

*Francia, las Fuerzas Armadas españolas y el suministro de aviones Mirage**

Esther M. Sánchez Sánchez

Universidad de Salamanca
esther.sanchez@usal.es

Resumen: Los Pactos de 1953 convirtieron a Estados Unidos en el gran socio militar de España, pero también alentaron el interés del Gobierno y las empresas francesas por participar en el proceso de modernización de las Fuerzas Armadas españolas. Así, desde los años cincuenta, franceses y españoles iniciaron una dinámica de intercambios que llevó a la conclusión de varios acuerdos de cooperación militar y venta de armas, sobre todo a partir de 1970. Para competir con Estados Unidos y otras potencias europeas (fundamentalmente Alemania Occidental), Francia fomentó la cofabricación del armamento, otorgando a la parte española un protagonismo creciente en los procesos de producción, y además permitió, y hasta promovió, la exportación a Francia y a terceros países. Este texto examina esa contribución de Francia al proceso de modernización militar emprendido en España en la segunda mitad del siglo xx. Tras un balance de los principales acuerdos y logros bilaterales, se centra en el estudio de uno de los capítulos más destacados en los que se materializó la asistencia francesa: el suministro de aviones Mirage y el adiestramiento de pilotos y técnicos para su manejo y mantenimiento.

* Este artículo se ha realizado en el marco de dos proyectos de investigación del Ministerio español de Economía y Competitividad (refs. HAR2015-64769-P y HAR2014-53825-R) y un proyecto del Ministerio español de Defensa (ref. 2014-09). Siglas de archivos utilizadas: Service Historique de la Défense-Vincennes, Francia (SHD); Archivo Histórico del Ejército del Aire-Villaviciosa de Odón, Madrid, España (AHEA), y Archives du Ministère français des Affaires Étrangères-La Courneuve, Francia (AMAE-F).

Palabras clave: España, Francia, Estados Unidos, formación militar, industria de defensa, venta de armas, compensaciones industriales, aviones Mirage.

Abstract: The Pacts of 1953 transformed the United States into Spain's principal military partner. Never-the-less, they also stimulated the interest of the French government and companies to participate in the process of modernisation of the Spanish Armed Forces. Thus, from the 1950s onwards, the French and the Spanish initiated a series of exchanges that eventually led to the signing of several military cooperation and arms sales agreements beginning in 1970. In order to compete with the United States and other European powers (particularly West Germany), France encouraged the joint-production of weaponry. France not only gave Spain a growing role in production, but it also encouraged and promoted exports to France and to other countries. This article examines the French contribution to the process of military modernization in Spain during the second half of the twentieth century. After a summary of the main bilateral agreements and achievements, it focuses on the study of one of the most relevant episodes of the materialization of French assistance: the sale of Mirage jets, and the training of Spanish pilots and technicians needed for their operation.

Keywords: Spain, France, United States, military training, military industry, arms trade, industrial compensation, Mirage jets.

Ni la condición dictatorial del régimen de Franco ni la política económica autárquica e intervencionista de sus primeros gobiernos impidieron la llegada a España de bienes, capitales y tecnologías de procedencia extranjera. Es más, la modernización del sector español de la defensa permaneció estrechamente ligada a la asistencia exterior, al menos desde los años cincuenta. Estados Unidos fue el principal referente de aquel proceso¹. No obstante, Francia ocupó también una posición destacada, en línea con su política de rivalidad frente a la gran potencia americana y su importancia comercial, financiera y tecnológica en la economía española.

Como Estados Unidos y la Unión Soviética, Francia levantó durante la Guerra Fría uno de los complejos industriales-militares más grandes del planeta, convirtiendo a las Fuerzas Armadas en un

¹ Nos remitimos a los artículos de Pablo León y Lorenzo Delgado incluidos en este mismo dossier.

actor fundamental de sus relaciones exteriores y al sector de la defensa en una de sus principales fuentes de ingresos. Por sus altas cifras de fabricación (en serie) y exportación (sin restricciones políticas), la industria armamentística francesa se mantuvo en el tercer puesto del *ranking* mundial, superada solo por las dos superpotencias. Para mantener ese liderazgo, movilizó enormes recursos humanos y financieros, protegida por el Estado e impulsada por una decena de *champions nationaux*, tanto público [Sud-Aviation/Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS), Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Avions (SNECMA)] como privado [Avions Marcel Dassault (AMD)/Avions Marcel Dassault Breguet Aviation (AMDBA), Matra, Turbomeca, Thomson-CSF, Schneider]. En el desarrollo inicial de estas empresas existió una clara impronta norteamericana, incorporada en el marco de las misiones de productividad organizadas en los años de posguerra y a través de la asistencia prestada durante la guerra de Indochina. No obstante, alcanzada su etapa de madurez, todas ellas consideraron a Estados Unidos como el gran rival a superar, para lo que emprendieron numerosos procesos de fusión y colaboración en las esferas nacional y europea².

Este texto examina las aportaciones de Francia al proceso de modernización militar emprendido en España en la segunda mitad

² La bibliografía sobre el tema es amplísima. Nos limitaremos a citar algunas obras de referencia sobre la industria armamentística francesa: François CHESNAIS y Claude SERFATI: *L'armement en France: Gènes, ampleur et coût d'une industrie*, París, Nathan, 1992; Laurent GIOVACHINI: *L'armement français au XX^e siècle*, París, Ellipses, 2000; Pierre PASCALLON y Jean-Paul HÉBERT (dirs.): *La politique industrielle d'armement et de défense de la V^{ème} République: évolution, bilan et perspectives*, París, L'Harmattan, 2010, y Claude SERFATI: *L'industrie française de défense*, París, La Documentation Française, 2014. Los pormenores de la ayuda militar americana a Francia en Axelle BERGERET-CASSAGNE: *Les bases américaines en France: impacts matériels et culturels*, París, L'Harmattan, 2008; Gérard BOSSUAT: *Les aides américaines économiques et militaires à la France, 1938-1960. Une nouvelle image des rapports de puissance*, París, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001; Sandrine DAUCHELLE: *Le réarmement français après la Seconde Guerre Mondiale: le rôle des États-Unis dans la reconstruction d'une industrie française d'armement (1945-1958)*, tesis doctoral, Université Sorbonne-París IV, 2006; Olivier POTTIER: *Bases américaines en France, 1950-1967*, París, L'Harmattan, 2003, y Pierre VIAL: «L'aide américaine au réarmement français (1948-1956)», en Maurice VAISSE et al. (eds.): *La France et l'OTAN, 1949-1996*, París, Complexe, 1996, pp. 169-188.

del siglo xx. Tras un balance de los principales actores, negociaciones y logros de la cooperación militar bilateral, nos centraremos en el estudio de uno de los capítulos más relevantes de la asistencia francesa: el suministro de aviones Mirage y el adiestramiento de pilotos y técnicos para su manejo y mantenimiento. ¿Cómo logró Francia competir con Estados Unidos? Los dirigentes franceses, públicos y privados, se mostraron extraordinariamente activos, acomodándose a las directrices del desarrollismo español y desplegando multitud de mecanismos de captación y ventajas competitivas frente al líder mundial. España, por su parte, buscó en Francia una salida a la excesiva dependencia contraída, a todos los niveles, con la gran potencia americana.

Orígenes, evolución y alcance de la cooperación militar franco-española

Durante el primer tercio del siglo xx, Francia había suministrado al Ejército español diversos equipos militares (tanques Renault y Schneider, aviones Breguet XIX, motores Jumo 211, etc.), que en su mayoría se utilizaron para combatir a las tribus rifeñas en la guerra de Marruecos. La «no intervención relajada» (*non-intervention relâchée*) de la Guerra Civil permitió la llegada de armas francesas al bando republicano, si bien se trató de material caro, desfasado y desprovisto de combustibles, municiones, piezas de recambio e incluso instrucciones mínimas de uso y mantenimiento, a mucha distancia, pues, del proporcionado por la Unión Soviética al mismo bando y, sobre todo, por Italia y Alemania al bando contrario³. Tras la reapertura fronteriza de 1948, Francia

³ Para más detalles véanse Gerald HOWSON: *Armas para España: la historia no contada de la Guerra Civil Española*, Barcelona, Península, 2000; Elena MARTÍNEZ: *Guerra civil, comercio y capital extranjero: el sector exterior de la economía española, 1936-1939*, Madrid, Banco de España, 2006; Enrique MORADIELLOS: *El reñidero de Europa: las dimensiones internacionales de la Guerra Civil Española*, Barcelona, Península, 2001; Ángel VIÑAS: «Armas y hombres para España: los apoyos exteriores en la Guerra Civil», en Enrique FUENTES y Francisco COMÍN (coords.): *Economía y economistas españoles en la Guerra Civil*, Madrid, Galaxia Gutenberg, 2008, pp. 167-240; David W. PIKE: *France Divided: The French and the Civil War in Spain*, Londres, Sussex Academic Press, 2011, y Xavier HUALDE: *El «cerco» aliado*.

reanudó, con discreción, la venta de armas a España, justificándose en el anticomunismo del régimen de Franco, la existencia de intereses estratégicos comunes («no cubiertos por la OTAN») en el Mediterráneo y la dificultad de distinguir entre el uso civil o militar de buena parte de los equipos⁴. Muy pronto, el realismo se impuso a la ideología, los fantasmas del fascismo quedaron atrás y la voluntad de no perder parcelas de influencia en España primó sobre cualquier otra consideración⁵.

