



*Entrevista al jefe de Estado Mayor
de la Fuerza Aérea brasileña, general del Aire Juniti Saito*

«La Fuerza Aérea brasileña pone todo su empeño en la modernización y adquisición de aeronaves»

BORJA DÍAZ-MERRY RIVAS

Nacida durante la segunda Guerra Mundial bajo “el fuego del combate”, la Fuerza Aérea brasileña reunió bajo su mando las aeronaves y pilotos del Ejército y la Marina brasileña para desplegarlos junto a los aliados que combatieron contra el frente italiano. Compuesta por más de 60.000 militares y unas 700 aeronaves, afronta este año la fase final de uno de sus programas más ambiciosos, el FX2, que supondrá la adquisición de 36 cazas multimisión a elegir entre el F18 ‘SuperHornet’, el Gripen de Saab y el Rafale de Dassault. Sus principales prioridades a corto y medio plazo pasan por consolidar su capacidad operativa, perfeccionar el control de su espacio aéreo, reforzar su capacidad tecnológica y su industria de defensa y poner en marcha medidas de apoyo al personal para reducir la pérdida de efectivos cualificados. Sus hangares albergan aviones de instrucción en combate y reconocimiento AMX (italo-brasileños), aeronaves de transporte VIP Airbus A319 y Boeing B-737, helicópteros Cougar y Bell UH1 y 206 ‘JetRanger’. Destacan en su flota de fabricación nacional el avión de vigilancia y alerta temprana Embraer R99A y el entrenador avanzado A29 ‘Super Tucano’.

—¿Cuál ha sido la evolución histórica de la Fuerza Aérea brasileña desde su nacimiento en 1941?

—La Fuerza Aérea brasileña nació bajo el fuego del combate durante la Segunda Guerra Mundial con la fusión de la Aviación del Ejército y de la Aviación Naval. Su primer Escu-

JUNITI SAITO

Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea brasileña

Hijo de dos inmigrantes japoneses, el general Juniti Saito es el primer militar ‘nissei’ (descendiente de nipones) que asume el Mando de la Fuerza Aérea Brasileña, casi cien años después de que el navío ‘Kasatu Maru’ desembarcara en 1908 en el país iberoamericano con más de un centenar de familias japonesas. Experimentado piloto de combate y transporte con más de 6.000 horas de vuelo en aviones de combate y de transporte (desde el Lockheed F80 hasta el Mirage III de Dassault), comenzó su carrera en la Aeronáutica brasileña en 1965 y empezó a pilotar en la unidad de cazas del Grupo de Aviación de la Base Aérea de Canoas, a la que regresó como jefe tiempo después, tras varios destinos en unidades de transporte y ataque. Su amplia experiencia al frente de varios Comandos Aéreos regionales se completa con destinos como el de agregado aeronáutico en la Embajada de Brasil en Inglaterra y el de asesor técnico e instructor de vuelo de la Fuerza Aérea Paraguaya en Asunción. Su conversación fluida deriva en pausas y escuetas pero firmes respuestas cuando considera que la cuestión planteada no compete a su mando, evitando así que su discurso abandone la fuerza y la corrección.

drón de Caza tuvo una participación en la campaña de los aliados en Italia. Además de su misión constitucional, la Aeronáutica tiene como responsabilidad cuidar de la Aviación Civil, que hasta entonces responsabilidad del Ministerio de Transporte. Así, desde su concepción la Aeronáutica asumió una misión doble: cuidar su propia Fuerza Aérea y también de la Aviación Civil. Cabe destacar que, desde los principios de la Aviación del Ejército y la Marina, las aeronaves desempeñaron un importante papel para la integración nacional. Gracias a las alas del Correo Aéreo Militar, después bautizado como Correo Aéreo Nacional, el Estado brasileño llegó a los más alejados rincones del país, apoyando y llevando la ciudadanía a las comunidades más aisladas.

—¿Cuáles son los avances más significativos que ha experimentado su fuerza aérea en los últimos años?

