

NUEVOS TEMAS DE LA HISTORIA SOCIAL FRANCESA. LA HISTORIA DE LA AERONÁUTICA

Roberto Ceamanos Llorens
Universidad de Zaragoza

0. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, y de la mano de prestigiosos centros de investigación entre los que destaca el *Institut d'Histoire du Temps Présent*, se ha impulsado en Francia el estudio del periodo más reciente de su historia. A ello hay que sumar que numerosos historiadores franceses han llevado a cabo investigaciones que tienen como uno de sus principales objetivos hacerse eco de las inquietudes sociales. Resultado de todo ello es la explosión temática que ha conocido la historiografía del vecino país y que ha supuesto una enorme ampliación hacia temas hasta entonces excluidos del estudio histórico. Uno de estos nuevos objetos de estudio ha sido el de la aeronáutica, esto es, la ciencia o arte de la navegación aérea. En ella se comprenden el conjunto de medios –aeronaves, producción de las mismas, instalaciones, servicios, personal, etc.– destinados al transporte aéreo. En una pocas décadas, la aeronáutica ha revolucionado el mundo del transporte y se ha convertido en un agente de innovación económico, social y cultural.

Su historia, centrada en un principio en la narración de sus grandes hitos y en las biografías de sus pioneros, ha conocido un importante desarrollo. Dar a conocer

la historia de la aeronáutica en Francia y algunos de los estudios más representativos desarrollados es el objetivo de la presente comunicación. En ella se muestran los principales pasos recorridos recientemente por la historiografía francesa en el campo de la aeronáutica y que han permitido que, en la actualidad, se pueda hablar de la historia de la aeronáutica como de un campo de estudio estrechamente relacionado con el análisis de la sociedad.

1. UN SUEÑO HECHO REALIDAD: EL AVIÓN Y SU HISTORIA

Si profundizamos en el conocimiento de la sociedad francesa comprobamos la existencia de una cultura de la aeronáutica. La imaginación del hombre, siempre sugestionada por la acción de volar, despertó la pasión y la imaginación de los escritores y los artistas. Por ello, desde el momento mismo en que los primeros aviones surcaron los cielos, se produjo un encuentro entre literatura y aviación, cuyas relaciones fueron muy enriquecedoras¹. Las grandes hazañas realizadas por los pioneros de la aviación dieron a la literatura una nueva temática y nuevos protagonistas. Por ejemplo, durante los años anteriores a la Gran Guerra, el público francés quedó especialmente entusiasmado con la aviación, especialmente después del éxito de la travesía del Canal de la Mancha realizada por Louis Blériot en julio de 1909. Dentro del enfoque cultural de la historia de la aeronáutica, podemos mencionar la celebración de los salones de aviación que fueron objeto de estudios por parte de historiadores del arte. En esta dirección, también es de destacar la celebración de exposiciones como, por ejemplo, la que, bajo el título “Aérodynes. Les débuts de l’aviation”, se celebró, en noviembre de 1999, en el Museo Marey (Beaune, Francia), organizada por la Conservation des Musées de la Ville de Beaune².

-
1. Al respecto, en 1961, se publicó la tesis de doctorado de estado de Bùi Xuân Bào que, bajo el título de *Aviation et littérature: naissance d’un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l’entre-deux-guerres*, apareció en París publicada por la editorial A. Dubin. Sobre la influencia de la aviación, en la sociedad francesa del primer tercio del siglo XX, J. Kessel, “L’avion a-t-il modifié notre vision du monde?”, *Les Nouvelles Littéraires*, 7 novembre, 1936.
 2. Sobre los salones de la aviación, la obra de Yvonne Brunhammer –conservadora jefe del Musée des Arts Décoratifs– y Amélie Granet –historiadora del arte–, *Les salons de l’automobile et de l’aviation. Décors éphémères d’André Granet*, París, Norma, 1993. La exposición celebrada en Beaune está recogida en Conservations des Musées de Beaune, *Aérodynes. Les débuts de l’aviation*, Beaune, Musée Marey, 1999.