Como el resto de operaciones comerciales, la venta de armas fue precedida de misiones industriales encargadas de evaluar *in situ* la situación de los fabricantes españoles, buscar nichos de mercado y abrir cauces de cooperación. Todos los informes remitidos por los delegados franceses al término de su estancia en España destacaban la precaria situación de la industria militar española, lastrada por «un retraso de más de cincuenta años difícilmente recuperable» («un retard de plus de 50 ans difficilement rattrapable»)⁶. La producción se concentraba en series cortas de armamento ligero, que convivían con bienes y servicios destinados, por razones de mínima supervivencia, al sector civil. Pero la modernización resultaba tan necesaria como difícil de acometer: el presupuesto militar, además de ser escaso, se dirigía en prioridad a la remuneración del personal, y la autarquía limitaba la colaboración con el capital y la tecnología extranjeros. Los militares franceses insistían, además, en la gran debilidad de la formación militar en España, efecto combinado de la falta de especialistas, la mediocridad física e intelectual de los mandos, la utilización de metodologías excesivamente teóricas, la ausencia de debate y la sobreestimación del terreno y el coraje como máximos baluartes defensivos. En defini-

Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia frente a la dictadura franquista (1945-1953), Bilbao, Universidad del País Vasco, 2016.

⁴ Carta del agregado militar, capitán Jean Bourtron, 4 de diciembre de 1950, SHD, caja 10T 303.

⁵ Anne DULPHY: *La politique de la France à l'égard de l'Espagne de 1945 à 1955. Entre idéologie et réalisme*, París, Ministère des Affaires Étrangères, 2002, y Xavier HUALDE: *El «cerco» aliado...*, pp. 389-392.

⁶ «Réflexions sur l'Espagne», 17 de noviembre de 1953, SHD, caja 10T 308; «Situation des Forces Armées espagnoles», 7 de mayo de 1953, SHD, caja GR 14 S 57, y «Le potentiel militaire des pays de la Péninsule Ibérique en 1954. 1. L'Espagne», 6 de noviembre de 1954, SHD, caja GR 12 S 110.

tiva, con una capacidad ofensiva inexistente y una capacidad defensiva insignificante⁷, el principal atractivo militar de España radicaba en su posición estratégica: «La position stratégique de choix qu'occupe l'Espagne est plus intéressante que ses possibilités militaires. L'utilisation de ses ports, de ses aérodromes, de son espace aérien et de ses eaux territoriales, y compris dans ses territoires outre-mer, peut procurer de sérieux avantages»⁸.

Los Pactos con Estados Unidos, firmados en 1953 y renovados en 1963, 1970, 1976, 1982 y 1988⁹, constituyeron un potente acicate para las relaciones militares entre España y Francia¹⁰. Las autoridades francesas reconocieron que la industria e infraestructuras militares españolas se habían beneficiado extensamente de la ayuda americana¹¹. En materia aeronáutica, los avances habían sido considerables: llegada de los primeros reactores (F-86 Sabre y Lockheed T-33), construcción y equipamiento de las bases, y una amplia corriente de formación, entrenamiento y asesoramiento por parte del Air Force Training Program, bien desplazando instructores a España, bien enviando a los alumnos españoles a bases, centros logísticos, campos de maniobra, escuelas y fábricas norteamericanas o europeas (por ejemplo, la base de Châteauroux en Francia)¹². Incluso

⁷ Nota del Ministerio francés de Asuntos Exteriores, 6 de febrero de 1953, AMAE-F, Europe, Espagne, 1949-1960, vol. 140.

⁸ «La défense nationale espagnole», informe del'État-Major des Armées, París, 25 de enero de 1963, SHD, caja 12 S 348.

⁹ Ángel VIÑAS: *En las garras del águila: los pactos con Estados Unidos de Francisco Franco a Felipe González (1945-1995)*, Barcelona, Crítica, 2003.

¹⁰ También potenciaron la cooperación militar entre España y la RFA. Véanse Carlos COLLADO: «Planes militares de Adenauer en España: el proyecto de instalación de bases militares de 1960», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, 4 (1991), pp. 97-116, y el artículo de Carlos Sanz incluido en este dossier. Gran Bretaña mantuvo, en cambio, una actitud mucho más pasiva debido al conflicto de Gibraltar, que a su vez alejó a los españoles del armamento británico. Véase Carolina LABARTA: «La política británica de venta de armas a España durante el franquismo, 1953-1973», *Historia Contemporánea*, 30 (2005), pp. 81-114.

¹¹ Relación del armamento norteamericano adquirido por España desde 1953 en las bases de datos del Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), disponible en www.sipri.org/databases/armstransfers.

¹² En 1966, la salida de Francia del comando integrado de la OTAN obligaría a prescindir de las instalaciones francesas. Véanse José SÁNCHEZ MÉNDEZ: «La aviación militar española: una historia corta pero de gran intensidad», *Arbor*, 674 (2002), p. 203; INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AÉREA (IHCA): *Historia de la avia-*

algunas empresas francesas, como Lafarge o Dumez, habían podido participar, por la vía de los contratos *off-shore*, en la construcción de las bases y la remodelación de puertos y aeródromos¹³.

Sin embargo, considerada en su conjunto, la ayuda americana a España despertó en Francia más críticas que elogios. Para empezar, la superioridad del material norteamericano era real —según los franceses— solo en términos relativos, dado el mal estado del instrumental español, pues se trataba en su mayoría de equipos usados, cedidos en régimen de alquiler y carentes de repuestos, municiones y combustibles. Habían llegado a España, además, sin un previo acondicionamiento táctico, organizativo o logístico, lo que retrasó sustancialmente su distribución y puesta en funcionamiento¹⁴. Por otro lado, a diferencia de lo ocurrido en otros países aliados (como la misma Francia), las compensaciones otorgadas a la industria española habían sido mínimas, efecto combinado de la baja capacidad negociadora del régimen franquista, la ausencia de empresas en las transacciones y la voluntad española de obtener los suministros de forma inmediata. Así, las firmas españolas que habían logrado sobrevivir habían quedado relegadas a una posición secundaria, es decir, a la fabricación de piezas de bajo contenido tecnológico y al mantenimiento y reparación de los aparatos importados. Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA), había conseguido, cierto es, cofabricar con licencia Northrop algunos componentes de los caza F-104 y F-5, pero su situación de inferioridad y dependencia era a todas luces evidente.

Los propios españoles admitían con frecuencia su decepción respecto a la ayuda militar americana, considerándola, en el mejor de los casos, un «mal necesario» y una «pesada y humillante carga» que había que comenzar a aliviar mediante la diversificación geográfica de los suministros, «en particular los equipos aeronáuticos,

ción española, Madrid, IHCA, 1988, pp. 280-284 y 301; Elena MARTÍNEZ: *La intervención del INI en la industria de la defensa durante la autarquía (1941-1959)*, documento de trabajo de la Fundación Empresa Pública núm. 9408, 1994, pp. 110-111, y la contribución de Pablo León a este dossier.

¹³ Lafarge suministró 30.000 toneladas de cemento para la base de Torrejón y Dumez efectuó los trabajos de drenaje del puerto de Rota como subcontratante de Corbetta Construcciones Civiles, SHD, caja 10T 303.

¹⁴ «Prochaine livraison à l'Espagne de matériel américain», 27 de noviembre de 1954, SHD, caja GR 14 S 57.

los vehículos terrestres y los dispositivos electrónicos»¹⁵. Consideraban los franceses que los norteamericanos habían sido muy torpes al exhibir actitudes de superioridad, desprecio e ignorancia ante un pueblo de natural orgulloso, pues ello potenciaba la inclinación hacia Francia y Europa (por este orden)¹⁶. Ahora bien, unos y otros eran conscientes de que el objetivo no era tanto sustituir a Estados Unidos como aligerar la dependencia y ampliar el margen de maniobra de España frente a la primera potencia mundial¹⁷.

