exército angolano, já com a estrutura de um exército convencional?

9. Hipóteses

As hipóteses (H) são possíveis respostas ou soluções às questões derivadas que foram formuladas, “ *são enunciados das relações presumidas entre duas ou mais variáveis, enunciados de predição dos efeitos esperados no estudo* ” (Fortin, 1999, p. 40).

Com base nas questões derivadas apresentadas anteriormente, formularam-se as seguintes hipóteses:

H1- Era uma logística muito rudimentar baseada no que se conseguia obter do meio em que se habitava.

H2- A guerra obrigava a evoluir para fazer face aos oponentes, e os países estrangeiros apoiavam os diferentes movimentos de libertação angolanos, fornecendo materiais e transmitindo ensinamentos sobre como prestar os apoios logísticos.

H3- As fases de evolução coincidem com os acontecimentos mais marcantes dentro do período em estudo (1961-2002), nomeadamente, a independência (1975), acordos de Bicesse (1991) e instauração da paz (2002), mediante as necessidades que os períodos em questão exigiram.

H4- A logística do exército angolano, já como exército convencional, assemelha-se muito a logística de um exército convencional com doutrina do Antigo Pacto de Varsóvia, visto que os soviéticos tiveram uma forte intervenção, em Angola, no período que está a ser estudado.

10. Estrutura do Trabalho

Após a definição do tema e dos objetivos que se pretendem atingir com investigação científica, a parte mais importante é a estrutura do trabalho. Esta irá definir as etapas e sequência do projeto, bem como servirá de alicerce para uma construção lógica e metódica do mesmo, desde a questão inicial às conclusões, pois “ *investigar é assim uma atividade que pressupõe algo que é investigado, uma intencionalidade de quem investiga e um conjunto de metodologias, métodos, e técnicas que a investigação seja levada a cabo numa continuidade que se inicia com uma interrogação e termina com a apresentação pública dos resultados da investigação* ” (Coutinho, 2011, pp. 5 e 6).

Este trabalho de investigação é composto por seis capítulos. No primeiro capítulo, foi feita a definição do tema a ser estudado, breve introdução e justificação da sua escolha, sendo enunciando a importância do Ramo exército e da logística como arte militar, os objetivos do trabalho, as questões geradas pelos mesmos e as respetivas hipóteses.

O Capítulo II serve de base teórica da temática a ser estudada. Visto que se trata de uma investigação científica é, numa primeira fase, necessário fazer uma pesquisa sobre livros, publicações acerca da temática. Deste modo, é feita a revisão da literatura, para que se tenha mais informação não apenas sobre o período em questão, mas essencialmente sobre o tema que está a ser estudado, pois, se houver mais publicações relacionadas com o tema, mais enriquecedor será o nosso trabalho, ao mesmo tempo que menos repetitivo.

O terceiro capítulo incide mais concretamente sobre a temática em estudo, onde após ser feita uma breve contextualização do período anterior, tanto a nível nacional como internacional, estuda-se os períodos mais marcantes para o exército e para a logística angolana, bem como todos os fatores humanos, materiais e sociais que contribuíram para a sua evolução.

Já o capítulo IV integra a parte mais prática do trabalho, relacionada com a metodologia e o trabalho de campo, em que são enunciados e demonstrados todos os procedimentos e meios utilizados na investigação.

No quinto capítulo é feita a apresentação, análise e discussão dos dados recolhidos, nomeadamente das entrevistas.

No sexto e último capítulo, tecem-se algumas conclusões e recomendações de todo trabalho, bem como a respostas as perguntas e verificação da veracidade das hipóteses formuladas inicialmente.

CAPÍTULO II

REVISÃO DA LITERATURA

“ A Estratégia e Tática proporcionam o esquema para a condução das operações militares, enquanto a Logística proporciona os meios para concretizar esse esquema. ”

TCOR INF EUA George C. Thorpe in “ Pure Logistic ”

1. Revisão da literatura

A revisão da literatura consiste na pesquisa de obras literárias que já foram escritas relacionadas com o tema que se pretende abordar, ou seja, “ *rever a literatura equivale a fazer o balanço do que foi escrito no domínio da investigação em estudo* ” (Fortin, 1999, p. 73).

É importante a sua realização para se obter informações sobre tudo que já foi feito acerca na temática que se quer investigar, podendo também, servir de guia para a realização do trabalho a ser desenvolvido. Concomitantemente torna o projeto de investigação menos repetitivo e mais inovador, sendo um dos requisitos para uma investigação científica. De forma complementar, “ *a consulta a diversas fontes documentais não só fornece ao investigador a ocasião de verificar o estado dos conhecimentos no domínio de investigação a estudar, como este exercício lhe permite, também, alargar o seu campo de conhecimentos, estruturar o seu problema de investigação e estabelecer ligações entre o seu projeto e os trabalhos de investigação efetuados por outros investigadores* ” (Fortin, 1999, p. 73).

O estudo do passado é imprescindível para a compreensão do presente¹ e perspetivação do futuro, sendo que nunca saberá para onde vai aquele que não conhece de onde vem.

Neste contexto efetuou-se uma revisão da literatura relativamente ao aparecimento da logística e respetiva evolução, com comparações, que foi possível estabelecer, com a logística de Angola.

¹ “*You have to know the past to understand the present*” (Carl Sagan).

O termo Logística² sempre esteve presente desde os tempos primórdios³, apesar de não ter essa designação. Esta palavra está intimamente ligada à questão do abastecimento e acantonamento dos exércitos, sendo que, quando estes surgiram, também nasceu algo que futuramente seria considerado de arte militar (Jomini, 2009). A sua essência é militar, visto que foi no seu seio que ela nasceu, servindo de alavanca para o aparecimento e desenvolvimento no universo empresarial séculos depois.

Desde o momento da sua criação, passando para a questão da manutenção e condução dos exércitos, encontramos, desde logo, problemas logísticos. Os comandantes que mais se preocuparam com estas questões foram os mais bem-sucedidos nas batalhas ao longo dos tempos, sendo um dado curioso, pois estes são hoje considerados das mentes mais brilhantes na arte da guerra⁴. Frederico da Prússia, na sua obra *Histoire de mons temps*, realçou que a questão logística deve ser uma preocupação inicial na preparação dos exércitos, afirmando que “ *quando se quer construir um exército, disse um grande general, é preciso começar pela barriga, é esta a sua base* ” (Frederico II da Prússia, 2005, p. 77). Mas na antiguidade, os exércitos, como em regra não eram muito numerosos, não necessitavam de grandes abastecimentos, podendo obter os meios de subsistência pelos locais por onde passassem (Dodge, 2009, p. 119). Este facto, bem como a preocupação pelo bem-estar das tropas, foi-se alterando a medida que os exércitos se foram tornando mais numerosos, obrigando, necessariamente, ao incremento das preocupações de ordem logística. As primeiras alterações remontam aos tempos de Alexandre o Grande (356-323 a.C.), da Macedónia, que apesar de ter criado um exército numeroso, prestava grande atenção a alimentação das suas tropas.

No passado longínquo, poucos foram os comandantes que tiveram estas preocupações, a maioria pouco se importava com estas questões, pois, os exércitos, na altura, viviam do saque⁵. Neste sentido, Alexandre foi dinamizador, servindo, posteriormente, de inspiração para Napoleão e Júlio César.

² “ *Deriva, como sabemos, do de major-general des logis (...) espécie de oficiais que, outrora, tinham a função de alojar ou acampar as tropas, de organizar as colunas e de as colocar no terreno* ” (Jomini, 2009, pp. 373 e 374).

³ Já no século 500 a.C. Sun Tzu evidenciava a importância da logística ao defender que “ *quando uma região se encontra empobrecida por operações militares, há a necessidade de transporte a grandes distâncias, e o transporte de mantimentos através de grandes distâncias torna o povo carente* ” (Sun Tzu, 2002, p. 57).

⁴ Alexandre o Grande, Aníbal Barca, Júlio César, Frederico da Prússia, Gustavo Adolfo e Napoleão Bonaparte.

⁵ “ *A pilhagem, também chamada de saque, é o furto ou roubo indiscriminado de bens alheios como parte de uma vitória política ou militar, ou no decorrer de uma catástrofe ou tumulto, como numa guerra ou num desastre natural* ”. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <https://pt.wikipedia.org/wiki/Pilhagem>.

Para além de só combater no período das colheitas, por forma a ter sempre alimentos, criou também uma equipa treinada de contramestres que tinham como missão a garantia dos mantimentos necessários para o seu exército. Estes contramestres dirigiam-se previamente para os locais onde a força iria passar para garantir as provisões e materiais que esta precisaria (Afonso, 2010, Cap. I).

Alexandre também foi inovador na questão do transporte de provisões e matérias, utilizando cavalos, em vez de carro de bois. Apesar de necessitar de mais cavalos, estes conseguiam percorrer maiores distâncias em muito menos tempo. Este fator sofreu outra inovação anos depois com Aníbal Barca, quando, durante a Segunda Guerra Púnica⁶, decidiu atravessar os Alpes com elefantes⁷. O próprio Aníbal sempre mostrou grande atenção às questões de ordem logística, sendo considerado “ *inigualável na logística (...) a despeito do fardo que carregava, os seus homens tiveram sempre pão* ” (Dodge, 2009, p. 86).

As preocupações logísticas, no período de Júlio César, foram aumentando gradualmente a sua importância na decisão das batalhas que se foram travando, obrigando muitas vezes a separação da força⁸ e, evidenciando-se como motivo das batalhas não serem travadas ou fator de êxito nas mesmas. Dificuldade idêntica seria sentida pelas guerrilhas angolanas nos anos 60 (1960), pois estas só efetuavam as emboscadas e outro tipo de ações contra as forças portuguesas nos períodos que conseguiam obter maiores quantidades de aprovisionamento, através da população e, materiais e equipamentos de guerra, fornecidos pelo exterior⁹.

⁶ Guerra entre Cartago e Roma (218 – 203 a.C.).

⁷ “ *Mas finalmente, em setembro de 218 a.C., seu exército conseguiu atravessar para a Itália, apenas para ver os elefantes caírem doentes e morrerem no vale do Pó. Em compensação, a estratégia de Aníbal pegara os romanos despreparados, pois sua crença era de que os Alpes, verdadeira muralha, esmagariam o ânimo e a resistência de seus inimigos* ”.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://pt.wikipedia.org/wiki/Segunda_Guerra_P%C3%BAnica.

⁸ “ *Os belgas atacaram-no no rio Axona, mas, com um movimento habilidoso, César não cedeu terreno e inflingiu-lhes imensas baixas. Por fim, devido a falta de mantimentos, dispersaram, permitindo, assim, que César os dominasse separadamente* ” (Dodge, 2009, p. 95).

⁹ Ver Apêndice G.

A arte da guerra sofreu uma grande revolução com a invenção da pólvora e, conseqüentemente, da balística, que levou à uma maior aplicação e desenvolvimento de cidades fortificadas e fortalezas¹⁰ e, em termos logísticos, a criação de depósitos logísticos, tal como afirma Theodore Ayrault Dodge: “ *As circunstâncias da guerra mudaram por completo com esta invenção da balística (...) Os exércitos tornaram-se numericamente maiores, estabeleceram-se depósitos com o material necessário na sua retaguarda, e as tropas eram abastecidas a partir desses depósitos* ” (2009).

A preocupação das questões logísticas perderam a sua primazia até ao período de Gustavo Adolfo (1594-1632) e, mesmo no seu período, poucos eram os comandantes que davam grande atenção a esta matéria. Ao contrário dos outros exércitos que devastavam os territórios onde passassem, Gustavo soube tirar proveito, “ *apossando-se e mantendo cidades fortificadas em pontos-chave e acumulando provisões onde podia guardá-las com segurança* ” (Dodge, 2009, p. 138). Neste período, as tribos Mbundu e do reino do Congo lutavam, entre si, e contra os holandeses e portugueses pela posse do território¹¹. Não há registos sobre a logística dos indígenas, mas sabe-se que estes já tinham uma organização armada, constituída por homens que só tinham essa missão e que utilizavam o ferro para fabrico dos seus meios de defesa (Júnior, 2011c).

A arte da guerra teve um crescimento substancial, tanto em termos práticos como didáticos¹², no período de Frederico II da Prússia (1712-1786), sendo o próprio o motivo deste crescimento. Frederico considerava a logística uma área de elevada importância, colocando-a logo a seguir à disciplina: “ *em importância, a seguir à disciplina, vinha o tratamento das tropas. No seu tempo, a subsistência amarrava os exércitos a manobras predeterminadas. Frederico levava as suas rações com ele, e nos seus movimentos rápidos fazia requisições pela região que atravessava, como Napoleão, uma geração depois, também o faria com um empenho ainda maior* ” (Dodge, 2009, p. 168). Frederico II da Prússia prestava elevada atenção a questão dos armazéns logísticos, nos seus abastecimentos, organização e a própria mobilidade dos mesmos.

¹⁰ “ *Isto deu uma grande importância às cidades fortificadas e às fortalezas, onde se armazenavam as provisões e o material de guerra; e como as provisões, as munições e os fornecimentos tinham de ser constantemente transportados destes depósitos para frente, manter as comunicações dos exércitos com estas praças fortificadas tornou-se uma questão de primeira necessidade, porque a perda de uma fortaleza que contivesse pão, a pólvora e as balas de um exército poderia ter conseqüências tao graves como a perda de uma batalha- mais grave até* ” (Dodge, 2009, p. 120).

¹¹ Que alguns séculos depois, grande parte dele, tornar-se-ia na Província de Angola.

¹² Foi neste período que começaram a surgir as primeiras obras sobre a arte da guerra.

A preocupação com os armazéns logísticos é espelhada na sua inclusão no planejamento estratégico: “ *Os armazéns do Eleitorado devem ficar em Spandow e Magdeburgo; o de Magdeburgo contribui, por causa do Elba, para a ofensiva em direção à Saxônia, como o de Schweidnitz contribui para a ofensiva em direção à Boémia* ” (Frederico II da Prússia, 2005, p. 78). Mas Frederico não apostava unicamente nos armazéns logísticos, levando, também, alimentos consigo¹³ e apostando na melhoria do seu transporte, pois ao “ *transportar consigo as suas provisões permitia-lhe manobrar melhor que o inimigo, pois estes confiavam exclusivamente nos armazéns estabelecidos de antemão. Podia escolher os seus percursos de acordo com as exigências no momento* ” (Dodge, 2009, p. 170), bem como na sua segurança¹⁴ e nos próprios meios de transporte.

Assistiu-se, nesse período, um aumento na preocupação com a racionalização das provisões¹⁵, acompanhado com inovações no emprego de meios logísticos nas campanhas, como a utilização de fornos e construção de moinhos, podendo-se aplicar a ideia de que “ *quem não prepara os alimentos necessários para subsistir é vencido sem o emprego de armas* ” (Maquiavel, 2002, p. 128).

O general francês Napoleão Bonaparte (1769-1821) foi dos que aprendeu com a experiência a importância da logística, pois, inicialmente atribuiu um descrédito à questão dos abastecimentos, sendo reconhecida nas palavras do seu general, Louis Alexandre Berthier, quando este disse que “ *nos movimentos e nas guerras de invasão conduzidas pelo imperador, não existem armazéns; é responsabilidade dos generais do comando do exército conseguirem os meios de aprisionamento nos países por onde marcham* ” (Dodge, 2009, p. 186), ou nas suas próprias palavras quando afirmou: “ *Não me aborreçam com os abastecimentos* ” (Afonso, 2010, Cap. I).

¹³ “ *Além das carroças que carregam pão para cinco dias atrás dos regimentos, o comissariado tem as suas carroças à parte, e este carregamento no seu conjunto pode levar provisões para um mês para o exército inteiro* ” (Frederico II da Prússia, 2005, p. 78).

¹⁴ “ *Como estou a falar dos comboios de abastecimento, vou acrescentar tudo o que diz respeito a esta matéria. Fazem-se escoltas mais ou menos numerosas, consoante os inimigos que se tem de temer e a quantidade de carroças que se tem de escoltar. Guarnece-se com infantaria as cidades por onde passa o comboio para lhe proporcionar pontos de apoio* ” (Frederico II da Prússia, 2005, p. 78).

¹⁵ “ *Essa farinha, misturada em igual proporção à farinha real, poupará os armazéns e permitir-nos-á subsistir durante mais tempo do que habitualmente, num acampamento nas mesmas circunstâncias, e poupar-nos-á muitos comboios de abastecimento* ” (Frederico II da Prússia, 2005, p. 78).

Apreendeu o erro de menosprezar a logística na sua campanha da Rússia (1812), onde, seguindo sempre a política de arranjar abastecimentos nas terras por onde passasse, nada encontrou para alimentar suas tropas, tendo tudo, que se podia aproveitar para alimentação, sido destruído pelos nativos (Afonso, 2010, Cap. I). Os problemas logísticos de Napoleão acresciam pelo facto do seu exército ser mais numeroso que dos outros comandantes¹⁶ referidos anteriormente, e tal como afirmou Vegécio, na sua obra *Tratado da Ciência Militar*, “ *a falta de trigo, da qual todas as expedições se devem precaver, manifesta-se mais depressa em exércitos numerosos porque, independentemente do cuidado colocado ao aprisionamento, este acabará mais rapidamente quanto maior for o número de consumidores* ” (2006). O mesmo problema enfrentou as Forças Armadas Populares de Libertação de Angola (FAPLA), com o aumento das suas regiões militares, que pelo incremento do número de homens e dispersão das suas unidades tornou-se mais difícil o abastecimento das suas regiões (Júnior, 2007).

A logística voltou a sofrer grandes alterações no período das Guerras Mundiais, especialmente na segunda, devido à enorme quantidade de pessoal, alimentos, munições e material para alojamento e transporte que se teve de movimentar. Foi neste período também que surgiram grandes pensadores da logística militar.

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), uma guerra de trincheiras em algumas das suas frentes, verificou-se grandes problemas logísticos, essencialmente devido a divergência de materiais utilizados¹⁷, multinacionalidade das forças no campo de batalha, tendo em acréscimo quantidade de homens para alimentar¹⁸, obrigando, desta forma, a uma multiplicidade de operações logísticas¹⁹.

¹⁶ “ *Mas temos de ter sempre em conta que Napoleão conduzia um exército com uma dimensão nunca vista (...)* Devemos notar que o maior exército de Alexandre em campo tinha cento e trinta e cinco mil homens; o de Aníbal, menos de sessenta mil; o de César, cerca de oitenta mil; o de Gustavo nunca atingiu os oitenta mil homens; Frederico teve de dividir as suas forcas de tal modo que, dos seus cento e cinquenta mil homens, raras vezes conseguiu dispor pessoalmente de mais de cinquenta mil num só corpo. Napoleão levava trezentos e sessenta mil homens para a Rússia ” (Dodge, 2009, p. 195).

¹⁷ “ *O SOS trabalhou o tempo todo para prestar apoio a 43 divisões de infantaria do Exército, um brigada do Corpo da Marinha que tinha sido integrado diretamente 2ª Divisão de Infantaria do Exército, algumas outras diferentes unidades do Exército equipados principalmente com armas francesas, algumas unidades do exército equipadas parcialmente com armas britânicas e um crescente serviço aéreo do exército equipado com aviões franceses e britânicos emprestados* ”.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.

¹⁸ “ *A mobilização realizada envolveu 62 divisões de infantaria francesa (15 000 homens cada), 87 alemãs, 49 austríacas e 114 russas entre outras, que foram retiradas dos seus quartelamentos e distribuídas pelo Teatro de Operações* ” (Afonso, 2010, Cap. I).

¹⁹ “ *Durante o pico dos dias de luta pela AEF, no Outono de 1918, as SOS operaram portos aquáticos, conduziram comboios de combate, regularam ferrovias, alimentaram a força, arranjaram veículos automotores*

Apesar ter havido algumas falhas no sistema logístico, como, por exemplo, na expedição ou a receção de material prioritário, tal como afirmou *Alexander F. Barnes*²⁰, dando o exemplo da força de apoio logístico americana, os US Army Corps SOS, “ *as operações foram flageladas com erros de navegação e confusão sobre o destino da carga e prioridade de entrega*”. Discutindo as primeiras operações, o relatório pós-ação dizia: “ *Os atrasos mais graves sucedidos foram no caso de artigos que seriam classificados como equipamento inicial, as requisições para os quais foram submetidas ao G-1, Segundo Corps. Em nenhum caso foram esses abastecimentos alguma vez recebidos* ”²¹; verificaram-se evoluções significativas no sistema de reabastecimento: “ *dividiu o setor AEF*²² *da França em " seções de base " em que cada um tinha um porto de água, " seções intermediárias " para o armazenamento de suprimentos e materiais, e uma "seção avançada" responsável pela distribuição de suprimentos e peças diretamente para as divisões de combate. Como as divisões de infantaria da AEF foram para a linha, os depósitos de apoio na seção avançada foram responsáveis por documentar e carregar os vagões que foram atribuídos para as divisões posicionadas nos terminais ferroviários. A partir dos terminais ferroviários para a frente, cada divisão foi responsável por levantar os suprimentos e levá-los para as unidades apropriadas* ”²³.

Assistiu-se neste período um desenvolvimento das guerras de guerrilha, conduzida por países que lutavam para a obtenção da independência ou contra à invasão de outros países, como foi o caso da China que lutou contra a ocupação japonesa (1937-1945). Os chineses pelo poderio do Japão, em termos militares, e pela natureza prolongada da guerra, teve a necessidade de criar bases de apoio. Essas bases de apoio eram o pilar de sustentação das guerrilhas, situadas normalmente na retaguarda das inimigas, onde o apoio da população era crucial para o levantamento e manutenção destas bases (Tsé-Toung, 2004).

e de tração animal, mantiveram hospitais com 190.000 pacientes, e moeram a madeira necessária para construir os acampamentos transitórios para abrigar os soldados que estavam a chegar dos Estados Unidos à taxa de 10 mil por dia”.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.

²⁰ Alexander F. Barnes é um supervisor de gestão logística para a Direção de Sistemas Empresarias do Comando Suporte das Armas Combinadas do Exército em Fort Lee Virginia. Antigo cabo do Corpo da Marinha e subtenente do Exército.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.

²¹ Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.

²² American Expeditionary Forces.

²³ Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.

Cerca de 15 anos depois, a necessidade de criação de bases de apoio seria sentida pelos movimentos de libertação que lutavam contra a ocupação colonial. A localização das suas bases teve de ser implementada, também na retaguarda do inimigo e, numa fase inicial, em territórios dos países vizinhos (Estado-Maior do Exército, 1963a).

A Segunda Guerra Mundial (1945 – 1949) pode-se descrever como o período chave para a logística, onde se apercebeu a sua real importância, e também, se assistiu a uma das maiores operações logística de todos os tempos, o desembarque na Normandia²⁴.

Durante este período, e devido ao “ *volume dos efetivos envolvidos, a enorme capacidade destruidora dos meios aéreos e a sua capacidade de agirem a grande profundidade nas retaguardas inimigas, bem como o número e dispersão dos Teatros de Operações, obrigaram a um apoio logístico colossal, quase sempre realizado em condições adversas. A complexidade das operações militares, por um lado, e a dificuldade na obtenção e distribuição dos diferentes recursos, por outro, exigem a criação de órgãos próprios* ” (Afonso, 2010, Cap. I).

Começou-se, igualmente, neste período, a prestar maior atenção à questão financeira, o Almirante Henry Eccles²⁵, em 1945, ao encontrar a obra de Thorpe empoleirada nas estantes da biblioteca da Escola de Guerra Naval, em Newport, comentou que se os EUA seguissem seus ensinamentos teriam economizado milhões de dólares na condução da 2ª Guerra Mundial²⁶.

²⁴ “ Houve necessidade de criar uma técnica própria e diferente das então existentes, para, numa operação da envergadura do desembarque aliado na NORMANDIA (2ª Guerra Mundial) ser possível colocar, em espaço e em tempo reduzidos, cifras quase astronómicas de homens e abastecimentos no continente europeu ” (ME-3000, p. 3).

²⁵ Foi Chefe da Divisão de Logística na Campanha do Pacífico.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://jovelogistica.wordpress.com/2010/08/13/a-origem-da-logistica-a-arte-da-guerra/>.

²⁶ Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://jovelogistica.wordpress.com/2010/08/13/a-origem-da-logistica-a-arte-da-guerra/>.

O período Pós Segunda Guerra Mundial é caracterizado por um grande desenvolvimento na logística, verificado pela necessidade crítica de abastecer as populações dos países afetados pela guerra, aliado a uma grande evolução tecnológica²⁷. Este desenvolvimento fez emergir um novo ramo, a logística empresarial, que adquiriu os ensinamentos da logística militar até então. Apesar desta evolução, as forças convencionais continuaram a ter dificuldades em combater e apoiar as suas forças em determinados teatros. Foi o caso do exército francês na luta contra os vietnamitas em Dien Bien Phu.

Para além da forma de ação, os guerrilheiros tinham um processo de apoio logístico e de informações muito característico, feito através de túneis subterrâneos, e com recurso em massa à população, que os apoiava carregando seus equipamentos, armas e alimentos a pé ou com o recurso a bicicletas (Walker, 2009). Este processo de recrutamento da população para apoiar logisticamente os guerrilheiros foi utilizado pelos movimentos de libertação de Angola durante o período da guerra colonial e, numa fase inicial, durante a guerra civil²⁸.

Os avanços nas preocupações de caráter logístico cresceram de forma célere, sendo verificados, como sempre, os maiores avanços nos períodos de guerra, como é o exemplo da Guerra do Golfo (1990-1991), onde o tenente-general, do exército, William Pagonis, responsável pela supervisão logística, reforçou a preocupação com a questão dos reabastecimentos, afirmando que “ *os soldados podem morrer se ficarem sem combustível nos tanques ou sem munição* ”²⁹. Este ponto é importante pois, no caso da guerra civil angolana a falta de combustível, nomeadamente para as forças da União Nacional para a Independência Total de Angola (UNITA) e South Africa Defense Forces (SADF), foi motivo destes perderem a capacidade de concluir ou mesmo por em curso determinadas operações (Júnior, 2011b).

A complexidade do apoio logístico foi mudando à medida que surgiram novos tipos de operações e novas formas de fazer a guerra ou manter a paz, sendo este, obrigado a procurar soluções para responder com eficácia e eficiência, e como vivemos num mundo onde os recursos são limitados e as necessidades ilimitadas, o economizar dos meios materiais e financeiros tornou-se numa área crítica.

²⁷ Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://jovelogistica.wordpress.com/2010/08/13/a-origem-da-logistica-a-arte-da-guerra/>.

²⁸ Ver Apêndices D e G.

²⁹ Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://www.wharton.universia.net/index.cfm?fa=viewArticle&id=704&language=portuguese>.

2. Quadro de Referência

Um quadro de referência é uma base de orientação teórica de um determinado estudo, ou seja, é a “ *ordenação dos conceitos e subconceitos determinado no momento da formulação do problema para suportar teoricamente a análise posterior do objeto de estudo* ” (Fortin, 1999, p. 93). Neste caso específico o quadro de referência é composto pelos autores e respectivas obras que serviram de suporte para a compreensão, de forma geral, do estado ou situação da área da temática que foi estudada.

Fortin - Foi o fio condutor de compreensão do processo de investigação científica, no quadro conceptual e teórico, bem como no âmbito prático, a nível das técnicas de pesquisa, procedimentos, trabalho de campo e tratamento de dados, através das duas edições da sua obra “ *O processo de investigação: Da concepção à realização* ”.

Dodge - Foi a linha orientadora para a compressão da evolução da logística, através do seu estudo sobre “ *Seis Grandes Comandantes* ” da história, sendo que relata as grandes batalhas e realizações dos mesmos, estando presente grandes inovações logísticas no apoio das forças no campo de batalha, muitas delas inventadas por estes seis comandantes.

Júnior - As suas obras foram uma fonte bibliográfica deveras importante para o conhecimento da realidade do histórico do Exército angolano, pois para além das dificuldades de acesso a informação, outro fator foi a falta de fontes bibliográficas como base para o desenvolvimento da investigação científica. Portanto, as obras publicadas por este autor, nomeadamente, “ *A Batalha de Kinfangondo, 1975 - Factos e Documentos* ”, “ *A Formação e o Desenvolvimento das Forças Armadas Angolanas* ”, “ *Forças Armadas de Libertação de Angola (FAPLA): Primeiro Exército Nacional (1975-1992)* ”, “ *O Fracasso da Operação Savannah - Angola, 1975* ”, serviram de pilar para a compreensão da evolução do exército, em termos organizacionais e de combate.

CAPÍTULO III

A LOGÍSTICA MILITAR ANGOLANA

“ Quando a injustiça se torna lei, a resistência torna-se um dever ”

Thomas Jefferson

1. Primeiro Período (1961- 1975)

Neste capítulo é feita a caracterização da logística militar angolana e dos fatores envolventes para sua evolução. Para melhor compreensão da natureza geográfica, dos conceitos da guerra e das características dos movimentos de libertação, recomenda-se ver o apêndice J³⁰.

1.1. Logística de guerra de guerrilha

A guerra de guerrilha³¹ é uma forma de ação que pode ser aplicada em todo os tipos de guerra, e que foi utilizado em Angola, levada a cabo por forças ligeiras, dispersas e clandestinas, nesse caso pelos movimentos de libertação, contra a força que ocupava o território, Portugal (Estado-Maior do Exército, 1963a).

A logística da guerrilha, numa primeira fase, servia como sustentação das suas ações clandestinas, sendo estas rápidas, violentas e de curta duração, não necessitando de grande apoio logístico³². Estas ações, como não tinham como objetivo o combate frontal com as forças portuguesas, realizavam-se com base na surpresa, nos mais variados locais do país, através dos seus pequenos grupos destacados, que conferiam uma maior mobilidade (Estado-Maior do Exército, 1966).

As forças guerrilheiras escolhiam zonas de mais difícil acesso, como zonas montanhosas, pântanos e florestas para a localização dos seus acampamentos e quartéis gerais. Estes zonas deviam ter, preferencialmente, abastecimento de água conveniente, conferir proteção contra reconhecimentos aéreos, garantir a defesa e favorecer a retirada e estar situada próximo de aglomerados civis.

³⁰ Cujo conteúdo foi remetido a apêndice devido ao limite de páginas.

³¹ “ *A guerra de guerrilha constitui um meio de hostilizar o inimigo, obrigando-o a distrair forças para proteção de estacionamentos, comboios de viaturas, comunicações, centros de produção e abastecimentos, povoações e, em geral, para realizar tudo aquilo que possa perturbar o desenrolar das suas atividades bélica* ”. (Salas, 1965, p. 59).

³² “ *As guerrilhas são forças muito rústicas e muito rústico é, conseqüentemente, o apoio logístico de que necessitam, quase sempre obtido localmente e, em grande parte, através da população* ” (Estado-Maior do Exército, 1966, p. 3).