Fueron los pioneros de la aviación y sus hazañas los grandes protagonistas de la historia de la aviación. Además, en muchas ocasiones, fueron estos primeros profesionales de la aeronáutica, aviadores e industriales, quienes escribieron los recuerdos de sus experiencias. Se convirtieron en historiadores para recuperar su memoria. Fue el caso de Henri Fabre –ingeniero francés que fue el primero en crear, en 1909, un hidroavión–, de Paul-Louis Weiller –piloto de guerra en la Primera Guerra Mundial, destacado pionero de la industria aeronáutica y precursor de la compañía aérea *Air France*– o R. Danel, que dejó su testimonio en el campo del transporte aéreo comercial³. Desde entonces se sucedieron las obras escritas por profesionales del mundo de la aviación. Entre ellas, podemos mencionar, en la pasada década de los noventa, las obras de Albert Miroux –antiguo inspector jefe de *Air France*– sobre la aviación comercial, y de Marius Roche –piloto, fundador y presidente del *Comité d'Histoire de l'Aviation des Pays d'Ain*–⁴.

Uno de los factores que más incidieron en el impulso dado a la investigación sobre la aeronáutica fue el empuje institucional que recibió. Efectivamente, el desarrollo que conoció la historia de la aeronáutica en Francia fue debido, en gran medida, a una serie de transformaciones acaecidas en las instituciones francesas que investigaban el mundo de la aviación, especialmente del *Service Historique de l'Armée de l'Air* que, en la actualidad, tiene como misión administrar los archivos del ejército del aire y posee una sección de estudios especializados. Durante mucho tiempo, éste y otros centros estuvieron interesados en una historia positivista y retórica de la aviación. Los grandes mitos aeronáuticos y la historia militar de la aviación fueron sus temas predilectos⁵.

Sin embargo, de la mano de la interdisciplinariedad y del trabajo conjunto entre militares y universitarios, las investigaciones de estos centros se han abierto a los más recientes enfoques desarrollados por la historiografía francesa. Esta evolución

3. H. Fabre, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, H. Fabre, 1980; J. Mousseau, *Le siècle de Paul-Louis Weiller, 1893-1993*, Paris, Stock, 1998; y R. Danel, *Les pionniers de l'aviation commerciale*, Toulouse, Privat, 1986.

4. A. Miroux, *Tourisme et transport aérien. De l'essor à la maturité*, Paris, Les Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1991; y M. Roche et al., *Des ailes et des hommes. Les pays d'Ain à la conquête du ciel*, Châtillon-sur-Chalaronne, La Taillanderie, 1997.

5. Un buen muestrario de este tipo de trabajos se encuentra en C. Christienne, P. Buffotot, P. Facon y L. Kennett, *French military aviation: a bibliographical guide*, New York, Garland, 1988.

es la que ha experimentado la historia de la aviación militar. La historia militar ha conocido, en las últimas décadas, una gran renovación en Francia, en gran medida gracias a la actuación de instituciones como el *Centre d'Études d'Histoire de la Défense* ⁶. La historia militar en Francia se ha dejado de limitar a los relatos bélicos y se ha abierto a nuevos enfoques. A la realización de estudios sociológicos sobre la historia militar, se suman los análisis sobre las estrategias internacionales y sobre la evolución científica en el terreno del armamento, campo en el que entra el estudio de la industria aeronáutica. El estudio de la historia militar, y dentro de ella el de la historia de la aviación militar, se convierte, así, en un elemento más para entender el ámbito social y el económico. No obstante, junto a los nuevos enfoques, los grandes acontecimientos bélicos siguen produciendo una extensa bibliografía. Éste es el caso de la Gran Guerra, muy estudiada por los historiadores, y el de la Segunda Guerra Mundial, otro de los conflictos bélicos más analizados, máxime cuando en su curso tuvieron tanta incidencia enfrentamientos aéreos como la conocida Batalla de Inglaterra⁷.