El acercamiento militar entre España y Francia recibió un significativo impulso a mediados de los años cincuenta. Detener el avance de los rebeldes marroquíes en el norte de África se había convertido en una preocupación prioritaria para ambos Gobiernos, máxime desde que Estados Unidos limitara el uso del armamento *made in USA* en conflictos de carácter colonial y ajenos a sus intereses. Franceses y españoles procedieron a intercambiar información y materiales, realizar entrenamientos coordinados, utilizar de manera recíproca puertos y aeropuertos, y organizar finalmente la operación bilateral *Ouragan* (1958), que permitió controlar a los rebeldes y acordar (provisionalmente) un alto el fuego. Esta cooperación se institucionalizó en diciembre de 1959 en los Protocolos de Defensa y Logística Aéreas, de carácter estrictamente técnico¹⁸.

¹⁵ «Refléxions sur l'Espagne», 17 de noviembre de 1953, SHD, caja 10T 308.

¹⁶ «Rapport du Capitaine François Rioual sur son séjour à l'Ecole Militaire de Montagne espagnole», 30 de mayo de 1960, SHD, caja 14 S 59.

¹⁷ La percepción norteamericana en Misael A. LÓPEZ ZAPICO: *Acciones y percepciones: la diplomacia, la economía política y la prensa escrita en las relaciones hispano-norteamericanas durante el franquismo y los inicios del proceso democratizador*, tesis doctoral, Universidad de Huelva, 2013, pp. 358-366, y Charles POWELL: *El amigo americano. España y Estados Unidos, de la dictadura a la democracia*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2011, p. 90.

¹⁸ Negociaciones y acuerdos en AMAE-F, Europe, Espagne, 1956-1960, vols. 242, 247 y 248. El contexto de las relaciones hispano-francesas en Marruecos en Víctor MORALES: *El final del Protectorado hispano-francés en Marruecos: el desafío del nacionalismo magrebí, 1945-1962*, Madrid, Instituto de Estudios Islámicos, 1998; Concepción YBARRA: *La acción española en la descolonización del Magreb. Rivalidad hispano-francesa en Marruecos, 1951-1961*, tesis doctoral, UNED, 1996, y los trabajos de Antonio MARQUINA: *España en la política de seguridad occidental, 1939-1986*, Madrid, Ediciones Ejército, 1986, cap. VII, e *id.*: «La primera aproximación a las Comunidades Europeas», en Jean-Pierre ÉTIENVE y José R. URQUIJO (eds.): *España, Francia y la Comunidad Europea*, Madrid, Casa de Velázquez-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989, pp. 135-143.

Francia lograba así reemplazar sus bases de Marruecos, Argelia y Mauritania, inaccesibles a medida que avanzaban los procesos independentistas, por enclaves estratégicos en territorio español, preferiblemente en el sur peninsular, Canarias y el Sahara: «La signature des accords d'Évian diminue considérablement nos possibilités d'intervention [...] Il devient donc très important de passer un accord avec l'Espagne pour nous permettre d'honorer, en toutes circonstances, nos engagements en Afrique»¹⁹.

Durante la presidencia del general Charles De Gaulle (1958-1969), las relaciones militares crecieron de manera exponencial: se sucedieron las maniobras conjuntas; la provisión mutua de información técnica y de facilidades logísticas; las visitas de ministros, jefes de Estado Mayor y otros altos cargos de las Fuerzas Armadas, y las estancias de formación en escuelas y bases militares de uno y otro país, con una duración variable entre dos semanas y dos años. Los ejercicios *Iberia*, *Gallia*, *Datex*, *Finisterex*, *Atlantide* y *Navipar*; las visitas oficiales de los jefes de Estado Mayor Agustín Muñoz Grandes a París en 1961 y Charles Ailleret a Madrid en 1963; la educación en l'École Supérieure de Guerre de París del ministro Antonio Barroso Sánchez-Guerra y del director del CESEDEN Ángel González de Mendoza, y las misiones efectuadas al sur de los Pirineos por Dassault, SNECMA y el Centre des Hautes Études de l'Armement, son solo algunos ejemplos destacados²⁰. Muchos militares se familiarizaron entonces con los equipos franceses que, como los carros de combate AMX, los submarinos Daphné o los aviones Mirage, después integrarían las unidades españolas de Tierra, Mar y Aire. Simultáneamente, decenas de ingenieros y científicos

¹⁹ «Fiche concernant les entretiens franco-espagnols devant se dérouler à Madrid en février 1963», informe de l'État-Major des Armées, París, 12 de enero de 1963, SHD, caja 12 S 348.

²⁰ Más detalles en Esther M. SÁNCHEZ: «Armamento e instrucción militar. Francia y la modernización del Ejército español, 1948-1975», *Ayer*, 63 (2006), pp. 211-232, e íd.: «French Military Action in Spain from Dictatorship to Democracy: Arms, Technology and Convergence», *Journal of Contemporary History*, 50, 2 (2015), pp. 376-399. La evolución de estas actividades puede seguirse en los informes anuales de los agregados militares, disponibles en SHD (cajas 10T 302, 14 S 54 y 14 S 55) y, con menor sistematicidad, en AHEA (cajas 10940 a 10952 y 10961). Una parte fue también reseñada en la revista *Ejército*, por ejemplo: «Curso de transporte aéreo en la Escuela Militar de Paracaidistas de Pau», 287 (1963); «Ejercicio combinado *Atlantide*», 331 (1967), y «Ejercicio conjunto *Gallia*», 344 (1968).

cos optaron por Francia para completar su formación en sectores estratégicos vinculados a la defensa, como el nuclear, el automovilístico o la aviación civil.

A fin de no herir el amor propio de sus interlocutores, que consideraban sumamente susceptible, los franceses cuidaron mucho la reciprocidad. A ello respondió, por ejemplo, la formación de oficiales franceses en escuelas militares españolas, que en materia académica o de promoción profesional no presentaban demasiados incentivos. También la cofabricación en 1965 de cuatro submarinos Daphne²¹, de ataque convencional, en los astilleros de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, perteneciente al Instituto Nacional de Industria (INI). Las relaciones militares franco-españolas no se interrumpieron tras el reemplazo de De Gaulle por Georges Pompidou al frente del Ejecutivo francés. «Al “gaullismo” le ha sucedido el “gaullismo” —constataron en la embajada española— y es de prever que todas las actitudes van a ser mantenidas, al menos a corto plazo»²². En efecto, la cooperación militar continuó en alza, desembocando en cifras de compra-venta superiores incluso en algunos años a las hispanonorteamericanas, así como en la conclusión en 1970 de los acuerdos más significativos de todo el franquismo²³.

¿Cómo logró Francia rebasar al líder mundial? Las promesas del nuevo ministro español de Asuntos Exteriores de diversificar suministros (y con ello opciones de política exterior) se antojaban insuficientes: «Bien que M. López Bravo ait déclaré que les livraisons américaines seraient sans effet sur les projets franco-espagnols, il est à craindre que notre industrie d'armement voie disparaître une partie des perspectives qu'offrait le marché espagnol»²⁴. Por otro lado, si la convergencia tecnológica con el material de guerra

²¹ Bautizados como Delfin S-61, Tonina S-62, Marsopa S-63 y Narval S-64. La empresa licenciataria, Bazán, alcanzó una participación del 65 por 100 en los procesos de fabricación. Véase Esther M. SÁNCHEZ: «French Military Action in Spain...», p. 398.

²² «Informe del teniente coronel agregado aéreo de la embajada de España en París sobre la posible adquisición de aviones Mirage III», San Javier, 9 de julio de 1969, AHEA, caja A10940.

²³ Esther M. SÁNCHEZ: «French Military Action in Spain...».

²⁴ «Informe del État Major des Armées», 23 de septiembre de 1970, SHD, caja 12 S 437.

norteamericano parecía factible, dadas las capacidades técnicas del instrumental francés, alcanzar los precios de venta, facilidades de pago y donaciones a fondo perdido del Gobierno de Estados Unidos en el marco del Mutual Defense Assistance Program resultaba mucho más complicado. La solución pasaba por una amplia oferta de compensaciones industriales y políticas.