Este último ponto é pertinente para entender a importância da população, fator primordial para o sucesso da guerrilha³³, que para além ser um possível aderente à causa, torna-se no fornecedor de abastecimentos para a subsistência dos grupos destacados³⁴, visto que as guerrilhas, em termos logísticos, apoiam-se na sua retaguarda (Estado-Maior do Exército, 1961). Em suma:

O apoio da população é indispensável para que seja possível a aplicação da tática da guerrilha, visto que, “ sem as antenas populares não há informações, sem proteção não há segredo, sem a sua cooperação não há efetivos, nem reabastecimento, nem abrigos, nem tratamento de feridos, nem guerra política e económica “ (Estado-Maior do Exército, 1963a, p. 17).

A população civil efetuava o apoio logístico às forças guerrilheiras³⁵ através da maximização do aproveitamento dos recursos naturais que a localidade mais próxima tinha para oferecer³⁶. O aproveitamento era feito através do cultivo de lavras que eram criadas para o efeito, sendo os carregadores, crianças com maior aptidão física, os responsáveis por transportar os produtos agrícolas às forças guerrilheiras. Este transporte era feito até aos locais pré-determinados distantes das bases guerrilheiras, para não denunciar a posição, ou até ao local onde as guerrilhas estavam instaladas, mas muito raramente³⁷. Para além de produtos agrícolas os carregadores forneciam carne proveniente da caça (apesar dos próprios também caçarem) e vestuário (proveniente das cascas secas das árvores)³⁸.

A importância da relação com a população civil evidencia-se também numa das características da organização guerrilheira, a territorialidade, pois estas situavam-se e operavam numa determinada área geográfica, e a sua forma de ação exigia um conhecimento profundo do território, pressupondo a atuação em zonas próximas da que se instalava, daí a relevância da boa relação com os habitantes locais. A condução de emboscadas e outras formas de ataques aos inimigos não podia ser feito em zonas muito distante das suas bases, com prejuízo da perda do apoio logístico (Salas, 1965).

³³ “ a população é para o insurrecto o mesmo que a água é para o peixe ” (Estado-Maior do Exército, 1963a, p. 19).

³⁴ “ Permitir a «vida» dos agentes subversivos (informadores, agitadores, angariadores de fundos, etc.), com um mínimo de segurança e de apoio logístico, no território a subverter ” (Estado-Maior do Exército, 1963a, p. 20).

³⁵ Nas “ comunidades amigas das guerrilhas, alguns indivíduos são normalmente responsáveis pela colecta de alimentos...” (Estado-Maior do Exército, 1961, p. 46).

³⁶ Retirado: Março, 12, 2013, de <http://www.guerracolonial.org/index.php?content=327>.

³⁷ Ver Anexo N.

³⁸ Ver Anexo Q.

Os outros elementos, como armamento e material, que já eram de mais difícil obtenção, eram conseguidos através das emboscadas feitas contra as forças portuguesas. A captura do armamento inimigo era de uma necessidade primária, não só pela carência de meios, mas também para a confiança da população civil que apoiava as forças guerrilheiras (Estado-Maior do Exército, 1961).

O apoio logístico da população e a captura de equipamento do inimigo não eram suficientes para levar a cabo as ações guerrilheiras, muito menos aproximar-lhes da causa pela qual lutavam. Para tal, eram obrigados a recorrer ao apoio externo para a obtenção de armamento, material de transmissões³⁹ e explosivos (Salas, 1965).

1.1.1. Bases de sustentação logística dos movimentos de libertação

Seguindo o mesmo cenário que as restantes guerras subversivas, a guerra em Angola não foi simplesmente influenciada do interior, mas praticamente todas as ações, inicialmente, foram fomentadas e realizadas a partir do exterior, facilitadas pelo apoio de países estrangeiros anticolonialistas e por países recém-saídos da guerra de libertação. Mas não eram simplesmente as ações que estavam ligadas ao exterior como também as bases de sustentação logística que eram localizadas fora do território angolano (Estado-Maior do Exército, 1963a).

As bases do MPLA⁴⁰ e da UNITA⁴¹ localizavam-se, principalmente na Zâmbia, próximo da fronteira com Angola, após este País ter aceitado que estes instalassem as bases militares no território.

A base principal da FNLA localizava-se em Kinshasa, tendo ainda um campo de uma base de treinos em Kinkusu, próximo de M'Banza Congo (Felgas, 1967). Estas bases⁴² eram os pontos principais do fornecimento de armamento, munições, víveres enlatados e medicamentos⁴³ para os seus grupos e acampamentos situados no interior do território angolano.

³⁹ Estes serviam como elo de ligação e como meio de apoio logístico. Cf. Estado-Maior do Exército, 1961.

⁴⁰ A sua sede era, inicialmente, na capital da República do Congo (ex-francês), Brazaville. Depois de ter sido expulso da mesma, foi se instalar na vizinha Zâmbia em 1966. Cf. Felgas, 1967.

⁴¹ A UNITA acaba depois de ser expulsa em 1967 por ter atacado uma linha férrea de benguela, onde circulavam comboios da Zâmbia. Cf. Wheeler & Pélissier, 2011.

⁴² Ver Anexo M.

⁴³ Retirado: Março, 12, 2013, de <http://www.guerracolonial.org/index.php?content=327>.

A ligação dessas bases com os pontos de apoio circunscritos dentro do território angolano era feita por rotas terrestres, que aumentavam as suas distâncias a medida que estes movimentos fossem conquistando mais terreno às forças portuguesas, através dos vários confrontos entre as forças⁴⁴. Essa ligação era dificultada pela ação das tropas portuguesas, ataques por parte de outros movimentos ou de população hostil.

Em 1968 o MPLA mudou a sua base principal para Lusaca (Zâmbia), de forma a ligar o norte ao leste, através da rota Agostinho Neto (ia de Luena ao distrito da Lunda), e prestar um apoio mais eficaz às suas bases ou regiões militares⁴⁵, como se designavam, que em 1970 já contabilizava cinco⁴⁶. Tinha ainda outra base na República do Congo, na cidade de Dolisie⁴⁷. Estas eram os pontos centrais logísticos das FAPLA, pois neles chegavam as ajudas externas, de abastecimentos e equipamentos, e daí eram distribuídos para as restantes regiões militares⁴⁸.

1.2. Logística das Tropas Portuguesas

O apoio logístico, quando se trata de uma guerra irregular, toma proporções de importância ainda maiores, pois tem um efeito mais rápido e forte na moral das tropas, refletindo no desempenho das mesmas e, por conseguinte, na missão. O apoio logístico tem, também, influência direta no comportamento da população civil, que nesse tipo de ambiente de guerra torna-se num elemento fundamental e, neste caso, quanto melhor for relação com ela, melhor e mais eficaz será o apoio (Estado-Maior do Exército, 1963b).

A logística das tropas portuguesa era já na altura uma logística evoluída, organizada e bem estruturada, prestando apoio a escalões desde pelotão até brigada, ao contrário da praticada pelos movimentos de libertação, estando esta numa fase muito precária.

⁴⁴ Retirado: Março, 12, 2013, de <http://www.guerracolonial.org/index.php?content=327>.

⁴⁵ “ *Uma região militar constitui um comando das forças armadas de um país, encarregue da administração militar de uma das parcelas do seu território* ”. Retirado: Março, 16, 2013, de https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_militar.

⁴⁶ I- Dembos (40 km de Luanda); II- Cabinda; III- Moxico e Cuando-Cubango (era a maior e mais próxima da Zâmbia); IV – Lunda e Malange e V- Bié. Cf. Wheeler & Pélissier, 2011.

⁴⁷ Ver Anexo N.

⁴⁸ Ver Anexo Q.

Devido aos condicionamentos do terreno, clima, da natureza e forma de atuar das guerrilhas, as tropas portuguesas foram obrigadas a adaptar o seu modo de emprego de forças e, conseqüentemente, o apoio logístico que era prestado, passando as operações a serem planeadas e executadas sobre a doutrina de contraguerrilha⁴⁹ (Estado-Maior do Exército, 1966).

As bases fundamentais de sustentação portuguesa localizavam-se na metrópole, onde se situavam as suas indústrias de defesa, desde fábricas, oficinas e laboratórios, cabendo a Manutenção Militar (MM) o fornecimento de rações de combate e de todos os géneros de alimentos, combustíveis e lubrificantes (Ferreira J. B., 2011, p. 41).

A coordenação das funções logísticas e a respetiva ligação com as operações táticas eram da responsabilidade da 4ª repartição do Estado-Maior (EM), com auxílio dos respetivos chefes de serviço, que ainda lhes cabia a função de planeamento e fiscalização, bem como a elaboração de pareceres técnicos (Estado-Maior do Exército, 1963b).

1.2.1. Abastecimentos

A natureza da guerra subversiva obrigava a descentralização do comando das forças, e esta, em termos logísticos, forçava uma rigorosa disciplina, economia dos meios e controle por parte dos comandantes. Os abastecimentos eram determinados com base nas necessidades, podendo estas ser para equipamento inicial, substituição e consumo, constituição de reservas ou para abastecimentos especiais, devendo o cálculo para os mesmos ser feito com grande antecedência. Também com antecedência, eram estabelecidos os níveis⁵⁰, consoante, entre outros fatores⁵¹, a natureza da missão.

A proveniência dos abastecimentos era de órgãos exteriores à zona ou teatro (metrópole, outros territórios ultramarinos ou países estrangeiros), exploração de recursos locais, e no caso dos materiais, pela sua recuperação. É de referir ainda, a importância da armazenagem dos abastecimentos, que era feita através de depósitos, parques e locais, estações ou centros de reabastecimento (Estado-Maior do Exército, 1963b). O clima quente e húmido de Angola tornava indispensável o uso de frigoríficos e recipientes isotérmicos (Estado-Maior do Exército, 1966).

⁴⁹ “ Ação levada a efeito contra bandos armados e guerrilhas, por pequenas unidades muito móveis e capazes de actuar com eficiência em terrenos difíceis, empregando processos adequados em tudo semelhantes aos utilizados pelos referidos bandos e guerrilhas ” (Estado-Maior do Exército, 1963a, pp. Anexos, p. 9).

⁵⁰ Anexo A.

⁵¹ Anexo B.

As operações e materiais relacionados com a refrigeração, bem com as de cariz técnico relativas aos víveres, combustíveis e lubrificantes, forragens, fabrico do pão, abate do gado, serviço de lavandaria e banhos, eram da responsabilidade do serviço de intendência (Estado-Maior do Exército, 1963b).

1.2.2. O Reabastecimento e o Apoio Sanitário

O reabastecimento era uma das funções logísticas mais importantes, sendo que se este falhasse, traria custos devastadores em termos de meios e na própria moral das tropas. O reabastecimento é uma parcela do abastecimento que é responsável pelo transporte e distribuição dos recursos. Os vários condicionamentos logísticos anteriormente referidos obrigavam a que fosse mais frequentemente adaptado o processo de fornecimento ou distribuição na unidade⁵² em detrimento da distribuição no órgão⁵³ (Estado-Maior do Exército, 1963b).

O reabastecimento terrestre era feito através de meios ferroviários (que eram menos utilizados devido à acessibilidade dos locais a apoiar) e rodoviários, sendo o último por colunas de viaturas, que em ambiente subversivo, a sua segurança torna-se fundamental, pois eram os principais alvos das guerrilhas. Para rentabilização da utilização das viaturas, estas eram aproveitadas, após o reabastecimento, para recolha de material e evacuação de pessoal indisponível, tendo estas e os seus respetivos elementos, de ser sempre devidamente escoltadas.

O apoio aos feridos que não pudessem ser assistidos no local devia ser feito nouro local próximo onde possa chegar um avião ou helicóptero, sendo a sua assistência feita posteriormente num órgão sanitário, dependendo da urgência e da gravidade da situação (Estado-Maior do Exército, 1966).

⁵² O órgão de reabastecimento entrega os abastecimentos na unidade a reabastecer, sendo os meios de transporte para apoio à distribuição da sua responsabilidade. Cf. Comando da Instrução e Doutrina, 2007.

⁵³ A unidade a reabastecer levanta os abastecimentos de que necessita no órgão de reabastecimento que a apoia, empregando meios de transporte orgânicos. Cf. Comando da Instrução e Doutrina, 2007.

Aos órgãos sanitários estava incumbido também a preparação e aplicação de medidas de higiene e profilaxia⁵⁴, o saneamento do campo de batalha, tratamento de água, procedimentos e tarefas relacionadas com material sanitário. A ação dos órgãos sanitários ganhava um peso exponencial tanto pela afetação na moral das tropas como no apoio à população civil, através dos tratamentos e hospitalizações, evitando ou diminuindo a possibilidade desta apoiar os movimentos de guerrilha.

O apoio logístico era essencialmente destinado às operações terrestres, mas era feito também pela via marítima e aérea, não podendo este deixar de ser referido. O apoio aéreo aplicava-se nas áreas das informações, fogos e transporte, sendo realizado através de aviões e helicópteros. Era muito utilizado devido à dificuldade da prestação do apoio por meios terrestres⁵⁵. No que concerne ao apoio logístico, os aviões eram utilizados, essencialmente, para o transporte de abastecimentos de primeira necessidade, que fossem pequenos em peso e volume, e para o transporte de feridos com urgência de assistência médica⁵⁶. Os helicópteros (de transporte) ao serem mais práticos de utilizar no terreno, garantiam uma maior mobilidade e flexibilidade no apoio logístico, conseguindo atender as necessidades de reabastecimento ou sanitárias de forma mais eficaz. O apoio marítimo era dado através de navios, para transportarem abastecimentos necessários para alimentar as forças em combate. O apoio pela via marítima ganhava relevo nos casos das tropas que se localizavam em zonas que eram inacessíveis pelas outras vias ou que por esta via eram mais eficazes. (Estado-Maior do Exército, 1966). A utilização dos meios aéreos e marítimos não serviam de substitutos dos terrestres, mas sim, de incremento dos mesmos, potenciando o emprego das forças e dos meios (Estado-Maior do Exército, 1963b).

⁵⁴ Que por causa das condições climáticas ganhavam uma importância primordial.

⁵⁵ “ *os caminhos de ferro são escassos, a rede de estradas é má (poucas estradas, ausência de obras de arte, grande sujeição a ação do tempo, etc.) ... Este estado de coisas põe em relevo a importância dos meios aéreos* ” (Estado-Maior do Exército, 1963b, p. 17).

⁵⁶ Ver Anexo O.

1.2.3. Serviço de Material

No serviço material eram prestadas as atividades de manutenção e recuperação, sendo que a conservação do material era da responsabilidade de cada comandante de unidade. As dificuldades que se deparavam no reabastecimento verificavam-se também nesta área, acrescidas pelo frequente utilização e esforço a que o material e o armamento estavam submetidos. Sendo assim, as unidades de serviço material eram obrigadas ter a capacidade de manutenção de escalão superior, de forma a garantir às unidades apoiadas a independência de atuação de que necessitam⁵⁷. Posto isto, o escalão era obrigado a efetuar uma seleção e uniformização do material a utilizar, maximizar o aproveitamento dos recursos locais e constituir reservas (Estado-Maior do Exército, 1963b).

A orgânica do Serviço de Material na Região Militar (RM) de Angola foi criada através do despacho ministerial de 14 de Março de 1963, tendo esta sido alvo de várias alterações ao longo dos anos que decorreu a guerra colonial, devido a intensificação dos confrontos e consequente aumento de efetivos, meios, instalações, órgãos e áreas de apoio⁵⁸ (Serviço de Material, 1982).

2. Segundo Período (1975- 1991)

A intensificação da insurreição⁵⁹ dos movimentos de libertação, conjugado com a pressão e com a revolta do 25 de Abril em Portugal, abriram portas para o início das conversações entre ambas as partes, dando-se a independência de Angola a 11 de Novembro de 1975 que, por sua vez, não foi significado de paz, devido ao desentendimento entre os partidos políticos angolanos, que sempre existiu durante a guerra contra Portugal, cimentada em 1975 nas falhas dos Acordos de Alvor. Angola mergulhou, assim, numa nova era de conflito, desta vez de cariz interno, ou seja, de Guerra Civil.

O funcionamento eficaz dos centros de recrutamento trouxe uma mais-valia ao MPLA. Este conseguiu ao longo deste período cada vez mais adesão da população e, consequentemente, homens para as suas unidades (Júnior, 2011b).

⁵⁷ “ Como por vezes, pelas condições já apontadas, a evacuação do material não é remuneradora, impõe-se um intensivo esforço de reparação no próprio local ”.

⁵⁸ Ver Anexo P.

⁵⁹ Direito a insurreição aceite e presente na constituição portuguesa de 1982 (Estado-Maior do Exército, 1961, p. 13).

2.1. Infraestruturas das tropas portuguesas

O eclodir dos confrontos em 1961 trouxe, apesar dos efeitos devastadores, um grande desenvolvimento económico e social para Angola durante o decorrer da década (Ferreira J. B., 2011, p. 38). Este desenvolvimento verificou-se em várias áreas, como na indústria e no comércio, que aliada à necessidade de Portugal responder com eficácia às vicissitudes da guerra, levou também a construção de várias infraestruturas, desde estradas, hospitais, pontes, vias férreas e vias aéreas (Gonçalves, 1967).

Na parte militar foram também várias as infraestruturas que os movimentos de libertação receberam das mãos das Forças Armadas de Portugal. No âmbito logístico são de referência as sucursais da MM e das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento (OGFE), os Depósitos de Base de Víveres e de Intendência, as infraestruturas do Serviço de Material bem como as de Serviço Sanitário, que foram desde Hospitais (sendo a maior estrutura o Hospital Militar de Luanda) a centros médicos e postos de socorros (Africano & Marques, 2010), tendo todas estas facilitado o apoio logístico que era dado pelos vários países aos movimentos de libertação nos anos seguintes, pois já possuíam uma base (Júnior, 2003).

2.2. Transportes: aviação

A necessidade de reabastecer as tropas que estavam dispersas em várias localidades de Angola, obrigou Portugal a formular um plano de infraestruturas e a criar pistas de aviação e aeródromos⁶⁰ em alguns pontos do território angolano⁶¹. Estas infraestruturas foram uma herança importante para Angola e, mais especificamente, para os movimentos de libertação e respetiva Força Aérea⁶², servindo de base para o desenvolvimento dos seus reabastecimentos e apoios aéreos.

⁶⁰ Ver Anexo Q.

⁶¹ Retirado: Março, 14, 2013, de http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=619.

⁶² “ nascia, a 21 de Janeiro de 1975, a Força Aérea, que tomava as primeiras estruturas físicas e técnicas da aeronáutica militar e civis instaladas na então colónia ” (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011, p. 16).

Apesar de se ter verificado um grande desenvolvimento do apoio logístico marítimo e terrestre, passando o último a ser sustentado por viaturas (que antes era feita pelos carregadores), acompanhado com a melhoria das condições rodoviárias no período anterior, este período é marcado pelo incremento do apoio logístico e de fogos pela via aérea⁶³. Logo no início de 1976, as FAPLA receberam um esquadrão de MIGs-17⁶⁴.

O desenvolvimento do transporte aéreo fez com que o mundo ficasse mais pequeno (Ferreira A. , 1967, p. 304), mais pequeno significava menos tempo e, por conseguinte, um apoio logístico e de fogos mais eficaz.

2.3. Influência do apoio estrangeiro na logística angolana

Os países estrangeiros tiveram uma grande influência no desenrolar dos acontecimentos que verificados em Angola desde 1961. Esta preponderância manifestou-se tanto a nível político como militar. Neste último, verifica-se através do apoio, em meios humanos e materiais, que alguns destes países forneceram para auxiliar os movimentos de libertação.

O contacto com os cubanos é feito, primeiramente, através dos seus grupos de revolucionários, chefiados por Che Guevara, que ajudaram vários movimentos independentistas africanos, aumentando, desta forma, a influência comunista no continente⁶⁵. Este país foi dos que mais contribuiu para a vitória do MPLA, pois para além dos ensinamentos que trouxeram combateram lado a lado com as FAPLA.

A Rússia apoiou o MPLA na formação dos seus oficiais e respetivas unidades através dos seus assessores e foi o principal fornecedor de armamento e equipamento pesado (Júnior, 2011b).

⁶³ “ se recibieron y abastecieron más de 745 250 metros cúbicos de combustibles, de los cuales el 60 por ciento se destinó a la aviación “. Ver Apêndice I (2ª Questão)

⁶⁴ Retirado: Maio, 23, 2013, de <http://www.rhodesia.nl/marquez.htm>.

⁶⁵ Retirado: Maio, 23, 2013, de <http://www.rhodesia.nl/marquez.htm>.

O maior apoio logístico fornecido pelos dois países referidos anteriormente foi realizado na Operação Carlota⁶⁶, iniciada a 7 de Novembro de 1975, sendo transportados, numa primeira fase, por via aérea e marítima mais de 12.000 militares cubanos⁶⁷ e equipamento de guerra a rondar 400 milhões de dólares (Gordon, 2005, p. 22) em cerca de 30 dias⁶⁸. Os militares, cubanos e assessores soviéticos, para além de possuírem a sua própria logística, transmitiram os seus conhecimentos aos militares das FAPLA que já tinham alguma formação na área e outros, bem como ajudaram no levantamento das primeiras unidades logísticas, que se criaram em zonas que já eram controladas pelo MPLA e nas que foram sendo conquistadas aos outros movimentos.

A República do Zaire apoiava a FNLA e a UNITA pela cedência de bases logísticas e de treino no seu território, instruindo também os seus guerrilheiros e fornecendo homens e equipamento na luta contra o MPLA. (Júnior, 2011a).

Os EUA apoiavam a FNLA e posteriormente a UNITA, através da CIA⁶⁹, fornecendo armas⁷⁰, mas como consequência da opinião pública sobre a guerra do Vietname e de Angola e com a elaboração do Clark Amendment (Dezembro de 1975), que proibia a exportação de armas para Angola, deixa de o fazer. Com a suspensão do mesmo auxílio, em 1985, voltou a apoiar a UNITA. Os EUA, para além de lutarem contra o comunismo tinham, também, interesses nos recursos naturais do país (Gordon, 2005).

O governo do apartheid (África do Sul) auxiliou a FNLA e a UNITA na sua luta. Já em 1975 decide enviar cerca de 2500 homens, 600 veículos de combate (Júnior, 2011b, p. 89) e combustível⁷¹, para derrotar o MPLA e impedir que proclamasse a independência. O fracasso do objetivo não o fez parar, tendo o apoio sido reforçado na década de 80, justificado pelo apoio do MPLA às SWAPO, mas o que este país pretendia era dominar a África austral (Bell, 2006).

⁶⁶ “ *Trasladar un contingente militar de más de 50 000 efectivos, miles de tanques, carros blindados, medios de transporte de tropas, piezas de artillería, aviones de combate; decenas de miles de toneladas de medios materiales, a más de 10 000 kilómetros de distancia, fue una verdadera hazaña. El General de Ejército Raúl Castro Ruz, en el acto de resumen de la Operación Carlota, la calificó como una proeza logística y moral* ”. Ver Apêndice I (4ª questão)

⁶⁷ Os aviões e navios levavam cargas acima do limite de capacidade. Retirado: Maio, 23, 2013, de <http://www.rhodesia.nl/marquez.htm>.

⁶⁸ Retirado: Maio, 23, 2013, de <http://www.rhodesia.nl/marquez.htm>.

⁶⁹ O seu apoio atingiu os 14 milhões de dólares em 1975 (Gordon, 2005, p. 22).

⁷⁰ “ *Os americanos enviavam os carregamentos de armamento directamente dos Estados Unidos, em aviões C-5A e C-141, que eram descarregados durante a noite no aeroporto de Kinshasa* ” (Júnior, 2011b, p. 42).

⁷¹ Enviou no dia 22 de Outubro 1,6 milhões de litros de combustível. Cf. Júnior, 2011b, p. 42.

2.4. Criação do primeiro sistema de apoio logístico

O avanço rápido das forças inimigas das FAPLA (UNITA, SADF, FNLA e militares do exército de Mobutu) obrigou não só que se recorresse a ajuda externa, mas que esta, bem como a organização e estruturação das Forças Armadas e seu respetivo apoio logístico, fosse um processo muito célere. Com estas condições foi organizado, com ajuda de Cuba e URSS, o primeiro sistema de apoio logístico das FAPLA. Este foi estabelecido a três níveis: a logística central, que estava ao nível do Ministério da Defesa (MINDEF); a logística operativa, a nível das regiões militares; e a logística das tropas, a nível das brigadas e batalhões⁷². Foram criados os primeiros órgãos de direção e pequenas unidades de apoio material e sanitário, onde o órgão principal era a Direção de Logística (do MINDEF), responsável, juntamente com o gabinete de Plano do MINDEF, pelo planeamento e aquisição dos recursos (internos ou os que se tinham de obter do exterior) necessários para o apoio das tropas, incluindo forças do Ministério do Interior (MININT) e do Ministério da Segurança do Estado (MINSE)⁷³.

Neste primeiro sistema logístico ficou definido como e com que meios se iriam abastecer as várias áreas onde houvesse unidades ou forças combatentes. Desenvolveram-se os órgãos e o próprio processo de apoio sanitário⁷⁴ e deu-se início à formação básica de logística a elementos das FAPLA.

⁷² Ver Apêndice I.

⁷³ “ Solo modo de ejemplo, para ilustrar la envergadura del trabajo que tuvo que desarrollar la logística central, vemos que en el trienio 1986 a 1988 se recibieron y abastecieron más de 745 250 metros cúbicos de combustibles (...) En alimentos se abastecieron más de 134 000 toneladas, de ellas, el 87 por ciento estaba constituida por los alimentos básicos: cereales, cárnicos, granos, harina y grasas “. Ver Apêndice J (2ª Questão)

⁷⁴ “ la asistencia sanitaria y primera asistencia médica se hacía en los puestos médicos de las brigadas, la asistencia médica calificada en los hospitales militares y Destacamentos médicos independientes en Luena, Menongue, Lubago, Huambo y la especializada se daba en la Base Hospitalaria de Luanda “. Ver Apêndice (2ª Questão)

2.5. Importância das batalhas para o desenvolvimento logístico

Os períodos em que se verificaram os maiores desenvolvimentos a nível mundial normalmente coincidiram com períodos de guerra. Foram períodos em que o panorama obrigava a uma rápida evolução de vários sectores da economia para se fazer face as exigências das guerras. A análise feita anteriormente na Capítulo II enalteceu o facto de que a “ *logística não ganha campanhas, mas que sem logística elas não são ganhas* ”⁷⁵; e com a logística militar angolana não foi diferente.

Realizou-se o estudo da contribuição da guerra para a evolução da logística através da análise de algumas consideradas como as mais importantes, sendo estas a Operação Savannah, Batalha de Kinfangondo e Cuito Cuanavale.

A Operação Savannah, que teve início a 14 de Outubro de 1975, realizada pelas forças da UNITA juntamente com as forças sul-africanas, South Africa Defense Forces (SADF), ELNA, uma força portuguesa e uma unidade dos homens de Daniel Chipenda contra as FAPLA/ Cuba foi uma operação de grande envergadura, caracterizada pela mobilização de grandes meios militares de artilharia e cavalaria, sendo considerada a primeira guerra de carácter convencional em Angola.

Foram empregues as primeiras unidades logísticas nesta operação por ambas as partes. As SADF (Destacamento especial “ Comando 101 ”) tinham uma unidade de manutenção, uma companhia de serviços e um hospital de campanha (Júnior, 2011b, p. 93); as forças das FAPLA/Cuba passam a integrar no seu Estado-Maior (EM) um chefe logístico e enviam para a Rússia militares que formaram a da 9ª Brigada, primeira unidade mecanizada angolana, que combateria na Batalha de Kinfangondo. A Operação Savannah terminou a 27 de março de 1976 com a vitória das FAPLA (Júnior, 2011b).

O principal apoio logístico à UNITA era dado pela África do Sul que tinha a sua base em Grootfontein, a cerca de 2.400 km de distância. Isto provocou a ineficácia do apoio, obrigando a paragens forçadas devido a falta de combustível e problemas na manutenção das viaturas, tendo as forças que subsistir através do aproveitamento dos recursos locais (Júnior, 2011b, p. 131).

⁷⁵ Retirado: Março, 14, 2013, de http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=619.

A base das FALA era na Jamba e do ELNA continuava a ser em Kinshasa. O clima e as vias de comunicação criaram dificuldades, sendo que a primeira causou o estrago de muitas viaturas que ficaram enterradas por causa das chuvas fortes e a segunda, porque quebrou o ímpeto (percorreram, conquistando, mais de 1000 km em cerca de 30 dias) e, impediu a infiltração das forças da UNITA/SADF com a destruição da ponte 14 (sobre o rio Nhia) pela FAPLA/Cuba, que era a única passagem sobre o rio (Júnior, 2011b, p. 124).

A Batalha do Kinfangondo enquadra-se no esforço empreendido pela FNLA, a partir do norte, e pela UNITA, a partir do sul, para chegarem a Luanda e impedir a proclamação da independência pelo MPLA, facto que não foi conseguido. O ELNA e as FALA eram apoiados pela República do Zaire, sendo a FNLA também apoiada por um grupo de militares portugueses e pela África do Sul em termos logísticos⁷⁶.

Importa referir que neste período, numa primeira fase, o transporte dos meios logísticos era feito pelos guerrilheiros e pelos carregadores, mas com a chegada das primeiras peças de artilharia (morteiro 82 mm, Grad-P.1), houve a necessidade de arranjar mais homens⁷⁷ (e mulheres) e, numa fase posterior, de possuir meios adequados para o transporte destes e outros materiais, como viaturas, que até então eram só utilizados até à fronteira, a partir da qual eram transportados pelos guerrilheiros e carregadores. O MPLA com a 9ª Brigada Mecanizada criada passou a ter elementos especialistas na área da logística, militares cubanos e assessores soviéticos, e alguns militares das FAPLA que tinham acabado de receber uma pequena formação nesta área. Foi neste período que se iniciou a executar o planeamento logístico das operações, o que não se sucedia até então⁷⁸.

⁷⁶ Forneceram armamento, combustível e uma bateria de canhões 140mm, composta cerca de trinta militares. Cf. Júnior, 2011b, p. 56.

⁷⁷ “ Normalmente conseguia-se reunir entre 120-150 pessoas, incluindo os guerrilheiros, para transportarem 2 peças de Grad-P-1 com 6 projéteis de 122mm, 2 morteiros 82mm com 40 minas e 2 canhões S/R- B-10 com 40 projéteis. Mesmo com todo esse pessoal, o transporte dos meios em questão era bastante difícil, além de pesado, era bastante incómodo e as crianças limitavam-se a levar simplesmente, os produtos alimentares para toda a comitiva ” Ver Apêndice G (2ª Questão).

⁷⁸ Ver Apêndice G.