-
6. El *Centre d'Études d'Histoire de la Défense* fue creado por el Ministerio de Defensa francés, en noviembre de 1994, con la función, en relación con los servicios históricos de los ejércitos y en cooperación con las instituciones universitarias, de promover la investigación en todos los sectores de la historia de la Defensa. Con este fin ha puesto en marcha comisiones especializadas, coloquios, seminarios, ciclos anuales de conferencias y una serie de publicaciones. Éstas últimas son: las Actas de los coloquios, encuentros científicos y los trabajos de investigación; *Les Cahiers du Centre*, donde aparecen las comunicaciones presentadas ante las comisiones especializadas; la revista *Minerve*, que informa sobre los trabajos universitarios realizados en el campo de la historia militar e historia de la Defensa; y *La Lettre du Centre*, boletín informativo del Centro.

Sobre la evolución reciente de la historia militar: Pascal Le Pautremat, "La historia militar en Francia", en Juan Avilés, Susana Sueiro, Javier Tusell y Benoît Pellistrandi (coord.), Encuentro franco-español de Historia del Tiempo Presente. Casa de Velázquez-UNED. 31 de enero-1 febrero y 6-7 marzo de 2000.

7. Sobre la historia militar de la aeronáutica podemos citar: Charles Christienne –fue general de brigada en el Ejército del Aire y director del *Service Historique de l'Armée de l'Air* entre 1974 y 1985–, *Histoire de l'aviation militaire française*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1980; Sobre política militar: Thierry Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France, janvier 1933 - septembre 1939*, Paris-Montreal, l'Harmattan, 1997. Sobre la Primera Guerra Mundial: Archives Départementales de la Moselle-Service Historique d'Armée de l'Air, *Vues parallèles. Les aviateurs français et allemands de la Grande Guerre, 1914-1918. Catalogue de l'exposition, organisée par le Service Historique de l'Armée et les Archives Départementales de la Moselle*, Saint-Julien-lès-Metz, [Archives de la région de Lorraine et du département de la Moselle], 1996; y Stéphane Nicolaou, *Aviateurs dans la Grande Guerre*, Paris, ADDIM-Le Bourget, Musée de l'air et de l'espace, 1998. Sobre los inicios de la avia-

Además de ampliar su campo de estudio, la historia militar, hasta entonces integrada básicamente por profesionales del mundo de la aviación civil y militar, acogió en su seno a profesores universitarios⁸. Este proceso permitió abrir sus horizontes. En esta dirección, la Universidad de París I creó un *Centre d'Histoire de l'Aéronautique et de l'Espace* que realiza trabajos especializados y organiza coloquios internacionales. El que fue su director, a principios de la década de los noventa, Claude Carlier, publicó un extenso estudio sobre la aeronáutica francesa en el primer cuarto de la segunda mitad del siglo XX⁹.

2. LA HISTORIA DE LA AERONÁUTICA

En Francia, la aeronáutica –industria propia de la segunda industrialización y heredera, en sus principios, de la pequeña empresa del siglo XIX– conoció un importante desarrollo impulsada por las necesidades de la Primera Guerra Mundial. Tras este conflicto bélico, el gobierno intentó ayudar a la industria aeronáutica distribuyendo pedidos públicos de mediana importancia a un gran número de sociedades. Esta práctica le proporcionó beneficios políticos en términos de popularidad, pero su resultado concreto fue el fomento de la mediocridad en la calidad y en la

