

La Fuerza Aérea Brasileña en la misión de estabilización de las Naciones Unidas en Haití

La dependencia de una aeronave de transporte estratégico

DR. EDUARDO SOL OLIVEIRA DA SILVA

CORONEL NELSON AUGUSTO BACELLAR GONÇALVES, FUERZA AÉREA BRASILEÑA

Introducción

Después de la 1ª Guerra Mundial, el avión pasó a ser utilizado como medio de transporte, ayuda humanitaria y comunicación. Pero, solo en 1938, en las vísperas de la 2ª Guerra Mundial, la Fuerza Aérea Británica utilizó aeronaves de transporte para el movimiento de tropas entre teatros de operaciones. Tal actividad sería más tarde conocida como transporte aéreo estratégico. La participación de esas aeronaves en el segundo gran conflicto mundial tuvo un importante papel en el movimiento y el resurgimiento de las tropas, siendo que la primera y mayor operación de ayuda humanitaria de la historia, el Puente Aéreo para Berlín, ocurrió poco después del término de ese conflicto.

Desde entonces, los aviones de transporte pasaron a contribuir en grados de importancia cada vez mayores, en las guerras que se sucedieron, realizando el transporte aéreo logístico. En la actualidad, las aeronaves militares de transporte, además de realizar acciones de defensa de su propio Estado participan activamente en diversas operaciones en atención a Organismos Internacionales de Paz. Las aeronaves militares con gran capacidad de carga y operación a largas distancias se han convertido en vehículos especiales para la proyección de poder de una nación.

Los Estados Unidos de América pauta su política de transporte aéreo en cuatro (4) postulados:

- La flota comercial de líneas aéreas es el corazón de la flota nacional de transporte aéreo.
- El papel del componente militar de la flota de transporte aéreo es hacer lo que las aeronaves de transporte comerciales o las tripulaciones civiles no pueden o no harán.
- El componente militar debe estar equipado con aeronaves especialmente diseñadas para su papel.
- Las operaciones de transporte aéreo representan un continuo que debe estar bajo las órdenes de un mando operativo y administrativo único (OWEN, 1997).

En Brasil, se adoptan los mismos postulados de EE. UU. para su “Aviación de Transporte” (civil y militar), una vez que son elementos constitutivos del Poder Aeroespacial Brasileño, entre otros segmentos de la sociedad, la Aviación Civil y la Fuerza Aérea Brasileña (FAB).

En función de sus atribuciones y responsabilidades, la FAB necesita estar equipada con múltiples aeronaves, capaces de realizar diferentes acciones, con destaque para la Acción de Transporte Aéreo Logístico, que consiste en emplear Medios de Fuerza Aérea para desplazar personal y material de interés para las operaciones militares o acciones gubernamentales. Sin embargo, las mismas aeronaves que cumplen Acciones de Transporte Aéreo Logístico, en apoyo a las Operaciones de Paz de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), necesitan ser capaces de cumplir un extenso rol de otras acciones (o misiones) en apoyo a la propia Fuerza Aérea y las Fuerzas Singulares, a la Defensa Civil, en

el combate a epidemias, campañas y catástrofes naturales. De esta forma, FAB necesita una diversificada flota de aviones de transporte para satisfacer las necesidades de la Nación.

Algunas acciones ocurren simultáneamente a los compromisos que Brasil asume al participar de Operaciones de Paz de la ONU. Los vuelos a Haití, con motivo del terremoto de 2010, fueron un claro ejemplo, pues ocurrieron, paralelamente, al apoyo logístico a las tropas brasileñas que ya participaban en ese mismo país de la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH). Las Fuerzas Armadas brasileñas son cada vez más empleadas como instrumento de la Política Externa del país.

Las estrategias para el alcance de los Objetivos Nacionales de Defensa, establecidos por la Política Nacional de Defensa (PND), sufren inevitable influencia de factores internos y externos al país, tales como: la economía, la seguridad, las relaciones entre los Estados, señalando, a lo largo del período de un gobierno, cambios de dirección hacia algo que fue preestablecido. Independiente del país, afectan a su política de defensa, factores económicos que obligan a sus gobernantes a redirigir sus gastos hacia una prioridad distinta de la deseada y planificada en un momento inicial. Rudzit y Casarões (2015, p. 34) evidencian que “la Política de Defensa en Brasil puede y debe ser concebida como una Política de Gobierno”.

La distancia entre las Políticas de Defensa y Externa está siendo minimizada por la reciente creación del Ministerio de Defensa y por la edición de sucesivos documentos de Política y Estrategia de Defensa que fortalecieron la relación entre la Defensa y la Diplomacia y alentaron la participación de las Fuerzas Armadas en operaciones internacionales, humanitarias y de mantenimiento de la paz.

Así, a partir de 2003, Brasil intentó representar un papel más activo en las relaciones internacionales, anhelando una vacante en el Consejo de Seguridad de la ONU (CSNU). Con esa meta y para demostrar su capacidad de liderazgo, asumió diversas responsabilidades internacionales, a ejemplo del liderazgo militar de la misión de paz en Haití. Cada vez más, Brasil necesitará estar comprometido y honrar los compromisos ante los Organismos Internacionales que buscan mantener la paz mundial. De esta forma, Brasil necesita el respaldo de sus fuerzas militares para proseguir mucho más allá del ejercicio de la simple diplomacia.