—En la década de los 70, la FAB compró sus primeros aviones supersónicos Mirage y, después, los Northrop F-5. En esa misma década, fue implantado el Sistema Integrado de Defensa Aérea y Control del Tráfico Aéreo, una iniciativa que atrajo muchos recursos económicos a nuestro país, carente de ellos, y se mostró altamente eficaz en la vigilancia del espacio aéreo. Ese sistema cumple todavía hoy con total empeño su papel de mantenimiento de la soberanía y de la defensa

del territorio nacional. En los años 80, Brasil e Italia firmaron un memorando de entendimiento para un programa de desarrollo de un avión de caza ligero, de una y dos plazas, que fue denominado programa AMX y que tenía el objetivo de equipar a las dos Fuerzas Aéreas involucrando a las empresas Embraer, Alenia y AerMacchi. La función principal del AMX es el ataque sólo en condiciones normales de tiempo, pudiendo ser además utilizado para apoyo aéreo cercano, interceptación y patrulla armada. Hoy es una realidad el avión A1, la denominación brasileña del AMX, una aeronave moderna con tecnología punta, integrada en importantes unidades de la FAB. En la década de los 90 fue un importante paso la concepción e implanta-

de modernización en España. Adquirimos aeronaves CASA C-295, también procedentes de España para ser empleadas en la Amazonia en sustitución de los Búfalos. Las primeras experiencias con estos aviones nos han demostrado lo acertada que fue su elección, tanto que estamos comprando más aeronaves de ese tipo. Además, tenemos en curso el proyecto FX2, que supondrá la compra de un caza de última generación para sustituir la flota de Mirage 2000 y otros aviones a partir de 2015.

—Tras más de un año de experiencia al frente de la Aeronáutica brasileña, ¿cuáles cree que son los principales retos y amenazas que afronta en la actualidad su fuerza aérea?

—Los desafíos son muchos... Co-

tro sistema es eficiente, moderno y, principalmente, que volar en Brasil es seguro. Desde una perspectiva de futuro, estamos estableciendo un planeamiento adecuado para consolidar la visión estratégica del Mando de Aeronáutica, principalmente en lo que se refiere a la consolidación de la capacidad operativa, el perfeccionamiento del control del espacio aéreo y de la gestión organizativa, el desarrollo de la industria aeroespacial brasileña, la capacidad tecnológica, el imprescindible apoyo al personal en todas sus necesidades y la adecuada y actualizada formación y perfeccionamiento de nuestros hombres.

—La Fuerza Aérea brasileña es la fuerza aérea más grande de Suramérica, con más de 700 aeronaves y unos 66.000 efectivos, ¿cuál es el papel que desempeña su fuerza aérea en el escenario suramericano?

—Brasil es un país que no tiene ningún problema de fronteras con sus vecinos. El pueblo brasileño es pacífico por excelencia. Nuestra necesidad viene precisamente por nuestra gran extensión territorial y por una población de casi 200 millones de habitantes. Tenemos áreas superpobladas en contraste con otras menos habitadas, lo que requiere una constante acción de integración y apoyo a las poblaciones menos asistidas. Ese es el motivo por el que tenemos una gran cantidad de aviones de transporte en la FAB. La principal función de la FAB en el escenario suramericano es la cooperación y el intercambio de experiencias en todas las áreas, como en la enseñanza, con ejercicios conjuntos, y en la logística.

—¿Cómo describiría las relaciones de su fuerza aérea con sus países vecinos y el balance militar en el área?

—Nuestras relaciones con las Fuerzas Aéreas vecinas son las mejores posibles. Mantenemos una estrecha y fraternal amistad con todos ellos, no sólo al nivel de jefes de Estado Mayor sino también en todos los demás niveles de la cadena de mando. Brasil no tiene ninguna pretensión hegemónica en el continente americano.

—Su fuerza aérea desempeña un importante papel en operaciones aéreas conjuntas con países vecinos, con ejemplos como los ejercicios



Roberto González Cano

ción del Sistema de Vigilancia y Protección de la Amazonia (SIVAM/SIPAM), un sistema gigantesco con la finalidad de controlar la región amazónica y que tiene aplicaciones inmensas civiles y militares, siendo el Control del Tráfico Aéreo y la Defensa Aérea de esta región sólo apenas una parte de ese inmenso sistema. En la actualidad, la FAB pone todo su empeño en la modernización y adquisición de aeronaves. En este contexto, cabe destacar, entre los muchos proyectos en curso, la modernización de los F-5 que realiza Embraer, la compra de los cazas Mirage 2000 y los aviones P-3 Orión, que están en fase

menzando por dos accidentes aéreos de grandes proporciones y de repercusión al nivel internacional, que incluso pusieron en duda la seguridad de nuestro sistema de control del espacio aéreo. Las investigaciones, una de ellas ya concluida y la otra en desarrollo, están demostrando que nues-