A falta de meios logísticos, mais especificamente de combustível, impediu o avanço das forças do ELNA⁷⁹, dando tempo para as FAPLA se organizarem para a defesa da cidade de Luanda. Esta batalha evidenciou, mais uma vez, a importância das vias de comunicação pois, quando as FAPLA destruíram as pontes (sobre o rio Onzo), evitaram a progressão do seu inimigo. A questão logística e a falta de unidade de comando conduziram a vitória das FAPLA sobre o ELNA, que depois desta guerra nunca mais se recompôs (Júnior, 2011a).

Depois da Operação Savannah as SADF efetuaram várias ofensivas⁸⁰ contra as FAPLA/Cuba, causando inúmeras baixas e destruindo muito dos seus meios, o que obrigou a Cuba a reforçar com mais homens⁸¹ e a Rússia a enviar mais equipamento.

Costuma-se dizer que se aprende com os erros e este provérbio espelha o que se passou na batalha de Cuíto Cuanavale, pois as dificuldades logísticas sentidas nos confrontos anteriores serviram de lições de aprendizagem para as duas forças opositoras, que passaram a incluir nos seus planos táticos estas preocupações, incrementando as unidades, os meios e as bases de apoio logístico. A guerra acaba com a vitória atribuída às FAPLA, aliado ao facto das SADF e FALA não terem conseguido alcançar os seus objetivos (Gordon, 2005).

3. Terceiro Período (1991- 2002)

Após vários anos de guerra civil parecia que finalmente o país iria entrar num clima de paz. Após os confrontos de 1988, iniciou-se conversações para a retirada das tropas sul-africanas e cubanas do território angolano, bem como a questão da independência da Namíbia⁸². Estas conversações contaram com a intervenção da ONU, através da sua primeira missão de verificação, United Nations Angola Verification Mission (UNAVEM I). Foi também estabelecido um acordo de cessar-fogo⁸³, a 15 de Maio de 1991 e dias depois, os Acordos de Bicesse, tudo enquadrado no processo de paz⁸⁴.

⁷⁹ Os seus órgãos de direção estavam em Kinshasa. Cf. Júnior, 2011a, p. 15.

⁸⁰ Hooper, Modular e Packer. Cf. Bell, 2006.

⁸¹ De 25.000 passou para 31.000. Cf. Gordon, 2005, p. 26.

⁸² Reconhecida em Março de 1990. Cf. Wheeler & Pélissier, 2011, p. 365.

⁸³ “ *Nos documentos ficou igualmente expresso que os governos dos Estados Unidos da América e da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas se abstêm de fornecer equipamento letal a qualquer das partes angolanas, e de encorajar outros países a agirem neste sentido* ” (Revista Militar, Outubro 2011, p. 12).

⁸⁴ “ *O processo de paz consistiria no seguinte: um cessar-fogo entre o MPLA e a UNITA; o aquartelamento das tropas da UNITA; a formação de novas forças armadas unificadas; a desmobilização das tropas excedentárias; a restauração da administração governamental nas áreas controladas pela UNITA, e a realização de eleições*

No início deste período a economia angolana encontrava-se em decadência, muito devido a destruição do aparelho produtivo⁸⁵ e pela falta de matérias-primas, gerando uma grande escassez de bens de consumo (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 1992).

3.1. Os Acordos de Bicesse

Os acordos de paz de Bicesse foram assinados em Lisboa pela UNITA, MPLA, URSS e EUA a 31 de Maio de 1991, fazendo também parte Portugal como mediador, a pedido da ONU (Calmeiro & Magro, 2005, p. 104), e todos estes constituíam a Comissão Conjunta Político-Militar (CCPM). Na sua base estavam, entre outras questões, a criação das Forças Armadas Angolanas (FAA), e a preparação das eleições para eleger o presidente e o parlamento, tendo estas ficado agendadas para setembro do ano seguinte (Wheeler & Pélissier, 2011).

3.1.1. Criação das Forças Armadas de Angola

O acordo de cessar-fogo, que marcou o fim das hostilidades entre os dois partidos, foi a base fundamental para a criação das FAA, criadas no dia 9 de Outubro de 1991 (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011). Todo o processo da sua formação foi da responsabilidade da Comissão Conjunta para a Formação das FAA (CCFA⁸⁶), composta por militares do MPLA, UNITA, Portugal, Reino Unido e França, sendo chefiada pelo General Tomé Pinto. A CCFA reunia⁸⁷ periodicamente e abordava as questões que advinham da iniciativa dos militares angolanos, baseando-se nos modelos conjuntos de cooperação, cabendo aos países estrangeiros a missão de aconselhar e mediar na tomada de decisões, que foi muito importante visto que já tinham o *know-how*.

presidenciais e parlamentares multipartidárias sob supervisão das Nações Unidas ” (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 366).

⁸⁵ “ *A incapacidade para produzir levou o Governo a aprovar o recurso a empréstimos externos no valor de mil milhões de dólares, para importação de bens de consumo* ” (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 1992, p. 37).

⁸⁶ Nas reuniões da CCFA “ *foram elaboradas as directivas que definiram, sucessivamente, a organização superior das Forças Armadas Angolanas (FAA), os regulamentos próprios da sua actividade, a estrutura funcional de cada Ramo, os critérios de recrutamento, os postos de hierarquia, as Armas e os Serviços, tal como as respetivas especialidades, os programas da instrução, o sistema de justiça a ser adoptado, os estatutos dos militares, os órgãos comuns aos três Ramos, o projecto do quadro remuneratório e até o projecto orgânico do Ministério da Defesa* ” (Bacelar, 1995).

⁸⁷ A criação do sistema logístico nasceu da 13ª reunião (no dia 7 de Outubro de 1991) e plano logístico das FAA da 15ª reunião. (Dados adquiridos através de uma conversa informal com o General Tomé Pinto, Chefe da CCFA).

O caso da estruturação das FAA foi interessante e fez-se nuns moldes diferentes dos outros países africanos⁸⁸. O primeiro passo foi a criação das bases, e estas eram nada mais que as questões logísticas⁸⁹. Antes de tudo elaborou-se o plano de levantamento dos quartéis, das infraestruturas logísticas e aquisição de materiais de aquartelamento e fardamentos. Só depois desta fase é que se preocupou com a formação do topo da hierarquia, sendo ao estarem criadas as bases e preparados os futuros líderes, estariam reunidas as condições para os angolanos criarem as suas Forças Armadas⁹⁰.

O processo da formação⁹¹ previa, portanto, entre muitos outros fatores, a sua constituição⁹² e a frequência de cursos profissionais por parte do pessoal militar incorporado, bem como a nomeação dos generais comandantes do Comando Superior e dos chefes de Repartição do Estado Maior General das FAA e Conselho Logístico e Infraestruturas (CLI), que estavam em formação.

Os oficiais e sargentos formados no primeiro turno (cerca de 5.000) ficaram responsáveis pela organização e estruturação unidades logísticas centrais e de apoio ao sistema de Comando e Controlo, passando Luanda a ter os regimentos de intendência, material e de Transportes (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011).

3.2. O regresso dos conflitos

A derrota da UNITA e a conseqüente rejeição da legalidade dos votos eleitorais, adiou a paz desejada pelo povo angolano. Esta atitude foi condenada pela ONU⁹³, e o panorama da UNITA ia piorando, pois já não tinha o apoio do regime do apartheid da África do Sul (que caiu em 1994) e dos Estados Unidos, que com a queda da URSS (1990), já só tinha interesses económicos, sendo, portanto, a ligação com o MPLA mais vantajosa, também devido ao panorama internacional que se vivia (Wheeler & Pélissier, 2011).

⁸⁸ Talvez seja por isso que exista a estabilidade no país e as Forças Armadas continuam a ter um papel importante e respeitado por toda sociedade.

⁸⁹ “...agravadas pela extensão do território, e a acessibilidade, dificultada devido a cortes de itinerários e à proliferação de áreas minadas” (Bonito, 1995).

⁹⁰ Dados adquiridos através de uma conversa informal com o General Tomé Pinto, Chefe da CCFA.

⁹¹ Ver Anexo C.

⁹² “As Forças Armadas deveriam conter 40.000 homens no ramo terrestre (Exército); 6.000 na Força Aérea e 4.000 na Marinha de Guerra” (Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade, 2011, p. 12).

⁹³ “O Conselho de Segurança da ONU impõe sanções internacionais à UNITA, que passam pelo embargo de armamento, e a maioria das grandes potências inclina-se a favor do partido do governo” (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 2003, p. 230).

A partir de 1997 com o derrube do regime de Mobutu, com a ajuda do MPLA, a UNITA deixa de ter o apoio da República do Zaire, atualmente República Democrática do Congo (Júnior, 2011a, p. 33).

A ONU⁹⁴ volta a intervir em Angola após a assinatura do Protocolo de Lusaca⁹⁵ (20 de Novembro de 1994), agora com a UNAVEM III. Essa missão foi substituída, em 1997, pela Missão de Observadores das Nações Unidas em Angola (MONUA).

Durante as várias missões de ONU, foram ministrados vários cursos e estágios de formação militar aos militares angolanos, criadas e reabilitadas infraestruturas militares (centros de instrução e escolas de formação), bem como várias ações de apoio humanitário, no âmbito da saúde, transporte, abastecimentos e desminagem (Calmeiro & Magro, 2005).

3.3. O fim das hostilidades e criação do sistema logístico das FAA

Os conflitos que decorreram durante este período, obrigaram as FAPLA a aumentar o número de homens⁹⁶ e de regiões militares⁹⁷, isto fez acrescer as dificuldades logísticas, especialmente em termos de material.

As próprias características dos meios e das táticas convencionais utilizadas obrigavam que as FAPLA dispusessem de um aparelho organizacional melhor estruturado e que o seu funcionamento estivesse pelo menos ao nível das suas necessidades. Isto levou a que, em 1982, e mais tarde na década de 90, se efetuassem reformas militares para colmatar as falhas referidas anteriormente, estando na essência da primeira a transformação das FAPLA num exército regular e, na segunda, aquando da formação das FAA (Júnior, 2003).

O fim das hostilidades, a 21 de Abril de 2002, cimentada pela morte do líder da UNITA (22 de Fevereiro) e pelo Memorando de Entendimento de Luena (Moxico), para o cessar-fogo (4 de Abril), cria a necessidade de pôr em curso outra reforma, desta vez definitiva para o novo clima que o país se encontrava, o de paz.

⁹⁴ De referir que Portugal teve uma ação preponderante nestas missões.

⁹⁵ Tinha como objetivo a conclusão dos Acordos de Paz de Bicesse. Cf. Calmeiro & Magro, 2005, p. 105.

⁹⁶ Antes da reforma de 1982 o completamento das unidades brigadas estava entre os 50 e 60%, com a reforma passou aos 80%. Cf. Júnior, 2003, p. 71.

⁹⁷ Em 1982 já contava com 10 regiões militares. Cf. Júnior, 2003, p. 71.

A reforma efetuada teve, entre outros, ações e objetivos, a reestruturação do sistema logístico⁹⁸ das FAA. Pretendia-se criar um “ *sistema logístico integrado, de resposta rápida, de baixo custo e de alta qualidade em parceria*⁹⁹ com os produtores e fornecedores nacionais orientados para as unidades e para as tropas ” (Hendrik, 2008, p. 5). Na base estava, inicialmente, o objetivo de assegurar prontamente a alimentação e condições de instalação aos militares e respetivas unidades¹⁰⁰.

Os objetivos estratégicos eram melhorar as competências de gestão do sistema logístico, diminuir o volume de apoio logístico¹⁰¹, controlar os custos logísticos e melhorar a capacidade de mobilidade estratégica das FAA. Foram estabelecidos os três níveis organizacionais¹⁰² da logística militar, sendo estes: o estratégico, operacional e o tático.

O sistema logístico baseou-se num modelo de distribuição de bens e serviços centralizada nos armazéns das Bases Centrais de Abastecimentos (BCA), e daí era distribuída para as Regiões Militares (RM), Zonas Aéreas (ZA) e Zonas Marítimas (ZM), que por sua vez, eram responsáveis pelo abastecimento das unidades subjacentes.

As Direções de Logística de cada Ramo serviam de órgãos de gestão, controlo e regulação dos fluxos dos bens e serviços, dos *stocks* e reservas operacionais e táticas, e demais atividades relativas ao Ramo. Neste sistema foram também definidas as funções logísticas¹⁰³, sendo estas:

- Gestão das infraestruturas;
- Constituição e Gestão de stocks;
- Movimentação de Materiais/Produtos;
- Transporte;
- Comunicação e Informação;
- Manutenção;
- Hospitalização e Evacuação (Hendrik, 2008).

⁹⁸ Ver Anexo R.

⁹⁹ Ver Anexo D.

¹⁰⁰ Necessidade de acantonamento dos militares da UNITA e seus familiares. Cf. Calmeiro & Magro, 2005.

¹⁰¹ De referir que no período anterior o MINDEF prestava o apoio logístico às forças do MININT e MINSE.

¹⁰² Ver Anexo S.

¹⁰³ Ver Anexo E.

No sistema logístico¹⁰⁴ era definido, pelo Estado-Maior General (EMG), o plano de abastecimento para os Ramos, proposto ao Ministério da Defesa (MINDEF)¹⁰⁵ que, por sua vez, levava a aprovação ao Governo. Este sistema pretendia alcançar a eficácia e eficiência dos seus órgãos através da melhoria das competências de gestão dos seus quadros, com a realização de cursos de formação contínua, recrutamentos de técnicos superiores de gestão, promoção e fomentação à especialização em logística nas universidades do país, parcerias com instituições/empresas especializadas (nacionais e estrangeiras).

Importa ainda referir que este sistema levou algum tempo para começar a funcionar na sua plenitude, devido a reestruturação que o País e as próprias FAA estavam a sofrer, as necessidades de aquartelamento das militares¹⁰⁶ e as próprias condições das instalações. As carências na alimentação e distribuição de fardamento para as tropas e as dificuldades do apoio logístico eram exponenciados não só pela falta de meios e recursos, como pelo estado precário das vias de comunicação.

Os obstáculos ao apoio logístico e a compreensão da sua elevada importância são evidenciados pelo Comandante-em-Chefe das FAA, presidente da república José Eduardo dos Santos, quando este durante um discurso em 2001 enfatizou:

“ Prestar maior atenção à administração militar e à logística, enquanto fatores de sucesso na condução das operações (...) Adequar o sistema de forças e o dispositivo militar, e neste âmbito melhorar os subsistemas de recrutamento e incorporações, de logística, de ensino e de manutenção e reparação técnica (...) a perfeição do controlo e melhorar a gestão dos meios técnicos, materiais e logísticos existentes ” (Júnior, 2003, pp. 78 a 79).

¹⁰⁴ Importa referir que as Finanças não fazem parte da Logística, sendo assim, áreas com estruturas, organização e dependências diferentes.

¹⁰⁵ Controlo político pelo Governo era feito através do MINDEF (Hendrik, 2008).

¹⁰⁶ Só os militares da UNITA eram cerca de 80.000 (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 2003).

CAPÍTULO IV

TRABALHO DE CAMPO E METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

O trabalho de campo é um método de recolha que dados que implica o contacto direto com o espaço e com os sujeitos, de forma ganhar uma aprendizagem mais alargada e aprofundada sobre a investigação que desenvolveu (Bogdan & Biklen, 1994). Isto implica um estabelecimento de contactos e relações e de um desenho de investigação que, por sua vez, será “ o plano lógico criado pelo investigador com vista a obter respostas válidas às questões de investigação colocadas ou às hipóteses formuladas ”

(Fortin, 2009, p. 132).

1. Tipo de estudo

O tipo de estudo “ *descreve a estrutura utilizada segundo a questão de investigação vise descrever variáveis ou grupos de sujeitos, explorar ou examinar relações entre variáveis ou ainda verificar hipóteses de causalidade* ” (Fortin, 2009, p. 133). A análise do trabalho deve estar, portanto, em concordância com a pesquisa científica que foi efetuada.

Neste âmbito foi realizado um estudo de caso, que “ *consiste numa investigação aprofundada de um indivíduo, de uma família, de um grupo ou de uma organização (...) útil para verificar uma teoria, estudar um caso que é reconhecido como especial* ” (Idem, p. 164). O estudo incidiu na organização do Exército angolano, onde se procurou o entendimento da evolução da sua logística, desde o tempo que ainda tinham o carácter de guerrilha, com maior foco nas FAPLA, até à sua estruturação como exército convencional e nacional.

2. Amostra

A amostra pode ser designada como “ *uma réplica em miniatura da população alvo* ” (Fortin, 2009, p. 202). O carácter do estudo procura compreender a evolução de uma área específica do Ramo militar num período concreto. Para tal, as informações necessárias a esta investigação específica não poderiam ter sido recolhidas de outra maneira, senão através de elementos que viveram a realidade, que tiveram uma participação direta e que compreendem, melhor que ninguém, como funcionava e que alterações a temática estudada teve ao longo do período analisado (Quivy & Campenhoudt, 2008).

A população será então “ *uma colecção de elementos ou de sujeitos que partilham características comuns, definidas por um conjunto de critérios. (...) Uma população particular que é submetida a um estudo é chamada população alvo*”. A população acessível é “ *constituída pela porção da população alvo que é acessível ao investigador* ” (Fortin, 2009, p. 202). Importa referir que para além da população acessível, do lado angolano, ter sido de difícil acesso, apenas uma pessoa respondeu ao inquérito por entrevista.

A amostra não tem um carácter definitivo, podendo sofrer alteração “ *à medida que o investigador descobre novos dados para o estudo, novas comparações que importa fazer, vai escolhendo novos elementos para incorporar na sua amostra* ” (Coutinho, 2011, p. 91). Neste sentido, à medida que se efetuava a investigação surgiu a ideia de obter outras perspetivas, sobre a temática que estava a ser estudada, nomeadamente de militares estrangeiros que estiveram em Angola no período de 1961-2002, onde foi possível colher a perspetiva portuguesa e, numa fase final, a cubana. Com isto foi possível entrevistar os seguintes oficiais: General Salviano Jesus Teixeira (Angola), General Tomé Pinto, Tenente- General Mesquita e Coronel Borges Correia (Portugal), e General de Brigada Julio Fernandez Perez e Coronel Raul Inquire do Canoas (Cuba).

3. Instrumentos

Os instrumentos têm como objetivo “ *a obtenção de respostas expressas pelos participantes em estudo e pode ser implementado com o recurso a entrevistas ou questionários* ” (Coutinho, 2011, p. 100).

Devido a impossibilidade de acesso aos documentos oficiais relacionados diretamente com a temática e observação direta, as entrevistas, observação indireta, tornaram-se no instrumento fundamental da investigação científica, consideradas como um “ *modo particular de comunicação verbal, que se estabelece entre o investigador e os participantes com o objectivo de colher dados relativos às questões de investigação formuladas* ” (Fortin, 2009, p. 245).

4. Procedimentos

Inicialmente efetuou-se uma investigação sobre a evolução histórica da logística militar a nível mundial, onde se dedicou algum tempo na procura e leitura de livros que fossem passíveis de possuir informações sobre esta área, visto que não há nenhum livro que fale especificamente sobre a sua evolução.

Este processo foi moroso, mas conseguiu-se obter obras interessantes que relatam períodos marcantes da logística, para então fazer a comparação com a evolução da logística militar angolana e consolidar o estado da arte (revisão de literatura).

Após definição do estado da arte, deu-se continuidade à leitura de livros, artigos e *sites* que falassem sobre a temática mais especificamente, ou seja, a logística militar angolana, para o desenvolvimento da parte teórica, que foi acompanhado com a elaboração dos guiões de entrevistas que, por sua vez, foram enviados previamente a todos entrevistados, após se terem estabelecido os contatos para a realização das mesmas.

Na fase seguinte foram transcritas e analisadas as entrevistas, culminado com a resposta às questões de investigação e confirmação das hipóteses.

CAPÍTULO V

APRESENTAÇÃO, ESTUDO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

“ Tudo deve ser discutido, sobre isso não há discussão ”

Pitigrilli

1. Os Inquéritos por entrevista elaborados

A análise de dados é considerada como o “ *processo de busca e de organização sistemático de transcrições de entrevistas, de notas de campo e de outros materiais que foram sendo acumulados, com o objetivo de aumentar a compreensão dessas mesmas matérias* ” (Bogdan & Biklen, 1994, p. 205).

No presente capítulo serão discutidos, no âmbito da investigação qualitativa, os resultados obtidos através dos inquéritos por entrevista. As entrevistas foram uma fonte importante de recolha de dados, visto que há pouca informação sobre determinados pontos da temática, bem como base de comparação e relação com os documentos publicados (Bogdan & Biklen, 1994).

Inicialmente fez-se um estudo sobre as pessoas que exerceram funções de comando na área da logística em Angola, angolanos, portugueses e cubanos, no período que foi analisado (1961-75), sendo os militares portugueses, na sua maioria, restringidos só até 1975, ano da retirada do seu contingente para a Metrópole. Destes procurou-se obter uma perspetiva diferente da evolução da logística militar angolana, ou seja, de forma estes analisavam a evolução dos movimentos de libertação em termos logísticos durante o período que lá estiveram.

Aos oficiais angolanos que se conseguiu ter acesso e que se disponibilizaram para ser entrevistados, procurou-se compreender a evolução do apoio logístico efetuado pelas guerrilhas até ao fim da guerra civil, bem como saber de que forma se deram as mudanças e quais os fatores que influenciaram para as mesmas.

As entrevistas realizadas foram presenciais e não presenciais, e realizaram-se nos meses de Junho e Julho. As entrevistas presenciais são as da perspetiva portuguesa sobre a logística militar de Angola. Devido aos custos de deslocação, as entrevistas aos oficiais angolanos e cubanos tiveram de ser não presencial, feitas então, por correio eletrónico.

Nesse sentido, foram criados, para além da carta de apresentação¹⁰⁷, três guiões de entrevista diferentes, para os oficiais angolanos¹⁰⁸, portugueses¹⁰⁹ e cubanos¹¹⁰, sendo estes adaptados e estruturados de acordo com as necessidades de investigação.

2. Análise da logística angolana nos seus primórdios

A análise da evolução logística cingiu-se ao período cronológico de 1961 a 2002. Nesta primeira fase, os movimentos de libertação combatiam contra a potência colonizadora, Portugal. Neste sentido, procurou-se obter uma noção sobre a logística militar angolana durante o período de 1961-75, através de testemunhos dados por militares, angolanos e portugueses, que combateram ou possuíam funções logísticas. No final, foi elaborado um quadro comparativo das principais diferenças entre a logística das forças portuguesas e dos movimentos de libertação.

Comparativamente, a logística das tropas portuguesas e das guerrilhas angolanas tinham um fosso diferencial muito grande. As forças portuguesas já tinham verdadeiramente uma logística, o mesmo não se pode dizer em relação às guerrilhas.

A estrutura logística portuguesa¹¹¹, em tempo de paz, nada tinha a ver com a que foi obrigado a criar. Em tempo de paz, em termos de infraestruturas logísticas, só havia as sucursais da OGFE e MM (ambas em Luanda), mas com o aumento do número e intensidade das ações dos guerrilheiros, Portugal teve de criar uma estrutura capaz de apoiar prontamente as unidades de combate que chegavam a Angola em número crescente. Foi nesta fase que se criaram as primeiras unidades de intendência (companhias, pelotões). Estas tiveram muitas dificuldades inicialmente, mas foram verificando melhorias ao longo do horizonte temporal da guerra¹¹².

¹⁰⁷ Ver Apêndice B.

¹⁰⁸ Ver Apêndice F.

¹⁰⁹ Ver Apêndice C.

¹¹⁰ Ver Apêndice H.

¹¹¹ Baseado nos conceitos doutrinários da NATO, em termos de organização, articulação e execução. Ver Apêndice E.

¹¹² Ver Apêndice E.

Costuma-se dizer na terminologia militar que o terreno é ditador, este facto e a forma de atuação das guerrilhas, obrigou as forças portuguesas a adaptarem o emprego das suas unidades para a nova realidade (contraguerrilha), ou seja, adequadas ao território¹¹³ e ao tipo de guerra¹¹⁴.

Esta adaptação materializou-se na melhoria da organização dos pilares do apoio logístico (infraestruturas, pessoal e meios utilizados), criação e melhoramento das Normas de Execução Permanente (NEP), evolução dos vários serviços ligados à intendência (saúde, material, transporte¹¹⁵, assistência religiosa e serviço postal militar)¹¹⁶, que estavam centralizados, e na dinamização do reabastecimento, efetuado através da metrópole (via marítima), e de Luanda para os Depósitos Base, localizados junto as Bases Aéreas (BA) e Aeródromos Militares (AM), mediante as quantidades pedidas nas requisições¹¹⁷.

A “logística” dos movimentos de libertação de nada tinha a ver com a logística das forças portuguesas. Na pergunta 1 da entrevista ao oficial angolano, este confirma que não havia uma logística e também que no período de 1961-75 manteve-se num estado muito incipiente. Tal como caracterizou o General Kianda, na segunda pergunta, não havia um sistema logístico, as dificuldades de aprovisionamento, a necessidade de vestuário e carência de equipamentos (e comparativamente ao Inimigo eram escassos) eram enormes, havendo, portanto, uma grande dependência do exterior.

O apoio logístico era feito através do recurso à população local. Era esta que fornecia os alimentos que os guerrilheiros precisavam para sobreviver e dar sustentação às suas operações, que por sua vez, eram executadas de forma empírica, sem planeamento e de acordo com os períodos das colheitas e em que conseguissem um apoio do exterior em termos de armamento e material de guerra¹¹⁸.

A perspetiva portuguesa, através dos oficiais entrevistados, na pergunta 2, assegura que a logística dos guerrilheiros era feita com base no possível, ou seja, com base nos recursos locais e respetivo apoio e aproximação que conseguiam obter, quase sempre, da população local.

¹¹³ Obrigou a dispersão de forças, que por sua vez, levou a necessidade de criação dos Depósitos Avançados de Víveres. Ver Apêndice D.

¹¹⁴ Ver Apêndice D.

¹¹⁵ Deixaram de ter grande dependência do apoio civil (camiões) para efetuar os reabastecimentos com a utilização crescente de viaturas militares. Ver Apêndice D.

¹¹⁶ Ver Apêndice E.

¹¹⁷ Ver Apêndice D.

¹¹⁸ Ver Apêndice G.

Os alimentos eram provenientes das lavras¹¹⁹ que eram criadas propositadamente para abastecer as forças guerrilheiras. A população fornecia também carne, proveniente da caça e vestuário, feito através de cascas secas das árvores e que era trabalhada pelas mulheres e utilizada pelos guerrilheiros como vestuário, bem como proviam as ervas medicinais para auxílio sanitário das guerrilhas.

No seio da população havia um grupo de pessoas, previamente selecionadas (nas aldeias, escolas...), responsáveis por fazerem chegar os estes os meios logísticos às guerrilhas. Este grupo era constituído por jovens, a partir dos 15 anos, chamados de carregadores, que tivessem uma boa capacidade física e bom conhecimento do território, para garantir que o apoio logístico chegasse e que fosse o mais eficaz possível. Estes jovens transportavam os alimentos e vestuário para locais predefinidos, distantes das bases guerrilheiras, ou em casos muito excepcionais, devido ao perigo de deteção, para as bases das guerrilhas. Importa ainda referir que estes apoiavam as forças guerrilheiras no transporte do armamento e equipamento¹²⁰ que era fornecido pelo exterior¹²¹.

A conquista do apoio da população era importante para as tropas portuguesas, para romper o apoio logístico da população, mas como foi possível entender este era vital para as forças guerrilheiras, pois era a base de tudo. Para além da procura do apoio da população que cada uma procurava obter, tinham também de se preocupar, para além da ação das tropas portuguesas, com as possíveis ataques dos outros movimentos, que tinham diferenças tribais, ideológicas e cada querer cumprir o objetivo de expulsar os colonizadores isoladamente e, do mesmo modo, ter o mérito e reconhecimento internacional.

O apoio logístico das guerrilhas variava de região para região, consoante o menor¹²² ou maior apoio da população, a acessibilidade aos recursos locais, a fácil chegada ou não da ajuda externa (territórios vizinhos ou países que forneciam material)¹²³, não se verificando, portanto, nenhuma evolução significativa durante o período de guerra contra as forças portuguesas¹²⁴.

¹¹⁹ Daí as tropas portuguesas conduzirem operações de reconhecimento para localização das lavras (com apoio da força aérea) e sua consequente destruição. Ver Apêndice D.

¹²⁰ O equipamento e armamento conquistado as tropas portuguesas de pouco servia, pois era diferente do fornecido pelos países estrangeiros, sendo o calibre diferente o seu aproveitamento era de curto prazo. Ver Apêndice G.

¹²¹ Ver Apêndice G.

¹²² O MPLA perdeu um apoio significativo em Cabinda devido a atitudes incorretas da guerrilha. Ver Apêndice G.

¹²³ Ver Apêndice G.

¹²⁴ Ver Apêndices D, E, G.

Quadro nº 1 – Comparação da logística portuguesa e angolana

Quadro comparativo entre logística portuguesa e Angolana		
	PORTUGAL	ANGOLA
Doutrina	Doutrina NATO	Não tinham doutrina
Abastecimento/reabastecimento	- Através da metrópole -Recurso Locais (empresas civis)	Recursos locais (recurso a população – carregadores) Reabastecimento de equipamentos e materiais de guerra feito do exterior até ao interior e daí até as suas bases de treino
Bases de apoio logístico	Localizadas próximo das bases operacionais da FAP	Localizadas fora do território angolano (Zâmbia, R. Congo, Zaire)
Condicionamentos ao apoio logístico	-Vias de comunicação -Clima -Vegetação -Terreno (vias de comunicação) - Movimentos de libertação	-Destruição das lavras -Construção de novos aldeamentos para as populações locais - Outros Movimentos de libertação e Tropas portuguesas - Épocas de cultivo
Objetivos vitais	Conquista do “coração” da população	- Apoio da população
Necessidades	-Necessidade de treino específico (contraguerrilha) - Necessidade de controlo das fronteiras	- Necessidade de um elevado volume de recursos humanos - Necessidade de apoio externo
Organização e quadros logísticos	-Organização logística por classes e serviços -Quadro de militares especializados	Inexistentes
Transporte	Terrestre- MVL e camiões civis Aéreo Marítimo	Terrestre – carregadores (utilização de viaturas só até a fronteira)
Componente Fabril	Fardamento- OGFE Alimentação- MM (Maquinofatura)	Fardamento e Alimentação População local (Manufatura)
Reservas	Feitas pelos pelotões de intendência e em armazéns de fazendeiros ou improvisados	Utilizavam sal para preservar a carne

3. Os momentos de transição

O início da guerra civil marcou um ponto de viragem tanto no tipo de guerra como na logística feita até então, correspondendo ao primeiro momento de evolução da logística angolana.