Participación de FAB en la MINUSTAH

La participación brasileña en la MINUSTAH es la principal participación de Brasil en operaciones de mantenimiento de la paz. Brasil es el mayor contribuyente de tropas a la misión, enviando más de 9.000 soldados, graduados y oficiales al país y llegó a mantener, en determinado período, un contingente de 2.000 militares de sus Fuerzas Armadas. Actualmente, posee cerca de 1.430 militares y 10 policías en el terreno. En marzo de 2015, la ONU propuso opciones para la sustitución de la MINUSTAH, en 2016, para una misión menor y más especializada, aunque ya había determinado la reducción del efectivo militar total de la misión, de 6.270 a 5.021 (BRASIL, 2015b).

En las Operaciones de Paz, la ONU realiza el cambio de los contingentes solo una vez al año. Sin embargo, la doctrina de Brasil es que las tropas deben ser sustituidas cada período de seis meses. Este procedimiento tiene, entre otras razones, el objetivo de obtener el mejor desempeño de los militares, promover la oportunidad de la experiencia a un número mayor de voluntarios, evitar el desgaste de las tropas, problemas disciplinarios y otras situaciones indeseadas, que repercutirían negativamente para el país. Esta es una conducta de la cual Brasil no se aleja, adoptada desde su primera participación con tropas, en la Operación UNEF I en el Canal de Suez, en 1957. Así, por opción de Brasil, el reemplazo de sus tropas se da con los medios de transporte de sus propias Fuerzas Armadas. En general, de la Marina de Brasil y de FAB.

En ese sentido, correspondió a la Aeronáutica, en la MINUSTAH, por medio de FAB y de sus aviones de transporte, realizar el apoyo aéreo logístico de las tropas brasileñas. Para ello, sus aeronaves, doctrinariamente, cumplen las Acciones de Transporte Aéreo Logístico. Sin embargo, cabe resaltar

que no es posible pensar en MINUSTAH sin considerar la catástrofe ocurrida con el terremoto de 2010, de alta magnitud, que sacudió a Haití, física y socialmente, matando a más de 100.000 personas, incluso diplomáticos y militares de la tropas brasileñas, lo que redujo sustancialmente los resultados sociales hasta entonces obtenidos en aquella misión, obligando a FAB a aumentar el esfuerzo aéreo ante esa nueva situación.

El terremoto demandó un aumento significativo de la presencia militar brasileña en Haití. En el mes de la sacudida sísmica, la Fuerza Aérea montó un Hospital de Campaña en Puerto Príncipe, donde atendió a 16.011 personas, siendo transportados alimentos, medicamentos e incluso agua potable. En esta ocasión, además de las aeronaves Boeing KC-137 y C-130 Hércules, empleadas en la operación MINUSTAH, también participaron otras aeronaves, en particular el C-105 Amazonas y el C-99A, en función de la extrema necesidad, impuesta por la catástrofe ocurrida simultáneamente a la Operación (BRASIL, 2015c).

De 2004 a 2013, periodo en que el KC-137 (aeronave de transporte estratégico) actuó en la MINUSTAH, se realizaron 158 misiones por esa aeronave, en el cumplimiento de acciones de transporte aéreo logístico. Con la salida de operación del KC-137, en virtud del final de su vida útil, en ese mismo año de 2013, el cambio de tropas fue concluido por las aeronaves C-130 Hércules. En acuerdo con la ONU, los dos reemplazos de contingentes de 2014 y el primero de 2015 quedaron a cargo de la propia ONU. Para el segundo reemplazo de 2015, hubo la contratación por parte de Brasil de una empresa aérea comercial. Esta alteración en los medios aéreos para el cambio de los contingentes demostró la significativa importancia de FAB de poseer una aeronave de largo alcance y de gran capacidad para el transporte de carga y de pasajeros.

En la MINUSTAH, en el período 2004 a 2014, fueron ejecutadas por las aeronaves de transporte de FAB, 473 misiones o acciones de transporte aéreo logístico volando 9.703h 50min cada vez, transportando 5.193,385 toneladas de material y 58.232 pasajeros militares de las Fuerzas Armadas, policías y civiles.

Este esfuerzo aéreo fue distribuido de la siguiente manera:

- a- Las aeronaves C-130 realizaron más de 50% de los vuelos, aunque no fuesen las aeronaves de mayor porte en la Operación.
- b- Las aeronaves C-105 fueron las menos utilizadas, aunque su capacidad de carga fuese prácticamente el doble de las aeronaves C-99A.
- c- Las aeronaves C-130 volaron más del doble de las aeronaves KC-137, transportaron el 60% de la carga total, destinándose al KC-137, aeronave de transporte estratégico, el transporte del 66% de todo el efectivo desplazado en la Operación.

En los momentos de cambio de los contingentes, la flota de aeronaves C-130 podría haber sufrido una gran sobrecarga, con riesgo de comprometer la calidad del apoyo aéreo logístico de FAB en la operación MINUSTAH, si no hubiera ocurrido una significativa participación de las aeronaves KC-137.

Por todo ese esfuerzo, la Operación pasó a ser una gran oportunidad para Brasil, particularmente para sus Fuerzas Armadas.

La oportunidad para Brasil y para su Aeronáutica

Históricamente, la diplomacia brasileña se esforzó para obtener ampliaciones de la participación del país en el sistema internacional y el reconocimiento de Brasil como potencia.

Las estrategias para alcanzar ese objetivo variaron a lo largo de la historia y en 2004 la intervención en Haití se mostró una buena oportunidad, pues se trataba de una acción regional- foco de la diplomacia de Lula-que

no se refería a un interés inmediato nacional y, de esa forma, podría incluso justificarse por los principios de solidaridad y no indiferencia (MATIJASTIC, 2014, p.15).