En primer lugar, se asignó a la industria española un alto porcentaje de participación (variable según los casos, pero no inferior al 20 por 100) en los trabajos de ensamblaje o cofabricación de los equipos. Además, a diferencia de otros países, se autorizó la venta a terceros del material producido en España bajo licencia francesa, «même si ceci implique la libre acceptation d'une concurrence qui peut se reléver dangereuse»²⁵. El mercado nacional, monopsónico (el Estado como único demandante), restringía las posibilidades de crecimiento y amenazaba incluso la rentabilidad de la industria de defensa, por lo que la libertad de venta era altamente valorada. Claro que para las autoridades francesas no se trataba tanto de ayudar al desarrollo de la industria española o defender los principios del liberalismo comercial como de convertir al mercado español en un «vehículo o puente para facilitar las exportaciones francesas hacia Hispanoamérica»²⁶, dado el ascendente histórico, cultural y económico de España sobre aquella región. La parte española, que había incrementado su poder de negociación respecto a 1953, impuso las compensaciones industriales como condición *sine qua non*: «Ningún país compra material de guerra sin una compensación económica; es decir, yo le pago a usted X millones de francos, pero usted me da trabajo a la industria nacional por valor de X millones de francos»²⁷. Franceses y españoles se comprometieron, además, a hacer efectiva la «tesis de la glo-

²⁵ «Relations franco-espagnoles dans le domaine des armements», nota de la Direction des Affaires Économiques et Financières, 29 de enero de 1976, AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 408bis.

²⁶ «Informe del teniente coronel agregado aéreo de la embajada de España en París...».

²⁷ «Carta al Estado Mayor del Aire», París, 18 de junio de 1969, AHEA, caja A10940. Sobre la creciente capacidad de acción y eficacia a largo plazo de la política industrial española véase Joseba DE LA TORRE y Mario GARCÍA ZÚÑIGA: «El impacto a largo plazo de la política industrial del desarrollismo español», *Investigaciones de Historia Económica*, 9 (2013), pp. 43-53.

balización», es decir, a efectuar concesiones en campos distintos al estrictamente militar, como la aviación civil o el ingreso de España en el Mercado Común. También en este aspecto demostraron los interlocutores españoles un mayor margen de maniobra: «Francia parece necesitar de España [...] pero [...] no sería conveniente para nuestro país hacer concesiones *parciales*, sino hacerles ver cada vez más el hecho de que podríamos serles muy útiles, para llevarles al terreno de una colaboración total, llave quizá de la entrada de España en las organizaciones europeas»²⁸. Francia apeló, por último, a la larga e intensa tradición de relaciones histórico-culturales, la comunidad de intereses en el Mediterráneo y el norte de África, y las ventajas de la contigüidad geográfica para facilitar los contactos y abaratar los costes de transporte y transacción: «Les Américains ne peuvent rien contre le fait géographique qu'est la contigüité avec la France»²⁹.

El tema de la entrada de España en la OTAN apenas fue abordado en la relación bilateral. Pretextos como las dificultades de la economía española, las críticas francesas a la organización y las reticencias de los países escandinavos a la entrada de España escondieron en realidad el deseo francés de no perder protagonismo en un marco multilateral. Además, los dirigentes españoles solían manifestar ante los franceses posturas que nadaban entre el equívoco y la prudencia, con la intención de ganar tiempo y evitar de antemano el rechazo³⁰. El ingreso en el Mercado Común, al que España aspiraba desde 1962, fue, sin embargo, un tema recurrente. Francia aseguró que, como deferencia al interés mostrado por España hacia su material armamentístico, intercedería ante el resto de países miembros para facilitar la incorporación.

²⁸ «Carta del agregado aéreo», París, 3 de agosto de 1968, AHEA, caja A10949 (cursiva en el original).

²⁹ «Contacts entre les Armées de l'Air espagnole et française», informe del agregado aéreo de la embajada de Francia en España teniente-coronel Pierre de Saboulin, Madrid, 16 de diciembre de 1968, SHD, caja 12 S 110.

³⁰ «Espagne et l'OTAN», informe del embajador francés Robert Gillet, Madrid, 21 de octubre de 1971, AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 429.

Despegue y aterrizaje de los Mirage

El caza supersónico Mirage, fabricado por la firma AMD (desde 1971 AMDBA)³¹, marcó un antes y un después en la aviación militar francesa. Especial relevancia adquirió el Mirage III, versión mejorada de los prototipos Mirage I y Mirage II. Se trataba de un avión polivalente (vuelo nocturno y diurno, navegador, interceptador y ataque todo tiempo), capaz de alcanzar los 22.000 metros de altura y una velocidad en altitud de 2,15 mach, es decir, más de dos veces la velocidad del sonido. Equipado de serie con un motor SNECMA Atar 09-C y un radar polivalente Cyrano de Thomson-CSF, podía transportar una amplia gama de armamento: cañones, cohetes, misiles y bombas, también nucleares³². El Mirage III realizó su primer vuelo en mayo de 1958 desde el aeródromo de Melun-Villaroche, en la región parisina, iniciándose poco después su fabricación en serie (alrededor de diez aviones al mes) y su exportación a más de veinte países de los cinco continentes (sobre todo la versión IIIE, con adaptaciones específicas a petición del país demandante).

Al compás de la cooperación militar franco-española, AMD, como otras grandes compañías francesas de defensa, intensificó su exploración del mercado español, algo que no pasó desapercibido a las autoridades franquistas: «Hemos despertado el apetito de vender de las industrias aeronáuticas francesas»³³. La cons-

³¹ La empresa Avions Marcel Dassault (AMD) pasó a denominarse Avions Marcel Dassault Breguet Aviation (AMDBA) tras la compra en 1971 de la Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet. Podemos conocer su historia en Claude CARLIER: *Marcel Dassault: la légende d'un siècle*, París, Perrin, 2002, y Guy VALDEPIED: *Marcel Dassault ou les ailes du pouvoir*, París, Fayard, 2003.

³² Historia, evolución y características técnicas en FRANCISCO DEL ÁGUILA: «Mirage III-E», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 351 (1970), pp. 123-134; Carlos SAN EMETERIO: *Mirage: espejismo de la técnica y la política*, Madrid, San Martín, 1978; Salvador MAFÉ: *El Mirage III en España*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1991; Pere REDON: *Mirage III Marcel Dassault*, Barcelona, Reserva Anticipada, 2002; André BRÉAND: *Des Mirages et des hommes*, 2 vols., Toulouse, Cépadués, 2015, e Ignacio BENGOCHEA: «El Mirage III y el espíritu de la caza», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 873 (2018), pp. 342-349.

³³ «Contactos personales», informe del agregado aéreo, París, 4 de diciembre de 1969, AEHA, caja A10961.

tractora aprovechó las estancias de militares españoles en Francia para exhibir sus aviones; cursó invitaciones para que representantes del Ejército español del Aire conociesen directamente el caza francés en bases y exposiciones aeronáuticas (Salones de París y Le Bourget, Centro de Ensayos en Vuelo de Bretigny); remitió manuales técnicos y revistas especializadas (por ejemplo, *Forces Aériennes Françaises* y *Aviation Magazine*) a las diversas dependencias del Ministerio español del Aire³⁴, y lanzó las primeras ofertas de venta, cofabricación y financiación³⁵. Se presentaba un avión de defensa rápido, potente y moderno, con ventajas comparativas en materia de utilización (más sencilla y racional) y mantenimiento (más rápido y económico)³⁶. Un avión susceptible de reemplazar inmediatamente a los norteamericanos F-86 Sabre y F-104 Starfighter, sobre los que hasta entonces recaía el monopolio de la defensa aérea en España³⁷. Un avión, en fin, que había adquirido una gran popularidad a raíz de sus intervenciones en Oriente Medio, sobre todo en la Guerra de los Seis Días manejado por pilotos israelíes³⁸.

El principal problema a afrontar por AMD era la competencia extranjera. Por un lado, Estados Unidos se resistía a ceder mercado y defendía con vehemencia sus posiciones de privilegio en España, inmiscuyéndose en las negociaciones y mejorando las ofertas francesas: «Ils font preuve [...] d'une agressivité redoublée pour défen-

³⁴ Academia General de San Javier; bases de Manises (Valencia), Morón (Sevilla), Talavera la Real (Badajoz), Sanjurjo (Zaragoza), Valladolid, Tetuán, Palma, Las Palmas y Getafe (Madrid), y escuelas de combate (Badajoz), transporte (Salamanca), helicópteros (Cuatro Vientos), paracaidismo (Alcantarilla), especialistas (León), transmisiones (Cuatro Vientos), cartografía y fotografía (Cuatro Vientos), y automovilismo (Getafe).