O início da utilização de meios de combate convencionais pesados pelos movimentos de libertação, nomeadamente peças de artilharia (morteiro 82 mm, B-10, Grad-P-1), ergueu a necessidade de ter mais homens para as carregar, pois os meios fornecidos pelo exterior, nomeadamente da URSS e Cuba (no caso do MPLA), como armas, munições e equipamentos individuais de campanha, minas e explosivos, faziam-se chegar até a fronteira do território angolano através de viaturas (camiões) e a partir da fronteira tinham de ser transportados¹²⁵ pelos próprios guerrilheiros e carregadores¹²⁶, que os levavam normalmente às costas. A necessidade de mais homens fez com que os guerrilheiros alargassem o recrutamento de carregadores para as mulheres e homens saudáveis de outras faixas etárias, como foi o caso dos trabalhadores escolares (professores, auxiliares...), conseguindo-se reunir, normalmente, cerca de uma centena de pessoas¹²⁷.

A intervenção dos países estrangeiros até este período era feita maioritariamente pelo auxílio em termos materiais. Este cenário mudou e o apoio externo passou a ser feito diretamente, ou seja, alguns dos países que apoiavam os movimentos (Cuba, África do Sul, República do Zaire, URSS) passaram a empregar para além dos meios, os seus homens, na condução das operações ou no apoio a estas¹²⁸. Assistiu-se também ao incremento dos meios fornecidos, desde armas, equipamento de campanha, meios de transporte, medicamentos e especialistas de saúde, vestuário e alguns produtos alimentares¹²⁹.

¹²⁵ Para “ *além do equipamento do equipamento individual do guerrilheiro (cobertor, lona para dormir, arma e cartucheira)* ”. Ver Apêndice G (2ª questão).

¹²⁶ “ *en las más difíciles situaciones, no pocos combatientes de la logística dieron sus vidas, durante las transportaciones de medios materiales a las regiones de las acciones combativas* “ . Ver Apêndice I (1ª Questão).

¹²⁷ Ver Apêndice G.

¹²⁸ Ver Apêndice D.

¹²⁹ Ver Apêndice G.

O estado débil das vias de comunicação era prejudicial para as forças portuguesas, tanto para a progressão das suas forças como para o apoio logístico das mesmas, mas era vantajoso para as guerrilhas. Este panorama alterou-se com o final da guerra colonial (onde se verificou um grande desenvolvimento das vias de comunicação) e início da guerra civil, porque os movimentos de libertação ao começarem a utilizar meios convencionais, estas tornaram-se vantajosas para ambas as forças¹³⁰ que lutaram pela posse do território, conferindo-lhes alguma mobilidade, embora com muitas fragilidades que se verificavam com maior incidência nas vias terrestres, dando-se primazia às vias aérea e marítima para a prestação do apoio logístico¹³¹.

As infraestruturas logísticas construídas até 1975 pelos Portugueses, como foi o caso, por exemplo, da sucursal da Manutenção Militar¹³² em Luanda, aeroporto do Luso e instalações das OGFE¹³³ também no Luso, foram uma mais-valia para os movimentos de libertação, porque serviram de suporte para a criação das primeiras unidades logísticas¹³⁴, conduzida pelos cubanos e soviéticos, no caso do MPLA. A nível do Estado-Maior General das FAPLA, dos Ramos, Regiões e Brigadas, a assessoria era feita pelos soviéticos e, a nível dos batalhões, pelos cubanos através dos seus especialistas de logística militar¹³⁵. O levantamento destas unidades foi facilitado pela existência de quadros angolanos¹³⁶ com formação administrativa e funcional, que tinham sido recrutados ao Exército Português¹³⁷.

¹³⁰ Visto que a FNLA saiu de cena muito cedo. Ver Apêndice E.

¹³¹ “ Durante el trienio 1986 – 1988 se transportaron más de 434 500 toneladas de carga sólida, el 39 % se realizó con transporte marítimo; el 28% con transporte aéreo; 19% por transporte rodoviario y 14 % en transporte ferroviário, en estos dos últimos medios de transporte, los índices fueron muy bajos debido al mal estado de las carreteras y vias férreas, la destrucción de puentes y las acciones enemigas sobre las mismas “. Ver Apêndice I (2ª Questão).

¹³² “ quando estava a chefiar a sucursal da Manutenção Militar, em 1975, apareceram três oficiais do MPLA para trocar impressões comigo e saberem como é que depois haviam de ficar e utilizar as instalações (...) para instalarem um depósito base de víveres também ”. Ver Apêndice E (3ª questão).

¹³³ “ cedemos as instalações da Delegação das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento ao MPLA ”. Ver Apêndice D (3ª Questão).

¹³⁴ “ Em outubro de 1975, com a chegada das unidades das Forças Armadas Revolucionárias Cubanas, além delas possuírem a sua própria Logística Militar, passaram a assessorar os especialistas (curiosos) colocados nas unidades de Logística das FAPLA /Base Central de Abastecimentos e Campo Militar do Grafanil) e colaboraram na concepção do primeiro sistema logístico das FAPLA ”. Ver Apêndice G (1ª Questão).

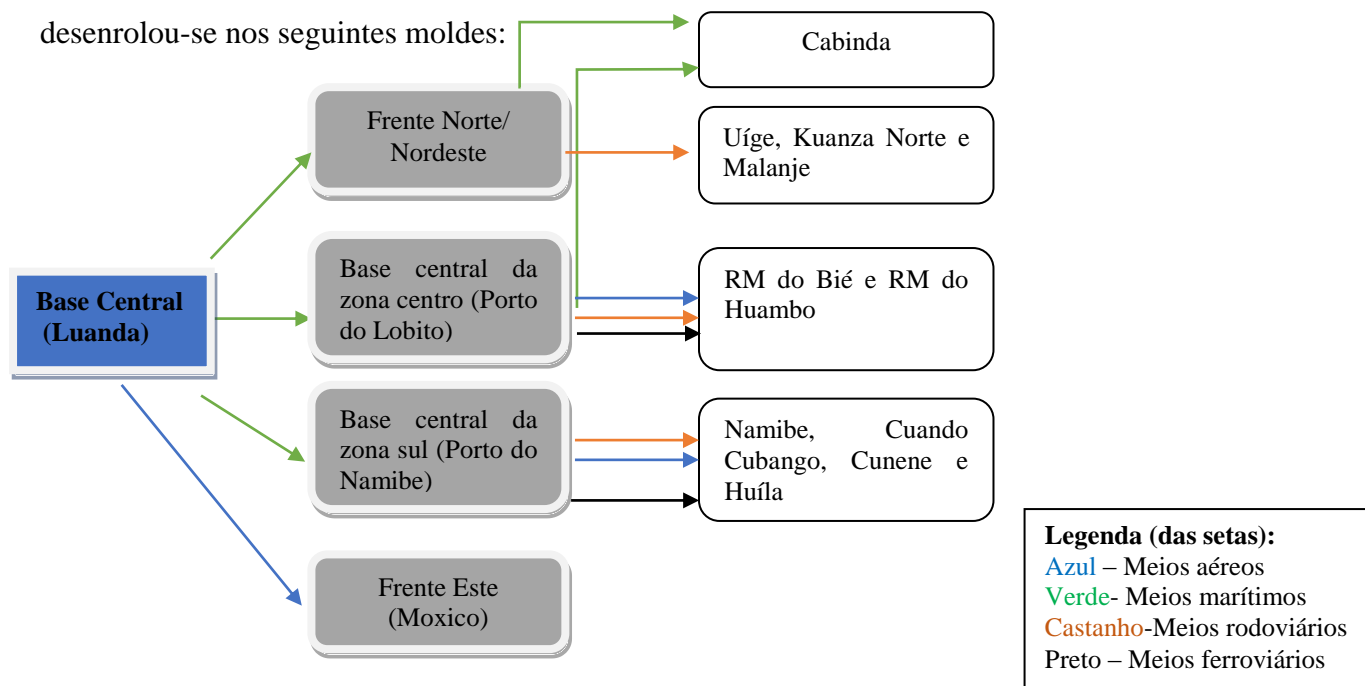
¹³⁵ “ Miles de oficiales de las diferentes especialidades de la logística militar cubana (Mando y Estado Mayor, Combustibles, Víveres, Vestuario, Transportaciones y Servicios Médicos) cumplieron misiones como colaboradores directos de los órganos de la logística angolana... “. Ver Apêndice I (4ª Questão).

¹³⁶ “ Em 1973 cerca de 42% do efetivo das tropas portuguesas era de origem africana ”. Ver Apêndice D (3ª Questão).

¹³⁷ Ver Apêndice D.

A criação das unidades de combate, que passaram a estar capacitadas em termos materiais¹³⁸, obrigou a existência de uma logística moderna, com quadros formados nas diferentes áreas (serviço de víveres, vestuário, combustíveis, transportes e serviços médicos), capaz de apoiar as tropas no seu quotidiano, nos treinos e em combate. O apoio logístico das FAPLA foi então estruturado em três níveis ou escalões de apoio, designadamente: logística central, logística operativa e logística das tropas. A logística central dependia diretamente da Direção de Logística do MINDEF, órgão responsável pelo planeamento e execução do apoio logístico, sendo constituída por vários órgãos de apoio material e médico¹³⁹, que durante este período rececionaram, armazenaram e abasteceram grandes quantidades de alimentos e vestuário para mais de 340 000 efetivos, bem como combustíveis para os demais meios de transporte. Relativamente aos meios de transporte, estes passaram a ser organizados por linhas de abastecimento, onde se procurou fazer um aproveitamento eficiente das vias de comunicação existentes (rodoviária, ferroviária, marítimo e aérea), acompanhado com o emprego de forças (destacamentos) de combate para a proteção das mesmas¹⁴⁰.

O circuito de reabastecimento das FAPLA/Cuba espalhadas pelo território angolano desenrolou-se nos seguintes moldes:



¹³⁸ “ dotadas de fusiles automáticos, artillería ligera, vehículos blindados y tanques, lanzacohetes múltiples, aviación de combate y otras “. Ver Apêndice I (3ª Questão).

¹³⁹ “ Bases de Abastecimiento (Luanda, Lobito y Namibe) con almacenes centrales de todos los tipos de medios materiales ; Unidades de Transporte Rodoviario, Terminales Aéreas y Marítimas, talleres de reparación de medios técnicos de la logística, Base Hospitalaria (Hospitales Centrales), Destacamentos médicos Quirúrgicos Independientes y otras pequeñas unidades de aseguramiento “. Ver Apêndice I (2ª Questão).

¹⁴⁰ Ver Apêndice I (2ª Questão).

Apesar de todos estes órgãos logísticos criados e dos materiais utilizados, a grande carência notou-se na necessidade de quadros devidamente formados, sendo que os que havia, apenas tinham recebido uma preparação muito rápida e elementar, condicionada naturalmente pela guerra¹⁴¹.

Com o cessar-fogo em 1991, deu-se início ao processo de formação das Forças Armadas Angolanas, onde Portugal, no âmbito da ONU, procurou resolver as necessidades logísticas, formar os futuros comandantes dos órgãos das várias armas e serviços, e estabelecer os princípios éticos, normas disciplinares (que não havia), procedimentos, gestão de carreira (onde se também se padronizaram as patentes militares), entre outros. O período de guerra vivido até então deteriorou e destruiu as estruturas logísticas que tinham sido criadas e as plataformas ou meios de apoio que estas necessitavam para cumprir a sua missão, como é o caso das vias de comunicação¹⁴². O estado débil da logística verifica-se na falta de instalações militares (extremamente danificadas e inutilizáveis), fardamentos e equipamentos, que com a incorporação de cerca de 50.000 efetivos, exigiam a criação de meios e condições capazes de os receber, daí que as primeiras preocupações foram as de ordem logística. Fez-se, portanto, um grande esforço¹⁴³ em conjunto para colmatar as dificuldades, verificando-se um desenvolvimento significativo dos órgãos e infraestruturas logísticas e das condições de bem-estar das tropas¹⁴⁴ até ao período das eleições de 1992, dado o curto espaço de tempo.

¹⁴¹ Ver Apêndice I (1ª Questão).

¹⁴² Dados adquiridos através de uma conversa informal com o General Tomé Pinto, Chefe da CCFA.

¹⁴³ O investimento na reabilitação e criação de instalações militares esteve na ordem dos 100 milhões de dólares (Dados adquiridos do Relatório Final da assessoria portuguesa na CCFA, fornecido pelo General Tomé Pinto).

¹⁴⁴ Definiu-se os uniformes a serem utilizados, sendo encomendados 10.000 numa primeira fase e mais de 40.000 na segunda fase. O investimento nesta área bem como material de aquartelamento rondou os 30 milhões de dólares (Dados adquiridos do Relatório Final da assessoria portuguesa na CCFA, fornecido pelo General Tomé Pinto).

O retomar dos conflitos, em 1992, fez com que a logística de certa forma estagnasse, pois a UNITA e MPLA voltaram, quase na sua totalidade, a utilizar a logística que utilizavam até então, sendo que só em 2002, outro marco na logística angolana, foi possível pôr em curso o que se tinha delineado nos Acordos de Bicesse e introduzir outras medidas mais modernas, estruturando-se e constituindo-se, desta forma, um verdadeiro sistema logístico das forças armadas (de âmbito nacional), coordenado e controlado pelas Direções de Logística do Estado-Maior General e dos Ramos, sendo a competência de procura, aquisição, negociações, armazenamento e distribuição (aos Ramos e suas unidades) única e exclusivamente da Direção Principal de Logística do Estado-Maior General das FAA, feita através das suas Bases Centrais de logística (Luanda, Lobito e Namibe)¹⁴⁵.

O fim dos conflitos possibilitou, finalmente, pôr em curso medidas definidas nos Acordos de Paz de 1992 e as novas acordadas aquando da formação do sistema logístico (2002).

3.1. Análise SWOT

A análise SWOT é uma ferramenta de gestão e planeamento estratégico que permite fazer uma análise interna e externa de uma empresa ou organização. O termo SWOT resulta de quatro vocábulos: *Strengths* (Pontos fortes), *Weaknesses* (pontos fracos), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças)¹⁴⁶. Neste sentido efetuou-se uma análise ao sistema logístico das FAA.

¹⁴⁵ Ver Apêndice G.

¹⁴⁶ Rosado, 2010

Quadro nº 2 – Análise SWOT

Análise SWOT		
	PONTES FORTES	PONTOS FRACOS
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> - Aquisição e utilização de meios militares para a realização do apoio logístico pode criar condições para a obtenção de maiores níveis de eficácia e racionalização - Planeamento e execução logística centralizados num único órgão poderá tornar todo o processo logístico das FAA mais eficiente 	<ul style="list-style-type: none"> - Estrutura logística fraca - Economia decadente (efeitos da guerra) - Falta de formação na área logística dos militares dos movimentos - Necessidade de investimento em material de Intendência
AMEAÇAS	<ul style="list-style-type: none"> - O perigo de instabilidade no seio militar pode ser travado por um apoio eficaz em termos de alimentação, vestuário e boas condições nos aquartelamentos - Descentralização do apoio logístico a nível das FAA dificultará o funcionamento do sistema logístico e a coordenação com o poder político 	<ul style="list-style-type: none"> - Grande dependência do exterior - O estado deficiente das vias de comunicação conjugado coma extensão do território pode provocar obstáculos ao apoio logístico -Necessidades críticas de acantonamento das tropas e reabilitação de infraestruturas podem provocar instabilidade

CAPÍTULO VI

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

“ O saber é muito difícil de realizar. Reclama empenho, sacrifício, estudo e experiência, mas a compensação que oferece é tão grande que, avaliando-a, ninguém deixará de tentar sua posse ”

Carlos Bernardo González Pecotche

1. Verificação das Hipóteses e Resposta às Questões de Investigação

Na execução do projeto inicial (Capítulo I) levantaram algumas questões de investigação que, por sua vez geraram *a priori* possíveis respostas às mesmas, ou seja, hipóteses. Para além da questão central, nasceram, a partir desta, outras questões mais específicas, as questões derivadas.

Interrogou-se, na primeira questão derivada (**QD 1**), *como se caracterizava a logística na guerra irregular?* que gerou a seguinte hipótese (**H1**): “ *Era uma logística muito rudimentar baseada no que se conseguia obter do meio em que se habitava* ”. De facto verifica-se que os movimentos de libertação não tinham uma logística e que o apoio logístico das suas guerrilhas era feito através do que se conseguia obter da população, mais propriamente dos carregadores, e mediante os recursos naturais que a localidade em que operavam tinha para oferecer. No seio da população, eram os carregadores, jovens com boa capacidade física, os responsáveis por abastecer as guerrilhas com alimentos e vestuário, bem como apoiar no transporte dos seus materiais de guerra, que eram fornecidos pelo exterior.

A segunda questão derivada (**QD 2**) levou-nos a interrogar *quais foram os agentes que contribuíram para a transição para a logística de exército convencional?* Em resposta a esta questão levantou-se a hipótese (**H2**) de que “ *a guerra obrigava a evoluir para fazer face aos oponentes e os países estrangeiros apoiavam os diferentes movimentos de libertação angolanos, fornecendo materiais e transmitindo ensinamentos sobre como prestar os apoios logísticos* ”. Esta hipótese confirma-se quase na sua totalidade, porque, de facto, a guerra entre os movimentos teve a intervenção de vários países, pelos mais variados interesses, que apoiaram com meios, equipamentos e auxiliaram os movimentos na formação das suas primeiras unidades logísticas.

O fornecimento e emprego de meios convencionais obrigaram a que se criassem condições para que o apoio logístico às unidades combatentes fosse oportuno e ininterrupto, exigindo a utilização de meios convencionais, adequado ao tipo de guerra que se passou a travar (a partir de 1975).

Os cubanos e russos cederam ajuda/apoio em termos de meios e equipamentos e na assessoria, através dos seus especialistas na área de logística, para o levantamento das primeiras unidades de logística, bem como na formação-base dada aos militares angolanos. Importa ainda referir que muitos militares angolanos receberam formação na Rússia.

Mas outro agente que foi importantíssimo, e que não foi tido em conta na formulação da hipótese, foi Portugal, pela herança que deixaram aos movimentos de libertação angolanos, nomeadamente em termos de infraestruturas, vias de comunicação e a economia em grande desenvolvimento em vários setores, bem como na assessoria no processo de formação das FAA e dos seus órgãos e direções logísticas.

No que concerne à terceira questão derivada (**QD 3**), *Como, e com que fases, se desenrolou o desenvolvimento de uma logística para outra?* Considerou-se a seguinte hipótese (**H3**): “ *Nos períodos mais marcantes dentro do período em estudo (1961-2002), nomeadamente, a independência (1975), acordos de Bicesse (1991) e instauração da paz (2002), mediante as necessidades que os períodos em questão exigiram* ”, são relevantes. Os períodos evolução da logística coincidem com os períodos mais marcantes, o primeiro (1975), na tentativa pelos 3 movimentos de proclamarem a independência, onde foi feito um grande esforço operacional (que se prolongou até 1991), com grande apoio estrangeiro, pela conquista de Luanda e proclamação da independência. Neste período deu-se a criação das primeiras unidades regulares de logística, através do apoio, em termos de armamento e equipamento, e na assessoria das forças estrangeiras.

No segundo período (1991) devido aos acordos de paz com vista a realização das primeiras eleições livres e criação das FAA, realizaram-se vários cursos de formação aos militares angolanos, bem como foram criadas as direções e outros órgãos de logística.

No último período (2002) é relevante o cessar-fogo e o fim das hostilidades entre os dois movimentos, MPLA e UNITA, e a criação e a estruturação das FAA e do sistema logístico da mesma.

Por último surgiu a quarta questão derivada (QD 4). Nesta inquiriu-se *De que forma se caracteriza a logística do exército angolano, já com a estrutura de um exército convencional?* Como hipótese (H4) afirmou-se que “ *a logística do exército angolano, já como exército convencional, assemelha-se muito a logística de um exército convencional com doutrina do Antigo Pacto de Varsóvia, visto que os soviéticos tiveram uma forte intervenção, em Angola, no período que está a ser estudado* ”.

Apurou-se que esta hipótese estava de acordo com a realidade. Apesar de ter havido vários intervenientes no desenvolvimento da logística angolana no período analisado (1961-2002), o que acabou por se tornar a base da logística militar angolana, foi a logística russa, ou seja, exacto de Varsóvia, talvez pelo enorme apoio logístico prestado ao MPLA desde os primórdios dos confrontos e que acabou por sair vitorioso na guerra. A organização logística, as funções logísticas e os próprios materiais e equipamentos utilizados continuaram a ser os russos.

2. Resposta à Questão Central

De que forma o Exército de Angola conseguiu passar de uma logística de guerra irregular para uma logística convencional?

O início da guerra em Angola impulsionou o desenvolvimento económico no país, por um lado pela necessidade de criar estruturas e condições para conter as ações insurgentes, por outro, para ter o apoio da população e justificar internacionalmente o porquê de ser território português. Esse desenvolvimento, em termos logísticos, foi benéfico, para os movimentos de libertação, pela melhoria das vias de comunicações (estradas, pistas de aviações, pontes...) e construção de infraestruturas militares (e civis), que por sua vez serviram de base/suporte para a criação e levantamento das primeiras unidades e órgãos regulares de logística.

As infraestruturas não valeriam de nada se não fosse o apoio dos países estrangeiros, nomeadamente da Rússia e de Cuba, que para além do fornecimento de meios convencionais (armamento, equipamentos, viaturas), aproveitaram estas infraestruturas para estruturar e organizar as primeiras unidades logísticas, feita através dos seus assessores especializados na área.

A guerra civil, conjugada com a experiência em combate das forças apoiadas dos movimentos, as formações ministradas na área da logística e início da utilização de meios convencionais, foram fatores importantíssimos para a evolução da logística militar angolana.

As guerras, pela necessidade de alimentar o combate, que com o desenrolar dos confrontos, os meios empregues eram cada vez melhores e com maiores capacidade de destruição e alcance, o que obrigou que o apoio logístico tivesse de ser otimizado para fazer face as vicissitudes de combate, forçando os movimentos na criação de mecanismos para tornar mais eficaz a ação das suas unidades de combate e, conseqüentemente do apoio logístico que era necessário prestar a estas unidades.

Portugal, enquadrado na ONU, apesar de ter sido a potência colonizadora de Angola e de ter entrado num conflito sangrento de 14 anos (1961-75) foi um pilar importante nos processos de paz e na busca do entendimento entre os dois movimentos (MPLA, UNITA), e também no processo de formação e estruturação das Forças Armadas Angolanas, no âmbito dos seus quadros, unidades e direções. E por último, o fim das hostilidades entre os dois movimentos e a instauração da paz no ano de 2002, criou um ambiente que possibilitou pôr em curso planos delineados anteriormente nos Acordos de Bicesse e os novos planos baseados na nova conjuntura do país, onde foi criado e estruturado um novo sistema logístico nacional, integrando os três ramos das FAA, estando as competências de carácter estratégico centralizados numa só direção, a Direção Principal de Logística do Estado-Maior General das FAA.

3. Limitações da Investigação e Desafio para futuras investigações

Como restrição do trabalho desenvolvido, podemos sublinhar os seguintes aspetos:

- A não acessibilidade aos documentos, publicações e decretos relativos à logística militar angolana e as forças armadas angolanas;
- A falta ou quase inexistência de bibliografia sobre a temática;
- A dificuldade de acesso, para efeitos de entrevista, a alguns dos principais intervenientes no processo de formação e evolução da logística militar, principalmente oficiais angolanos. E o limite de páginas exigido para este trabalho também foi uma restrição.

Este projeto criou a curiosidade em conhecer mais sobre a logística militar angolana, nascendo o desejo em aprofundar a investigação científica sobre esta temática ou outras que com ela estejam relacionadas, portanto, o desafio será em parte conseguir uma credenciação que possibilite aceder a determinados documentos que sejam indispensáveis para futuras as investigações.

Bibliografia

Manuais, Livros, Artigos e Publicações:

- Africano, A. P., & Marques, J. C. (Dezembro de 2010). Hospital Militar de Luanda-Hospital Militar Principal 1961-1975. *Jornal do Exército*(601), 16-23.
- Afonso, P. (2010). Sessões de Logística, Ano Letivo 2011/2012 [Apontamentos da Unidade Curricular M151]. Lisboa: AM.
- Agência Geral do Ultramar. (1961). *Províncias Ultramarinas Portuguesas: Dados Informativos 1*. Lisboa: AGU.
- Agência Geral do Ultramar. (1962). *Províncias Ultramarinas Portuguesas: Dados informativos 2*. Lisboa: AGU.
- Alves, J. L. (1987). *Guerra Irregular*. Lisboa: CEGRAF/Ex.
- Antão, A. (2007). *Preparação para o Exame Nacional 2007 : História A e B 12º ano*. Porto: Porto Editora.
- Aron, R. (2007). *Political reason in the age of ideology*. New York: Editors.
- Bacelar, S. A. (Junho/Julho de 1995). Missão Militar em Angola após os Acordos de Bicesse. *Jornal do Exército*(426/427), 30-31.
- Bell, K. (2006, Abril 26). Cold War Campaign: South Africa in Angola. *Strategy & Tactics: The Cold War- South Africa vs Cuba*(235), pp. 6-20.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação Qualitativa em Educação*. Porto: Porto Editora.
- Bonito, Á. P. (Junho/Julho de 1995). Breves Reflexões sobre o Processo de Paz em Angola. *Jornal do Exército*(426/427), 29-32.
- Calmeiro, L. M., & Magro, J. M. (2005). *O Exército Português nos caminhos da PAZ.1989-2005*. Lisboa: SCMA/GabCEME.
- Cann, J. P. (1980). *Contra-Insurreição em África 1961-1974: O Modo Português de Fazer a Guerra* (1ª ed.). Lisboa: Edições Antena.
- Comando da Instrução e Doutrina. (2007). *PDE 4-00: Logística*. Lisboa: Comando da Instrução e Doutrina.
- Coutinho, C. P. (2011). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática* (1ª ed.). Lisboa: Almedina.
- Cruz, J. R. (1940). *Geografia de Angola*. Lisboa.

- Dodge, T. A. (2009). *Seis Grandes Comandantes*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Estado-Maior do Exército. (1961). *O Exército na guerra subversiva (1ª Parte): Guia para o emprego tático das pequenas Unidades na contra guerrilha* (1ª ed.). Lisboa: SPEME.
- Estado-Maior do Exército. (1963a). *O Exército na guerra subversiva: I - Generalidades* (1ª ed.). Lisboa: SPEME.
- Estado-Maior do Exército. (1963b). *O Exército na guerra subversiva: V - Administração e Logística* (1ª ed.). Lisboa: SPEME.
- Estado-Maior do Exército. (1966). *O Exército na guerra subversiva: II - Operações contra bandos armados e guerrilhas* (1ª ed.). Lisboa: SPEME.
- Exército. (Junho de 2011). Efeméride: África 48 anos da fundação da OUA. (A. Nelson, Ed.) *Manobra Tática: FAA adentra efectivos para os desafios do futuro*(10), pp. 38-40.
- Felgas, H. (Outubro de 1967). Angola: Seis Anos de Terrorismo. *Revista Militar*, pp. 524-542.
- Felgas, H. (1968). *Guerra em Angola* (5ª ed.). Lisboa: Gráfica Santelmo.
- Ferreira, A. (Maio de 1967). Crónica de Aeronáutica. *Revista Militar*(5), pp. 296-305.
- Ferreira, J. B. (Março de 2011). A Sustentabilidade Económico-Financeira das Operações Militares entre 1961- 1974 (II Parte). *Jornal do Exército*, 36-43.
- Forças Armadas Angolanas - Garante da Paz e Estabilidade. (Outubro de 2011). *Revista Militar - FAA 20 Anos: Paz, Segurança e Estabilidade*(Edição Especial - Outubro 2011), pp. 10-25.
- Fortin, M. F. (1999). *O processo de investigação: Da concepção à realização*. Lisboa: Lusociência.
- Fortin, M. F. (2009). *O processo de investigação: Da concepção à realização* (5ª ed.). Loures: Lusociência.
- Frederico II da Prússia. (2005). *Reflexões sobre a Arte de Vencer* (1ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- Friedman, G. (2012). *A próxima década*. (1ª, Ed.) Lisboa: Dom Quixote.
- Gonçalves, M. P. (Maio de 1967). O S. Int. e a Contra-Subversão (alguns aspectos do fomento económico ao alcance do S.Int). *Revista Militar*, pp. 283-295.
- Gordon, J. C. (2005). A War That Never Ends: The Conflict in Angola (1974-91). *Strategy & Tactics: The Old Comtempibles at Mons, 1914*(228), pp. 20-30.

- Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira. (1992). *Livro do Ano 1991*. Lisboa: Editorial Enciclopédia.
- Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira. (2003). *Livro do Ano 2002*. Santarém: Página Editora.
- Hendrik, R. (2008). *Sistema Logístico FAA: Estratégia de Concepção, Desenvolvimento e Implementação*. Luanda: Direcção de Logística do EMGFA.
- Instituto de Altos Estudos Militares. (1976). *Logística: Noções Gerais ME-3000*. Lisboa.
- Jomini, A.-H. (2009). *Compêndio da arte da Guerra* (1ª ed.). (M. Robalo, Ed.) Lisboa: Edições Sílabo.
- Júnior, M. (2003). *A Formação e o Desenvolvimento das Forças Armadas Angolanas* (1ª ed.). Luanda: Editorial Nzila.
- Júnior, M. (2007). *Forças Armadas de Libertação de Angola (FAPLA): Primeiro Exército Nacional (1975-1992)*. Lisboa: Prefácio.
- Júnior, M. (2011a). *A Batalha de Kinfangondo, 1975 - Factos e Documentos* (1ª ed.). Luanda: Mayamba Editora.
- Júnior, M. (2011b). *O Fracasso da Operação Savannah - Angola, 1975* (1ª ed.). Luanda: Mayamba Editora.
- Júnior, M. (2011c). *Análise da História geral das Guerras Angolanas (1575-1680) de António Oliveira de Cadornega*. Luanda: Mayamba.
- Maquiavel, N. (2002). *Escritos Políticos - A Arte da Guerra*. São Paulo: Martin Claret.
- Melo, L. d. (Ed.). (5 de Julho de 1961). O Intransigente. *Ultramar* Nº5, pp. 244-245.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (1992). *Manual de Investigação em Ciências* (1ª ed.). Lisboa: Gradiva.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de investigação em ciências Sociais* (5ª ed.). (G. Valente, Ed.) Lisboa: Gradiva.
- Redinha, J. (1962). *Distribuição étnica de Angola*. Luanda: Centro de Informação e Turismo de Angola.
- Renato, F. V. (2006). *Tratado de Ciência Militar* (1ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- Rosado, D. P. (2010). Sessões de Contabilidade de Gestão, Ano Letivo 2011/2012 [Diapositivos da Unidade Curricular]. Lisboa: AM.
- Salas, A. M. (15 de Outubro de 1965). Reflexões Sobre a Guerilha. (H. d. Freitas, Ed.) *Boletim Militar*(Número 28), pp. 55-78.