Entre las numerosas motivaciones que llevaron a Brasil a enviar sus tropas a Haití, una de ellas se relaciona con la intención de mejorar el peso del país en el juego geopolítico mundial. La posibilidad de conquistar un asiento permanente en el CSNU es un sueño antiguo de Brasil, desde la época del Presidente Getúlio Vargas. El hecho de que Brasil encabece una misión militar internacional bajo la égida de la ONU, es una forma de mostrar su competencia y capacidad de liderazgo regional, más aún, una sustancial vocación para la ayuda humanitaria. De esta forma, la MINUSTAH fue vista como una gran oportunidad para que el país apalanque un asiento fijo en el CSNU, aunque ese esfuerzo no haya sido suficiente.

De la actitud solidaria de participar de la MINUSTAH deriva, naturalmente, para el país y su Aeronáutica, otra oportunidad de demostración de su poder de disuasión, al realizar el apoyo logístico de sus propias tropas, de forma independiente. El desafío impuesto a FAB en el apoyo logístico a las tropas, a través de sus aeronaves de transporte, trae beneficios directos para el perfeccionamiento de su doctrina de empleo, de su infraestructura y de su sistema logístico, cuando exige lo mejor de los desempeños de sus aeronaves, las tripulaciones y los equipos de mantenimiento. Es, además, una oportunidad de operar de forma real y conjunta con las demás fuerzas armadas brasileñas, además de la posibilidad de conocer nuevas tácticas y técnicas de operación con las Fuerzas de los países amigos, participantes de la MINUSTAH.

Se puede observar que resulta una gran oportunidad para el incremento de las relaciones entre las Políticas de Defensa y Exterior del país.

De las dos instancias directamente involucradas, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa, lo que se ha notado es el uso de las Fuerzas Armadas como instrumento de la política exterior; aunque las decisiones sobre la viabilidad o no de las operaciones sean tomadas de común acuerdo. En el caso, el interés de ambos ha coincidido: para uno, proyectar el país como gran agente internacional y, para otro, propiciar oportunidad en acciones para las cuales fueron toda la vida entrenados, pero con pocas posibilidades de ser puestas en práctica (MIYAMOTO, (2008), págs. 365, traducción nuestra).

En una edición especial del Instituto Igarapé, donde se presentan algunas reflexiones sobre los 10 años de Brasil en Haití, el Embajador Antonio de Aguiar Patriota (2015), representante permanente de Brasil ante la ONU, declaró que

[...] para Brasil y los brasileños que descubrieron Haití en estos últimos diez años, militares o civiles, la experiencia en la MINUSTAH es valiosa por partida doble: por su asistencia valiosa al país, reconocida por la comunidad internacional y por el Secretario General de la ONU, pero también por el inestimable aprendizaje profesional y la gratificante experiencia humana (PATRIOTA, 2015, p.5).

Por entender que la mayor participación en la ONU aumenta las posibilidades de proyección internacional del país, por pleitear un asiento en su Consejo de Seguridad y el histórico de participación del país en misiones en América Latina, así como por la mayor aproximación con América Latina y con los países de la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa, y por la preocupación con el desarrollo y la paz, para Diniz (2005: 99), es “casi perfectamente consistente con la reciente trayectoria de la política exterior brasileña” la participación y liderazgo de Brasil en la MINUSTAH.

Además, Haití sería una oportunidad única para no solo Brasil demostrar un mayor compromiso con las Operaciones de Paz de la ONU, en la medida en que ofrecía menos de lo necesario para ser un miembro del CSNU, pero también para reafirmar y legitimar el liderazgo en su región, teniendo también en vista las relaciones económicas (REZENDE, 2010, p. 110).

[...] habrían sido abandonados o, al menos, relativizados principios tradicionales de la actuación diplomática brasileña, en nombre de un pragmatismo político inmediato y de un pragmatismo comercial indirecto. Desde ese punto de vista, la participación y liderazgo brasileño en la MINUSTAH pueden abrir un importante y significativo precedente para la diplomacia brasileña. Puede ser que se esté ante una inflexión adicional de la política exterior brasileña (DINIZ, 2005: 102).

La actuación de la FAB favoreció la participación de las tropas brasileñas en la MINUSTAH y, en cierto modo, contribuyó a demostrar a nivel internacional su capacidad y competencia, que pueden ser traducidas en un determinado grado de poder de disuasión de la propia fuerza aérea, fuerzas armadas y de Brasil en su totalidad.

Los posibles efectos para la Política Exterior Brasileña, derivados de la actuación del empleo del poder militar brasileño en Haití, teniendo como uno de los actores a FAB, a medio o largo plazo, pueden ser enumerados en las siguientes posibilidades:

- De ocurrir nuevas participaciones brasileñas en operaciones de paz de la envergadura de la MINUSTAH, o en otras acciones de ayuda humanitaria, en virtud de los resultados positivos alcanzados por las tropas brasileñas, reconocidos internacionalmente, y que fueron posibles, entre otros factores, mediante la contribución y actuación de las aeronaves, tripulaciones, personal de mantenimiento e infraestructura de la FAB, con la realización de las Acciones de Transporte Aéreo Logístico en el apoyo a los contingentes brasileños.
- De que Brasil venga a alcanzar el tan anhelado status de miembro permanente del CSNU, una vez que el nivel de participación del país en la MINUSTAH es, sin duda, un importante factor contribuyente para esa dirección, aunque sin la garantía, por sí solo, del alcance de ese status, haya visto la dependencia de tantos otros factores condicionantes, particularmente del fortalecimiento de la Expresión Militar de su Poder Nacional.
- De una natural intensificación del liderazgo regional brasileño y de un fortalecimiento de la postura nacional ante la valorización del multilateralismo y del respeto al derecho internacional, proporcionando a Brasil una destacada posición en los principales foros internacionales, particularmente en la ONU.