«La principal función de la FAB en el escenario suramericano es la cooperación y el intercambio de experiencias en todas las áreas»

COLBRA (Colombia), PRATA (Argentina), PERBRA (Peru), PARBRA (Paraguay) y CRUZEX (Argentina, Chile, Peru, Uruguay, Francia y Venezuela), ¿Qué valor tienen estas operaciones conjuntas en la evolución de la Fuerza Aérea brasileña?

—Nosotros realizamos periódicamente ejercicios operativos bilaterales en la frontera con nuestros países vecinos con el objetivo de compartir conocimientos, equiparar procedimientos y promover la integración en esa zona. La operación Cruceiro del Sur (CRUZEX), el mayor entrenamiento de operaciones aéreas con fuerzas de coalición, es otro buen ejemplo de esta integración regional. La FAB viene realizando este ejercicio conjunto desde hace años, congregando a diversos países suramericanos y de Europa, como Francia. Hay además otras actividades como los intercambios con las naciones amigas con la finalidad de compartir informaciones para promover el perfeccionamiento de nuestra institución.

—¿Qué participación tiene su fuerza aérea en misiones internacionales de mantenimiento de la paz en la actualidad?

—La FAB participa en diversas misiones de paz de Naciones Unidas, principalmente con observadores, así como con el apoyo al transporte logístico y de tropas para las misiones en las que Brasil está implicado.

—¿Cree que Suramérica debería tener mayor protagonismo en las operaciones internacionales de paz que se desarrollan en el mundo, especialmente en misiones en Europa (Kosovo por ejemplo), Africa y Oriente Medio?

—Lo cierto es que corresponde al Ministerio de Asuntos Exteriores realizar este análisis y decidir sobre la conveniencia o no y la necesidad del país de participar en una determinada operación y, entonces, es el Ministerio de De-

«La carrera militar es un sacerdocio y, como tal, precisa tener desprendimiento y someterse a los rígidos preceptos militares de disciplina y jerarquía»

fensa quien determina el despliegue de las Fuerzas Armadas.

—El pasado 23 de mayo de 2008, doce países iberoamericanos (Brasil, Venezuela, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Uruguay y Surinam) firmaron en Brasilia el Tratado de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), ¿Qué opinión le merece el acuerdo?

—Cualquier tratado que busque aumentar la cooperación entre los pueblos de América del Sur es muy bienvenido. No obstante, me gustaría resaltar que los Ministerios de De-

fensa y Exteriores son los que mejor pueden abordar este asunto.

—Usted es el primer brasileño descendiente de japoneses que se convierte en jefe de la Fuerza Aérea brasileña, ¿cree que su nombramiento representa una muestra de la integración y el multiculturalismo en la sociedad brasileña?

—Ciertamente. Brasil es un país joven, que fue colonizado por diversos pueblos. El hecho demuestra que, en nuestra sociedad, todos tenemos las mismas oportunidades, independientemente del credo, el color y el origen.

—Usted visitó recientemente Japón, ¿espera reforzar las relaciones bilaterales entre ambos países y sus fuerzas aéreas?

—Brasil tiene unas relaciones comerciales y culturales muy fuertes con Japón. Cualquier relación bilateral que busque aumentar la integración de los pueblos, también en el área militar, debe ser observada como un paso importante en el intercambio de experiencias y en la resolución de problemas comunes.

—Una de los principales objetivos que mencionó el día en su toma de posesión, en febrero de 2007, fue el reforzamiento de la participación de su fuerza aérea en el Programa Nacional de Actividades Espaciales, especialmente en el vehículo lanzador de satélites. ¿Cuál es la situación actual de este programa y el grado de desarrollo del vehículo lanzador tras el accidente sufrido en agosto de 2003?

—Desgraciadamente, la realización del sueño de tener un Vehículo Lanzador de Satélite tuvo que aplazarse con aquella explosión de la plataforma de lanzamiento. Mientras tanto, continuamos firmes con el propósito de desarrollar el vehículo.