- Santos, A. C. (1945). *Angola Coração do Império*. Lisboa: Editorial Ática.
- Serviço de Material. (1982). *25 Anos ao Serviço do Exército e da Nação 1956-1981*. Lisboa: S.G.L.C.
- Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como fazer Investigação, dissertações, teses e relatórios* (2ª ed.). Lisboa: Pactor.
- Sun Tzu. (2002). *A Arte da Guerra*. Lisboa: Publicações Europa-América.
- Tsé-Toung, M. (2004). *Problemas Estratégicos da Guerra Subversiva* (1ª ed.). (M. Robalo, Ed.) Lisboa: Edições Sílabo.
- Walker, J. (n.d.). Dien Bien Phu: Decisive Battle of the First Indochina War. *Strategy & Tactics: Battle for China, 1937*(259), 42-54.
- Wheeler, D., & Péliissier, R. (2011). *História de Angola* (1ª ed.). Lisboa: Tinta da China.

Sites Consultados na internet:

- Barnes, Alexander F. (2009). *Logistician, Army Expeditionary Forces Logistics in World War I*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://www.almc.army.mil/alog/issues/JulAug09/over_there.html.
- Ferreira, Rui A. F. (2010). *Uma Perspetiva da Logística da Força Aérea Durante as Operações em África Entre 1961 e 1974*. Retirado: Março, 14, 2013, de http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=619.
- Guerra Colonial 1961-1974*. Retirado: Março, 12, 2013, de <http://www.guerracolonial.org/index.php?content=327>.
- Marquez, G. Garcia. (1977). *Operation Carlota*. Retirado: Maio, 23, 2013, de <http://www.rhodesia.nl/marquez.htm>.
- Mendes, Rodrigo (2010). *A Origem da Logística: a Arte da Guerra*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://jovelogistica.wordpress.com/2010/08/13/a-origem-da-logistica-a-arte-da-guerra/>.
- Wharton, (2004). *Gestão de cadeias de fornecimento*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://www.wharton.universia.net/index.cfm?fa=viewArticle&id=704&language=portuguese>.

Wikipedia, *Pilhagem*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <https://pt.wikipedia.org/wiki/Pilhagem>.

Wikipédia, *Portugal*. Retirado: Março, 14, 2013, de <http://pt.wikipedia.org/wiki/Portugal>.

Wikipédia, *Região Militar*. Retirado: Março, 16, 2013, de [https://pt.wikipedia.org/wiki/Região Militar](https://pt.wikipedia.org/wiki/Região_Militar).

Wikipédia, *Segunda Guerra Púnica*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de http://pt.wikipedia.org/wiki/Segunda_Guerra_Púnica.

Wikipédia, *Pan-africanismo*. Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pan-africanismo>.

APÊNDICES

Apêndice A – Inquérito por entrevista

ACADEMIA MILITAR



Inquérito por Entrevista

AUTOR: Aspirante AdMil Edson Daniel Fernandes de Melo Malungo

ORIENTADOR: Tenente-Coronel Infantaria (Doutorando) Nuno Correia Barrento de Lemos Pires

Lisboa, Maio de 2013

Apêndice B - Carta de apresentação

Esta entrevista insere-se no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre na especialidade de Administração Militar, subordinado ao tema " Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação ".

O objetivo adstrito é recolher dados relativos à logística militar angolana, com foco no ramo exército, através de entidades que estiveram diretamente ligados nesta área, ou seja, oficiais que desempenharam funções na área da logística no período compreendido entre 1961 e 2002. Esta entrevista a V. Ex.^a é de relevada importância, pois ajudará compreender melhor a evolução que a logística militar angolana sofreu no período em análise. Para além de fazer parte integrante do trabalho de campo, serve também de suporte para a pesquisa teórica desta investigação científica e ajudará a responder a questão central e as que derivaram desta, validando ou não as hipóteses criadas a partir das questões e, simultaneamente, auxiliar a atingir os objetivos propostos inicialmente.

Nesse sentido, encetaram-se algumas questões no sentido de obter um entendimento notável da importante temática em estudo.

O meu apreço pela sua colaboração,

Edson Daniel Fernandes de Melo Malungo

Asp Al AdMil

Apêndice C- Guião de Entrevista 1

Tema: *"Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação".*

Enquadramento funcional

Nome Completo:

Posto:

Arma/Serviço:

Cargo/Função:

Data:

Hora de início:

Hora de Fim:

Duração:

Unidade/Local:

Suporte:

Funções que desempenhou na área da logística em Angola (e em que período):

A Logística Angolana pela perspetiva Portuguesa

1. De que forma caracteriza a logística das tropas portuguesas em Angola e qual foi a sua evolução?
 - 1.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

2. De que forma caracteriza a logística dos movimentos de libertação e qual foi a sua evolução?
 - 2.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

3. Quais foram as infraestruturas utilizadas como base para a sustentação logística das forças angolanas?
 - 3.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

Apêndice D – Entrevista Estruturada ao Coronel Borges Correia

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação*".

Enquadramento Funcional

Nome Completo: Manuel Borges Correia

Posto: Coronel

Arma/Serviço: Administração Militar

Cargo/Função: Na situação de reforma

Data: 3 de Maio de 2013

Hora de início: 16h00

Hora de Fim: 17h50 min

Duração: 1h50 min

Unidade/Local: Academia Militar

Suporte: Gravação Áudio

Funções que desempenhou na área da logística em Angola (e em que período):

1ª Missão (1961-63) - Angola

- Angola, (28 de Maio de 1961 a 21 de Agosto de 1963) – Posto Alferes/Tenente

– Chefe da contabilidade do Batalhão de Caçadores, nº 114

- Na ZIN – 09Jun61 a 17Mai62;
- Na ZML – 18Mai62 a 20 Jun63

(Embarque de regresso a Lisboa, em Luanda, a 22 de Agosto de 1963)

2ª Missão (1965-1968) – Angola

- Angola, (06 de Novembro de 1965 a 30 de Maio de 1968) – Posto Capitão

- Batalhão de Intendência de Angola (BIA), no Grafanil, Luanda - chefe da secção técnica - Comando do Batalhão.

- Comandante da Companhia de Intendência do Batalhão de Intendência (BIA), no Grafanil

* Período: Nov65 a Mai66;

- Comandante do Destacamento de Intendência – Operação “Vulcano” numa operação de 7 meses pela Zona Norte de Angola.

(Bengo, Sassa (Faz^a S. António), Úcua, Dande (Faz^{as} M^a Manuela) Dembos, (Rio Dange), Missão (Faz^a M^a Fernanda), (Rio Lifune), Balacende (Faz^a Beira Baixa) Onzo, Nambuanguongo e Índa).

* Período de Maio a 17Nov66;

- Comandante da Companhia de Instrução e Diretor de Curso do 2º Ciclo CSM e 1º COM (Curso de Oficiais Milicianos-67/68) em Luanda.

* Período de Nov66 a Mai68;

(Embarque de regresso a Lisboa, em Luanda, a 30 de Maio de 1968)

3ª Missão (19 de Janeiro de 1974 a 8 de Outubro de 1975) - Angola

- Chefe da delegação da Manutenção Militar no Luso - Posto Capitão

* Período de Jan74 a Jun75;

- A partir de Setembro de 1974, passei, cumulativamente, a chefiar a Delegação da Manutenção Militar e a Messe de Oficiais – MONL, em Nova Lisboa (acumulação de funções).

(Embarque de regresso a Lisboa, em Luanda, a 08 de Outubro de 1975)

1. De que forma caracteriza a logística das tropas portuguesas em Angola e qual foi a sua evolução?

“A estrutura logística portuguesa em termos normais baseava-se nos conceitos americanos, portanto, na base prevaleciam os conceitos que íamos beber aos vários STANAGS da logística no conceito americano e, desde o momento que Portugal entrou na NATO foram introduzindo essas teorias no exército, quer na organização, no completamento e articulação dos órgãos, quer na respetiva execução operacional.

A logística era comandada a partir da metrópole, pelo Quartel Mestre General – Estado-maior do Exército (EME), Departamento da Logística, da qual a 4ª repartição fazia parte. Desenvolvia-se uma organização logística por classes de reabastecimento e por serviços. Estes últimos englobavam os transportes, intendência, material, saúde, finanças, ou seja, a cada área competia um serviço que era constituído por um quadro de militares especializado (oficiais, sargentos e praças). Na área da Intendência, a estrutura era apoiada por dois

órgãos do Serviço de Administração Militar, a Manutenção Militar (MM) e as Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento (OGFE), integrados nos Estabelecimentos Fabris do Exército, sendo o primeiro, responsável por todos os artigos das classes I, II, VI e III, e a última, pelo fardamento, tendo ambos a componente fabril e a de depósito base.

As Forças Armadas portuguesas adaptaram a sua doutrina logística para situações de conflito a partir dos princípios e normas de origem americana estabelecidos para a guerra convencional, também no âmbito da NATO. Neles se estabelecem as cinco funções logísticas que reúnem grupos de atividades afins: abastecimento, evacuação e hospitalização, transporte, manutenção e serviços.

A organização e articulação do Exército nos teatros de operações de Angola, Guiné e Moçambique teve de adaptar-se às características da guerra de guerrilhas, que se desenvolvia em superfície, com os adversários espalhados no seio da população, e não frente a frente como acontecia na guerra convencional, e cujo objetivo era a conquista das populações e não a posse de certa posição no terreno. Operava-se em termos de “quadricula”, a cada Tipo de Unidade (Sector, Batalhão, Companhia ou Pelotão) correspondia a uma determinada “área territorial”.

Com o início da guerra em Angola as Forças Armadas portuguesas foram, portanto, obrigadas a adaptar os seus órgãos, e respetivo funcionamento, de acordo com as suas capacidades e formas de emprego mais adequadas ao território e ao tipo de guerra, pois estes limitam e definem os tipos de organização logística. A partir de 1961 as primeiras tropas quando chegaram a Angola¹⁴⁷, Luanda, verificaram que no exército, onde havia tropa, tinha uma organização muito pequena e que funcionava com base nos recursos locais (Cidades) e no reabastecimento, através dos meios viários existentes. Havia tropa (de Guarnição) em Luanda, Carmona, Nova Lisboa, Luso e Sá da Bandeira.

No âmbito das Forças Armadas portuguesas, havia também um Comando Naval em Luanda e outro no Lobito. A força aérea tinha também uma base em Luanda. Não havia, portanto, no início da guerra, uma estrutura capaz de apoiar as unidades do Exército, que chegavam em ritmo crescente, e a sua criação assentou no estabelecimento de uma base logística em Luanda e na divisão da Região Militar em duas áreas, uma englobando o Norte (ZIN) – (S. Salvador, Negage, Quibaxe, Malanje e Henrique Carvalho) e a outra o restante território

¹⁴⁷ Em fins de 1961, havia já um efectivo de cerca de 33.400 militares. Em 1973, o número passou para cerca de 65.600.

(Nova Lisboa, Luso, Serpa Pinto e Teixeira de Sousa; Sá da Bandeira, Moçâmedes, Pereira Eça).

A medida que a guerra foi decorrendo e com a chegada de mais militares, verificou-se que havia necessidades e que era preciso colmatá-las.

Os problemas de insurreição desenvolveram-se inicialmente na baixa do Cassanje, depois nos Dembos e depois para Norte, não havia esses atos no lado nordeste do território nesta fase. As infiltrações dos guerrilheiros eram feitas, principalmente, a partir do Zaire, de norte para sul. Era também a área mais propícia, dada a sua constituição geográfica, para se desenvolver a guerra de guerrilha, sendo que as maiores riquezas de Angola encontravam-se também no norte, bem como as maiores fazendas de componente económica.

A organização do território foi feita pela sua divisão ao meio, pela linha férrea Lobito-Teixeira de Sousa, e criou-se o Comando Norte e o Comando Sul.

Em Setembro de 1961 chegaram os primeiros pelotões de intendência, que foram mobilizados para o Comando Norte, que era o que mais necessitava, dada a dispersão das Tropas, pela “quadrícula”. Os pelotões/órgãos de intendência (Pint’s, Comp^as ou DAV’s) eram órgãos logísticos que faziam reservas por 7, 9, 11 a 15 dias, de acordo com as condições de armazenamento, para as tropas que passavam pelos pelotões, sendo-lhes atribuído uma área de responsabilidade. Os pelotões/órgãos de intendência ficavam nas áreas do Comando, de Sector e, ou Batalhão, raramente, na área do Comd. Companhia. As Subunidades operacionais vinham à área do órgão logístico, para fazer o reabastecimento.

Procedimento e situação, semelhante, se verificavam em relação aos demais “tipos de apoio”- Serviço de Material e Postal.

A disseminação de pelotões/órgãos obrigou a que houvesse um comando coordenador para as várias áreas, é o caso dos DAVE (Depósito Avançado de Víveres), que com a disseminação dos órgãos passou a companhia de intendência.

Os reabastecimentos eram feitos pelos depósitos-base que foram criados em Angola. Criou-se o depósito-base em Luanda, a Manutenção Militar (que também tinha uma componente em Nova Lisboa) e o Depósito Base de Material de Intendência (material de cozinha, de fardamento, de alojamento, de subsistência (refeitório, armazém e frio)) que eram apoiados por Lisboa via marítima, e também por esta via ia ao Lobito e, a partir deste, era feita a trasfega para o comboio destinado à Nova Lisboa. A Manutenção Militar recebia todos os víveres secos para os efetivos militares.

Às Unidades, era fornecido todo o material de intendência, necessário e que não detinham, de acordo com as suas “cargas de material” próprias.

A Marinha e a Força Aérea eram geralmente independentes em termos de reabastecimento, excetuando algumas unidades que estavam em áreas operacionais.

O reabastecimento era normalmente feito por via terrestre, através de viaturas civis e militares, as colunas militares de reabastecimento chamavam-se MVL. Este tipo de reabastecimento tornou-me mais eficaz devido ao serviço de engenharia, com a abertura de picadas e construção de estradas. Em meados de 1962/64 só havia a estrada alcatroada de Luanda a Catete, Luanda a Lúqua, e de Luanda a Caxito e no sul Lobito, Nova Lisboa, Silva Porto; Luanda, Viana, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Moçâmedes, Sá da Bandeira, V^a Pereira d’Eça.

Os órgãos de apoio e coordenação na área de intendência estavam quase sempre situados junto às bases operacionais da Força Aérea (FA). A FA tinha bases em Luanda (Base Aérea 9), Cabinda, Negage (Aeródromo Base n^o 3), Henrique Carvalho (Aeródromo Base n^o 4). Eram também utilizados alguns aeroportos civis, como os de Nova Lisboa, Sá da Bandeira, Lobito e Luso. Tinha também algumas pistas de aterragem em outros locais. A localização dos órgãos de intendência próximo destas estruturas da Força Aérea prendia-se com a necessidade de obter a capacidade de distribuição de verdes (carne, peixe) e alguns artigos de cantina específicos, que eram mais fácil e rapidamente distribuídos por via aérea.

Depois de 1963, quando se abriu a frente leste, houve a necessidade de reorganizar os efetivos e as unidades, para serem mobilizadas para esta zona. A guerra passou a desenrolar-se em três grandes teatros de operações: Cabinda, o Norte e o Leste.

O Norte, com a capital em Luanda, pode ser dividido em dois suberatos: as regiões junto à fronteira norte e os Dembos.

No Leste, podem ser individualizadas as regiões do Nordeste (Henrique Carvalho, Teixeira de Sousa e Cassai), do Centro (Luso, Lumeje, Cazombo) e Sudeste (Cuando- Cubango).

No final (1972/75?) o Centro/Nova Lisboa e o Sudeste, passaram-se a designar-se como CMNL e o do Leste/Luso – Teixeira de Sousa e a fronteira a sul – CZML.

Os três teatros tinham as seguintes restrições:

Em Cabinda, o clima tropical húmido, a densidade da floresta, as elevadas temperaturas, a humidade e o relevo proporcionavam bons locais de instalação de bases para os

guerrilheiros, em especial no Maiombe, dificultando a manobra e a atuação das forças portuguesas.

No Norte, as temperaturas elevadas, a humidade, o terreno acidentado, que sobe em plataformas, a densidade da vegetação e o caudal dos rios dificultavam os movimentos militares quer apeados, quer em viatura, constituindo bons locais de refúgio para os guerrilheiros. Na época das chuvas, as picadas tornavam-se praticamente intransitáveis.

No Leste, as amplitudes térmicas, entre as elevadas temperaturas de dia e o frio de noite, provocavam grande desgaste nas tropas. Na época das chuvas, os terrenos alagados constituíam um obstáculo à circulação de viaturas. Acresce ainda que, no Leste, tudo é muito longe.

O tipo de reabastecimento baseava-se em requisições predefinidas. Consoante os efetivos e o tipo de unidade e o lote que era definido pela própria unidade, eram fornecidas/quantidades/quilos de alimentos e a unidade confeccionava de acordo com aquelas quantidades, com base de “ementas predefinidas”. Esses alimentos eram guardados em armazéns disponibilizados por fazendeiros e quando não havia essa possibilidade, a engenharia construía armazéns improvisados.

Os produtos alimentares, desde carne, peixe, legumes, frutas (etc.) eram fornecidos por empresas civis, mediante um concurso público, no qual era escolhida a empresa que fornecia o produto específico durante um determinado tempo.

Resumindo, os reabastecimentos processavam-se a partir de Luanda e os serviços estavam centralizados. No demais território, normalmente, localizavam-se em locais próximos dos aeródromos-base da Força Aérea.

A partir dos depósitos base dos vários serviços eram enviadas para as unidades remessas periódicas dos artigos requisitados, em transporte terrestres, marítimos e aéreos, civis e militares.

Os abastecimentos eram levados para todo território de Angola, exceto Cabinda, em viaturas militares ou civis fretadas, através dos movimentos logísticos, os MVL, como ficaram conhecidos. A Força Aérea e a Marinha (Cabinda/LDG) participaram também no sistema de transporte, onde se inclui, quando foi caso disso, o caminho-de-ferro criando-se uma sub-base em Nova Lisboa (EIXO: Silva Porto, Serpa Pinto e Sá da Bandeira – Chiange, V^a Roçadas e V^a Pereira d’Eça).

A abertura da frente obrigou a criar órgãos logísticos avançados, sendo o apoio centralizado na cidade do Luso (Eixo: Cangamba, Gago Coutinho, Cuíto, Mavinga, N'Riquinha, Luiana e Teixeira de Sousa – Nova Chaves, Cazombo) ”.

2. De que forma caracteriza a logística dos movimentos de libertação e qual foi a sua evolução?

“A logística dos movimentos de libertação baseava-se na relação e aproximação com as populações e das suas disponibilidades. As populações que colaboravam, e colaboravam quase todas, trabalhavam as lavras para fornecer os alimentos (o milho, a mandioca) aos guerrilheiros.

Os movimentos de libertação não tinham uma logística. Eles aproveitavam grupos de não combatentes, escolhendo os jovens, entre os 10 e 15 anos, com boa capacidade física, que eram os chamados carregadores. A sua missão era carregar os alimentos das lavras para um local específico determinado antecipadamente, onde os guerrilheiros os iam depois buscar, ou então levavam diretamente para as bases guerrilheiras, mas isto só em casos muito excepcionais, porque havia o receio da sua posição ser denunciada.

Devido a este panorama as Forças Portuguesas desenvolviam ações operacionais de destruição e interdição das lavras e reorganizaram os aldeamentos, criando estruturas mais modernas.

Na minha segunda comissão, de 1966 a 1969, estive, entre outras funções, a comandar um destacamento de intendência durante 9 meses, que estava integrado num agrupamento comandando por um Coronel de Cavalaria. Esse agrupamento chegou a ter 14 companhias, de infantaria ou cavalaria, tinha um pelotão de artilharia, dois pelotões de engenharia (para abrir as picadas), e tinha cerca de 4.000 africanos com uma catana na mão para cortar lavra. Coincidiu com o período da colheita da mandioca e do milho, que se iniciava por volta de Março, o seu cultivo.

Partimos de Luanda e passamos pelo Bengo, Caxito, Quibaxe, Úcuá, Nambuangongo...

Andamos pelos vales a cortar essas lavras com o objetivo de aniquilar o reabastecimento dos movimentos de libertação. Este tipo de missão era feito periodicamente. A Força Aérea ajudava na deteção destas lavras e, depois de montada a operação, o exército entrava em ação.

No período em análise (1961-75) tanto as forças portuguesas como os movimentos de libertação angolanos evoluíram. As FAP ganharam mais capacidade executiva, porque observou-se um desenvolvimento grande das redes de estradas, o que permitiu que as forças de apoio logístico tivessem uma maior eficácia e qualidade no apoio que prestavam.

As forças adversas evoluíram na sua capacidade de organização, e com o desenvolvimento da ação política nos países fronteiriços, como é o caso do Zaire, que apoiava a FNLA, e da Zâmbia, que apoiava o MPLA e Daniel Chipenda, e o próprio desenvolvimento do armamento que utilizavam, os movimentos tornaram-se mais proficientes, o que nos obrigou a fazer adaptações no emprego das forças. Contudo, em termos logísticos, não se registou grande evolução dos movimentos de libertação, sendo uma logística baseada no possível, verificando-se sempre uma organização muito empírica, suportada pela população”.

3. Quais foram as infraestruturas utilizadas como base para a sustentação logística das forças angolanas?

“ Após abril de 1974, durante o ano de descolonização, até à independência a 11 de Novembro de 1975, houve uma retração de dispositivos em Angola, do leste para oeste, do sul para centro, as tropas portuguesas foram convergindo para Nova Lisboa, Benguela, Lobito e Luanda. À medida que as forças portuguesas faziam a retração de dispositivos, os aquartelamentos eram entregues aos movimentos de libertação que estavam na respetiva área. No caso do Luso, por exemplo, cedemos as instalações da Delegação das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento ao MPLA e, que, posteriormente foram ocupadas, bem como as demais infraestruturas pela UNITA, havendo no entanto conflitos por causa das mesmas. O mesmo se sucedeu com o aeroporto, que era civil, mas neste caso o conflito foi entre FNLA e MPLA.

Os quartéis eram entregues aos movimentos à medida que as tropas portuguesas saíam dos mesmos. Havia uma comissão militar, integrada na 4ª Repartição do Estado-Maior (QG-Luanda), responsável pela coordenação e entrega das infraestruturas e que ficou em Angola até ao fim do processo de descolonização.

O MPLA tomou posse das infraestruturas da Manutenção Militar em Luanda e foi se organizando. A FNLA com certeza que ficou com algumas instalações militares (Quartéis e Depósitos) localizadas no Norte do país.

Este processo de aproveitamento das instalações não deve ter sido muito difícil em Angola, pois já havia muitos angolanos na estrutura administrativa e funcional, recrutados do Exército português¹⁴⁸. Com a chegada dos cubanos o processo tornou-se mais dinâmico, para o MPLA nesse caso”.

¹⁴⁸ Em 1973, a “africanização” dos efetivos, em Angola atingia os 42%.

Apêndice E - Entrevista ao Tenente-General Mesquita

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação*".

Enquadramento funcional

Nome Completo: Victor Manuel Mota de Mesquita

Posto: Tenente-General

Arma/Serviço: Administração Militar

Cargo/Função: Na situação de Reforma

Data: 5 de Junho de 2013

Hora de início: 15h20

Hora de Fim: 15h34

Duração: 14min

Unidade/Local: Residência do entrevistado

Suporte: Gravação Áudio

Funções que desempenhou na área da logística em Angola (e em que período):

- Chefe de contabilidade do Quartel-General da Região Militar de Angola de Outubro de 1955 a Novembro de 1963
- Chefe da Sucursal da Manutenção Militar em Luanda de 1974 a 1975

1. De que forma caracteriza a logística das tropas portuguesas em Angola e qual foi a sua evolução?

“ À partida quero dizer que, em Angola, em tempo de paz, as Forças Armadas Portuguesas não estavam preparadas para a guerra que entretanto tiveram com os movimentos de libertação. Só progressivamente, à medida que mais forças foram para Angola e, consoante as necessidades, é que começaram a implantar órgãos próprios de intendência, para puder fazer face a estas carências logísticas.

O que havia em tempo de paz, praticamente era: uma sucursal da Manutenção Militar em Luanda e uma delegação das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento, também em

Luanda. Havia também um depósito base para outros artigos que não pertenciam as entidades anteriormente referidas, estando portanto, tudo sediado em Luanda. Nas cidades principais, como Nova Lisboa e Sá da Bandeira, havia messes de oficiais, porque eram centros onde havia mais concentração de Forças Armadas. Havia, por exemplo, três regimentos de infantaria, um em Luanda, Nova Lisboa e outro em Sá da Bandeira. Portanto em Luanda, em tempo de paz, já havia algumas estruturas logísticas e em Nova Lisboa e Sá da Bandeira, havia também algumas estruturas, embora que de forma muito reduzida.

O resto do território não tinha nenhuma ocupação logística. Tinha tropas em alguns locais, em algumas cidades evidentemente mas, logística propriamente dita não tinham. As unidades viviam dos recursos locais e organizavam os seus abastecimentos. Não havia, por assim dizer, um serviço de intendência organizado.

Quando a guerra começou, pensou-se em organizar o serviço de intendência. Mas, este serviço nasceu com muitas dificuldades, só à medida que começaram a ser mobilizados oficiais, sargentos e praças para Angola é que começou a ser estruturado o serviço de intendência, cuja chefia estava situada em Luanda e tinha depois companhias de intendência e pelotões de intendência nas áreas de intervenção ou operacionais, para estarem mais próximo das tropas. Normalmente os pelotões estavam junto das principais unidades, que na altura eram os batalhões. Nunca tivemos para além de batalhões grandes unidades, ou seja, a guerra desenvolveu-se com base em pelotões, companhias e batalhões.

O batalhão era colocado num determinado local, onde tinha o seu comando, as companhias eram depois distribuídas por outras áreas e, por sua vez, as companhias distribuíam os seus pelotões para onde era necessário combater. Normalmente as companhias estavam todas enquadradas em batalhões. Havia também companhias independentes, mas estas só muito mais tarde é que começaram a aparecer, como as companhias especializadas de caçadores especiais e comandos.

Houve portanto muitas dificuldades, inicialmente, no apoio logístico mas, ele foi se consolidando a pouco-e-pouco. Para além das necessidades básicas de géneros, fardamento e material, havia também a necessidade de os colocar (os materiais) na frente, sendo para tal necessário um serviço de transportes organizado, que inicialmente não existia. Os abastecimentos em campanha faziam-se chegar através de colunas civis, que eram alugadas, e eram estas viaturas (camiões) que faziam o transporte.

A Força Aérea também ainda não estava a funcionar inicialmente. Só se instalou lá posteriormente, sendo que só após cerca de um ano do início da guerra é que se começou a fazer reabastecimentos por via aérea, que até então só se faziam por via terrestre.

A base logística de apoio eram as companhias e pelotões de intendência, havendo na retaguarda uma chefia de intendência, que era o órgão superior e que estava em Luanda; as restantes unidades estavam distribuídas pelo país num dispositivo próprio para fazer face as operações que eram necessárias efetuar. Foi assim que o serviço de intendência se instalou em Angola, progredindo a pouco-e-pouco, com incremento dos seus meios, materiais e humanos, foi ganhando mais possibilidades. Com a sucursal da Manutenção Militar, das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento já mais organizado e com o Depósito Base de Intendência, começou-se a ter outra capacidade de fornecer os abastecimentos.

Quando a guerra começou nem havia as NEP, aquilo a que se chamam Normas de Execução Permanente, também estas foram sendo elaboradas ao longo do tempo e ficando cada vez mais aperfeiçoadas. Era uma mais-valia, pois quem estivesse nas funções de intendência sabia exatamente o que tinha a fazer. As NEP foram tão bem-feitas que quando a guerra começou em Moçambique adotaram as que tinham sido criadas em Angola, naturalmente adaptadas a extensão e configuração do território moçambicano.

Foi uma experiência que as nossas Forças Armadas não tinham. Diferente era estar em tempo de paz onde as necessidades logísticas eram mínimas. Mas foram obrigados a mudar rapidamente a sua estrutura e funcionamento para o modo de campanha.

De salientar também que se englobam no apoio logístico não só o serviço de intendência como também o serviço de saúde, serviço de material, o serviço de transporte, que depois passou a ter viaturas militares. Outros dois serviços que por vezes não são referidos mas que durante a guerra foram também muito importantes, são estes os serviços de assistência religiosa e o serviço postal militar. Havia um capelão por cada unidade de escalão batalhão. O serviço postal militar foi importante porque permitia o contato dos militares com os seus familiares na metrópole, feito através duns aerogramas que foram criados na altura e que não necessitavam de selo. Estes serviços estavam todos integrados na cadeia logística, sendo coordenado pelo comandante da região militar, que estava em Luanda, não havendo um escalão avançado, o que não se sucedeu em Moçambique, dada a extensão do território ”.

2. De que forma caracteriza a logística dos movimentos de libertação angolanos?

“ A Comparação que posso fazer com a logística dos três movimentos, sobretudo de dois, MPLA e UNITA, visto que a FNLA a determinada altura não teve grande influência nas operações, é que a logística destes movimentos, presumo eu, era feita com base nos recursos locais. Não me consta, dos meus camaradas que estiveram em operações, ter referido que havia uma logística própria. Esta era feita com base nos recursos locais através do apoio da população ”.

3. Quais foram as infraestruturas utilizadas como base para a sustentação logística das forças angolanas?

“ Lembro-me quando estava a chefiar a sucursal da Manutenção militar, em 1975, apareceram três oficiais do MPLA para trocar impressões comigo e saberem como é que depois haviam de ficar e utilizar as instalações, que se localizavam a 6 ou 7 quilómetros de Luanda, na estrada de catete. Eu expliquei-lhes tudo e fiquei com a sensação que eles queriam aproveitar aquelas instalações, que eram uns edifícios modernos, para instalarem um depósito de base de víveres também ”.

3.1. Gostaria de acrescentar alguma coisa?

“ A logística é muito importante pois é a base de tudo, nenhuma tropa consegue combater sem ser apoiada logisticamente. Até se costuma dizer que para cada combatente, tem de haver quatro homens na logística a apoiar ”.

Apêndice F - Guião de Entrevista 2

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação* ".

Enquadramento funcional

Nome Completo:

Posto:

Arma/Serviço:

Cargo/Função:

Data:

Suporte:

Quais foram as funções que desempenhou na área da logística? (e em que períodos)

1. Quais foram, no seu entender, os períodos chave de desenvolvimento da logística militar angolana?
 - 1.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

2. De que forma se caracterizava a logística da guerrilha em Angola?
 - 2.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

3. Ao nível externo, quais foram os maiores contributos para o desenvolvimento da logística militar angolana no período de 1975-1991?
 - 3.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

Apêndice G - Entrevista ao General “ Kianda¹⁴⁹ “

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação*".