Una aeronave de transporte estratégico

Como ya se ha presentado, FAB necesita tener una diversificada flota de aviones de transporte, en función de varios factores, entre ellos la distinta geografía de las regiones del país, la infraestructura aeroportuaria existente y las más variadas acciones (misiones) que a esa flota son asignadas. Aeronaves consideradas para empleo táctico, de alcance menor y aquellas para empleo estratégico, de largo alcance. Estos medios aéreos deben, en conjunto, atender a las necesidades de la nación.

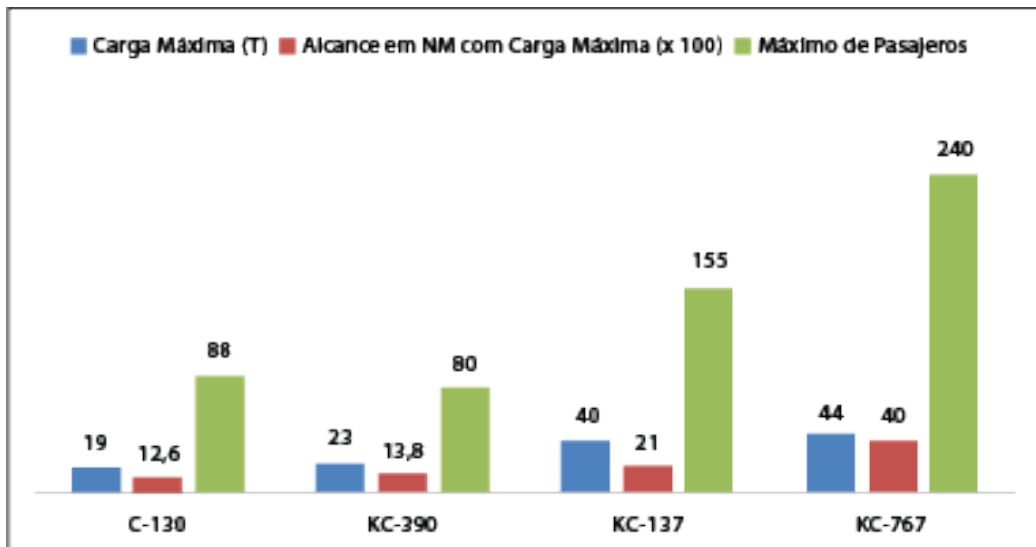
En el caso de catástrofes y desastres naturales en otros países, Brasil se esfuerza para poner a disposición su ayuda humanitaria, siendo casi siempre una de las primeras naciones en involucrarse. Llevar la bandera de Brasil a países lejanos es también una forma de proyección de poder.

Se destaca una vez más que Brasil, en todas las operaciones de paz de las cuales participó con tropas, asumió el compromiso y se hizo responsable de los desplazamientos y apoyo logístico de sus propios militares, policías y civiles que integraron los efectivos en diversos continentes. Para ello, la FAB hizo uso de aeronaves de transporte estratégico, de largo alcance, respetando las limitaciones tecnológicas de cada época. En su mayoría, se utilizaron los siguientes aviones cuatrimotores: B-17, C-54G, C-130 y KC-137.

Concomitante a los vuelos en apoyo a la MINUSTAH, son muchos los ejemplos de misiones de ayuda humanitaria, cumplidas por las aeronaves KC-137 a lo largo del mundo: dos para Tailandia, en apoyo a las víctimas del *tsunami*; transporte de vacunas y medicinas para el Perú; transporte de donaciones a las víctimas de un huracán en Guatemala y a las víctimas de terremoto en Pakistán; catorce

vuelos para rescate de brasileños en Turquía, egresados de la guerra en el Líbano; y quince misiones para el propio Haití, en apoyo a las víctimas del terremoto de 2010. Otros dos grandes e importantes movimientos aéreos logísticos son: de 1991 a 1997, con 26 misiones para apoyo a las tropas brasileñas que componían las fuerzas de paz en Angola; y de 2001 a 2005, con 17 misiones en apoyo a las tropas brasileñas en las operaciones de paz en Timor Oriental (RIBEIRO, 2015, 58-59).

Con el alejamiento total de la flota de KC-137, las necesidades de transporte aéreo logístico pasaron a ser atendidas con las aeronaves C-130 Hércules, actualmente la mayor aeronave de transporte de FAB, pero que posee la mitad de la capacidad de carga y pasajeros del KC-137 (véase la comparación en la gráfica 1). Además de esta limitación, la mayor parte de su flota también se encuentra en la fase final de su vida útil. Aunque se prevé que estas aeronaves sean sustituidas por las modernas KC-390, que se encuentran en fase de desarrollo y fabricación por Empresa Brasileña de Aeronáutica SA (Embraer), con llegada a la Fuerza inicialmente prevista para el año 2016, pero aplazada para 2019 en función de la disminución de gastos públicos, se subraya que estos aviones, a pesar de la extrema modernidad del proyecto, cumplirán con acciones tácticas y no estratégicas, ya que fueron pensados para realizar las acciones inherentes a las aeronaves C-130.



Fuente: El autor (datos de búsqueda)

Gráfica 1. Comparativo entre las mayores aeronaves de transporte de FAB en MINUSTAH y sus eventuales sustitutos

A partir de 2008, con la perspectiva del final de la vida útil del KC-137, la Fuerza Aérea Brasileña pasó a desarrollar estudios para elegir una aeronave para sustituirla. Pero solo fue en el año 2012 que el gobierno brasileño, por intermedio de Aeronáutica, decidió iniciar el proceso de sustitución de la aeronave KC-137, debido a sus altos costes de mantenimiento, incluso por el excesivo consumo de combustible, así como por razón de que sus turbinas producen un nivel de ruido superior al que la legislación de muchos países permite, niveles basados en estándares internacionales. La situación terminó con una necesidad inmediata, con el accidente y pérdida total de una de las aeronaves KC-137, en misión de apoyo a la MINUSTAH, en 2013, y la decisión de la Aeronáutica por la parada total de la flota, en octubre del mismo año (RIBEIRO, 2015, página 58).