³⁵ «Carta del agregado aéreo de la embajada de España en París», 4 de diciembre de 1969, AHEA, caja N2093.

³⁶ «Viaje de prácticas a Francia de la XXVI promoción de la Escuela Mayor del Aire, 1970», s. f., AHEA, caja A10347.

³⁷ Al iniciarse las conversaciones sobre los Mirage, integraban el Ejército español del Aire 152 reactores F-86 (en extinción), 55 reactores T-33 (en extinción), 85 reactores H-200, 21 reactores F-104 y 10 reactores Nord-2501, además de aviones convencionales, helicópteros y otras infraestructuras y equipos relacionados. Véase IHCA, *Historia de la aviación...*, caps. XIV y XV.

³⁸ Israel había sido la primera nación en adquirir Mirages III y la primera en probarlos con éxito en un conflicto armado. «Informe de Saboulin», Madrid, 9 de noviembre de 1967, AMAE-F, Europe, Espagne, 1961-1970, vol. 294.

dre la position privilégiée occupée en Espagne. Toute offre présentée de notre part a immédiatement entraîné une contreproposition US toujours plus avantageuse [...]. À défaut de ne pas pouvoir empêcher une affaire, ils s'efforcent de la contrôler en s'y immisçant par filiales interposées»³⁹. Por otro lado, los grandes constructores europeos, y en especial alemanes (Messerchmidt, Dornier), habían entrado en escena y rivalizaban con los franceses tanto en términos económicos como políticos: «Si jusqu'ici, l'Europe était en quelque sorte représentée par la France, aujourd'hui [...] l'Espagne a tendance à vouloir répartir ses achats entre les différents pays européens, de manière à s'assurer de leur appui en vue de sa prochaine entrée dans le Marché Commun. Cette évolution ne nous est évidemment pas favorable»⁴⁰.

Había, por tanto, que actuar con premura y lanzar ofertas globalmente atractivas sin esperar a conocer la evolución de las negociaciones entre España y otras potencias. De otra forma, se corría el riesgo de desaprovechar grandes oportunidades de negocio: «lo que no hagamos nosotros, otros lo harán en nuestro lugar» («Ce que nous ne ferons pas d'autres le feront à notre place»)⁴¹.

AMD contó con el apoyo de los Gobiernos francés y español. Entre sus principales interlocutores, cabe destacar al ministro francés de Defensa Michel Debré, «gran amigo de España y de su régimen político», y al ministro español del Aire Julio Salvador Díaz-Benjumea, «que prefiere los equipos franceses por su calidad, experiencia, flexibilidad de venta y de utilización»⁴². Los agregados aéreos de ambas embajadas (Ángel Salas Larrazábal, Pierre de Saboulin, Charles Delvoye y Louis Radisson) organizaron los encuentros entre dirigentes y las visitas a bases, fábricas, campos de maniobras, centros de instrucción avanzada y demás instalaciones

³⁹ «Collaboration entre les Industries Aéronautiques espagnole et française», informe del agregado aéreo coronel Delvoye, Madrid, 4 de marzo de 1965, AMAE-F, Europe, Espagne, 1961-1970, vol. 356.

⁴⁰ «Vente d'armement à l'Espagne», nota de la Direction des Affaires Économiques et Financières, París, 20 de noviembre de 1979, AMAE-F, Europe, Espagne, 1977-1981, vol. 4365.

⁴¹ «Informe de Saboulin», 1968, AMAE-F, Europe, Espagne, 1961-1970, vol. 294.

⁴² «Informe del teniente coronel agregado aéreo de la embajada de España en París...».

militares. Los generales españoles Luis Navarro Garnica, jefe del Estado Mayor del Aire, y Pedro Huarte-Mendioca y Larraga, director de Industria Aeronáutica del Ejército del Aire y presidente de la Asociación Técnica Española de Constructores de Material Aeronáutico (ATECMA), se encargaron de negociar directamente con AMD las condiciones de venta y posventa, así como las compensaciones derivadas para la industria española. Durante los primeros años de la Transición, los franceses se apoyaron, además, en un grupo de militares «liberales, europeístas y francófilos» representados por el general Manuel Gutiérrez Mellado, el general Carlos Franco Iribarnegaray y el teniente-general José Vega Rodríguez⁴³.

En junio de 1969 el Estado Mayor del Aire solicitó de manera formal, a través de los agregados aéreos, información sobre precios, plazos de entrega y condiciones de pago de los Mirage III⁴⁴. Las ofertas llegaron enseguida: 1.926.200 dólares el Mirage IIIE monoplaza y 1.706.300 dólares el Mirage IIIB biplaza (destinado a la instrucción), que podrían abonarse en condiciones favorables (pagos diferidos y bajos tipo de interés)⁴⁵. El 10 de febrero de 1970 los Gobiernos de Francia y España, representados por Debré y López Bravo, firmaron un Acuerdo de Cooperación Técnica e Industrial en Materia Aeronáutica, que reguló el suministro a España de treinta Mirage IIIE (C-11 en su denominación española)⁴⁶, con todos sus repuestos, armas, municiones y equipos de suelo. Estos aparatos, veinticuatro monoplaza (IIIIE) y seis biplaza (IIIDE), serían desviados de la producción destinada al Ejército francés y emplazados en el Ala 11 de la base aérea de Manises (Valencia)⁴⁷, integrando su dispositivo de «alerta permanente» (disponibilidad

⁴³ Esther M. SÁNCHEZ: «French Military Action in Spain...», pp. 390-391.

⁴⁴ «Informe del teniente coronel agregado aéreo de la embajada de España en París...».

⁴⁵ «Extracto de las propuestas de AMD», AHEA, caja A11141.

⁴⁶ La normativa de designación de aviones se aprobó en diciembre de 1953, eligiéndose las letras «C» para cazas, «B» para bombarderos, «T» para aviones de transporte y «E» para aviones de adiestramiento. Se completaban con letras extra para identificar las versiones de un mismo modelo y con números para conocer el orden de llegada o fabricación.

⁴⁷ Integrante del Mando Aéreo de Combate (MACOM), el Ala 11 de Manises fue activada en septiembre de 1955 para recibir a los primeros cazas de Estados Unidos.

24/24 horas y 365/365 días). El importe total de aviones y complementos, que pasaban a ser propiedad de las Fuerzas Armadas españolas, ascendía a noventa millones de dólares. El 4 por 100 se abonó a la firma del contrato y el resto en 100 mensualidades al 6,4 por 100 de interés. Los pagos implicaron la concesión de varios créditos extraordinarios al Ejército español del Aire, pues la dotación presupuestaria de 1970, que se presumía única, mermó por efecto de la inflación. Se dispuso, además, de algunas líneas de crédito complementarias otorgadas por entidades privadas como el Banco Ibérico de los Fierro.

El contrato de compra-venta estipuló que la Délégation Ministérielle pour l'Armement prestaría asistencia en cuestiones administrativas y técnicas, mientras que l'Armée de l'Air se encargaría del adiestramiento de los pilotos y mecánicos españoles a través de estancias regulares en bases francesas y el envío ocasional a España de expertos franceses, todo ello a cargo del país solicitante. El Gobierno francés se comprometió, asimismo, a: interceder ante sus empresarios para que delegasen todo el trabajo posible a la industria española, facilitar la participación del país vecino en los procesos de concepción y construcción de nuevos prototipos, y permitir la exportación a terceros países del material fabricado en España con licencia francesa. El Gobierno español, por su parte, prometió: facilitar los procedimientos aduaneros para la entrada de los equipos, velar para que las empresas locales ofreciesen unas condiciones mínimas de calidad, precios y plazos de entrega, y no formalizar operaciones de exportación sin el visto bueno previo del Gobierno francés. Se acordó, por último, que las sociedades constructoras, AMD y sus proveedoras tradicionales SNECMA (motores), Thomson-CSF (equipos electrónicos) y Matra (misiles), cederían a la industria española un mínimo del 20 por 100 del importe total del contrato, es decir, unos seis millones de horas de trabajo, a repartir entre las firmas licenciatarias y sus subcontratadas⁴⁸. Aunque se dejaba la puerta abierta a industrias militares y civiles, los españoles optaron por destinar la totalidad de la oferta a la fa-

⁴⁸ «Accord de collaboration technique et industrielle en matière aéronautique entre le Gouvernement de l'État espagnol et le Gouvernement de la République française (10 février 1970)», AMAE-F, Europe, Espagne, 1961-1970, vol. 356, y AHEA, caja A11141.

bricación de elementos constitutivos de los Mirage, argumentando que «solo los equipos más desarrollados permitirán a la industria española alcanzar el nivel técnico más avanzado»⁴⁹. Acuerdos bilaterales fijaron posteriormente las condiciones de instrucción del personal español en Francia, así como el número, categoría y requisitos de los beneficiados. Los pagos de la instrucción, que implicaron nuevas dotaciones presupuestarias al Ejército del Aire, se realizarían mediante cheques bancarios endosados al Tesoro Público francés, según lo dispuesto en un Protocolo concluido el 18 de febrero de 1970 por los generales Jacques Souviat, subjefe de operaciones del Estado Mayor del Ejército francés, y Mariano Cuadra-Medida, subjefe de Estado Mayor del Ejército español del Aire.