Enquadramento funcional

Nome Completo: Salviano Jesus Sequeira

Posto: General

Arma/Serviço: Infantaria

Cargo/Função:

Data: 17 de Junho de 2013

Suporte: Via Correio Eletrónico

Funções que desempenhou na área da logística (e em que período):

Chefe do Comando Logístico e Infraestruturas (CLI) de 1993 a 2005

1- Quais foram, no seu entender, os períodos chave de desenvolvimento da logística militar angolana?

“ Acho que durante o período entre 1961 – 1974 a logística das forças guerrilheiras, manteve-se num estado incipiente, senão mesmo primitivo.

O desenvolvimento da logística, propriamente dita militar, teve início com o surgimento das primeiras unidades regulares das FAPLA (Forças Armadas Governamentais, proclamadas, em Agosto de 1974).

Antes da edificação da 1ª unidade regular das FAPLA, em 1977 (9ª Brigada de Infantaria Motorizada, unidade extinta em 1977, após a intentona de golpe de estado em Maio de 1977), as FAPLA, após o abandono, pelas Forças Armadas Portuguesas, das instalações da Manutenção Militar e do Campo Militar do GRAFANIL, iniciou o desdobramento das suas primeiras infraestruturas logísticas regulares.

Por outro lado a 9ª Brigada de Infantaria Motorizada na sua estrutura orgânica se inseriam os órgãos e subunidades logísticas, fundamentalmente, as subunidades de abastecimento de produtos alimentares, combustíveis, munições e armamento, vestuário e de transportes.

¹⁴⁹ Os generais angolanos são normalmente chamados pelo nome de guerra.

As unidades que combatiam na direção sul (rio Ebo) e que posteriormente, se constituíram na 19ª Brigada de Infantaria Motorizada, também tinham subunidades semelhantes.

Em Outubro de 1975, com a chegada das unidades das Forças Armadas Revolucionárias Cubanas, além delas possuírem a sua própria Logística Militar, passaram a assessor os especialistas (curiosos¹⁵⁰) colocados nas unidades de Logística das FAPLA (Base Central de Abastecimentos e Campo Militar do Grafanil) e colaboraram na conceção do primeiro sistema logístico das FAPLA.

Com a retomada do território antes ocupado pelas Forças inimigas (UNITA, FNLA, Sul-africanas, Zairenses e mercenários), criaram-se outras infraestruturas logísticas, nomeadamente no Lobito e Namibe;

Entretanto, antes da criação dos órgãos, unidades e subunidades ora mencionadas, as Bases Logísticas do MPLA em Dolisie (República do Congo) e de Lusaka (República da Zâmbia), já existiam e era o ponto de chegada do apoio logístico externo e de partida para a distribuição dos meios de materiais e outros produtos às forças de guerrilha do MPLA, respetivamente da 2ª Região Militar (Cabinda) e da Frente Leste (3ª, 4ª e 5ª Regiões Militares). Concretamente mais para a 3ª Região Militar (Moxico e uma faixa da Lunda Norte).

Em 1974, com os acordos de cessar-fogo entre o MPLA e as autoridades governamentais portuguesas, estas bases logísticas (Depósitos de armamento e munições) deslocaram-se, respetivamente para Cabinda e Luena. Destas localidades Dolisie – Cabinda, Lusaka – Luena, partiram os primeiros abastecimentos, sobretudo de armas e munições para as forças guerrilheiras que se instalaram nas capitais de distritos, atualmente, Províncias de Angola.

Consequentemente os primeiros combates realizados pelo MPLA, contra a FNLA e a UNITA, foram alimentados com os meios supracitados a partir das referidas Bases Logísticas.

¹⁵⁰ Só na 9ª Brigada de Infantaria Motorizada, tinha poucos especialistas de logística, com formação básica média.

Outro período importante no desenvolvimento da logística militar das Forças Armadas Angolanas assenta a partir da edificação das Forças Armadas Angolanas em 1992, produto da fusão das FAPLA (forças governamentais) e das FALA (forças rebeldes do Partido de Oposição UNITA). Então, com a assessoria de oficiais superiores das Forças Armadas Portuguesas, concebeu-se e desdobrou-se um novo sistema de logística militar, cuja diferença com o sistema anterior, consistia na integração de todos os elementos gestores de meios materiais, num Comando Logístico, paralelamente, à existência dos órgãos de planeamento logístico nos órgãos superiores de Comando e Direção.

Desta maneira nos Ramos das Forças Armadas, então, o processo logístico militar era executado pelos Comandos Logísticos e Infraestruturas, enquanto a nível dos Estados-Maiores General e dos Ramos processava-se o planeamento das necessidades logísticas, através das Direções (Divisões) de Logística.

No entanto, no decorrer da guerra que eclodiu posteriormente, nas eleições gerais, em 1992, o sistema logístico fora concebido e desdobrado por vários motivos, talvez porque estávamos habituados a funcionar com o sistema anterior instalado (conceção URSS), ou porque as exigências da guerra assim determinavam, o sistema logístico foi sofrendo alterações e praticamente, regressou-se, quase, à orgânica anterior, ou seja, a que funcionou até 1992.

Portanto, atualmente existem Direções de Logística, tanto a nível do Estado Maior General das FAA, como também, nos Ramos das FAA, todas com funções de planeamento e de execução logística.

No entanto, só a Direção Principal de Logística do Estado Maior General das FAA, tem competências, por enquanto, de procura, aquisição, obtenção, acompanhamento das negociações, armazenamento e distribuição até aos Ramos e algumas unidades, a partir das Bases Centrais de logística de Luanda, Lobito e Namibe ”.

2. De que forma se caracterizava a logística da guerrilha em Angola?

“ A logística da guerrilha em Angola (MPLA) no período de 1961 – 1975, caracterizava-se de forma incipiente:

Inexistência de um sistema logístico concebido;

Provisões insuficientes (alimentação, vestuário, equipamentos);

Armamento e equipamentos militares quantitativo e qualitativamente inferiores e diferentes, aos utilizados pelo inimigo;

Difícil mobilidade;

Dependência quase total do exterior;

Execução logística empírica (não havia planeamento). Execução de acordo com as existências de produtos e outros meios de armamento e munições.

Para que uma guerrilha tenha progressos seria necessário o apoio massivo da população que, naturalmente, sustentasse as unidades guerrilheiras, sobretudo, com produtos alimentares e peças de vestuário e na medida do possível, mesmo com meios materiais subtraídos das unidades de produção e inclusive das próprias unidades militares do inimigo. Por outro lado, de acordo com os manuais, as ações combativas levadas a cabo seria a maior fonte de abastecimento para as unidades guerrilheiras, particularmente em armamento e munições.

Relativamente a população, a maior base social do MPLA, situava-se, na área das Províncias de Luanda, Bengo, Kwanza Norte e Malange. Posteriormente, com a abertura da Frente Leste do MPLA em 1968 (Províncias do Moxico e das Lundas Norte e Sul) a população, particularmente, que vivia próximo à fronteira com a Zâmbia começou a aderir à guerrilha; em Cabinda a base social do MPLA, isto é, a população, inicialmente aderiu, mas com o tempo, associado a alguns erros praticados pelos guerrilheiros a população foi-se afastando. As Províncias de Luanda, Bengo e Kwanza Norte, constituíam a 1ª Região Político Militar do MPLA. Não obstante o apoio da população, a fronteira, e por sinal a mais extensa, com a atual República Democrática do Congo (ex-República do Zaire) estava vedada à circulação dos combatentes da liberdade do MPLA e conseqüentemente de qualquer tipo de apoio logístico para os guerrilheiros e população.

Nesta área, muito embora, os constrangimentos causados pelas Forças Armadas Zairenses e pelos guerrilheiros da FNLA, o MPLA, ainda conseguiu introduzir (abastecer) dois esquadrões (+ 300 homens) de guerrilheiros com meios de armamento e munições.

Porém, mesmo com este incremento, a guerrilha não se desenvolveu, não só, devido as constantes ações combativas levadas à cabo pelo inimigo (Forças Armadas Portuguesas), mas também, pelo facto do armamento dos guerrilheiros, com o tempo, se ir tornando obsoleto e as munições terem chegado ao fim.

Como normalmente a principal fonte de abastecimento de uma força de guerrilha, deve ser à logística do inimigo, neste âmbito, verificava-se um fenómeno, as armas e munições eram de calibres diferentes às do inimigo. Isto é, as munições que, eventualmente capturavam-se ao então inimigo, não podiam ser utilizadas porque eram de calibres diferentes.

Relativamente às armas ligeiras, também capturadas, não eram suficientes para, por um lado, encetar combates com sucesso e por outro lado, as munições capturadas ou abastecidas “pelos militantes clandestinos” do MPLA, nas unidades militares portuguesas, muitas das vezes estavam armadilhadas. Várias vezes explodiram no interior dos canos das armas.

Portanto o sistema logístico nesta Região Militar, relativamente ao armamento, munições, minas e explosivos e outros equipamentos militares, fracassou ou era mesmo inexistente.

Felizmente as forças guerrilheiras do MPLA da 1ª Região não obstante a todas essas vicissitudes e obstáculos de ordem logística e combativa, sobreviveram até (1974) aos acordos de cessar-fogo com as autoridades portuguesas, graças ao apoio da população que produzia o suficiente de produtos agrícolas para alimentarem-se e da caça que caía em armadilhas artesanais. Para vestirem serviam-se das cascas das árvores secas e trabalhadas para o efeito. Por outro lado, os grupos clandestinos, esporadicamente, forneciam alguns produtos industriais. Para o combate a algumas doenças serviam-se de ervas e plantas já conhecidas da população.

Na 2ª Região Político-Militar do MPLA (Província de Cabinda), a logística militar, tinha algumas particularidades diferentes da 1ª Região Político-Militar do MPLA:

Contrariamente à ex-República do Zaire (RD Congo), a República do Congo – Brazzaville, concedia-nos um excelente apoio: político, moral e liberdade de circulação de meios materiais e de forças guerrilheiras;

Penetração livre para o território de Cabinda em toda a extensão da fronteira;

Oportunidade de apoio logístico externo, nomeadamente, da ex-URSS (Rússia), com armas, munições e equipamentos individuais de campanha, minas e explosivos;

Fraca base social (pouca aderência da população à guerrilha);

Reduzidas forças de guerrilha;

Base logística em Dolisie;

Vias de comunicações terrestres no interior do território de Cabinda sem expressão; (+ - 2/3 do território é ocupado pela densa floresta do Maiombe; 2ª maior do mundo).

Se por um lado as forças guerrilheiras tinham a facilidade de se deslocarem e penetrarem no território de Cabinda, por outro lado, a fraca aderência da população à guerrilha, a quantidade exígua de guerrilheiros originários de Cabinda e a difícil mobilidade pela densa floresta do Maiombe, tornaram-se nos principais obstáculos de apoio logístico às forças guerrilheiras.

Consequentemente o apoio logístico era executado a partir do exterior até a fronteira de Cabinda, através de meios motorizados (camiões) e daí para o interior, eram transportados nas costas dos próprios guerrilheiros.

Portanto, transportavam-se, além do equipamento individual do guerrilheiro (cobertor, lona para dormir, arma e cartucheira), o possível, tal como: munições, minas e explosivos, medicamentos, alimentação e outros meios de campanha. Normalmente, transportava-se nas costas de cada guerrilheiro, entre 15 – 25 quilos.

Com a introdução no combate de armas como o morteiro 82mm, canhão sem recuo (S/R) B-10 (82 mm) e do Grad-P-1, as exigências logísticas aumentaram, sobretudo em carregadores. Desta maneira, o Comando da Região recorria ao Internato 4 de Fevereiro, selecionando os alunos com mais de 15 anos e os professores e pessoal de apoio do estabelecimento escolar.

Também nos arredores da cidade de Dolisie situava-se uma base de produção agrícola de apoio alimentar aos guerrilheiros. Infelizmente, só produzia para as próprias famílias que habitavam na área de produção.

Deste lugar também, forneciam mulheres e homens saudáveis para ajudarem a carregar os agregados das armas (cano, tripé, base) os projéteis e minas.

Portanto, a escolha dos eventuais carregadores baseavam-se na idade (no caso dos alunos) e no aspeto saudável dos militantes da base de produção.

Normalmente conseguia-se reunir entre 120 – 150 pessoas, incluindo os guerrilheiros, para transportarem 2 peças de Grad-P-1 com 6 projéteis de 122 mm, 2 morteiros 82mm com 40 minas e 2 canhão S/R - B-10 com 40 projéteis. Mesmo com todo esse pessoal, o transporte dos meios em questão era bastante difícil, além de pesado, era bastante incómodo e as crianças limitavam-se a levar simplesmente, os produtos alimentares para toda a comitiva.

O tempo de cada uma destas missões dependia da distância entre o ponto de partida e o alvo a ser atacado: entre 2 a 10 dias. Quanto menos dias durava a missão, a carga reduzia, somente, relativamente aos produtos alimentares.

Resumindo, o apoio logístico à 2ª Região Militar, tinha a particularidade de todos os meios materiais e produtos, serem adquiridos e transportados a partir do exterior do território da Região Militar (território de Cabinda), pelos métodos acima mencionados.

A logística da Região Militar, além de esporadicamente, realizar uma caçada, para melhorar o rancho (só se comiam conservas e peixe seco com arroz ou funge), não produzia nada para o seu próprio consumo.

Relativamente às armas e munições, a situação, logicamente, na 2ª Região tinha vantagens. Nunca nos faltou armas e munições, só não tínhamos homens suficientes para transportarem o necessário para o cumprimento das missões. Como anteriormente me referi, os próprios guerrilheiros, também, eram os carregadores dos meios materiais.

Por outro lado, a falta de base social (população) originária de Cabinda dificultou organizar uma logística a partir dos Grupos de Militantes Clandestinos que viviam nas áreas urbanas do território de Cabinda.

As quantidades de material e outros produtos capturados ao inimigo eram bastante escassos, portanto, não existia a possibilidade de aproveitamento logístico a partir dos meios do inimigo ”.

3. Ao nível externo, quais foram os maiores contributos para o desenvolvimento da logística militar angolana no período de 1975-1991?

“ Sem qualquer dúvida, no período em questão, o maior contributo foi dado pela ex-URSS (União das Repúblicas Socialistas Soviéticas) e também pela República de Cuba.

Na realidade durante a guerrilha do MPLA desde o início, a logística militar foi suportada pela ex-URSS (Rússia):

Fornecimento de armas, munições, minas e explosivos;

Fornecimento de equipamentos de campanha;

Fornecimento de meios rádios de transmissões;

Fornecimento de meios de transporte;

Fornecimento de medicamentos e especialistas de saúde;

Fornecimento de vestuário;

Fornecimento de alguns produtos alimentares.

Do ponto de vista conceptual a partir de 1975, paralelamente a criação das unidades regulares, nas FAPLA, adotou-se nos Órgãos, Estabelecimentos e Unidades das FAPLA a inclusão de assessoria. Em função do escalão das unidades, a assessoria era preenchida por elementos soviéticos e cubanos. Assim ao nível do Estado Maior General das FAPLA, Ramos, Regiões e Brigadas, a logística era assessorada pelos soviéticos, enquanto, a nível de Batalhões, os cubanos assessoravam os especialistas de logística militar.

Desta maneira concebeu-se o primeiro sistema logístico das FAPLA. Este sistema tinha uma particularidade. Enquanto a Força Aérea e a Armada estavam constituídas em Ramos e possuíam os seus próprios órgãos e subunidades de logística, no Exército, a logística era executada até a Região Militar, através da Direção de Logística do EMG que se confundia, praticamente, com um Comando Logístico. Tal como até hoje se vem processando os atos logísticos, o órgão Logístico do EMG é responsável pela procura, obtenção e transporte dos meios materiais para os Comandos dos Ramos das Forças Armadas.

O Ministério da Defesa, no processamento dos atos logísticos, intervém na aquisição, negociações e pagamentos das encomendas, sobretudo, dos meios materiais comum às Forças Armadas e dos sistemas de armas, assessorados pelos especialistas das armas e serviços dos Ramos das FA.

Outra particularidade que subsiste até hoje, portanto, herdada do sistema logístico concebido pelos soviéticos, as especialidades de armamento, engenharia, transmissões, técnica auto e de combate, não integram o sistema logístico das FAA.

Elas funcionam como órgãos e subunidades de asseguramento de combate e técnico, subordinados diretamente aos seus respetivos Diretores e Comandantes e decorrente das suas necessidades materiais, elas próprias elaboram os seus planos de necessidades que apresentam para aprovação dos seus respetivos Chefes e Comandantes. Posteriormente são remetidos ao órgão de planeamento do Estado-Maior General para consolidação da programação militar.

Praticamente, a logística militar, em todos os escalões das Forças Armadas Angolanas, cumprem somente com a função ligada, aos meios de intendência, infraestruturas e transporte: alimentação; vestuário; combustíveis; equipamentos e utensílios de caserna, cozinha e refeitório; construção e reparação de edifícios e materiais de instalação e construção.

Entretanto, a logística militar, em todos os escalões das Forças Armadas quer no período em questão, como também nas FAA, relativamente à distribuição dos meios materiais das especialidades acima mencionadas, só intervém no âmbito da função transporte ”.

3.1. Gostaria de acrescentar alguma coisa?

“ Nas minhas respostas as questões apresentadas, praticamente, não me referi ao processo de execução logística na Frente Leste do MPLA: 3ª, 4ª, 5ª Regiões Militares (Moxico, Lundas Norte e Sul, Kuando Cubango e Bié).

Primeiro: porque o período que participei na guerrilha do MPLA, estive sempre na 2ª Região Militar (Cabinda); segundo: porque acho que o processo logístico militar na Frente Leste não era bastante diferente do da 2ª Região Militar. Provavelmente existiam algumas particularidades que condicionaram o desenvolvimento ou o retrocesso logístico; terceiro: havia muito pouco cruzamento de informações entre os Comandos das Regiões Militares do MPLA.

Inicialmente, as Forças Armadas Portuguesas, talvez porque não tivessem acreditado nas informações ou porque tinham uma quantidade bastante reduzida de unidades militares, não lograram impedir a expansão rápida da guerrilha na Frente Leste.

Nesta Frente as forças de guerrilha chegaram a penetrar e realizar ações combativas na profundidade da Província do Moxico e atravessaram os limites entre as Províncias do Moxico, Cuando-Cubango e o Bié.

Presumo que as forças de guerrilha, nesta Frente, conseguiram mobilizar uma considerável base social. A população, voluntária ou involuntariamente aderiu à revolução (guerrilha).

Porém a população não poderia fornecer à guerrilha armas e munições em detrimento dos homens, fisicamente, capazes para incorporarem as forças guerrilheiras.

As fontes de abastecimento logístico ficavam bastante distantes das bases de guerrilha, sobretudo dos grupos mais avançados.

Portanto o avanço dos guerrilheiros foi realizado sem tomar em consideração a consolidação da retaguarda.

Perante esta realidade as forças de guerrilha não souberam discernir ou mesmo, não tinham capacidade combativa para suprir as suas necessidades a partir da Logística do inimigo, que seria a única solução para, pelo menos, manter o território sob o seu controlo.

Entretanto, as Forças Armadas Portuguesas que dominavam perfeitamente, a situação, através dos seus órgãos de reconhecimento e mesmo de agentes que conseguiram infiltrar no seio das forças de guerrilha, encetaram uma ofensiva de tal envergadura que destruiu e desalojou quase todas as bases de guerrilha que se localizavam na profundidade do território já acima referido.

Consequentemente as ações combativas que ainda foram se realizando até 1974, localizaram-se próximo da fronteira com a Zâmbia, isto é e se não estou em erro, até 50 Km da fronteira, visto que, o sistema logístico, não obstante a existência em quantidades razoáveis de meios materiais, não permitia, por falta de carregadores, o abastecimento ininterrupto às bases guerrilheiras instaladas no interior.

Com o recuo das forças guerrilheiras a população preferiu ficar nas áreas controladas pelas Forças Armadas Portuguesas e o abastecimento alimentar tornou-se bastante escasso;

Consequentemente, por falta de carregadores, os próprios guerrilheiros, faziam o vai e vem para abastecerem-se. Fisicamente, só se transporta o possível, nunca o necessário;

Paradoxalmente nas bases logísticas havia mais armas e munições que produtos alimentares. Sem alimentos não havia forças físicas para combater e muito menos, para transportar, nas costas, objetos bastante pesados;

O sistema de reconhecimento e informação das tropas portuguesas acompanhava a movimentação das forças guerrilheiras;

Os transportes motorizados só eram úteis até a fronteira. A partir daqui para o interior tudo era transportado nas costas ”.

Apêndice H - Guião de Entrevista 3

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação* ".

Enquadramento funcional

Nome Completo:

Posto:

Arma/Serviço:

Cargo/Função:

Data:

Suporte:

Quais foram as funções que desempenhou na área da logística? (e em que períodos)

1. Como caracterizava a logística militar angolana?
 - 1.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

2. De que forma era feito o apoio logístico em Angola?
 - 2.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

3. Qual a evolução que sentiu, em termos logísticos, por parte dos movimentos de libertação?
 - 3.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

4. Quais foram os contributos de Cuba para a evolução da logística militar angolana?
 - 4.1. Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

Apêndice I - Entrevista Conjunta Estruturada ao General de Brigada Julio Fernandez Perez e Coronel Raul Inquire do Canoas

Tema: " *Do apoio logístico na guerra irregular à logística de um exército convencional: Transformação e Adaptação* ".

Enquadramento funcional 1

Nome Completo: Julio Fernandez Perez

Posto: General de brigada

Arma/Serviço: Logística

Cargo/Função (em Angola): Chefe da logística da missão militar cubana em Angola (1988 a 1990)

Data: 23 de Julho de 2013

Suporte: Correio Eletrónico

Enquadramento funcional 2

Nome Completo: Raul Inquire do Canoas

Posto: Coronel

Arma/Serviço: Logística

Cargo/Função (em Angola): Chefe do Grupo de colaboradores cubanos na Direção de Logística do Ministério da Defesa (1986-1989)

Data: 23 de Julho de 2013

Suporte: Correio Eletrónico

1. Como se caracterizaba a logística militar angolana?

“ La logística angolana es parte indisoluble de las Fuerzas Armadas de liberación de Angola (FAPLA), tiene sus raíces históricas en la lucha desarrollada durante la guerra por la liberación contra al colonialismo portugués hasta alcanzar su independencia nacional bajo la dirección del MPLA y su líder Agustino Netto.

La logística angolana surge y se desarrolla en condiciones muy complejas debido a la invasión de fuerzas sudafricanas por el sur y de Holden Roberto, al norte; que apoyadas por Mobutu y otras potencias occidentales, trataron de impedir se constituyera el gobierno de Netto a fines de 1975. Ante tal situación, el gobierno angolano solicitó ayuda a Cuba, para que enviara instructores militares que de conjunto con el mando militar angolano se dieran a la tarea de organizar y entrenar sus incipientes fuerzas armadas, cuya única experiencia militar hasta ese momento era la obtenida en la lucha irregular contra el ejército de los colonialistas portugueses.

Al igual que las fuerzas armadas, la logística angolana se organizó de manera acelerada y en condiciones de enfrentamiento en un conflicto armado contra el enemigo interno y externo; la mayor parte de su personal recibió una preparación elemental y muy rápida, las condiciones de la guerra así lo imponían. A partir de la experiencia de la logística cubana, las particularidades y gran extensión del territorio de Angola como teatro de operaciones militares; los colaboradores cubanos en coordinación y con la aprobación del Alto Comando Militar de las FAPLA, organizaron un sistema de aseguramiento logístico que respondiera de igual forma a las exigencias de la lucha armada regular e irregular.

La estructura adoptada por la logística angolana era flexible, ajustada a unas fuerzas armadas modernas, se crearon órganos de dirección y pequeñas unidades de aseguramiento material y médico que se correspondían a la estructura adoptada por las tropas, estableciéndose tres niveles o eslabones de aseguramiento: la logística central (subordinada al Ministerio de Defensa), la logística operativa (subordinada a las regiones militares y tipos de Fuerza Armada) y la logística de las tropas (subordinada a las brigadas y batallones).

La logística angolana al igual que las FAPLA, asumió y cumplió las tareas encomendadas por el Alto Mando Militar, garantizaron los aseguramientos material y médico de las tropas durante la lucha armada en el rechazo de las agresiones de fuerzas sudafricanas y el enfrentamiento a una guerra irregular, subversiva de desgaste que llevaron a cabo las fuerzas de la UNITA.

Con aciertos y desaciertos, motivados la mayor de las veces por la inexperiencia y falta de preparación, los jefes, oficiales, sargentos, soldados y trabajadores civiles de la logística angolana con abnegación y responsabilidad se esforzaron en el cumplimiento de sus misiones y garantizaron el aseguramiento logístico de las tropas y medios de lucha armada. Aún en las más difíciles situaciones, no pocos combatientes de la logística dieron sus vidas, durante las transportaciones de medios materiales a las regiones de las acciones combativas ó en la evacuación y prestación de la asistencia sanitaria y médica a los heridos y enfermos y en el cumplimiento de su deber militar y patriótico “.

2. De que forma era feito o apoio logístico em Angola?

“ El aseguramiento logístico de las Fuerzas Armadas de Liberación Nacional (FAPLA), fue organizado en tres niveles o eslabones de aseguramiento: la logística central, la logística operativa y la logística de las tropas.

La logística central estaba formada por las unidades e instituciones de aseguramiento material y médico, que se subordinaban directamente a la Dirección de Logística del Ministerio de Defensa, donde se incluyeron: Bases de Abastecimiento (Luanda, Lobito y Namibe) con almacenes centrales de todos los tipos de medios materiales; Unidades de Transporte Rodoviario, Terminales Aéreas y Marítimas, talleres de reparación de medios técnicos de la logística, Base Hospitalaria (Hospitales Centrales), Destacamentos médicos Quirúrgicos Independientes y otras pequeñas unidades de aseguramiento.

La Dirección de Logística, de conjunto con el Gabinete de Plano del Ministerio de Defensa, era la encargada de planificar y previa aprobación del Ministro, presentar a los diferentes Ministerios del Gobierno Angolano las necesidades de recursos materiales para el aseguramiento de las Fuerzas Armadas. De igual manera se elaboraban los planes sobre las necesidades de técnicos militares que eran necesarios importar directamente desde el exterior para al abastecimiento de las tropas, incluidos armamentos y técnica de combate y sus aseguramientos.

Miles de toneladas de medios materiales fueron recepcionados, almacenados y abastecidos por la logística central para el aseguramiento de la lucha armada, los cálculos de abastecimientos con alimentos, vestuarios y otros medios materiales sobrepasaban la cifra de los 340 000 efetivos, incluido las fuerzas del MINSE Y EL MININT.

Solo modo de ejemplo, para ilustrar la envergadura del trabajo que tuvo que desarrollar la logística central, vemos que en el trienio 1986 a 1988 se recibieron y abastecieron más de 745 250 metros cúbicos de combustibles, de los cuales el 60 por ciento se destinó a la aviación; el 22 por ciento de gasolina de motor y el 18 por ciento de diesel. En alimentos se abastecieron más de 134 000 toneladas, de ellas, el 87 por ciento estaba constituida por los alimentos básicos: cereales, cárnicos, granos, harina y grasas.

Las transportaciones de medios materiales a las tropas fueron organizadas por líneas de abastecimientos, se emplearon de manera combinada diferentes tipos y medios de transporte: rodoviario, ferroviario, marítimo y aéreo; para su seguridad, defensa y protección contra las acciones de los grupos enemigos se organizaban fuertes Destacamentos Combativos de protección de columnas (Che Guevara, Camilo Cienfuegos y Antonio Maceo), con personal angolano y cubano que tenían la misión de acompañarlas en su recorrido.

Durante el trienio 1986 – 1988 se transportaron más de 434 500 toneladas de carga sólida, el 39 % se realizó con transporte marítimo; el 28% con transporte aéreo; 19% por transporte rodoviario y 14 % en transporte ferroviario, en estos dos últimos medios de transporte, los índices fueron muy bajos debido al mal estado de las carreteras y vías férreas, la destrucción de puentes y las acciones enemigas sobre las mismas.

Desde la Base Central en Luanda eran abastecidas por vía marítima las bases centrales ubicadas al centro (Puerto de Lobito), y desde ella, se transportaban a las Regiones militares de Huambo y Bié. Desde la Base al Sur (Puerto de Namibe), eran suministradas las tropas ubicadas Cuando Cubango, Cunene, Huila y Namibe.

Desde Luanda se abastecían las tropas en el frente Este, especialmente por vía aérea. En la dirección Norte y Este, se utilizaron columnas de abastecimiento para trasladar los medios materiales hacia Uíge, Cuanza Norte y Malange. Las tropas ubicadas en Cabinda eran abastecidas con transporte marítimo de cabotaje, desde Luanda o Lobito.

El aseguramiento médico se realizaba de manera escalonada en las diferentes etapas de tratamiento y evacuación, la asistencia sanitaria y primera asistencia médica se hacía en los puestos médicos de las brigadas, la asistencia médica calificada en los hospitales militares y Destacamentos médicos independientes en Luena, Menongue, Lubago, Huambo y la especializada se daba en la Base Hospitalaria de Luanda “.

3. Qual a evolução que sentiu, em termos logísticos, por parte dos movimentos de libertação?

“ La evolución de la logística angolana como parte de los movimientos de liberación, estuvo matizada por la brusca transformación que se produce en un breve espacio de tiempo, en el cual un ejército irregular, pequeño en sus efectivos, débilmente armado, con hábitos y costumbres de vida casi nómadas; exigencias disciplinares distintas a las castrenses; se convierte en unas fuerzas armadas regulares, dotadas de diferentes sistemas y armas, con un armamento cuantitativa y cualitativamente muy superior, que requiere de cuadros con una buena preparación y entrenamiento combativo; un nivel cultural adecuado que permitiera asimilar dicho armamento y su empleo combativo.

La creación de unidades combativas dotadas de fusiles automáticos, artillería ligera, vehículos blindados y tanques, lanzacohetes múltiples, aviación de combate y otras, requieren de una logística capaz de garantizar su aseguramiento tanto en las condiciones de vida en sus campamentos e instrucción combativa, como durante la lucha armada contra el enemigo.

Lo anterior impuso la necesidad de formar cuadros de dirección capaces de asumir las muy diversas y complejas tareas de la logística militar en cada una de sus especialidades y tipos de aseguramientos: servicio de víveres, vestuario, combustibles, transportaciones y servicios médicos. De igual forma era necesario formar y preparar especialistas menores y técnicos encargados de operar los diferentes equipos y medios técnicos con que fueron dotadas las unidades de aseguramiento logístico: operadores de motobombas para el abastecimiento de combustibles, operadores y choferes de los carros cisternas, cocinas móviles, frigoríficos y otros medios.

