

Los mercaderes de la muerte

Aviones, helicópteros, submarinos, carros, misiles; las exportaciones de armas francesas se han multiplicado por seis en el plazo de un año.

● 7 de octubre de 1970. Michel Debré, ministro francés de la Defensa Nacional, a los diputados: «Francia ha hecho más por la paz mundial que muchas de esas naciones que ahora la acusan».

● 23 de octubre de 1970. Georges Pompidou a Kenneth Kaunda, Presidente de Zambia: «Francia va a reducir sus ventas de armas "antiguerrilla" a Sudáfrica. Por ejemplo, ya no entregará a ese país más vehículos blindados, más helicópteros...».

● 24 de octubre de 1970. En Pretoria, Mr. Betha, ministro de Defensa sudafricano: «No es grave. Ya tenemos suficientes helicópteros. Y en cuanto a vehículos blindados franceses, hemos empezado a construirlos aquí... con licencia francesa».

● 27 de octubre de 1970. Hugues de l'Estolle, director de la Delegación Ministerial para el Armamento: «Para fines de 1970, Francia habrá exportado por un valor de seis o siete mil millones de francos en materia de guerra, contra los tres mil trescientos veinte millones que se recaudaron por el mismo concepto en 1969. Las exportaciones de armas francesas durante el primer semestre de 1970 se han sextuplicado con respecto a las del primer semestre de 1969».

Podríamos continuar con este juego de superposiciones discordantes. Pero bastan las señaladas para darnos cuenta de la realidad: que, en menos de cinco años, Francia se ha convertido en uno de los primeros exportadores de armas, y que, en el plazo de los dos últimos meses las exportaciones de este tipo han alcanzado «niveles americanos». Las cosas han llegado a un extremo en que se fabrica casi exclusivamente sobre pedido («en función de las necesidades de numerosas naciones...», dice la «Revista de Defensa» de septiembre de 1970). Y ahora se instalan directamente las fábricas en los países compradores: Francia se reserva naturalmente el papel de «maestro de obras». Sistema beneficioso que permite ampliar el campo de acción y «respetar» los embargos decretados por razones humanitarias o políticas.

Esta evolución se viene produciendo desde hace diez años.

● En 1960, el 50 por 100 del material del Ejército francés sigue siendo americano.

● Desde 1960 hasta 1965 se lanzan una serie de grandes proyectos nacionales: carros «AMX 30», submarinos rápidos de caza «Daphné» y, sobre todo, los «Mirage 3», «4» y «5», el «Breguet Atlantic» y el «Transal».

● El año 1965 marca un viraje: las inversiones nucleares resultan

caras. Hay que compensar los gastos militares lanzándose a la carrera de armamentos y a una política de exportación masiva. La Dassault inicia la carrera con sus «Mirage», menos pesados y menos caros que sus competidores americanos. A pesar de varios fracasos en Latinoamérica, donde prevalece la voluntad de los Estados Unidos, la aeronáutica francesa encuentra rápidamente una clientela: entre los países del Tercer Mundo, en el Oriente Medio y, finalmente, en la Europa «pobre» (Grecia, Portugal, etcétera). La guerra de los Seis Días contribuye a aumentar la popularidad de los «Mirage» franceses.

● 1968 y 1970 son dos años triunfales para la industria aeronáutica francesa. Mientras las industrias aeronáuticas del mundo sufren una aguda crisis, la Dassault prospera incesantemente: la semana pasada anunció haber recibido pedidos de 1.150 aparatos, lo cual representa una producción regular de diez «Mirage» al mes. Se han vendido helicópteros incluso a los americanos. También se ha logrado «colo-

car» unos cuantos submarinos «Daphné» (cuatro de ellos han ido a Sudáfrica), autoametralladoras, etcétera. Pero el tanque francés «AMX 30» ha sido un fracaso: sale demasiado caro con respecto a su competidor alemán, el «Leopard». ¿Van a dedicarse los franceses, en vista de esto, a la exportación de material aeronáutico exclusivamente? Un incidente en apariencia menor parece desmentirlo. En 1967, el destructor israelí «Ellath» fue hundido en el Mediterráneo por un misil soviético «Styx» disparado desde una lancha rápida «Komar». En aquel momento se descubre que unos misiles mar-mar, prácticamente invulnerables, pueden dotar a cualquier lancha rápida de una potencia de fuego como la de un acorazado. Pero resulta que esos misiles son una exclusiva soviética.

Los Estados Unidos no están en condiciones de competir con los soviéticos en este terreno. Pero Francia no piensa dejar escapar esta oportunidad. Está decidido: fabricará misiles. Pero los fabri-

cará sobre pedido, como los «Mirage». Dicho sea de paso, existe del «Mirage 5» una versión para «países cálidos», y los astilleros Dubigeon estudian y construyen un submarino de 1.200 toneladas que «responda mejor a las exigencias de África del Sur» que el «Daphné».

Por otro lado, es precisamente Sudáfrica quien financia (en un ochenta por ciento) la investigación en torno al misil francés «Crotale» —excelente proyectil tierra-aire que con el nombre de «Cactus» lleva dos años construyéndose en Pretoria. Parece que ya hay una veintena de países interesados en el mismo. Pero el gran golpe lo dará el «Exocet», misil mar-mar adaptable a toda lancha de más de 50 toneladas, capaz de transportar casi a ras de agua una carga explosiva de 150 kilos hasta una distancia de 40 kilómetros, con una probabilidad de acierto del cien por cien.

El «Exocet» es el arma de bolsillo por excelencia, ideal para pequeños países... La lista de pedidos es altamente significativa: Malasia ha encargado seis lanchas equipadas con «Exocet» (que le permitirán bloquear fácilmente el estrecho de Malaca; Grecia, con cuatro lanchas solamente podría, llegado el caso, hundir todos los destructores turcos). Siguen, o seguirán, el Perú, Sudáfrica, Irán, Australia... Francia se convertirá de este modo en uno de los grandes proveedores de misiles.

La Matra (con la Oto-Melara italiana) está poniendo a punto el «Otomat», más complicado, que entrará en servicio en 1974. También está estudiando una versión mar-mar del «Martel» (misil aire-aire).

En octubre de 1970 se produce un gran salto: Alemania, interesada por el «Exocet», firma con Francia un importante contrato de compra de veinte lanchas equipadas de misiles por un valor de 1.200 millones de francos. Claro, que se establecen condiciones: una firma alemana, Messerschmitt-Bolkow, se asociará a la francesa para la construcción de las veinte lanchas.

Lo interesante del contrato firmado con Alemania es que abre a los comerciantes franceses un mercado europeo que había sido exclusivo de los americanos. Después de haberse enriquecido vendiendo armamento, a precios relativamente baratos, a los «pequeños» países y a los del Tercer Mundo, Francia se lanza ahora sobre ese importante mercado que es Europa.

«Somos los únicos competidores de los americanos en todo lo electrónico: Ingenios, misiles, aeronáutica, armamento de punta», dicen los responsables de la defensa nacional. Sólo queda un obstáculo que superar: el del futuro avión de combate de 1975, que «debe ser francés».

Después, todo irá estupendamente: se inundará de armas francesas, de aviones franceses, de misiles franceses a todos aquellos países que, por cualquier razón, no quieren adquirir su armamento en los Estados Unidos o en la Unión Soviética. Se ganará mucho dinero. Es, qué duda cabe, lo que Michel Debré llama «hacer más por la paz mundial que muchos otros».

■ JOSETTE ALIA.