El proyecto de sustitución, que tuvo como invitadas a participar en el proceso las empresas Boeing, Airbus Military e Israel Aerospace Industries Ltd., fue denominado KC-X2. El 13 de marzo de 2013, la comisión del proyecto KC-X2, que trabaja en favor de la sustitución de los aviones KC-137, decidió la

elección de *Israel Aerospace Industries* (IAI) como empresa proveedora de las nuevas aeronaves. De acuerdo con el Comandante de Aeronáutica, el Proyecto es considerado prioritario y la firma del contrato para la adquisición de las aeronaves depende de una posición gubernamental (BRASIL, 2015d).

El proyecto de la empresa elegida para el suministro de la nueva aeronave de transporte estratégico fue designado KC-MMTT (*Multi Mission Transport and Tanker*). A continuación, se puede observar un mosaico (Figura 1) que presenta la propuesta de una de las empresas consultadas, conteniendo una variada gama de equipos y sistemas que podrán instalarse en la plataforma de una aeronave modelo Boeing 767 300ER, versión *Extended Range* (alcance ampliado) de la versión 767 300, transformándolo en la versión KC-MMTT (RIBEIRO, 2015, página 58).



Fuente: Industrias Aeroespaciales de Israel

Figura 1. Panorama general del programa B767 MMTT ofrecido por Industrias Aeroespaciales de Israel

La primera aeronave Boeing 767, convertida al estándar MMTT, ya se encuentra en operación en Colombia. Durante la operación CRUSEX Flight 2013, ella estuvo presente en Brasil, teniendo los pilotos brasileños del 2°/2° Grupo de Transporte, que operaban el KC-137, experimentando la oportunidad de acompañar la operación del KC-767 Júpiter, de la Fuerza Aérea Colombiana. La aeronave extranjera pasó dos semanas en la Base Aérea de Recife, período en que realizó operaciones de reabastecimiento en vuelo, de cazas colombianos y brasileños (RIBEIRO, 2015).

La figura 1 compara las capacidades de las mayores aeronaves de transporte de FAB, que operan en la MINUSTAH, el C-130 y el KC-137, con sus eventuales sustitutos, el KC-390 y el KC-767, respectivamente.

Una vez que las aeronaves KC-390 y KC-767 están operando en FAB, del análisis de la figura 1 se puede deducir que la aeronave:

- KC-390 será capaz de transportar alrededor del 21% más de la carga máxima de la aeronave C-130.
- KC-390, con la máxima carga, podrá tener un alcance del 9,5% por encima de la aeronave C-130.
- KC-390 puede transportar 10% menos pasajeros que la aeronave C-130.

- d. KC-767, en su alcance máximo, puede transportar hasta 10% más que la carga máxima del KC-137.
- e. KC-767, con 10% más de la carga máxima del KC-137, puede tener el doble de alcance del KC-137.
- f. KC-767 puede transportar hasta 85 pasajeros más que la aeronave KC-137, el equivalente a una aeronave C-130 más de pasajeros.
- g. KC-767 tendrá una capacidad de transporte de pasajeros tres veces mayor que la de la aeronave KC-390.
- h. KC-767 tendrá un alcance aproximadamente tres veces mayor que el de la aeronave KC-390.
- i. KC-767 tendrá una capacidad máxima de carga, con un máximo de alcance dos a tres veces mayor que la de la aeronave KC-390.
- j. KC-767 tendrá una capacidad máxima de carga, con un máximo de alcance dos a tres veces mayor que la de la aeronave C-130.
- k. KC-767 tendrá un alcance aproximadamente 3,17 veces mayor que el de la aeronave C-130.

De acuerdo con datos del 2°/2° Grupo de Transporte, la aeronave tendrá un costo operacional alrededor del 45% más bajo. El alcance del KC-767 con 43,8 toneladas de carga a bordo es de 4.000 millas náuticas, lo que equivale a un vuelo directo desde Brasilia a Portugal o España, sin escalas. El KC-767 tendrá la capacidad de volar desde Puerto Príncipe, en Haití, hasta la ciudad de Porto Alegre, en Rio Grande do Sul, sin escalas, transportando 47,6 toneladas de carga; y de Londres a Río de Janeiro, sin escalas, con 32 toneladas (RIBEIRO, 2015).

Además, por ser una aeronave “multimedios”, tendrá otras posibilidades de empleo operativo, destacando la enorme capacidad de reabastecimiento de otras aeronaves en vuelo, tres aeronaves de combate simultáneamente, así como otro KC-767.

En entrevista a la *Revista Tecnología e Defesa*, de 18 de junio de 2015, el Comandante de Aeronáutica, Teniente-Brigadier del Aire Nivaldo Luiz Rossato, hizo la siguiente declaración:

La FAB y el Ministerio de la Defensa entienden la importancia de ese avión. La aeronave tiene una gran capacidad de carga que nos ayudará en misiones de paz, como en Haití y en Líbano. Además de misiones como la que hicimos en 2005, cuando hubo una repatriación de brasileños de Timor-Oriental (ROSSATO PLAVETZ, 2015, p.1).