En marzo de 1970 un selecto grupo de ocho pilotos del 101 Escuadrón de Manises, con más de 1.000 horas de vuelo en reactores (estadounidenses), realizó una primera estancia de formación en la base aérea francesa de Dijon-Longvic, donde se entrenaron en el manejo del Mirage III y sus sistemas⁵⁰. Los primeros Mirage con destino a España, pilotados por militares españoles al mando del teniente coronel José Rodríguez López, aterrizaron en Manises el 13 de junio de 1970, en medio de un gran revuelo informativo: «Causó gran sensación el hecho de que no fueran de factura americana [...] se había roto la exclusiva que en España tenían los Estados Unidos como proveedores de aviones de combate»⁵¹. La adaptación de los pilotos siguientes se realizó en la propia base de Manises, con ayuda de pilotos franceses y españoles, hasta cumplir el objetivo de disponer de dos profesionales por avión operativo capaces de volar una media de dieciocho horas al mes⁵². Completada su formación inicial, los pilotos españoles viajaron a Francia (unos veinte al año, cinco o seis por trimestre) para realizar cursos de simulador de vuelo en las bases de Dijon, Luxeuil, Nancy y Colmar⁵³.

⁴⁹ «Carta del agregado aéreo de la embajada de España en París», 25 de febrero de 1970, AHEA, caja A11141.

⁵⁰ Salvador MAFÉ: *El Mirage III...*, p. 26.

⁵¹ *ABC*, 14 de junio de 1970, p. 25, y Carlos SAN EMETERIO: *Mirage: espejismo de la técnica...*, p. 34.

⁵² «Constitución de un grupo de dos escuadrones de Mirage III en la base aérea de Manises», Madrid, 1 de julio de 1970, AHEA, caja A11141.

⁵³ «Relación de cursillistas y reservas», AHEA, caja N2534-2.

En 1972 se sugirió la posibilidad de instalar en Manises un simulador de vuelo que permitiese «programar y realizar el entrenamiento con mayor rapidez, eficacia y continuidad»⁵⁴, pero el elevado coste de los equipos impidió hacer realidad el proyecto. Continuó, pues, la formación en Francia, incrementándose la frecuencia anual de las estancias, aunque reduciéndose el número de horas por piloto, sobre todo tras el *shock* energético mundial de 1973. Junto a los cursos de simulador de vuelo, se organizaron otros de especialización en las sedes de las empresas constructoras: AMD/AMDBA (radio-electrónica, centrales, mecánica, fotografía, hidráulica, electricidad, armamento, servo-mandos y equipos), SNECMA (motores e instrucción técnica) y Thomsom-CSF (radar, mantenimiento e instrucción). En 1971 asistieron a estos cursos un total de cuarenta y ocho especialistas españoles, cifra que se mantendría en los años siguientes, integrada por cursillistas nuevos y por antiguos cursillistas que regresaban a Francia para completar y actualizar su formación⁵⁵. Siguiendo el plan de instrucción previsto en los acuerdos bilaterales, también se formaron en Francia varias decenas de mecánicos: treinta y seis en 1970, treinta y ocho en 1975 y catorce en 1977, que a su vuelta a España formaron a su vez a otros mecánicos⁵⁶. Pudo así disponerse de un destacamento de especialistas capaz de realizar, sin mediación del personal técnico francés, las revisiones periódicas de los aparatos (enteros o por partes) y la reparación de averías ordinarias⁵⁷.

Salvo excepciones, los pilotos y mecánicos seleccionados para formarse en Francia tenían que acreditar un conocimiento suficiente del idioma, «requisito imprescindible para un correcto aprovechamiento de las enseñanzas recibidas»⁵⁸. A su regreso a España, entregaban un informe en el que daban cuenta de las enseñanzas recibidas y sus posibles aplicaciones, además de reflejar sus impresiones personales. Todas las opiniones coincidían en resaltar el trato esme-

⁵⁴ «Carta al ministro del Aire», 4 de abril de 1972, AHEA, caja N2534-2.

⁵⁵ «Información de cursos y listado de participantes», AHEA, caja A10951.

⁵⁶ «Relations militaires franco-espagnoles», informe de État Major des Armées, 11 de junio de 1979, SHD, caja 12 S 436.

⁵⁷ «Revisión de un avión C-11 español a efectuar por especialistas españoles», intercambio de notas Embajada-Ministerio del Aire, 1971-1972, AHEA, caja A10951.

⁵⁸ «Carta al ministro del Aire», 9 de agosto de 1971, AHEA, caja N2534-2.

rado y las excelentes atenciones recibidas, así como la provisión continua de facilidades en materia de alojamiento, transporte, información y misiones en el simulador de vuelo. Las quejas más frecuentes derivaban de la insuficiencia y retraso de las dietas asignadas por el Ministerio español del Aire. Los anfitriones franceses, por su parte, destacaban la laboriosidad y ganas de aprender de los oficiales españoles, en su mayoría jóvenes que no habían participado en la Guerra Civil y apenas se identificaban con sus veteranos, si bien cumplían las normas de disciplina, jerarquía y fidelidad a Franco que imponía la institución, y recelaban de la viabilidad de un sistema democrático en un pueblo «tan anárquico y pasional» como el español⁵⁹.

La llegada a España de los treinta Mirage III, que se completó en 1972, implicó una completa reorganización de la base de Manises. Entre otras acciones, se procedió a mejorar los sistemas de control y abastecimiento; crear una unidad de mantenimiento; acondicionar talleres, almacenes, pistas y hangares, y ampliar el parque de viviendas. Percibiendo las oportunidades de negocio derivadas de estas operaciones, muchas empresas, francesas y españolas, se pusieron directamente en contacto con las autoridades aéreas para ofrecer sus bienes y servicios. Así, la Compagnie Internationale pour l'Informatique (ordenadores), Nyco (aceites lubricantes para motores), Jonemann (transportes) y Études et Fabrications Aéronautiques (trajes para pilotos)⁶⁰. Los Mirage III españoles, que adquirieron el apelativo popular de «planchetas», permanecieron en servicio veintidós años, conducidos por un total de ciento veinticinco pilotos que en conjunto realizaron unas 85.000 horas de vuelo. Muchos fueron destacados a otras bases dentro y fuera de la Península en momentos de tensión, como los sucesivos conflictos con Marruecos⁶¹.

El contrato de los Mirage III inauguraría una larga lista de operaciones de suministro a España de armas francesas, entre las que

⁵⁹ «Vers une nouvelle armée espagnole», carta del embajador francés Jean-François Deniau, Madrid, 2 de enero de 1977, AMAE-F, Europe, Espagne, 1977-1981, vol. 4365.

⁶⁰ Cartas en AHEA, cajas A11141 y N952-24.

⁶¹ Salvador MAFÉ: *El Mirage III...*, pp. 93-94; *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 613 (1992), pp. 490-497, y 620 (1993), pp. 80-81, y *Revista Española de Defensa*, 49 (1992), p. 39.

los equipos aeronáuticos conservaron una posición destacada. El 22 de junio de 1970, apenas mes y medio antes del cierre de la segunda renovación de los Pactos de 1953, se concluyó un acuerdo-marco aplicable a todas las operaciones de compra-venta de armas. Dos años después, un texto complementario ratificó la Mutua Defensa Aérea, regulando aspectos técnicos como el intercambio de información, las maniobras conjuntas, las visitas y estancias, y los permisos de sobrevuelo y escala, excepción hecha de los aviones supersónicos. Las cuestiones relativas a instrucción y asistencia técnica, imprescindibles para garantizar el correcto manejo y mantenimiento de los equipos, se regularon en protocolos particulares anejos a cada operación comercial.