—En ese primer discurso como comandante de la Fuerza Aérea brasileña también mencionó que su fuerza aérea debe continuar mejorando las con-



«Las primeras experiencias con los aviones C-295 nos han demostrado lo acertada que fue su elección»



Roberto González Cano

diciones sociales de sus militares (viviendas, atención médica, etc), ¿es ese el mejor camino para evitar la pérdida de personal cualificado en la FAB?

—Está claro que la mejora de esos aspectos disminuye la pérdida de personal cualificado pero no creo en los milagros. Digo esto porque unos se van por cuestiones salariales mientras que otros buscan, desde su perspectiva, crecimiento profesional en otras áreas. En mi opinión, es necesario que los militares estén satisfechos en sus necesidades básica porque así podremos tener profesionales rindiendo en toda su plenitud. Pero la carrera militar es un sacerdocio y, como tal, precisa de tener desprendimiento y someterse a los rígidos preceptos militares de disciplina y jerarquía. Aquellos que no estén imbuidos de estos preceptos no hicieron la elección correcta y acabarán abandonando la carrera militar, que es un derecho de cada uno.

—Una de las misiones de la Fuerza Aérea brasileña es el Sistema de Vigilancia y Protección de la Amazonia (SIVAM/SIPAM), ¿Podría explicar los principales objetivos de este proyecto y su situación actual?

—En la región de Amazonia existían rutas de tráfico de drogas, una

ocupación desordenada, invasión de áreas indígenas, contrabando, acciones depredadoras, principalmente de madereras y de minas ilegales y la coincidencia de una serie de otros delitos. La verdad, con las dificultades de comunicación y del control de la región, era difícil para el Gobierno brasileño conocer la situación real de Amazonia. Por ello, en septiembre de 1990, la Secretaría de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de la República y los Ministerios de Aeronáutica (el actual Mando de Aeronáutica) y de Justicia presentaron a la Presidencia la verdadera realidad de Amazonia, con todos sus problemas. Esa exposición motivó la aprobación de unas directrices de la Presidencia, que determinaban lo que cada uno debería hacer para proteger el medio ambiente, racionalizar la exploración de los recursos naturales y promover el desarrollo sostenible de la región y establecieron la creación del Sistema de Protección de Amazonia (SIPAM) y el Sistema de Vigilancia de Amazonia

«Estamos ultimando la compra de ocho aviones más CASA C-295»

(SIVAM). Al Ministerio de Aeronáutica le correspondió implantar el SIVAM, integrado en el SIPAM, con el objetivo de promover las herramientas para el funcionamiento del SIPAM. Para la consolidación del SIVAM, los medios de vigilancia y defensa fueron transferidos, a finales de 2005, a los diversos órganos con responsabilidad gubernamental en Amazonia. Los medios de vigilancia aérea, como los aviones con radar y de vigilancia, los radares de vigilancia o meteorológicos, las estaciones de telecomunicaciones o meteorológicas de superficie y de altura fueron entregados al Mando de Aeronáutica y, en la actualidad, forman parte del Centro Integrado de Defensa Aérea y Control del Tráfico Aéreo (CINDACTA IV), responsable de la vigilancia y control del espacio aéreo de la zona norte del país. La FAB integra el SIPAM contribuyendo con informaciones sobre movimientos aéreos y colaborando en la vigilancia ambiental y territorial de Brasil, en coordinación con otros órganos gubernamentales.

—¿Se convertirá Francia en el principal aliado estratégico de Brasil en el ámbito de industria militar?

—Las empresas que están participando en el fortalecimiento del equipamiento militar en el ámbito de la FAB saben que no queremos ser sólo compradores sino socios. Por ello, la elección de los sistemas va a depender del último análisis del grado de transferencia de tecnología que tenga cada oferta.

—En relación con los futuros programas, su fuerza aérea tiene previsto comprar un nuevo cazabombardero en el marco del programa FX 2. Tras haber seleccionado a los tres modelos finalistas del concurso, el Boeing F-18, el Saab Gripen y el Dassault Rafale, ¿Cuál es la situación del programa y cuál es su modelo favorito de avión de caza, de acuerdo con su experiencia como piloto de combate?