El Boeing 767 también tiene muchas diferencias operativas en relación a otros dos cargueros de FAB, considerados tácticos, el C-130 Hércules y su sustituto en un futuro próximo, el KC-390. “El C-130 es diferente, es táctico y de alcance restringido, vuela más bajo y con velocidad más lenta. Otra diferencia es el reabastecimiento en vuelo. En el caso de una operación en el exterior, el 767 puede acompañar la velocidad de crucero de las otras aeronaves”, explica el Teniente-Brigadier del Aire Nivaldo Luiz Rossato (PLAVETZ, 2015, p.1).

Mientras el contrato de compra no está firmado, el 2°/2° Grupo de Transporte, Escuadrón Corsario, ex-operador del KC-137, se prepara para recibir la nueva flota. Diez pilotos concluyeron el curso de formación en aeronaves de transporte Boeing 767. Los aviadores de FAB tuvieron clases teóricas, realizaron ejercicios en simulador y cumplieron 150 horas de vuelo, cada uno. Tres de ellos alcanzaron, además, la calificación de instructor de la aeronave. El entrenamiento, que fue posible gracias a un contrato de capacitación operacional con la empresa ABSA-TAM Cargo, una empresa nacional que utiliza el modelo, comenzó en diciembre de 2013 y finalizó a principios de 2015 (RIBEIRO, 2015, p. 60).

Un contrato inicial entre la IAI y la Aeronáutica fue firmado a principios de 2014, pero tuvo que ser paralizado debido a las elecciones presidenciales de octubre, para cumplir con las exigencias de la legislación electoral. Actualmente, las partes deben formalizar los detalles contractuales, que incluyen el plan de conversión. En primer lugar, el proyecto prevé que el primer ejemplar sea convertido en Israel

y los otros dos en Brasil, por la TAP Mantenimiento e Ingeniería Brasil, en Porto Alegre-RS (PODER AÉREO, 2015).

Considerando que:

- a. Las capacidades de la flota de aeronaves de transporte de la FAB, que actuó en los últimos cuarenta años.
- b. Los resultados totales del apoyo logístico prestado por las aeronaves de transporte de la FAB en la MINUSTAH.
- c. Las aeronaves que, efectivamente, participaron de la Operación MINUSTAH, de 2004 a 2014, y las comparaciones del funcionamiento, entre ellas.
- d. Los probables resultados de las aeronaves KC-390, las futuras sustituciones de las aeronaves C-130 y los probables resultados de las aeronaves KC-767, las posibles sustituciones de las aeronaves KC-137, presentadas en la figura 1.

Se concluye que:

- a. La actual flota de aeronaves C-130, sola, no será capaz de soportar todo el esfuerzo realizado por las aeronaves KC-137, en una nueva Operación de la envergadura de MINUSTAH.
- b. Las aeronaves KC-390, por haber sido proyectadas para un rendimiento poco mayor que el de las aeronaves C-130, tampoco tendrán esa capacidad.
- c. Solamente con una flota de aeronaves de transporte estratégico, de largo alcance y gran capacidad de carga, FAB podrá realizar el apoyo logístico a las tropas brasileñas, en futuras Operaciones de Paz, en el nivel y en la complejidad de la MINUSTAH.

Conclusión

El Poder Militar brasileño debe atender simultáneamente a dos requisitos, tales como: tener capacidad de garantizar la seguridad del propio país y poseer un excedente de poder militar para atender a las demandas internacionales en favor de la paz.

Desde la primera participación de tropas brasileñas en Operación de Paz, en 1957, Brasil optó por realizar el cambio o el reemplazo de sus tropas, y asumió el apoyo logístico de las mismas, siendo el único país de América del Sur en adoptar esa postura de autosuficiencia o no dependencia de las Naciones Unidas para el transporte logístico. Desde entonces, FAB realizó el cambio de esos contingentes, haciendo uso de aeronaves de transporte estratégico, de largo alcance, en su mayoría aviones cuatrimotores, dadas las limitaciones tecnológicas de cada época. A partir de 2013, como consecuencia de la salida de operación de su aeronave de transporte estratégico, el KC-137, FAB ha presentado alguna dificultad para honrar ese compromiso internacional.

MINUSTAH puede ser considerada una gran oportunidad para que el país aproveche un asiento fijo en el CSNU. Se deriva de esa actitud solidaria, para Brasil y para su Aeronáutica, otra oportunidad de demostración de poder de disuasión, al realizar el apoyo logístico de sus propias tropas, de forma independiente. El desafío impuesto a FAB en el apoyo logístico a las tropas trajo beneficios directos para el perfeccionamiento de su doctrina de empleo, de su infraestructura y de su sistema logístico. Aún fruto de esa operación, ocurrió una gran oportunidad para el incremento de las relaciones entre las Políticas de Defensa y Exteriores del país.

Las Fuerzas Aéreas de países con responsabilidades internacionales prescinden de aeronaves estratégicas, de gran porte, con capacidad de transportar grandes masas y contingentes a largas distancias. El transporte aéreo logístico de personal y material es un ejemplo de tarea imprescindible para un país como Brasil, de dimensiones continentales y líder regional, frecuentemente involucrado en actividades como las solicitadas por la ONU.

En la MINUSTAH, solo en el período 2004 a 2014, FAB transportó 21 contingentes, constituidos por militares del Ejército Brasileño, en su mayoría, de la Marina de Brasil y de la propia Fuerza Aérea, además de policías y civiles. Durante la MINUSTAH, se estableció un puente aéreo con las aeronaves de transporte de la FAB para ayuda humanitaria a las víctimas del terremoto en Haití.