ción militar se pueden consultar las Actas del Coloquio “Précurseurs et prophètes de l’aviation militaire”, organizado por el *Service Historique de l’Armée de l’Air* en París, los días 8, 9 y 10 de octubre de 1990, y publicado por este Servicio en 1992. Referida a la Segunda Guerra Mundial, y entre una extensa relación de libros, seminarios y coloquios, citamos las actas del coloquio internacional “En 1944, l’aviation a-t-elle gagné la guerre”, organizado en París, del 15 al 17 de noviembre de 1994, bajo la dirección del *Service Historique de l’Armée de l’Air*, y publicadas por este mismo Servicio en 1995. Por último, y referido a la aviación como arma bélica, remitimos al coloquio “L’émergence des armes nouvelles”, celebrado el 25 de octubre de 1996 en Verdun, precisamente con motivo del ochenta aniversario de la batalla del mismo nombre. Junto al *Comité National du Souvenir de verdun* y el *Mémorial de Verdun*, entre sus organizadores se encontraban el *Centre d’Histoire de l’Aéronautique et de l’Espace* y el *Institut d’Histoire des Conflits Contemporaines*. Las Actas fueron publicadas, bajo la dirección de Claude Cartier y Guy Pedroncini, por la editorial parisina Economica en 1997.

8. Entre sus actividades podemos mencionar la celebración de numerosos coloquios, algunos de ellos de carácter internacional. Éste último es el caso del coloquio celebrado en París, entre el 27 y el 30 de octubre de 1993, bajo el título de “L’Aviation civile et commerciale, des années 1920 à nos jours”, y organizado por la Universidad Charles de Gaulle de Lille III, la Universidad de París I-Sorbonne y el *Service Historique de l’Armée de l’air*. Sus actas aparecieron, en 1994, editadas, en París, por el *Service Historique de l’Armée de l’air*.
9. Cl. Carlier, *L’aéronautique française, 1945-1975*, Panazol, Lavauzelle, 1983.

cantidad de la producción. La política gubernamental de compras en la aeronáutica tomó una nueva orientación con la creación, en 1928, del Ministerio del Aire. La Dirección Técnica del nuevo ministerio estableció como objetivo modernizar la producción aeronáutica para lo cual impulsó la concentración de sociedades en grandes grupos y apoyó la adopción de nuevos métodos de producción. El Estado francés, consciente del carácter estratégico de la aeronáutica, quiso mantener un papel dominante sobre ella. Se propuso la construcción de una gran variedad de prototipos, entre los cuales fueron seleccionados algunos modelos para la producción en serie. Se buscó que, en caso de amenaza de guerra, fuera más fácil que las grandes empresas, dotadas de fábricas importantes, pudieran incrementar su producción. Esta política produjo importantes avances sobre el plan de la tecnología y de las producciones, pero, a cambio, el Estado tuvo que financiar un excesivo número de prototipos fracasados, con el correspondiente coste económico.

En los años 1936-1937, las nacionalizaciones afectaron a un gran número de fábricas aeronáuticas. En 1936, el Parlamento, a partir de una proposición del gobierno de Léon Blum, nacionalizó el 80% de las fábricas de la construcción aeronáutica. Las empresas nacionalizadas no se revelaron capaces de lograr sus objetivos: la racionalización, el crecimiento y la modernización de la producción. Entre los problemas que incidieron en la industria aeronáutica estuvieron la falta de inversiones de capital y la política de mantenimiento del empleo en fábricas que no eran rentables. A resultas de todo ello, la producción descendió y se continuó produciendo modelos obsoletos. No se logró hacer prevalecer en esta industria el sentido de la eficacia. Sin embargo, las principales empresas constructoras de motores que no habían sido nacionalizadas, Hispano-Suiza y Gnôme & Rhône, aumentaron la potencia de sus máquinas e incrementaron su producción ¹⁰. Ante la amenaza de las potencias nazi y fascista, un nuevo equipo entró en el Ministerio del Aire con la misión de aumentar el control del Estado sobre la industria y, al mismo tiempo, proceder a su reorganización y desarrollo. Se logró aumentar el índice de la producción aeronáutica francesa, de manera que, en 1939, se alcanzó una cifra de producción cinco veces superior a la de 1937. Tras la derrota frente a los alemanes, parte de la

10. Las empresas de motores son también objeto de estudio. Así, entre otros trabajos, podemos destacar el artículo de J.M. Laux, "Gnôme et Rhône, une firme de moteurs d'avions durant la Grande Guerre", en P. Fridenson (dir.), *L'autre front*, Paris, Éditions Ouvrières, 1977, pp. 171-187.

aeronáutica francesa continuó produciendo para los ocupantes nazis y sufrió las vicisitudes propias del enfrentamiento de la Segunda Guerra Mundial –bombardeos, carencia de mano de obra, sabotajes, etc.–.