—La FAB está modernizando su flota de aeronaves desde hace ya algún tiempo. Ahora estamos iniciando una nueva fase de estudios para dotar a nuestras unidades con aeronaves de última generación. Estamos hablando de un avión de combate que pretende-

mos poner en servicio a partir de 2015 para que opere durante los próximos 30 o 40 años. Esto requiere un estudio muy preciso y un profundo análisis prospectivo. Mejor dicho, cualquiera que sea la elección, queremos que nuestra industria aeronáutica de defensa tengan una significativa ganancia tecnológica. Esos son nuestros criterios principales. En el desarrollo del proceso de selección del nuevo caza multimisión de la Fuerza Aérea brasileña y cumpliendo el calendario, el Mando de Aeronáutica, a través de la Gerencia del Proyecto FX2 (GPFX2), presentó una solicitud de ofertas a las empresas participantes seleccionadas para la lista corta: Boeing, con el F-

«Queremos aumentar cada vez más la alianza con el Ejército del Aire español porque, además de la tradicional amistad entre Brasil y España, juntos podemos sumar esfuerzos»

— Los modelos fueron seleccionados por cumplir los requisitos operativos estipulados por la FAB. Para la evaluación de la aeronave vencedora se tendrán en cuenta otros requisitos referidos a logística, costes, condiciones de compensación comercial

previsto comprar un nuevo avión de transporte ligero. ¿Cree que el modelo español CASA C-212 es la mejor opción para reemplazar la flota de aviones C-95 ‘Bandeirante’?

— Había una primera idea para instalar en Brasil una factoría que fabricara aviones CASA C-212 pero llegamos a la conclusión de que la vida útil de las aeronaves C-95 podrá ser ampliada, como mínimo, por más de quince años con la necesidad de realizar la modernización de parte de su aviónica.

— El Escuadrón Arara, el primer escuadrón del noveno Grupo de Aviación, está compuesto por aviones españoles de transporte medio CASA C-295. ¿Qué opinión le merece esta aeronave? ¿Está estudiando su fuerza aérea la posibilidad de adquirir más aviones C-295?

— Compramos doce aviones C-295 y ya hemos recibidos diez que están operando desde Manaus y Campo Grande. Sus operaciones transcurren dentro de las expectativas, apoyando a unidades del Ejército brasileño emplazada en la franja de la frontera de Amazonia. Estamos ultimando la compra de ocho aviones más para operarlos desde Belém y apoyar a las unidades que cumplen misión de Búsqueda y Salvamento.

— ¿Cuáles son los principales objetivos de su primera visita oficial a España?

— Algunos proyectos de la Fuerza Aérea brasileña están francamente relacionados con España. Queremos aumentar cada vez más la alianza con el Ejército del Aire español porque, además de la tradicional amistad entre Brasil y España, juntos podemos sumar esfuerzos en el actual escenario tecnológico.

— ¿Es partidario de reforzar las relaciones con el Ejército del Aire español y la cooperación entre las empresas aeronáutica EADS-CASA y la brasileña Embraer?

— Ciertamente. La cooperación entre nuestras Fuerzas Aéreas que venga a sumar conocimientos e intercambiar informaciones es muy importante y, para ello, se necesita la participación de las industrias aeronáuticas de ambas naciones ■



Roberto González Cano

18 SuperHornet, Dassault, con el Rafale, y Saab, con el Gripen NG. Las empresas tuvieron hasta el 2 de febrero de 2009 para presentar sus propuestas, que serán sometidas a un profundo análisis basado en los requisitos establecidos por el Mando de Aeronáutica. En esta etapa, las empresas deben detallarnos los aspectos comerciales, técnicos, operacionales, logísticos, la compensación comercial y la transferencia de tecnología.

— ¿Cuáles son las principales ventajas que ofrece cada uno de los tres modelos?

y el grado de transferencia de tecnología para la industria aeronáutica brasileña.

— ¿Está analizando el Departamento de Defensa brasileño y su fuerza aérea la posibilidad de participar en el programa ruso Sukhoi PAK-FA, destinado a fabricar un caza de quinta generación?

— Nosotros estamos esperando las respuestas de las empresas que fueron seleccionadas en la lista corta, que son el F-18 de Boeing, el Gripen NG de Saab y el RAFALE de Dassault.

— La Fuerza Aérea brasileña tiene