En 2008, con la perspectiva de final de la vida útil del KC-137, la Fuerza Aérea Brasileña inició estudios para elegir una aeronave que pudiera sustituirlo. Una situación que se configuró como una necesidad inmediata, con el accidente y pérdida total de una de las aeronaves KC-137, así como la decisión de parada de la flota por Aeronáutica en 2013. El proyecto de sustitución del KC-137, denominado KC-X2, identificó y seleccionó en el mercado la aeronave Boeing 767 ER, aeronave de transporte estratégico, denominada KC-MMTT (*Multi Mission Transport and Tanker*). La firma del contrato de compra de la aeronave, sin embargo, aún no ha ocurrido.

Entendiendo que la Política de Defensa puede y debe ser una Política de Gobierno, que la decisión sobre el gasto público es responsabilidad del gobierno electo y que la coyuntura económica, nacional e internacional señala para la brusca reducción de esos gastos, se subraya que Brasil, la Aeronáutica y la FAB continúan aguardando una decisión gubernamental para la compra de las aeronaves de transporte estratégicos estando, de esa forma, la participación brasileña en nuevas Operaciones de Paz, limitada a acciones regionales, de menor importancia.

En el caso de Brasil y de sus Fuerzas Armadas, una constante búsqueda por el alcance de los Objetivos Nacionales establecidos por la Política Nacional de Defensa, en consonancia con la Política Externa Brasileña, se afirma: las limitaciones impuestas por la coyuntura de la flota de aviones de transporte militares comprueban que, durante la participación en la MINUSTAH de 2004 a 2014, la FAB dependía de una aeronave de transporte estratégico. Una dependencia que se acentuó tras la salida de la aeronave KC-137 de la Operación MINUSTAH, dejando Brasil fuera de la capacidad deseable y compatible con su posición en el contexto de las naciones. □

Referencias

Agencia de la Fuerza Aérea, “Novos projetos, aquisições e atualizações marcaram a FAB em 2015” (Nuevos proyectos, adquisiciones y actualizaciones marcarán a la FAB en el 2015), Fab.mil.br, 30 de diciembre de 2015, <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/24115/RETROSPECTIVA2015>.

S. L. C. Aguilar, Brasil em Missões de Paz (Brasil en misiones de paz) (São Paulo: Usina do Livro, 2005).

J. P. S. J. Alsina, “O Poder Militar como Instrumento da Política Externa Brasileira Contemporânea” (El poder militar como instrumento de la política externa brasileña contemporánea), Revista Brasileira de Política Internacional. v. 52, n. 2. (Brasília, julio de 2009).

H. Baers, Os 65 anos da ponte aérea de Berlim Ocidental (Los 65 años del puente aéreo de Berlín Occidental), dwgências.com, 16 de septiembre de 2013, <http://www.dw.com/pt/os-65-anos-da-ponte-aérea-de-berlim-ocidental/g-16903743>.

BEIRÃO, A. P. Aspectos Político-Legais e Legal-Militares da Participação Brasileira em Operações de Manutenção da Paz da ONU, Pós-1988. (Aspectos políticos-legales y legales-militares de la participación brasileña en las operaciones de mantenimiento de paz de la ONU, post 1988), 193 f. Disertación (Maestría en Ciencias Políticas) – Instituto de Filosofia e Ciências Políticas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política de Defesa Nacional (Política de Defensa Nacional). Brasília: Ministério da Defesa, 2005.

Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília: Ministério da Defesa, 2012.

Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Diretriz do Comando da Aeronáutica, DCA 1-1: Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira (Doctrina Básica de la Fuerza Aérea Brasileña). Brasília. 2012.

Ministério das Relações Exteriores. O Brasil e as operações de manutenção de paz da ONU (Las operaciones de mantenimiento de paz de la ONU). Disponible en: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4783&catid=218&Itemid=435&lang=pt-BR>. Consultado el 10 de noviembre de 2015.

Ministério das Relações Exteriores. Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti (Misión de estabilización de las Naciones Unidas en Haití). Disponible en: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=142&catid=216&Itemid=435&lang=pt-BR>. Consultado el 13 de noviembre de 2015.

Força Aérea Brasileira. Terremoto que deixou mais de 300 mil vítimas completa cinco anos (Terremoto que dejó más de 300 mil víctimas cumple cinco años). Agência Força Aérea, enero de 2015. Disponible en: <<http://www.fab.mil.br/noticias/tag/Haiti>>. Consultado el 2 de febrero de 2015.

Força Aérea Brasileira. FAB forma pilotos na aeronave Boeing 767 (Formación de pilotos de la FAB en la aeronave Boein 767). Agência Força Aérea. Disponible en: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/21661/REEQUIPAMENTO%20-%20FAB%20forma%20pilotos%20na%20aeronave%20Boeing%20767>>. Consultado el 5 de marzo de 2015.

Força Aérea Brasileira. Imagens – Galeria (Imágenes – Galería). Disponible en: <<http://www.fab.mil.br/fotos>>. Consultado el 10 de marzo de 2016.

CULTURA AERONÁUTICA. O Boeing B17 na Força Aérea Brasileira (El Boeing B17 en la Fuerza Aérea Brasileña). Disponible en: <<http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2010/12/o-boeing-b-17-na-forca-aerea-brasileira.html>>. Consultado el 13 de marzo de 2014.

DINIZ, Eugenio – O Brasil e a MINUSTAH. (Brasil y la MINUSTAH), Security and Defense Studies Review. Vol. 5, n. 1, Washington, Primavera de 2005.