Es un mérito de la logística angolana, en tan poco espacio de tiempo, haber formado sus cuadros de dirección, jefes, oficiales y especialistas menores que lograron asimilar el empleo y manejo de dicha técnica “.

4. Quais foram os contributos de Cuba para a evolução da logística militar angolana?

“ La ayuda solidaria y desinteresada de Cuba a la República Popular de Angola se inscribe como una de las páginas más hermosas de la solidaridad entre pueblos hermanos, es la esencia y presencia del verdadero humanismo y de la política internacionalista de la Revolución Cubana.

Trasladar un contingente militar de más de 50 000 efectivos, miles de tanques, carros blindados, medios de transporte de tropas, piezas de artillería, aviones de combate; decenas de miles de toneladas de medios materiales, a más de 10 000 kilómetros de distancia, fue una verdadera hazaña. El General de Ejército Raúl Castro Ruz, en el acto de resumen de la Operación Carlota, la calificó como una proeza logística y moral.

La Misión Militar Cubana en Angola y su poderosa agrupación de tropas terrestres (infantería, artillería y tanques), medios de defensa antiaérea (artillería y cohetes antiaéreos); la aviación de combate con sus Mig 21 y 23; desplegada de manera escalonada y protegida a lo largo y ancho del sur de Angola, se convirtió en escudo y baluarte infranqueable para los agresores sudafricanos, a los que se le infligió una aplastante derrota militar. Como lo dijo Fífel Castro: en Cuito Cuanavale se rompieron los dientes los sudafricanos.

Los jefes, oficiales y especialistas de la logística de Cuba no sólo contribuyeron al aseguramiento material e médico de la agrupación de tropas cubanas desplegadas en territorio angolano, también jugaron un papel activo en la formación y preparación de los cuadros y especialistas menores de la logística angolana. Miles de oficiales de las diferentes especialidades de la logística militar cubana (Mando y Estado Mayor, Combustibles, Víveres, Vestuario, Transportaciones y Servicios Médicos) cumplieron misiones como colaboradores directos de los órganos de la logística angolana en la Dirección de Logística del Ministerio de Defensa, Regiones Militares, tipos de Fuerza Armada y Brigadas de Combate.

Durante los más de quince años de permanencia del contingente militar cubano en Angola, se mantuvieron estrechas relaciones de trabajo y colaboración entre la logística de la Misión Militar Cubana y la Logística angolana a todos los niveles organizativos, ambas de conjunto se apoyaron en el cumplimiento de sus misiones para el aseguramiento logístico de las tropas cubano y angolanas “.

Apêndice J – Enquadramento teórico (Contextualização)

Em 1885, na conferência de Berlim, ratificou-se a divisão do continente africano pelos demais impérios europeus com interesses em possuir colônias no mesmo. Apesar da configuração dos países ainda ser similar no início dos anos 50 (1950), a divisão não atendeu às diferenças étnicas e tribais existentes em África¹⁵¹.

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), alguns países europeus iniciaram o processo de descolonização¹⁵² em África. Este processo, em muitas das colônias, não se realizou de forma pacífica, em alguns casos porque a potência colonizadora não queria abdicar das suas possessões africanas, como foi o caso de Portugal. A primeira vaga de países que se tornaram independentes depois da segunda Guerra Mundial começou no continente asiático, com a independência do Vietname em 1945. Em muitos países, como é o exemplo das Filipinas e do Sri Lanka, a independência foi feita por cedência pacífica dos países dominadores, não havendo a necessidade dos movimentos nacionalistas recorrerem à luta armada (Antão, 2007).

Após a Segunda Guerra Mundial, o mundo emergiu num novo panorama, denominado de Guerra Fria, que opunha dois blocos antagónicos, a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e os Estados Unidos da América (EUA) que, através de medidas económicas e militares, competiam para aumentar a sua esfera de influência¹⁵³, com vista a obtenção de vantagens futuras (Melo, 1961, p. 245).

¹⁵¹ “...África: as suas fronteiras contemporâneas. Muitas delas são também resquícios de divisões entre os impérios europeu (...) A verdadeira dinâmica africana começa a emergir quando consideramos que estas fronteiras não só definem Estados que tentam presidir a nações múltiplas e hostis contidas no seu interior, mas muitas vezes dividem nações entre dois Estados contemporâneos ” (Friedman, 2012, pp. 264 a 266).

¹⁵² Ver Anexo F.

¹⁵³ “ Em África, cada uma das superpotências tem por objectivo principal evitar a presença da outra. Os Estados Unidos desejam preservar do comunismo o maior número possível das novas repúblicas que, do ponto de vista dos interesses, um país de alguns milhões de habitantes não interessa a nenhum dos dois grandes; todavia, cada transformação de alinhamento representa um ganho de prestígio para um deles, uma perda para o outro. E o prestígio aumenta a força e a força aumenta o prestígio ” (Aron, 2007, p. 147).

Este período é caracterizado pela corrida ao armamento nuclear, pela formação de alianças militares e pela constante iminência de um conflito armado. A existência dos dois blocos não garantiu a imparcialidade de alguns países, tendo estes optado pela neutralidade. A este fator chamou-se de Movimento dos Não-Alinhados¹⁵⁴, preconizado por alguns países do terceiro mundo na Conferência de Bandung (Abril de 1955), e que materializou uma nova vaga de descolonizações (Antão, 2007).

Aliado a este movimento nasce, também no continente africano, o Pan-Africanismo¹⁵⁵. Os vários congressos realizados serviram de propulsores de união dos povos africanos, captando também a atenção de vários outros países, que por sua vez, se foram juntando à causa africana. Este movimento impulsionou o início da luta armada por parte dos povos africanos que procuravam a independência. Também levou a criação, a 25 de Maio de 1963, na conferência de Addis Abeba (Etiópia), da Organização de Unidade Africana (OUA) - Atualmente designada de União Africana -, data hoje celebrada internacionalmente como o dia de África em memória do nascimento desta organização que foi o motor da união e liberdade dos países africanos, baseado no lema "liberdade, igualdade, justiça e dignidade" (Exército, 2011).

Através da pressão exercida pelos povos africanos e demais países que condenavam o domínio colonial, a Organização das Nações Unidas (ONU), que anos antes havia ratificado o direito à autodeterminação e liberdade dos povos, aprovou a 14 de Dezembro de 1960, a abolição do colonialismo (Felgas, 1968, p. 60). Apesar deste panorama, aliado aos violentos conflitos que deflagraram em vários processos de independência de alguns novos países africanos, Portugal insistiu¹⁵⁶ em não abdicar das suas possessões ultramarinas¹⁵⁷. Isto levou à inevitável resistência¹⁵⁸ das suas colónias, realizada pelos seus respetivos movimentos de libertação, tendo início em 1961.

¹⁵⁴ Condenavam o colonialismo, reivindicando a independência e liberdade.

¹⁵⁵ “ *Pan-africanismo é um movimento político, filosófico e social que promove a defesa dos direitos do povo africano e da unidade do continente africano...*”.

Retirado: Fevereiro, 21, 2013, de <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pan-africanismo>.

¹⁵⁶ Ver Anexo G.

¹⁵⁷ “ *Portugal foi a primeira potência colonial a chegar a África e a última a sair. Enquanto outros estados europeus garantiam a independência às suas possessões africanas, Portugal decidia ficar e lutar, apesar das poucas probabilidades de vir a ser bem-sucedido* ”. Cf. Cann, 1980, p. 7.

¹⁵⁸ “ *Sistema de ação estabelecido no seio das populações dum país ou duma região desse país contra as forças de todos os domínios dum opositor externo ou interno que ocupa efectivamente ou se esforça por ocupar o respectivo território* ” (Alves, 1987, p. 20).

O aumento dos movimentos de revolta levou ao crescimento da presença policial e militar nas colónias, ao mesmo tempo que desencadeou um grande desenvolvimento económico¹⁵⁹ das mesmas, principalmente nas infraestruturas e nas vias de comunicação, verificados com maior visibilidade nas províncias de Moçambique e Angola que, por sua via, eram as que mais rendimentos davam a Portugal. Assistiu-se também a um crescimento financeiro e social, sendo o último materializado, em grande parte, na melhoria das condições de vida das populações, baseada (seguindo) na estratégia de contraguerrilha das forças militares portuguesa (Ferreira J. B., 2011).

1. Estudo dos fatores geográficos

O estudo dos fatores geográficos é necessário para a melhor perceção dos intervenientes e, da natureza e forma, como os conflitos deflagraram durante este período. Fundamentalmente, e para a inteligência da evolução da logística, sendo que assim se consegue uma melhor visão das dificuldades do apoio logístico, é essencial a compreensão do terreno, hidrografia, clima, relevo, população e sua etnografia.

1.1. Superfície, Área, Limites

Angola é um país, que em termos de área, é cerca de 14 vezes maior que a sua potência colonizadora¹⁶⁰, ocupando uma superfície terrestre de 1.246.700 quilómetros quadrados (km²)¹⁶¹. Tem uma configuração quadrangular e faz também parte dele o enclave de Cabinda. Situa-se na costa ocidental do continente africano e é limitado¹⁶² a norte pela República Congo (ex-Francês) e pela República do Zaire (ex-Congo Belga), a ocidente, pelo Oceano Atlântico, a sul, pelo Sudoeste Africano (atual Namíbia), e a leste, pela República do Zaire e Rodésia do Norte, que é a atual Zâmbia (Agência Geral do Ultramar, 1961).

¹⁵⁹ “ *As operações militares desencadearam um surto de desenvolvimento nunca visto, não só na Metrópole mas também em todas as parcelas ultramarinas com destaque para Angola e Moçambique* ” (Ferreira J. B., 2011, p. 37).

¹⁶⁰ 92 090 km². Retirado: Março, 21, 2013, de <http://pt.wikipedia.org/wiki/Portugal>

¹⁶¹ Delimitada após a Convenção Luso-Belga de 3 de janeiro de 1928 (Cruz, 1940, p. 18).

¹⁶² “ *As fronteiras terrestres de Angola excedem 4.800 quilómetros. Do Congo Francês ao Sudoeste Africano, as costas de Angola estendem-se por 1.650 quilómetros* ” (Santos, 1945, p. 10).

1.2. Relevo

O continente africano é composto, em termos de relevo, por um extenso planalto que está circundado por cadeias montanhosas. “ *Angola apresenta na distribuição das suas altitudes o aspecto característico do continente africano: uma faixa mais ou menos estreita de altitudes inferiores a 200 metros, ladeada de alturas variáveis que a separam do grande maciço dos planaltos que se estende por todo o interior* ” (Agência Geral do Ultramar, 1961, p. 20).

1.3. Hidrografia

O território angolano contém uma grande rede hidrográfica, que confere grandes possibilidades hidroelétricas. É constituída por três diferentes tipos de rios, de alimentação constante, estacional¹⁶³ ou temporária¹⁶⁴. Os primeiros são constituídos apenas pelo rio Zaire, caracterizado por ter um grande volume de águas e por ser dos poucos rios que são navegáveis¹⁶⁵, considerado como via fluvial importante. Aos de alimentação estacional pertencem quase todos os rios de Angola, sendo, de modo geral, rios com algum declive e com rápidos e cataratas, ou seja, não aconselháveis para navegar. Aos de alimentação temporária pertencem os rios do sul, que excetuando na época das chuvas, são rios secos (Agência Geral do Ultramar, 1961).

1.4. Clima

Em termos climatéricos, Angola apresenta zonas quentes e húmidas¹⁶⁶. Este panorama verifica-se quase todo o ano, exceto de Maio até Setembro, que são meses mais frios, e na zona sul do território, é onde se verificam as temperaturas mais baixas.

¹⁶³ “ *pertencem quase todos os rios da província, com excepção do Zaire e dos do sul. Estes rios apresentam três secções típicas: a inicial, com todas as características de um rio de planalto, pequeno volume de água e fraco declive; a média, quando atravessam as regiões montanhosas da costa, com declives muito bruscos e cheios de rápidos e cataratas; e a terminal, onde águas se aglomeram em maior quantidade, espalhando-se muitas vezes pelos terrenos baixos. São rios impróprios para navegação ...* ” (Agência Geral do Ultramar, 1961, p. 22).

¹⁶⁴ “ *Ao terceiro tipo pertencem os rios do sul, correndo regiões secas e sendo representados alguns deles, como o Bero, junto a Moçâmedes, por vales secos, onde apenas na ocasião das grandes chuvas correm torrentes impetuosas que provocam grandes inundações. O próprio Cunene, o mais importante dos rios deste tipo, na estação seca chega, por vezes, a desaparecer* ” (Agência Geral do Ultramar, 1961, p. 23).

¹⁶⁵ “ *...A configuração do território angolano torna os rios da Colónia pouco aproveitáveis para a navegação* ” (Santos, 1945, p. 20).

¹⁶⁶ “ *A atmosfera é quente e seca no litoral do Centro e Sul, asfíxiante e úmida nas montanhas e na bacia do Zaire, fria nos planaltos mais elevados* ” (Santos, 1945, p. 11).

A época das chuvas vai de Outubro a Abril, sendo que nos meses do cacimbo (inverno), as chuvas são quase inexistentes (Cruz, 1940).

1.5. População (Demografia)

A população de Angola no início dos anos 50 era de cerca de 4 145 266 habitantes¹⁶⁷, sendo que no final de 1959, já rondava os 4 577 979 habitantes. Os principais centros populacionais eram: Luanda, Lobito, Nova Lisboa, Sá Da Bandeira, Benguela, Moçâmedes e Carmona. Importa ainda referir que a maior parte deles localizavam-se no litoral (Agência Geral do Ultramar, 1962). A população nativa angolana pode ser dividida em dois grandes grupos étnicos¹⁶⁸, os povos Bantus e Não-Bantus¹⁶⁹, sendo que no primeiro estão inseridos a maior parte, encontrando-se, no entanto, nos Bantus, muitos outros grupos e com os seus próprios dialetos (Redinha, 1962).

1.6. Vias de Comunicação

Na década de 40 já se verificava, em Angola, um grande desenvolvimento das vias de comunicação. Em termos marítimos, verifica-se pela existência de alguns portos aquáticos e no movimento¹⁷⁰ que estes tinham, sendo os de Luanda, Lobito, Amboim e Moçâmedes, os principais. A nível terrestre, assistia-se ao crescimento dos caminhos-de-ferro, onde a sua rede já atingia os 2.300 km, tendo como principais estações as de Luanda e Benguela.

Relativamente à rede estradal¹⁷¹, a situação era ainda precária, pois havia muito poucas estradas asfaltadas, sendo na sua maioria, por terra batida. No que toca as vias aéreas, a situação era um pouco diferente, porque sofreram uma grande alteração, com a criação de várias escolas de pilotagem e campos de aviação, chegando Angola a ter mais pilotos formados que a própria metrópole (Cruz, 1940).

¹⁶⁷ “ brancos, 78 826; mestiços, 29 648; pretos, 4 036 687; outros tipos, 105 ” (Agência Geral do Ultramar, 1962, p. 22).

¹⁶⁸ Ver Anexo H.

¹⁶⁹ Constituídos praticamente pelos Boximanes, povo que reside no sul do território angolano (Cruz, 1940, p. 107).

¹⁷⁰ Ver Anexo I.

¹⁷¹ Ver Anexo J.

A província de Angola para além de ser a maior era, ao mesmo tempo, a que possuía mais recursos naturais, não se estranhando o facto de ter sido a última colónia onde a guerra terminou. É rica essencialmente em petróleo, maior fonte de riqueza, em diamantes, gás natural, café e ferro¹⁷². A sua riqueza reside também na sua flora e fauna, com extensas florestas, ricos planaltos¹⁷³ e uma abundante variedade de espécies animais (Cruz, 1940).

2. A Logística na Guerra Irregular

2.1. Conceito de Guerra Irregular

A guerra irregular é um tipo de guerra que não respeita os padrões normais ou formas convencionais de guerra, daí ter a denominação de irregular. É caracterizado por opor duas forças distintas; por um lado, uma força com maior potencial relativo de combate (em termos de homens e material), com maior capacidade e experiência em combate; por outro lado, uma mais fraca, constituída por pequenos grupos armados, com pouca ou nenhuma noções táticas e experiência em combate e carecente em termos de meios. Devido a insuficiência de meios e recursos para um embate frontal¹⁷⁴ com o opositor, apesar de por vezes poderem ter apoio exterior, estes pequenos grupos armados, também chamados de guerrilhas, nunca procuram o combate direto¹⁷⁵, pautando a sua conduta de guerra através de determinado conjunto de ações¹⁷⁶, simples e curtas, baseadas na surpresa¹⁷⁷ e que visavam infringir baixas e desgastar o inimigo “ *planos táticos modestos e simples (...) sistemas de ação para irritar, castigar e causar danos, ao adversário, sendo o somatório de todas as ações parcelares que desenvolvem que expressa o resultado estratégico ou político final que se visa* ” (Alves, 1987, p. 12).

¹⁷² “ Angola é o terceiro maior produtor mundial de cafés (...) os diamantes renderam em 1966 mais de um milhão de contos...” (Felgas, Guerra em Angola, 1968, p. 14).

¹⁷³ “ Em qualquer dos planaltos de Angola (...) não nos é difícil encontrar a alface, a couve, o repolho, o nabo, o tomateiro (...) a cenoura, a melancia, o melão, o pepino, o feijão...” (Cruz, 1940, p. 86).

¹⁷⁴ “ Vercingétorix era, de longe, o mais hábil dos oponentes de César na Gália. Percebeu que, em campo aberto, não poderia competir com os romanos e iniciou uma política de guerrilha e manobras defensivas semelhantes às que Fábio praticava contra Aníbal ” (Dodge, 2009, pp. 97 e 98).

¹⁷⁵ “ A guerra irregular campeia no âmbito da Estratégia Indireta. Sem perder o seu carácter de violência e o emprego de ações diretas, mas esta geralmente por curtos períodos, é clandestina, encoberta, versátil e aproveitadora de todas as situações para prejudicar o adversário que visa ” (Alves, 1987, p. 5).

¹⁷⁶ “ golpes de forças limitadas a localidades e comunicações, sabotagem, terrorismo, espionagem, propaganda e contrapropaganda e guerra psicológica ” (Alves, 1987, p. 17).

¹⁷⁷ “ A vontade aliada à surpresa, opera efectivamente milagres em tudo aquilo em que for empenhada ” (Alves, 1987, p. 21).

Sendo a guerra subversiva uma guerra que ocorre no interior de um país, conduzida por alguns habitantes da mesma com o objetivo de destronar as autoridades, tendo ou não apoio exterior (Estado-Maior do Exército, 1963a, p. 1), enquadra-se nos acontecimentos que se sucederam em Angola entre 1961 e 1975. Apesar de apenas se ter tornado uma preocupação após as Grandes Guerras (I e II GM), esta forma de fazer guerra, já há muitos séculos que era aplicada¹⁷⁸, quer por exércitos ou por populações revoltosas, sendo que os seus efeitos nunca justificaram um estudo pormenorizado sobre a mesma (Estado-Maior do Exército, 1963a).

A guerra subversiva pode ser definida em 5 fases: fase preparatória, fase de agitação, fase do terrorismo e de guerrilha, fase do Estado subversivo e fase final (de guerra). Na primeira, considerada também de fase do segredo, onde se formulam os motivos da subversão, procuram-se novos adeptos e procura-se a formação de uma organização. Na segunda, aumenta-se a organização político-administrativa e a propaganda para a mesma, melhora-se os sistemas de informação e desenrolam-se as primeiras ações desestabilizadoras. Na terceira fase, intensificam-se as atividades desestabilizadoras, entram em ação os grupos armados e a organização político-administrativa procura alastrar-se por todo o território. Caso se verifique o sucesso da terceira fase, passa-se para à quarta, onde são criadas as bases da guerrilha e, no seio destas, as forças pseudo - regulares. Na quinta e última fase, as forças guerrilheiras atingem o patamar de exército (rebelde), procurando, a todo custo, ter o controlo de parte ou de todo território (Estado-Maior do Exército, 1963a). O conceito das fases ajudará a enquadrar e a compreender a evolução dos movimentos de libertação, tanto a nível político como militar, no emprego das suas forças e o respetivo apoio logístico que lhes era prestado.

O apoio da população é tido neste contexto de guerra como uma condição imperativa e primordial, considerado como suporte base e, obtida voluntariamente ou através da violência (Salas, 1965, p. 65).

As ações psicológicas¹⁷⁹, realizadas tanto pela guerrilha como pelas forças portuguesas¹⁸⁰, passaram a ser essenciais para se conseguir o apoio ou colaboração da população civil.

¹⁷⁸ “...exemplos de guerras subversivas: a luta de Viriato contra as forças romanas de ocupação, a revolução francesa, a guerra da independência americana, a luta da população ibérica contra as forças napoleónicas, a revolta irlandesa, a implantação do regime comunista na China, etc.” (Estado-Maior do Exército, 1963a, p. 1).

¹⁷⁹ “...têm por finalidade agir sobre o moral e a mentalidade dos indivíduos, das colectividades e das massas, tanto no interior do território como no estrangeiro, no sentido de influenciar as suas opiniões, os seus sentimentos e as suas crenças e, conseqüentemente, de modificar adequadamente as suas atitudes e o seu comportamento” (Estado-Maior do Exército, 1963a, p.15).

2.2. Os Movimentos de Libertação

Os movimentos de libertação nasceram, principalmente, de seitas religiosas que efetuavam a sua atividade de forma clandestina. Inicialmente tinham um carácter tribal ou etnolinguístico¹⁸¹, que com a formulação dos motivos, com o decorrer do tempo, a adesão de mais membros, união com outros partidos e apoio de atores estrangeiros, foram aumentando as suas esferas de influência, fomentando suas ideologias e objetivos estratégicos, deixando a clandestinidade e construindo a estrutura de partidos políticos¹⁸², estando suas guerrilhas cada vez mais bem preparadas e armadas (Felgas, 1967c).

2.2.1. Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA)

O MPLA foi criado em 1956 pelas tribos Mbundu (Centro-Norte), através da união do Partido da Luta Unida dos africanos de Angola (PLUA) com outros grupos clandestinos (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 237). Era liderado por António Agostinho Neto e seguia a ideologia marxista¹⁸³. Como era adepto do comunismo, este partido conseguiu o apoio de Cuba, URSS, países do leste europeu e numa fase inicial da República da China (Felgas, 1967b).

O seu braço armado eram as Forças Armadas Populares de Libertação de Angola (FAPLA) que foram proclamadas como forças armadas no dia 1 de Agosto de 1974 (Júnior, 2007).

2.2.2. União Nacional para Independência Total de Angola (UNITA)

O desentendimento do Ministro dos Negócios estrangeiros da GRAE, Jonas Savimbi, com a FNLA fez com que este criasse em 1964, no distrito do Moxico, um novo partido político, a UNITA, constituído maioritariamente por Ovimbundos (Wheeler & Pélissier, 2011).

O seu braço eram as Forças de Armadas de Libertação de Angola (FALA). Estas tiveram um processo de estruturação mais lento que as FALA (Júnior, 2003).

¹⁸⁰ Ver Anexo K.

¹⁸¹ Ver Anexo L.

¹⁸² Criação de corpos voluntários de ajuda aos refugiados, organização das mulheres, organização dos estudantes, centros de instrução revolucionários (Wheeler & Pélissier, 2011).

¹⁸³ “ *Do ponto de vista da teoria marxista do Estado, o exército é o principal componente do poder do Estado* ” (Tsé-Toung, 2004, p. 12).

2.2.3. Frente Nacional de Libertação de Angola (FNLA)

A FNLA representava os povos do norte de Angola, os Bacongos¹⁸⁴. Foi fundada a 27 de março de 1962 em Leopoldville (Kinshasa), tendo como seu líder Holden Roberto, que se assumia como anticomunista (Gordon, 2005). As raízes deste partido advêm da fusão entre a União dos Povos de Angola (UPA) e do Partido Democrático Angolano (PDA) dando origem ao Governo Revolucionário Angolano no Exílio (GRAE), que passou, inicialmente, a ser o único movimento representativo aceite pela OUA. A subida de Mobutu ao poder garantiu à FNLA o apoio da República do Congo e conseqüente apoio dos EUA, que mantinha relações com o governo de Mobutu (Felgas, Guerra em Angola, 1968).

O seu braço armado era o Exército de Libertação Nacional de Angola (ELNA). No início do conflito era este que tinha maior protagonismo mas, dos três, foi o primeiro a desmoronar (Wheeler & Pélissier, 2011).

¹⁸⁴ Em 1960 eram cerca de 621 787 (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 241).

ANEXOS

Anexo A – Mapa dos níveis a estabelecer

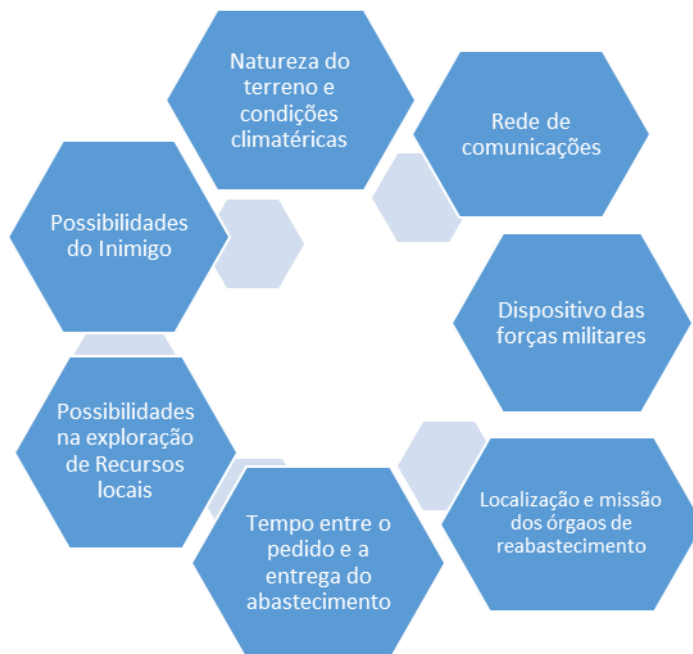
Quadro nº 3 – Tipos de níveis

Tipos de Níveis (a estabelecer)	
Nível Mínimo	Quantidade mínima de abastecimentos necessária para manter as operações durante qualquer interrupção das linhas de reabastecimento que seja razoável admitir.
Volante de Reabastecimento	Quantidade de abastecimentos necessária para assegurar o abastecimento no intervalo entre dois reabastecimentos sucessivos.
Nível Máximo	Quantidade máxima de abastecimentos autorizada para ser mantida como disponível; é igual à soma do nível mínimo com o volante de reabastecimento.

Fonte: EME, 1963, p. 6

Anexo B – Outros Fatores da determinação das necessidades

Figura nº 1 – Fatores da determinação das necessidades



Fonte: Estado-Maior do Exército, 1963b, p. 6

Anexo C- Fases de Formação das FAA

Figura nº 2 – Fases de formação das FAA



Fonte: O Exército Português nos caminhos Paz, p. 178

Anexo D – Classes de Parcerias

Figura nº 3 – Classes de Parcerias

Classe 1 Para um fornecedor normal

- Onde são apreciados critérios base como a qualidade mínima e o mais baixo preço; fornecimentos baseados em lotes individuais e curto prazo; inspeções sistemáticas dos fornecimentos (recebimentos); necessidade de previsão e existência de stock de segurança.

Classe 2 Para um fornecedor integrado

- As características se podem sintetizar nas seguintes:
 - Relacionamento a longo prazo revistos periodicamente
 - Possibilidade de variação dos preços baseado em critérios acordados
 - Responsabilidades partilhadas pelos produtos fornecidos
 - Ausência de inspeção de recebimento
 - Fornecimentos frequentes em pequenos lotes de acordo com variação dos pedidos em aberto;
 - Melhoria contínua e sistemática da qualidade (com incidência nos preços e nos produtos fornecidos).

Classe 3 Parceria com o fornecedor

- Inclui a cooperação em novas tecnologias, produtos e investimentos comuns em áreas de interesse mútuo tais como o intercâmbio contínuo de informação, processos, produtos e dos próprios mercados.