El 30 de junio de 1973 se acordó la venta a España de los primeros Mirage F1 (sucesores de los Mirage III), con sus correspondientes recambios, armamentos, municiones y equipos de suelo. El Ejército francés del Aire se encargaría de la adaptación de los pilotos y mecánicos formados en el Mirage III, y la industria española se reservaría la fabricación de al menos el 25 por 100 de las piezas constitutivas de los aparatos. La operación Mirage F1, cuyos inicios fueron muy prometedores, se paralizó, no obstante, durante los años que precedieron y siguieron a la muerte del dictador. A la crisis política española y la crisis energética mundial se sumó el deterioro de las relaciones franco-españolas por las desavenencias surgidas en torno a los temas de ETA y la CEE⁶². Jugaron también en contra la adquisición de nuevos reactores a la Fuerza Aérea de Estados Unidos (F-14, F-15, F-16 y F-18); las altas exigencias de CASA en materia de compensaciones industriales, comerciales y tecnológicas, y la voluntad del Gobierno Suárez de no satisfacer inmediatamente las peticiones de los militares para demostrar la preeminencia del poder civil.

A finales de 1977, el general Gutiérrez Mellado, vicepresidente del Gobierno y ministro de Defensa⁶³, ratificó a las empresas

⁶² «Telegrama de Deniau», 22 de junio de 1976, AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 408bis. Más detalles en Esther M. SÁNCHEZ: «Francia y la España del tardofranquismo y la transición. Sinergias económicas en un marco de cambio político, 1970-1986», *Hispania*, 254 (2016), pp. 847-882.

⁶³ En 1977, para adaptarse a los estándares occidentales, los tres Ministerios militares del franquismo se unieron en un único Ministerio de Defensa y, tras va-

AMDBA, SNECMA y Thomsom-CSF la intención del Gobierno español de adquirir entre cuarenta y cincuenta Mirage F1 (seis de doble mando para la instrucción). Se destinarían a renovar y ampliar el parque de los Mirage III y algunos F-4 y F-5 norteamericanos. El Ejército del Aire disponía entonces de unos 500 aparatos, de los cuales 200 eran aviones de combate y solo 100 de reciente construcción. Entre 1975 y 1982 llegaron al Ala 14 de la base aérea de Los Llanos (Albacete) setenta y tres Mirage F1 de tipo CE, BE y EE (C14 en su denominación española), acompañados de un simulador de vuelo F1. Todos ellos estaban provistos de un turbo-reactor SNECMA Atar 9K-50, radares Cyrano y misiles Matra y Sidewinder. AMDBA cedió a CASA las licencias para fabricar, con asistencia técnica francesa, cincuenta y ocho de las setenta y tres unidades en sus instalaciones de Sevilla y Getafe. El coste total de la operación rondó los 800 millones de dólares, que se abonaron a plazos al 8,8 por 100 de interés e implicaron la apertura de nuevos créditos extraordinarios⁶⁴. La industria española alcanzó porcentajes de participación del 70 por 100, equivalentes a más de seis millones de horas de trabajo. La adaptación de los pilotos y mecánicos al nuevo aparato se efectuó en las bases francesas de Reims y Mont-de-Marsan y en la base española de Los Llanos, completándose con cursos de simulación, interceptación y abastecimiento en vuelo en Francia, en su mayoría en la base de Luxeuil. A lo largo de los años noventa se adquirirían otros veinte Mirage F1 de segunda mano a Francia y Qatar, alcanzándose las noventa y tres unidades, si bien veinte acabarían sufriendo baja por accidentes. Durante esa década y la siguiente, los F1 fueron desplegados en misiones internacionales bajo los auspicios de la OTAN (por ejemplo, en los países bálticos). Finalizaron progresivamente su vida operativa a partir de 2012, siendo reemplazados por los Eurofighter 2000.

rias reorganizaciones, la adquisición de armas se centralizó en la Dirección General de Armamento.

⁶⁴ Pese a todo, el gasto militar español continuó siendo muy inferior al de sus dos principales socios. Entre 1960 y 1970 apenas había alcanzado el 1,98 por 100 del gasto total, frente al 4,06 por 100 de Francia y el 6,39 por 100 de Estados Unidos. Los porcentajes para el intervalo 1980-1989 fueron de 2,35 en España, 4,06 en Francia y 6,39 en Estados Unidos. Más detalles en Oriol SABATÉ: *Military Spending, Institutional Stability and Fiscal Capacity. Spain in Comparative Perspective (1850-2009)*, tesis doctoral, Universitat de Barcelona, 2015.

Los réditos de las compensaciones industriales

La cooperación franco-española en el sector de la defensa mantuvo, salvo en contadas ocasiones, un carácter más comercial que militar, y así lo denunciaron de forma reiterada las autoridades españolas⁶⁵. Su diagnóstico era real, por tres razones: 1) la alianza con Estados Unidos garantizaba la incorporación de la Península Ibérica a los circuitos de la defensa occidental; 2) el interés por disponer de enclaves intermedios entre Francia y las colonias africanas había perdido predicamento tras la independencia de Argelia, y 3) la industria armamentística francesa necesitaba rebasar los estrechos márgenes del mercado doméstico para recuperar inversiones y buscar beneficios en las economías de escala. En consecuencia, la economía se convirtió en el epicentro de la cooperación militar franco-española. Todos los acuerdos bilaterales contemplaron una amplia y creciente participación de las empresas españolas en los trabajos de producción: en una primera etapa, los técnicos, ingenieros y demás especialistas se encargarían, bajo supervisión francesa, del ensamblaje de las piezas y conjuntos importados, de la fabricación de elementos secundarios de bajo-medio contenido tecnológico y del suministro de los sistemas eléctricos, electrónicos e hidráulicos. En una segunda etapa, accederían a actividades de mayor contenido tecnológico, participando incluso en la concepción de nuevos prototipos. El éxito de estas compensaciones industriales llevó incluso a Estados Unidos a plantearse seguir la estela francesa: «The real sweetener in the French military equipment sale (chiefly Mirage aircraft) was the arrangement whereby a good deal of the manufacture (or at least assemble) was done in Spain. This is also consistent with Spain's interest in developing its own military hardware manufacturing capability. Can we not offer something along those lines?»⁶⁶.

⁶⁵ «Application de l'Accord de Coopération Militaire», informes de Gillet, 22 de octubre de 1971 y 20 de julio de 1972, AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 408.

⁶⁶ «Memorandum for Henry Kissinger from Helmut Sonnenfeldt», 5 de marzo de 1970, Nixon Presidential Materials Staff, NSF, caja H-147, núm. 46. Referenciado en Misael A. LÓPEZ ZAPICO: *Acciones y percepciones...*, p. 383.

CASA, única sociedad aeronáutica española con infraestructuras adecuadas, fue la principal beneficiaria de las compensaciones previstas en los contratos de los Mirage. Apenas participó en la construcción de los Mirage III, que fueron entregados completos («llave en mano»), pero se benefició, junto a otras empresas aeronáuticas vinculadas al INI (Hispano Aviación SA-HASA, Aeronáutica Industrial SA-AISA y Empresa Nacional de Motores de Aviación SA-ENMASA), de los servicios de revisión y mantenimiento incluidos en el acuerdo de 1970. Más adelante, AMDBA y sus colaboradoras cedieron a CASA la fabricación de los fuselajes, depósitos y radares de los Mirages F1, reservando algunas partes de la célula, el motor y los equipos eléctricos a otras empresas aeronáuticas del INI, junto a Industrias Subsidiarias de Aviación (ISA), la Fábrica Española de Magnetos, S. A. (FEMSA), y Thomson Española. CASA participó también en la fabricación de partes de otros modelos de aviones (alas de los Falcon-Mystère 10 y 20, y fuselaje de los Mercure), así como en la elaboración de piezas destinadas a otras empresas y equipos [Turbomeca (motores), Armée de Terre (carros de combate AMX) o SNIAS (helicópteros Alouette, Gazelle, Puma y Superpuma)]⁶⁷. En un principio, el seguimiento de estos trabajos se confió a una oficina creada en el seno de la ATECMA, pero AMDBA prefirió vigilar directamente las tareas encomendadas a los españoles a través de una filial propia, SOCAER, con sede en Madrid. En 1988 se aprobó un plan para la modernización de veintitrés Mirage III, que finalmente fracasó por problemas presupuestarios y por la falta de acuerdo entre las dos compañías adjudicatarias, CASA y CESELSA. En 1995, sin embargo, el Consejo de Ministros dio luz verde al programa de modernización de cincuenta y cinco F1, que implicó un gasto de unos 17,8 millones de pesetas y se adjudicó enteramente a CASA⁶⁸.

