



Brasil echa a volar el primer caza Gripen de fabricación nacional y se perfila como proveedor regional

Posted on Octubre 8, 2026

Por Sergio Pintado

Las nuevas capacidades de Brasil para fabricar aviones caza Gripen lo colocan como un proveedor estratégico para la región, en un momento en que los países buscan actualizar sus capacidades militares. Expertos consultados por Sputnik destacaron además la importancia de mantener una línea de producción ante la inestabilidad de Europa.

Una década después de que el Gobierno de Brasil y la empresa sueca Saab firmaran el acuerdo de transferencia de tecnología, **el primer avión caza supersónico Gripen construido en Brasil** tuvo su vuelo inaugural, partiendo de las instalaciones de la fábrica Embraer en la localidad de Gavião Peixoto.

La construcción del primer modelo de Gripen E fabricado en Brasil es fruto del acuerdo firmado en 2015 **para la construcción de 36 aeronaves** —28 monoplazas tipo E y ocho biplazas tipo F— por 5.400 millones de dólares. El convenio incluyó la transferencia de tecnología por parte de la sueca Saab para que al menos la mitad de estas aeronaves fueran construidas por la brasileña Embraer en su planta del estado de São Paulo.

Aunque el modelo ya había sido presentado en marzo, con la participación del presidente Luiz Inacio Lula da Silva, Embraer cumplió este 7 de octubre el primer vuelo de prueba de la aeronave, con un piloto de prueba provisto por la empresa Saab. Según informaron ambas compañías, **esto sirvió para comprobar las capacidades del avión** y recopilar información relevante para continuar la fabricación de las próximas unidades.

El rol de Brasil para la región

En diálogo con Sputnik, el analista argentino en Defensa y Fuerzas Armadas, Juan José Roldán, afirmó que el vuelo inaugural es **“el gran hito de toda una serie de pasos que Brasil viene dando hace más de 10 años”** y que fue posible gracias a que, más allá de los cambios electorales, permitió al gigante sudamericano mantener una política de Estado en materia de Defensa.

Roldán afirmó que, aunque los “puristas” de la industria aeronáutica señalen que hay componentes que todavía se fabrican en Suecia, **Brasil se ha encargado de la elaboración de piezas clave del avión como el cono de cola o el fuselaje central**. Eso, enfatizó, es una parte vital de un proceso de transferencia de tecnología que incluyó la capacitación de ingenieros brasileños en Suecia y que, según el experto, será clave para el futuro.

“Hay cientos de ingenieros, técnicos, operarios, que han ido a formarse y capacitarse a Suecia y que cuando en Brasil haya que buscar un reemplazo del Gripen, estarán listos para impulsar un modelo diseñado, desarrollado y producido en Brasil”, destacó Roldán.

Para el experto, la clave de este programa no está solo en las capacidades que adquiere Brasil, sino en la proyección que **el país sudamericano gana en la región como posible proveedor de los modelos Gripen**. En ese camino, Embraer ya puede conseguir en Colombia, que en 2025 firmó un acuerdo con Saab para la compra de 17 aviones Gripen, un socio importante.

Roldán enfatizó que Brasil tiene como objetivo ser “la segunda línea de producción de Gripen” y quien se encargue de la producción de componentes del avión para sus usuarios en la región. **“Para Colombia es importantísimo tener la fábrica prácticamente al lado** y no tener que enviar personal a Suecia para formarse”, destacó.

NOTÍCIA | Primeiro Gripen E produzido no Brasil pela Embraer realiza voo inaugural. Leia notícia completa: <https://t.co/nTEB9FhBtn> <https://t.co/Gifn5wyVmq>

— Embraer (@embraer) October 7, 2026

Para el experto argentino, con la fábrica brasileña, el Gripen termina de ganar importancia en Sudamérica,

en un contexto en el que la región parece dividirse **entre los países que apuestan por unidades “cero kilómetro”** y los que siguen apostando por los F-16 estadounidenses, como Argentina, Chile o Perú, algunos de ellos de segunda mano.

También consultado por este medio, el experto uruguayo en temas de Defensa, Julián González Guyer, consideró que la nueva capacidad adquirida por Brasil **no puede disociarse de las necesidades regionales**, ya que así lo había pensado el Gobierno en el momento en que comenzó este proceso, durante el segundo Gobierno de Luiz Inacio Lula da Silva (2007-2010).

El especialista recordó que “la voluntad de aquel Gobierno de Lula, y que coincidía en su momento con la Unasur, **era que la región contara con capacidades militares autónomas**”. Aunque aquel objetivo “se abortó” junto a la desaparición de la Unasur, el bloque político integrado por los países de Sudamérica, Brasil todavía estará interesado en poder exportar sus nuevos aviones Gripen a la región.

“A Brasil no solo le interesa, sino que necesita que otros países compren estos aviones, y **sus clientes naturales son los demás países de la región**”, explicó González Guyer.

Capacidad estratégica ante los problemas de Europa

Para Roldán, que Brasil cuente con su propia línea de producción de aviones caza supersónicos también es crucial si se tiene en cuenta la inestabilidad que atraviesa Europa. El analista argentino consideró que la línea de producción brasileña puede ganar importancia en la medida en que países europeos demanden nuevos aviones de combate, ofreciéndose **como un actor clave en la discusión sobre nuevos diseños** que actualicen al Gripen en el futuro.

González Guyer, por su parte, lamentó que el aspecto de soberanía que Brasil perseguía con la fabricación del avión Gripen ha quedado “un poco opacado o relativizado en los últimos tiempos” como consecuencia de la incorporación de Suecia a la OTAN. “La idea de Brasil de hacer un acuerdo con la empresa Saab **radicaba en que Suecia era un país neutral**”, puntualizó.

“¿Qué sucedió en este tiempo? Que Suecia se afilió a la OTAN, perdió su estatus de neutralidad y, por lo tanto, todo lo referido a Saab y la fabricación de Gripen va a pasar ahora por el filtro de la OTAN y de EEUU, que **es lo que Brasil no quería cuando firmó el contrato**”, opinó.