Fonte: Hendrik, 2008, p. 21

Anexo E – Funções Logísticas

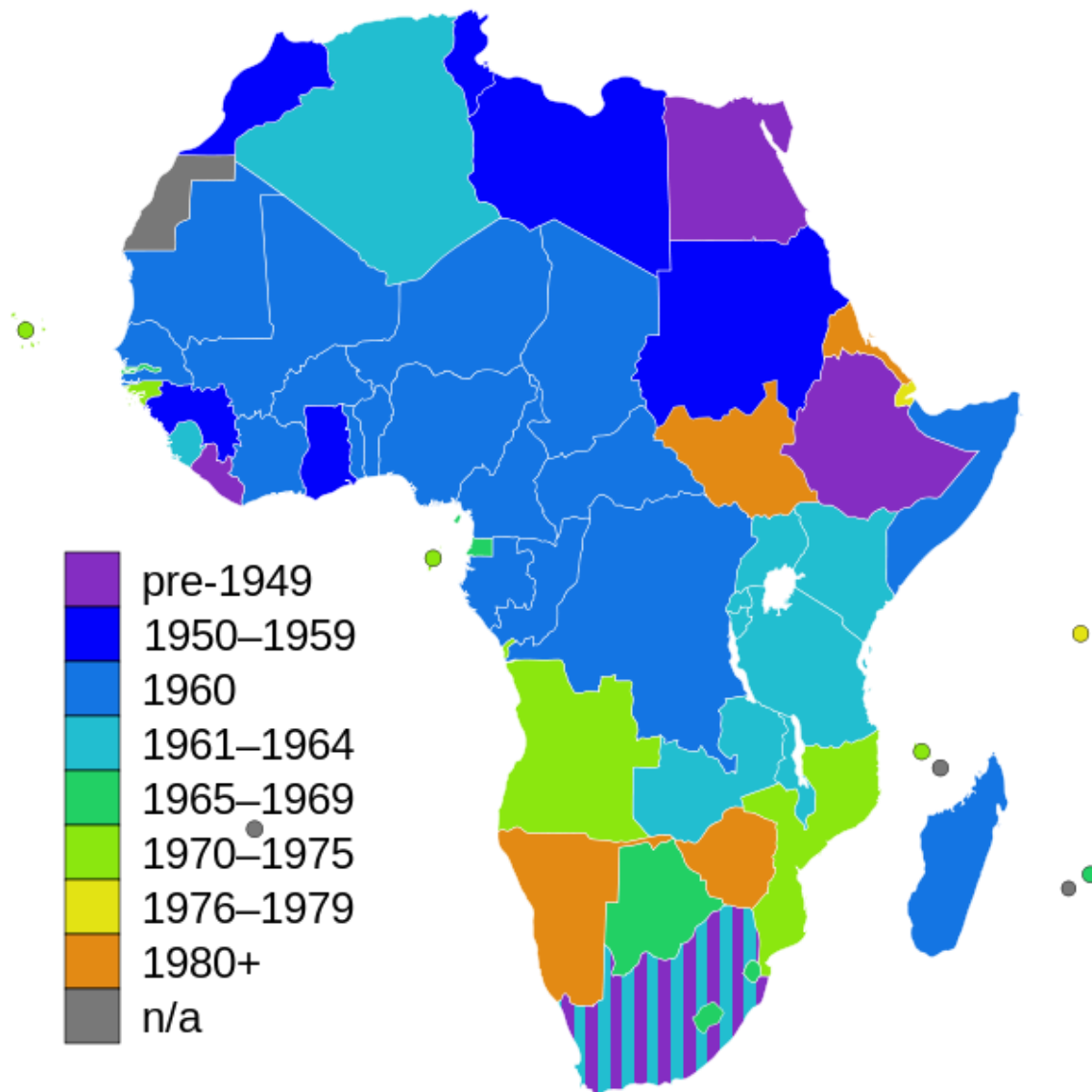
Quadro nº 4 – Funções Logísticas

FUNÇÕES LOGÍSTICAS	
Gestão das Infraestruturas	<ul style="list-style-type: none"> - Gestão de depósitos/armazéns/centros de distribuição - Planeamento de depósitos/ armazéns/ centros de distribuição - Localização de todo o tipo de instalações - Opção terceirização/exploração própria de unidades de depósito/ armazenamento/ centros de distribuição - Manutenção das instalações
Constituição e Gestão de Stocks	<ul style="list-style-type: none"> - Gestão de <i>stocks</i> - Controlo de inventários - Compra - Serviços de apoio administrativo
Movimentação de Materiais/Produtos	<ul style="list-style-type: none"> - Movimentação e reaproveitamento de desperdícios - Gestão da movimentação de materiais/produtos - Embalagem
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Circulação externa/interna - Circulação interna (transporte secundário, transporte tático) - Circulação internacional - Escolha do modo de transporte - Escolha de frota - Opção frota própria/subcontratada
Comunicação e Informação	<ul style="list-style-type: none"> - Gestão e processamento de ordens de encomenda - Previsão da procura - Controlo logístico (Painel de bordo ou outros) - Gestão da informação logística e seus suportes - Planeamento Agregado
Manutenção	
Hospitalização e Evacuação	

Fonte: Hendrik, 2008

Anexo F- Descolonização dos países africanos

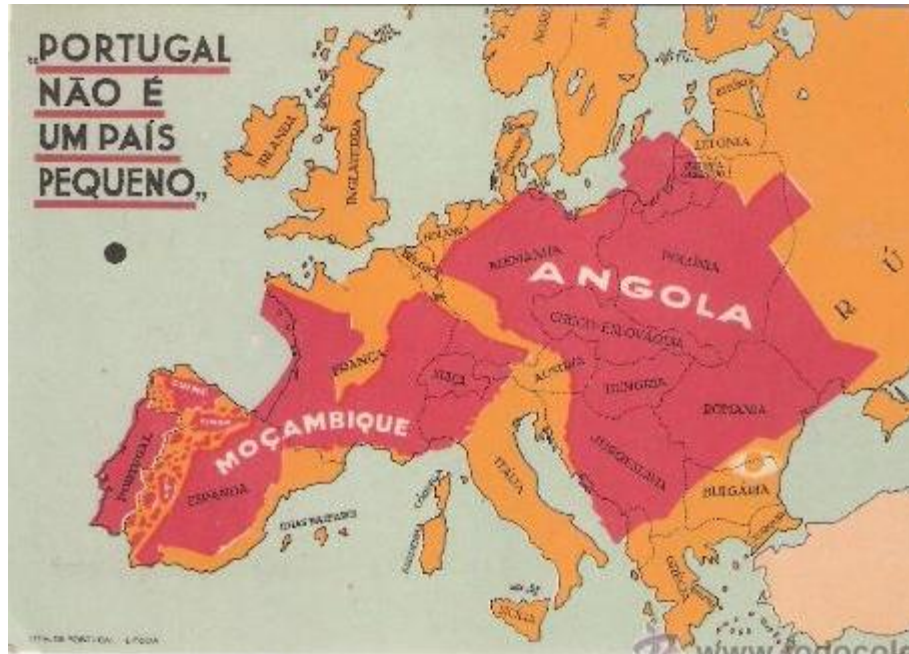
Figura nº 4 – Descolonização dos países africanos por anos



Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Africa_independence_dates.svg

Anexo G - Importância das Colónias para Portugal

Figura nº 5 – Colónias portuguesas



Fonte: <http://www.todocoleccion.net/portugal-nao-e-um-pais-pequeno-6528~x27397711>

Anexo H- Constituição dos Povos Bantos e Não-Bantos

Figura nº 6 – Povos Bantos e Não-Bantos

Povos Bantos			
Grupo Kikongo	Grupo Kimbundo	Grupo Lunda-Kioko	Grupo Ganguela
Vili	Ambundo	Lunda	Luimbe
Iombe	Luanda	Lunda-lua-Chinde	Luena
Cacongo	Hungo	Lunda-Ndembo	Lovale
Oio	Luango	Quioco	Lutchaz
Sorongo	Ntemo	Mataba	Bunda
Muchicongo	Puna	Cacongo ou Badinga	Ganguela
Sosso	Dembo	Mai	Ambuela
Congo	Ngola ou Jinga		Ambuela-Mambumba
Zombo	Bondo	Grupo Umbundo	Engonjeiro
Iaca	Bangala	Bieno	Ngoniolo
Suco	Holo	Bailundo	Mbande
Pombo	Cari	Sele	Cangala
Guenze	Chinje	Sumbe ou Pinda	Iahuma
Paca	Minungo	Mbui	Gengista ou Luiu
Coje	Songo	Quissanje	Ncoia
	Bambeiro	Lumbo	Camachi
	Quissama	Dombe	Ndungo
	Libolo	Hanha	Nhengo
	Quibala	Ganda	Nhemba
	Haco	Uambo	Avico
	Sende	Sambo	
		Caconda	
		Chicuma	
Povos Não-Bantos			
Grupo Nhaneka-Humbe	Grupo Herrero	Grupo Hotentote-Bochimane	
Muila	Dimba	Bochimane	
Gambo	Chimba	Cazama	
Humbe	Chavieua		
Donguena	Cuanhoca		
Hinga	Cuvale		
Cuancua	Guendelengo		
Handa (Mupa)			
Handa (Quipungo)	Grupo Xindonga	Grupo Vatua	
Quipungo	Cusso	Cuissi	
Quilengue-Humbe			
Quilengue-Muso			
		Cuepe	
Grupo Ambo			
Vale			
Cafima			
Cuanhama			
Cuamato			
Dombondola			
Cuanger			

As áreas etno-linguísticas referem-se aos Povos Bantos. Os Não-Bantos distribuem-se irregularmente pelo Sul da Província.

Fonte: Redinha, 1962

Anexo I – Movimento da navegação nos principais Portos de Angola em 1940

Figura nº 7 – Movimento de navegação nos principais portos

Portos	Longo curso		Cabotagem	
	Número de navios	Tonelagem	Número de navios	Tonelagem
Cabinda	21	103.102	24	7.007
Zaire	32	221.878	53	14 226
Ambriz	33	164.152	14	3 561
Luanda	158	875.380	192	24.809
Pôrto Amboim	84	525.540	24	2.546
Novo Redondo	35	168.645	7	370
Lobito	260	1.684.423	141	20 581
Benguela	50	218.690	84	11.148
Mossâmedes	98	559.791	349	22 560
Porto Alexandre	28	141.144	224	12.528

Fonte: Cruz, 1940, p. 145

Anexo J- Quadro da extensão das estradas das principais cidades

Quadro nº 5 – Extensão das estradas das principais cidades

Distritos	Total	Extensão em quilómetros			
		Estradas de			Não classi- ficadas
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	
Luanda	2.267	753	716	610	188
Cuanza-Norte.	1.467	494	544	359	70
Congo	2.404	1.006	345	905	148
Zaire	888	655	217	—	16
Cabinda	590	154	122	302	12
Malanje	2.258	547	702	1.009	—
Lunda	3.953	559	2.136	1.258	—
Benguela	1.861	832	66	815	—
Cuanza-Sul	4.159	2.047	344	1.176	148
Huambo	2.950	923	1.114	912	592
Bié.	4.204	1.048	1.018	2.138	—
Moxico	3.684	922	1.349	1.413	—
Huila	4.101	1.617	583	1.901	—
Mossâmedes	1.589	258	198	1.133	—
<i>Total da Colónia</i>	36.376	11.815	9.454	13.930	1.174

Fonte: Cruz, 1940, p. 148

Anexo K- Propaganda de ação psicológica

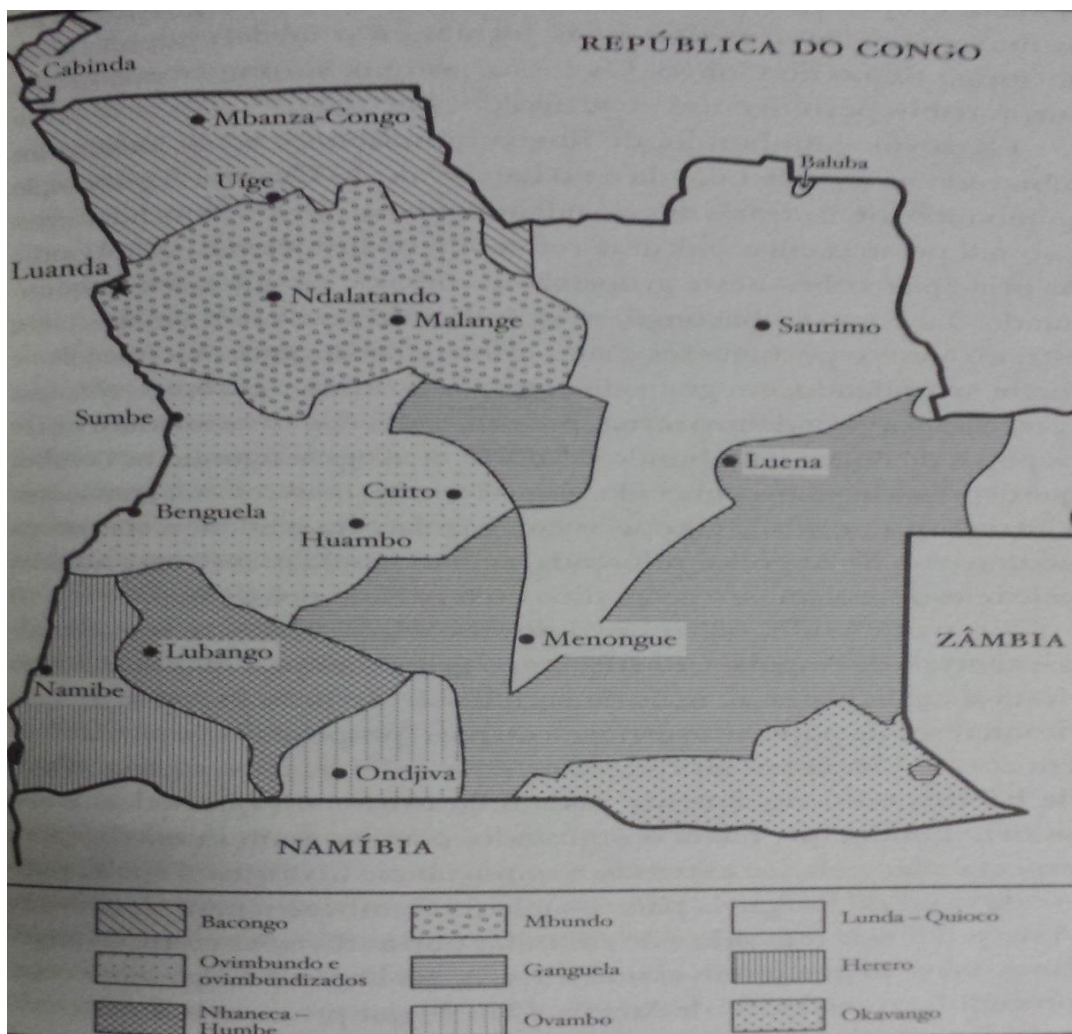
Figura nº 8 – Folheto da propaganda de ação psicológica



Fonte: Afonso, 2000, p. 263

Anexo L – Mapa etnolinguístico de Angola

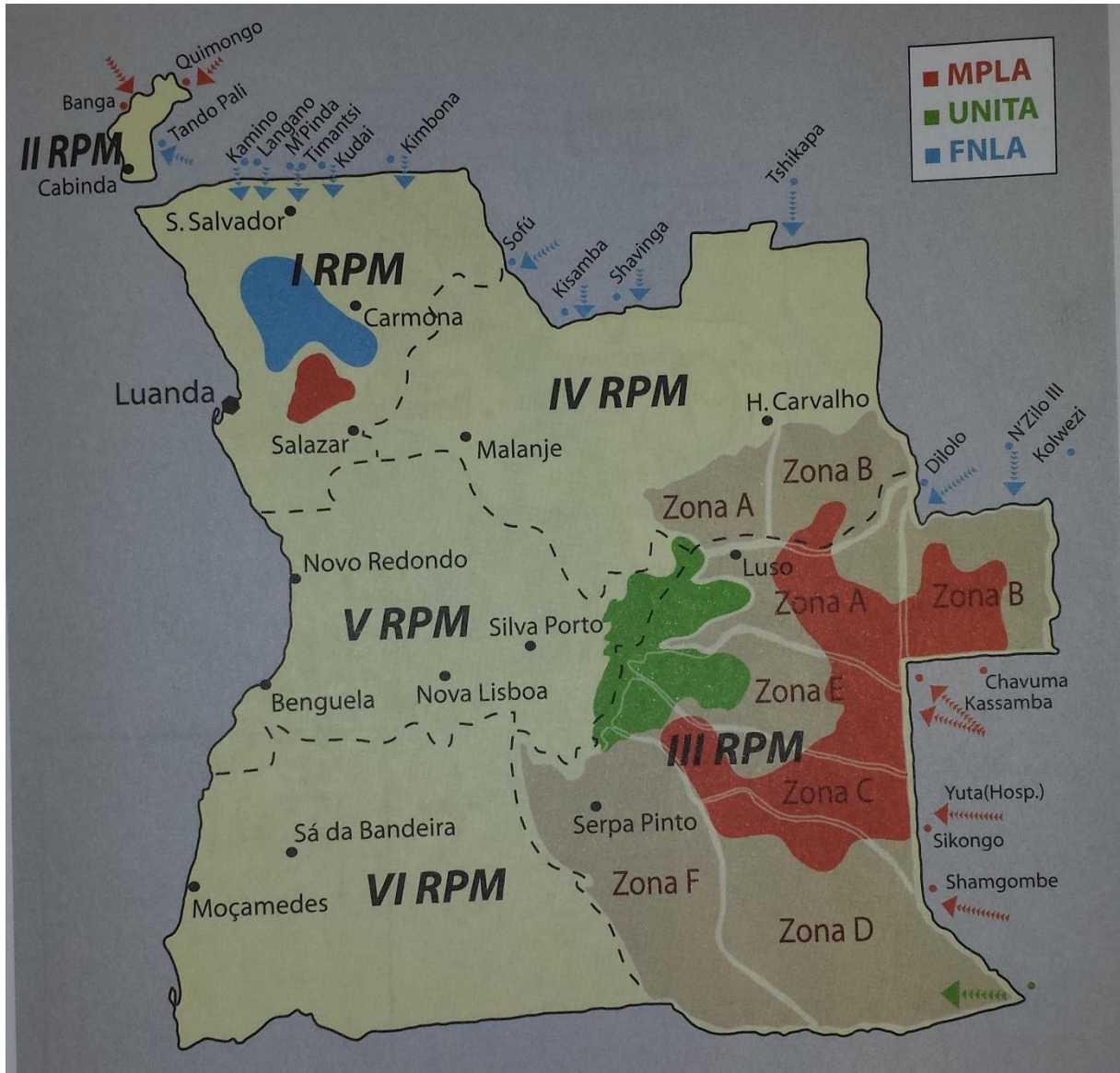
Figura nº 9 – Mapa etnolinguístico de Angola



Fonte: Wheeler & Pélissier, 2011, p. 33

Anexo M - Divisões político-administrativas dos três movimentos

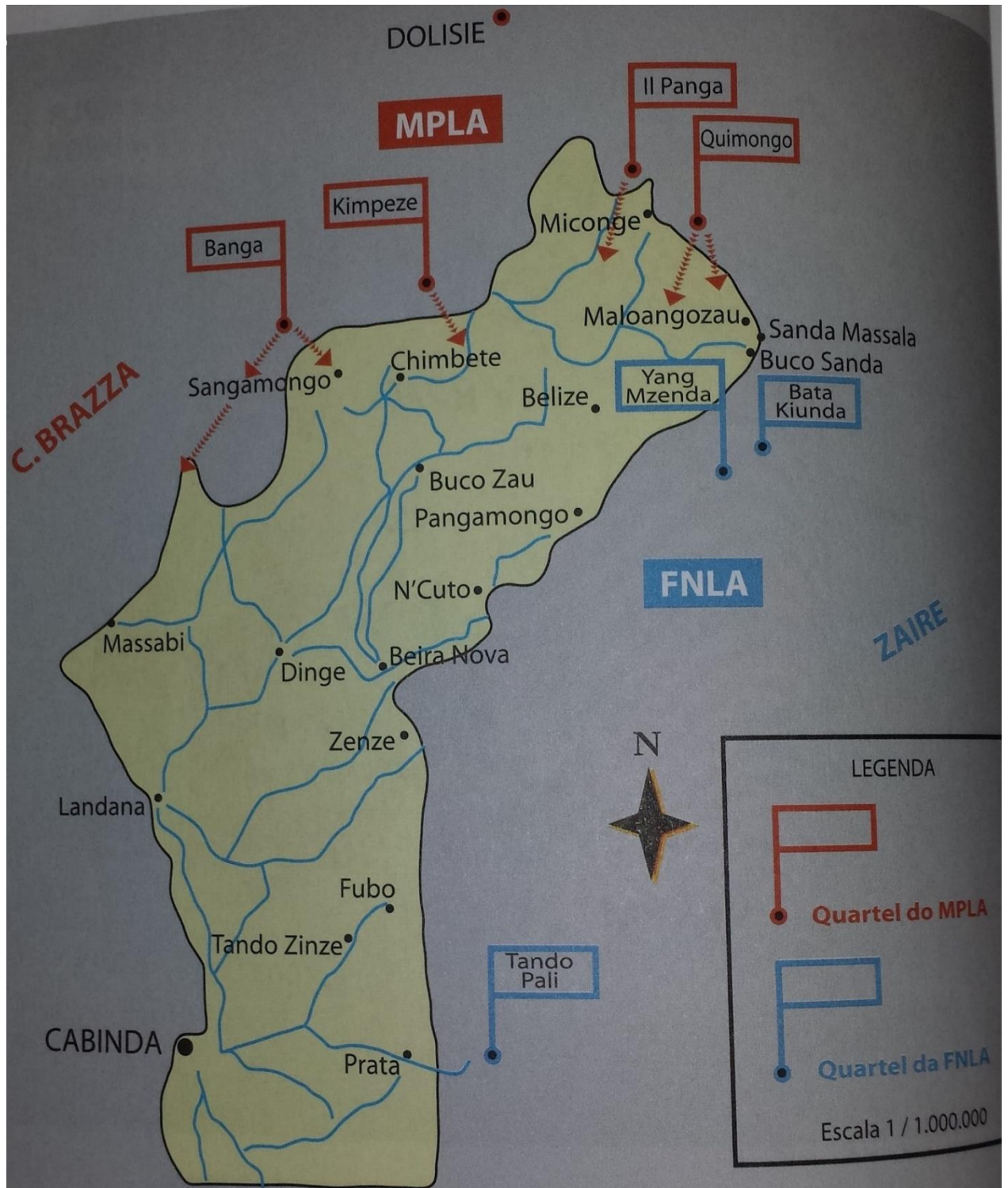
Figura nº 10 – Divisões político-administrativas dos três movimentos



Fonte: Nunes, "Siroco- Os comandos no leste de Angola", 2013

Anexo N – Localização das Bases do MPLA na zona norte

Figura nº 11 – Localização das bases do MPLA na zona norte



Fonte: Nunes, “Siroco- Os comandos no leste de Angola”, 2013

Anexo O - Evacuação de indisponíveis

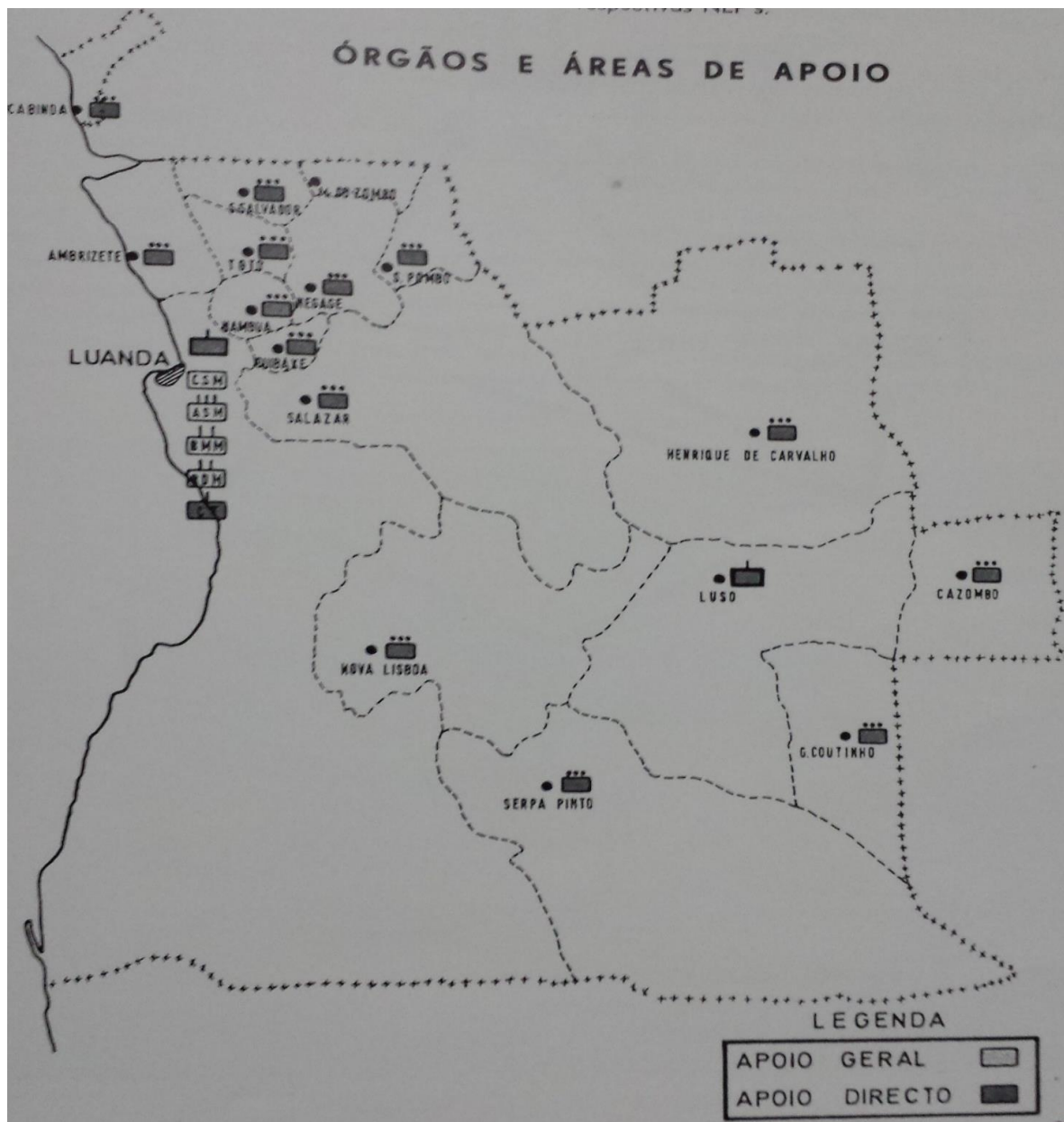
Figura nº 12 – Evacuação de indisponíveis



Fonte: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=619

Anexo P - Áreas e órgão de apoio do Serviço de Material

Figura nº 13 – Áreas e órgão de apoio do serviço de material



Fonte: Revista do Serviço de Material, 1982, p. 39

Anexo Q – Bases aéreas em Angola

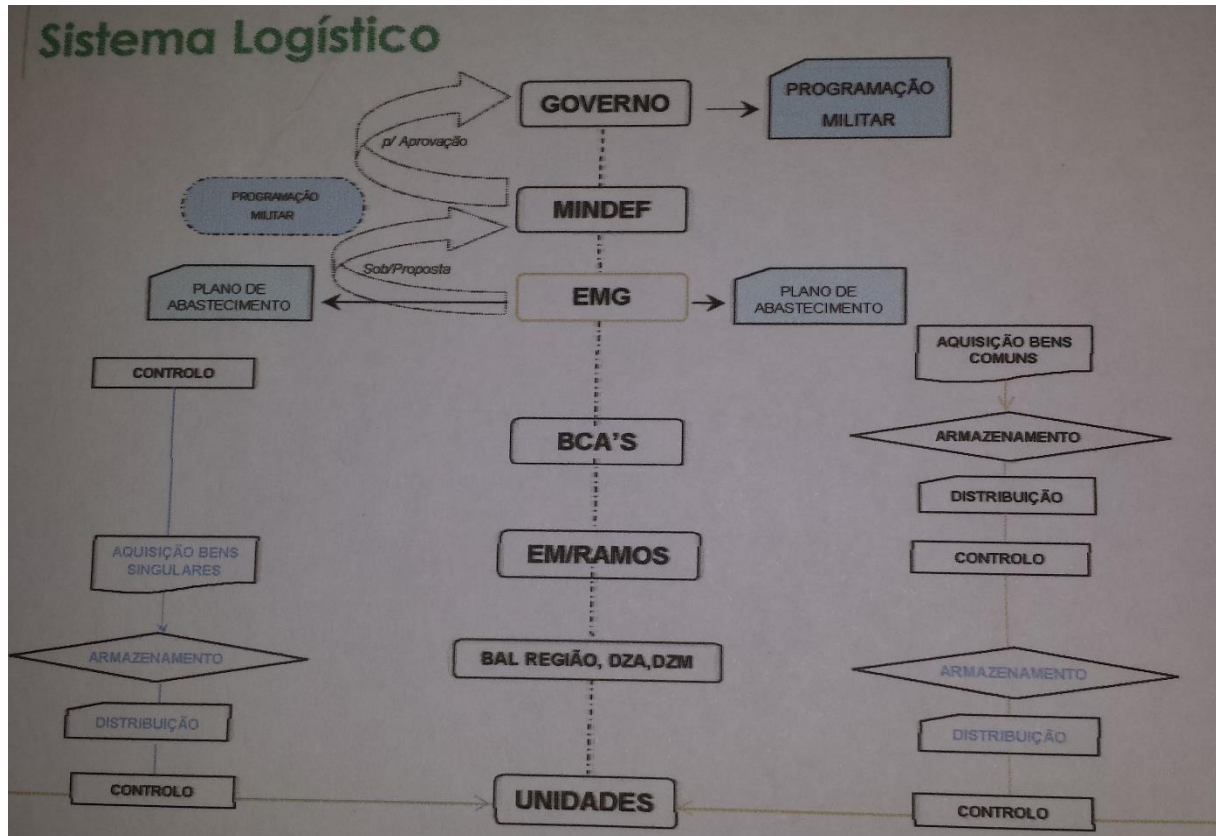
Figura nº 14 – Bases aéreas em Angola



Fonte: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=619

Anexo R – Sistema logístico das FAA

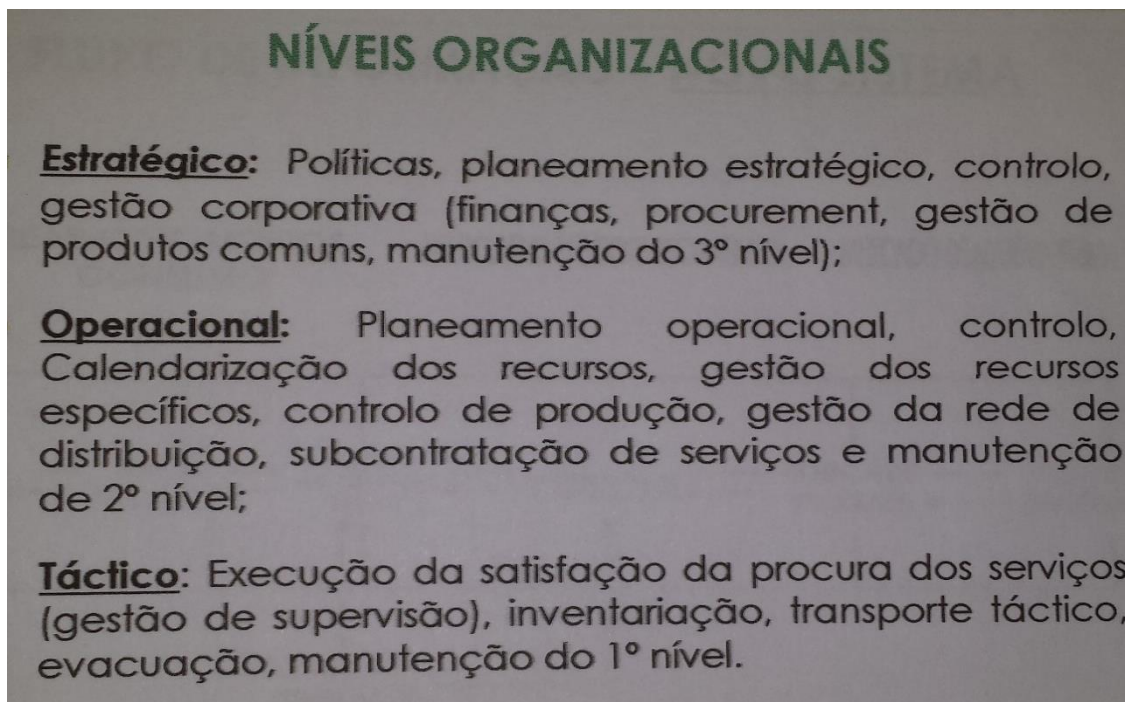
Figura nº 15 – Sistema logístico das FAA



Fonte: Hendrik, 2008, p. 28

Anexo S - Níveis organizacionais da logística das FAA

Figura nº 16 – Níveis organizacionais da logística das FAA



Fonte: Hendrik, 2008, p. 27