DEFESA AÉREA & NAVAL, 27 maio 2013. Como ocorreu o acidente com o KC-137 da FAB no Haiti (27 de mayo de 2013. Cómo ocurrió el accidente con el KC-137 de la FA B en Haití). Disponible en: <<http://www.defesaareanaval.com.br/como-ocorreu-o-acidente-com-o-kc-137-da-fab-no-haiti/>>. Consultado el 11 de marzo de 2016

DOUHET, Giulio. O Domínio do Ar (El dominio del Aire). Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

DW AGÊNCIAS. 1948: Corredor aéreo abastece Berlim Ocidental (Corredor aéreo abastece a Berlín Occidental) Disponible en: <<http://www.dw.com/pt/1948-corredor-a%C3%A9reo-abastece-berlim-ocidental/a-3439525>>. Consultado el 6 de enero de 2015.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). Conselho de Segurança da ONU. Resolução N° 1542. (Consejo de Seguridad de la ONU. Resolución Núm. 1542) Washington. 2004. Disponible en: <http://www.un.org/es/peacekeeping/missions/minustah/mandate.shtml> Consultado el 17 de septiembre de 2010.

Organizações das Nações Unidas. Carta da ONU (Organizaciones de las Naciones Unidas. Carta de la ONU). São Francisco. 1945. Disponible en: <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_carta.php>. Consultado el 15 de septiembre de 2010.

FONTOURA, Paulo R.C.T. O Brasil e as Operações de Manutenção de Paz das Nações Unidas (Brasil y las operaciones de mantenimiento de paz de las Naciones Unidas). Brasília: Instituto Rio Branco, FUNAG, Centro de Estudos Estratégicos, 2005.

Brasil: 60 Anos de Operações de Paz (Brasil: 60 años de operaciones de paz). Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009.

MATIJASTIC, Vanessa B. (Org.) Operações de Manutenção de Paz das Nações Unidas – reflexões e debates (Operaciones de mantenimiento de paz de las Naciones Unidas–reflexiones y debates). Coleção Paz, Defesa e Segurança Internacional. São Paulo: UNESP, 2014.

MIYAMOTO, S. A Política Externa Brasileira e as Operações de Paz (La políticas exterior brasileña y las operaciones de paz). Belo Horizonte: Revista Brasileira de Estudos Políticos (RBEP). Universidade Federal de Minas Gerais, 2008.

OWEN, Robert C. O Sistema de Transporte Aéreo: uma cartilha (El sistema de transporte aéreo: una cartilla). Air Space Power Journal, 1. Tri 1997. Disponible en: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-/1997/1tri97/owen197.html>>. Consultado el 29 de julio de 2015.

PLAVETZ, Ivan. Projeto KC-X2: FAB se prepara para receber o Boeing 767 (Proyecto KC-X": la FAB de prepara para recibir el Boeing 767 (Proyecto KC-X). Revista Tecnologia e Defesa. Tecnodefesa Editorial, 18 jun. 2015. Disponible en: <<http://www.tecnodefesa.com.br/projeto-kc-x2-fab-se-prepara-para-recebr-o-boeing-767/>> . Consultado el 22 de junio de 2015.

PODER AÉREO. IAI e FAB negociam contrato para 767 tanker (IAI y la FAB negocian contrato para el cisterna 767). Disponible en: <<http://www.aereo.jor.br/2015/01/24/iai-e-fab-negociam-contrato-para-767-tanker/>> . Consultado el 29 de noviembre de 2015.

REZENDE, Lucas P. O Engajamento do Brasil nas Operações de Paz da ONU: um estudo comparative (La participación de Brasil en las Operaciones de Paz de la ONU: Un estudio comparativo). Disertación (Maestría en Relaciones Internacionales), 176f. Pontificia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

RIBEIRO, L. M. Corsário – próximos passos: a Força Aérea se prepara para substituir o KC-137 (El Corsario – próximos pasos: la Fuerza Aérea se prepara para sustituir el KC-137). Revista Força Aérea, Rio de Janeiro, v. 18, n. 92, Febrero de 2015.

RUDZIT, Gunthe r; CASARÕES, Guilherme S. P. Política de Defesa é uma Política de Governo (La política de defensa es una política de gobierno). Revista Brasileira de Estudos de Defesa. v. 2, n 1, enero./junio de 2015, p. 33-52.



Dr. Eduardo Sol Oliveira da Silva. Doctor en Geografía (Política, Organización y Gestión del Territorio) por la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ); Maestría en Geografía (Desarrollo, Medio Ambiente y Territorio) por la UFRJ; Especialización en Política y Defensa por la Universidad Federal Fluminense, Especialización en Historia de las Relaciones Internacionales por la Universidad Estatal de Río de Janeiro (UERJ); Mejora en las relaciones internacionales de la Universidad de Defensa Nacional, Ejército de Liberación Popular, China; Licenciado y graduado en Geografía por la UERJ; Profesor en eventos nacionales e internacionales; Coordinador del Programa de Posgrado en Ciencias Aeroespaciales en la Universidad de la Fuerza Aérea (Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales) y profesor en la Escuela de Comando y Estado Mayor de Aeronáutica.



Coronel Nelson Augusto Goncalves Bacellar, Fuerza Aérea Brasileña. Licenciatura en Ciencias Aeronáuticas, Academia de la Fuerza Aérea (1979). Comandante del 1º/15º Grupo de Aviación; Comandante de la Base Aérea de Porto Velho; Agregado de Defensa y Aeronáutico en Argentina; Post-Graduado Lato Sensu en Gestión Administrativa-Nivel Estratégico por la Fundación Getúlio Vargas y en Defensa Sudamericana por la Escuela Superior de Guerra; Investigador del Centro de Estudios Estratégicos, Coordinador de los Cursos Stricto Sensu y Pro-Rector de Postgrado e Investigación de la Universidad de la Fuerza Aérea (UNIFA); Maestro en Ciencias en el Área de Defensa con énfasis en Poder Aeroespacial, por la UNIFA (2016). Experiencia en el área de Ciencia Política, con énfasis en Integración Internacional, Conflicto, Guerra y Paz.