Las contrapartidas asociadas a los Mirage incluyeron otras grandes operaciones aeronáuticas. Durante la segunda mitad de los

⁶⁷ En algunas de estas operaciones, los porcentajes de participación de la industria española llegaron al 90 por 100. Véanse Esther M. SÁNCHEZ: «French Military Action in Spain...», pp. 398-399, y Vicenç FISAS: *Las armas de la democracia: exportaciones españolas de armamento*, Barcelona, Crítica, 1991, pp. 115-116.

⁶⁸ José María GARCÍA ALONSO: *La base industrial de la defensa en España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 130, y José María ROMÁN: *CASA: los primeros setenta y cinco años, 1923-1998*, Madrid, CASA, 1998, p. 190.

años setenta destacó la compra por AMDBA de sesenta aviones de entrenamiento CASA 101 y doce bimotores de transporte C-212 Aviocar, que se destinaron a reemplazar a los viejos Dakota utilizados en varios países de habla francesa. Además, AMDBA y Thomson-CSF ayudaron a la promoción y venta de aviones CASA C-212 en Francia y en los territorios francófonos de África, y participaron en la formación, en la base de Bordeaux-Mérignac, de los especialistas españoles encargados de la fabricación y operación del CASA 401⁶⁹. Las compras y proyectos de colaboración con CASA continuarían en los años siguientes, destacando la adquisición de C-295, C-235 y C-400, y la integración en el consorcio europeo European Defense Aeronautic & Space (EADS).

CASA aprovechó, asimismo, las posibilidades de exportación abiertas por el Estado y las empresas francesas. En los años ochenta lideró la venta española de sistemas de armas, con el mercado francés como primer destino, seguido de varios países latinoamericanos (Argentina, Venezuela, Chile, México y Colombia) y asiáticos (Emiratos Árabes y Arabia Saudí)⁷⁰. Muchos Mirages fueron exportados (y sus pilotos y técnicos formados) en acciones comerciales conjuntas entre España y Francia, lo que redundó en beneficio de las ventas de ambos países en América Latina y Oriente Medio. La cooperación bilateral facilitó, además, el acceso a proyectos multilaterales europeos en materia aeronáutica, como Airbus, que se tradujeron en el crecimiento exponencial de la industria auxiliar y un importante trasiego a nivel europeo de subsistemas y componentes⁷¹.

⁶⁹ «Application de l'Accord de Coopération Militaire», informe de Guillet, AMAE-F, vol. 408.

⁷⁰ Vicenç FISAS: «Las exportaciones españolas de armamento a América Latina en la década de los ochenta», *Afers Internacionals*, 14-15 (1988), pp. 43-44, y Salvador MAFÉ: *El Mirage III...*, pp. 83-88. Sobre los Mirages en América Latina, véase Santiago RIVAS y Juan C. CICALESI: *Latin American Mirages: Mirage III/5/F.1/2000 in Service with South American Air Arms*, s. l., Harpia Publishing, 2010.

⁷¹ Carmen ERRO: *El empresario fotógrafo. José Ortiz Echagüe*, Madrid, EADS CASA, 2012, p. 285; Rodrigo MARTÍNEZ VAL *et al.*: *75 años de ingeniería aeronáutica en España. De la Escuela Superior Aeronáutica al siglo XXI*, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, 2004; José María ROMÁN: *CASA: los primeros...*, p. 190; Jesús María SALAS LARRAZÁBAL: *De la tela al titanio. El ayer y hoy de la creatividad aeronáutica en España*, Madrid, Espasa-Calpe, 1983, pp. 269-270, y José María SANMILLÁN: «Del Breguet XIX al Eurofighter. CASA cumple setenta y cinco años», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 672 (1998), pp. 316-326.

La industria de la defensa es un sector de fronteras difusas. Buena parte de sus bienes y servicios tienen un carácter dual civil-militar, de manera que aparecen dispersos en multitud de sectores productivos (y partidas arancelarias) y asociados a numerosas firmas, tanto contratistas como subcontratadas⁷². La compra, ensamblaje y fabricación de los Mirage generó múltiples externalidades para el sector civil y la industria auxiliar de componentes, destacando los acuerdos concluidos con empresas de aviación civil (Iberia), ingeniería (Sener), componentes del automóvil (Bressel y Marconi Española, S. A.), construcción (Dragados y Construcciones) y textil (Interhorce).

Los negociadores españoles no lograron, sin embargo, una respuesta favorable para todas sus demandas. En particular, quedó sin cumplir el viejo sueño de Carrero Blanco de disponer de un submarino de ataque de propulsión nuclear, similar al *Redoutable* francés, que a su vez era una derivación del *Nautilus* norteamericano (con reactor de uranio moderadamente enriquecido y agua natural a presión). Las autoridades francesas solo accedieron a admitir a oficiales e ingenieros españoles en algunos cursos especializados en propulsión nuclear⁷³. Altos cargos militares, como el ministro de Defensa Agustín Rodríguez Sahagún, declararon reiteradamente que España estaba en condiciones de fabricar por sí misma un submarino nuclear (como también bombas atómicas), pero que la ayuda francesa les permitiría ahorrar tiempo y dinero⁷⁴. El asunto quedó en suspenso *sine die*. A su vez, el apoyo francés al ingreso de España en la CEE acabó por desligarse de la cooperación militar y subordinarse a los recelos franceses ante la competencia de los productos agrarios españoles y ante la falta de madurez de la recién conquistada democracia española⁷⁵.

⁷² José María GARCÍA ALONSO: *La base industrial de la defensa...*, pp. 15-21.

⁷³ «Sous-marins nucléaires», informe de Gillet, Madrid, 23 de octubre de 1973, AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 408bis.

⁷⁴ «Compte-rendu du voyage du délégué ministeriel à l'Armement à Madrid», 10 de abril de 1974, y «Conclusions du voyage du Ministre de la Defense en Espagne», 25 de noviembre de 1974, ambos en AMAE-F, Europe, Espagne, 1971-1976, vol. 408bis. Declaraciones de Rodríguez Sahagún reproducidas en *ABC* y *La Vanguardia*, 5 de noviembre de 1980.

⁷⁵ Esther M. SÁNCHEZ: «Francia y la España del tardofranquismo...».

Conclusión

La alianza con Estados Unidos alejó a España de Europa y creó una situación de dependencia respecto al líder mundial y sus intereses de Guerra Fría. Los representantes franceses observaron que la ayuda militar americana, aparte de no alcanzar las cantidades y calidades previstas, había perjudicado a corto plazo a la industria española de defensa, relegándola a una posición secundaria y subsidiaria. Estas consideraciones derivaron, en gran medida, de las afirmaciones realizadas por los propios españoles, que en el intento de diversificar ofertas y obtener mayores contrapartidas de los Pactos de 1953 no admitieron, al menos ante sus vecinos septentrionales, que Estados Unidos había facilitado la producción, creación de empleo y una mínima modernización de la maltrecha industria armamentística nacional. El Gobierno y las empresas francesas vislumbraron pronto las posibilidades de la cooperación militar con España, iniciando desde la década de 1950 una dinámica de intercambios que llevó a la conclusión de varios acuerdos de colaboración y venta de armas, sobre todo a partir de 1970. Para competir con Estados Unidos y las grandes potencias europeas (Alemania Occidental), Francia fomentó la cofabricación, otorgando a la parte española un protagonismo creciente en los procesos de producción, y además permitió, y hasta promovió, la exportación a Francia y a terceros países. Salvo en contadas ocasiones, como las guerras de Ifni o Argelia, Francia confirió a la colaboración militar con España un marcado carácter comercial, carente de preocupaciones estratégicas y concebido como un preámbulo o complemento al incremento de su influencia económica y política al sur de los Pirineos.

España optó por la alternativa francesa para diversificar sus importaciones, aproximarse a Europa y potenciar el desarrollo de la tecnología y capital humano de sus empresas de defensa, que se beneficiaron de las compensaciones industriales derivadas de los contratos armamentísticos, como demuestra el caso de CASA y los Mirage III y F1. Francia contribuyó así a la modernización de las Fuerzas Armadas españolas, es decir, a mitigar su atraso tecnológico y educativo, a potenciar su estandarización e integración internacional, e incluso a promover una cierta apertura intelectual y política de sus integrantes. Las relaciones militares

hispano-francesas alcanzaron un mayor equilibrio que las hispano-norteamericanas, lo cual no impidió que Estados Unidos continuase siendo el principal socio militar de España, ni redujo la gran dependencia de la industria española respecto al capital y la tecnología extranjeros.