Durante la inmediata posguerra, entre 1944 y 1950, y al igual que en otros sectores industriales, se desarrolló una política de reconstrucción de la industria aeronáutica. A través del estudio de la industria aeronáutica de esos años se reflejan temas de gran interés como el militante obrero, la intransigencia patronal y la intervención estatal de posguerra –recordemos que, en el conjunto de la economía de esta época, uno de los más importantes cambios institucionales fue la expansión del papel del Estado. Los obreros de la aeronáutica fueron destacados protagonistas de la política industrial. Fueron quienes crean un buen número de los primeros comités de producción durante la Liberación, en septiembre de 1944, y, más tarde, organizaron grandes huelgas y manifestaciones para defender sus empleos. Posteriormente, en 1947-1948, destacadas controversias tuvieron lugar entre socialistas y comunistas por el control de las empresas nacionales, especialmente en las industrias del automóvil y en las de la aeronáutica.

La Liberación trajo consigo la constitución de un nuevo equipo de gestión en la dirección de las sociedades nacionales, así como una nueva orientación en el Ministerio del Aire. En un contexto de inmediata posguerra, en el que gran parte de la población francesa vivía en una situación de precariedad, no se quiso perjudicar a los trabajadores por lo que se decidió mantener el empleo en las sociedades nacionales, en principio, cualquiera que fuera su precio. Sin embargo, esta política llevó a la producción de modelos superados que hacía que la aeronáutica francesa no rentabilizara su producción. Por ello, finalmente, el Gobierno se vio obligado a optar por la reducción de la industria a unas proporciones más conformes con la demanda nacional. Al comenzar la década de los cincuenta, se alcanzó un compromiso sobre las dimensiones y las estructuras de la industria aeronáutica que fuera conforme con las auténticas necesidades del mercado.

Los acontecimientos de Mayo de 1968 tuvieron una gran incidencia en la industria aeronáutica. Iniciada la revuelta por los estudiantes parisinos, los obreros se sumaron a la misma, dándole, de esta forma, una nueva y mayor dimensión. Los trabajadores de la industria aeronáutica jugaron un destacado papel en estas jornadas. Uno de los hechos más importantes fue la ocupación de la fábrica de *Sud-Aviation*, una de las principales compañías aeronáuticas francesas. Los movimientos reivin-

dicativos en la fábrica de Nantes se desarrollaron entre abril y junio de 1968. Junto a la solidaridad con la sublevación estudiantil, distintos factores impulsaron a los trabajadores a la ocupación de fábricas. Entre ellos cabe destacar el proceso de concentración de la industria aeronáutica francesa; además, se trataba de denunciar la desertificación económica del Oeste. Localmente, la decisión de ocupar fábricas se correspondió también con la experiencia adquirida en otros conflictos de trabajo, en concreto en las ocupaciones de fábricas en 1936 y en los *lock out* de 1955, 1960 y 1962¹¹.

Desde entonces, y en un contexto de una mayor globalidad económica, a las circunstancias concretas de las empresas aeronáuticas francesas –afectadas por problemas de conflictividad, de producción y de mercado–, hay que sumar la progresiva instauración de programas de fabricación internacionales. Son los años del *Concorde*, el *Airbus* y *Ariane*¹².

3. LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

Los historiadores sociales franceses se abrieron, desde los años sesenta, a nuevas temáticas y perspectivas. Las investigaciones históricas sobre los diferentes brazos industriales fueron uno de estos caminos abiertos. La veterana y prestigiosa revista de historia social francesa, *Le Mouvement Social*, atenta a los diversos campos a los que se iba extendiendo la historia social, les dedicó varios números monográficos. Fueron los casos de algunas de las principales ramas de la industria del país vecino: la historia de la aeronáutica, la del automóvil y la de la construcción naval¹³.

11. Sobre estos acontecimientos, François Le Madec, *L'aubépine de Mai. Chronique d'une usine occupée. Sud-Aviation Nantes 1968*, Nantes, *Centre de Documentation de Mouvement Ouvrier et du Travail*, 1988. La publicación por el *Centre de Documentation de Mouvement Ouvrier et du Travail* del texto escrito, durante el verano de 1968, por François Le Madec, militante de la *Confédération Française Démocratique du Travail* de Sud-Aviation, constituye un valioso aporte a la serie de publicaciones aparecidas con motivo del veinte aniversario de este mes de mayo. Completa y precisa la cronología del movimiento de huelgas obreras.

12. Al respecto, R.A. Thiéart, "Managers, engineers and government: the emergence of the mutual organization in the European aerospace industry", *Technology in society* (january, 1988), pp. 45-69.

13. *Le Mouvement Social*: Patrick Fridenson (dir.), *Le monde de l'automobile*, 81 (octobre-décembre 1972); Patrick Fridenson (dir.), *La France et l'aéronautique*, 145 (décembre 1988); y Alain Dewerpe, *Les ouvrières européens de la navale*, 156 (juillet-septembre, 1991).

Las industrias ya no se analizaron como mero lugar de trabajo sino que se convirtieron en objetos de estudio histórico por sí mismas. Lugar de trabajo de obreros y empresarios, eran el marco en el cual se construían y desenvolvían gran parte de sus relaciones sociales. Sin embargo, pese a su importancia, la fábrica había sido, hasta entonces, una gran desconocida. No fue hasta los años setenta, coincidiendo con la desaparición de muchas de ellas, cuando las fábricas empezaron a interesar. Desde entonces, la reflexión sobre la fábrica progresó mucho. Las nuevas cuestiones se centraron en el análisis de la fábrica como espacio de trabajo y en estudiar cómo la vivieron sus actores¹⁴.

Existía una preocupación por penetrar en las estructuras del mundo del trabajo y buscar en los estudios comparativos una comprensión más profunda de este ámbito. Pero se quiso ir mucho más allá. Los investigadores se interrogaron sobre cómo y en qué medida la introducción y crecimiento de una industria nueva, en este caso la aeronáutica, había transformado las condiciones de trabajo, el marco y la política de las empresas, las mentalidades y las organizaciones de los empresarios y obreros. Para todo ello era preciso realizar una aproximación interdisciplinar de manera que, junto a la historia, había que acudir también a otras ciencias humanas como las ciencias políticas y las ciencias sociales del trabajo. En este encuentro entre la historia social y la historia de las empresas, historiadores y sociólogos presentaron nuevas maneras de entender las estrechas relaciones que ligaban a las empresas y al conjunto de la sociedad contemporánea. Así, los sociólogos señalaron una serie de tensiones que caracterizaban a estas relaciones¹⁵. Las empresas eran productos de las sociedades en las que se desarrollaban, pero no podían ser analizadas tan sólo como modelos reducidos de estas sociedades, pues poseían su propia autonomía estratégica y social. Las empresas desarrollaban sus propias culturas, al ritmo de los cambios técnicos, de los mercados, de los métodos de gestión y de las aspiraciones del personal. Economistas y gestores señalaron la importancia de la organización interna de la firma. Lejos de ser totalmente transparente, la empresa se caracterizaba por la complejidad de las interrelaciones que intervenían en su seno y orientaban sus reacciones en un desarrollo siempre cambiante.

14. Análisis de la fábrica desde la sociología en: G.-N. Fischer, *Espace industriel et liberté*, Paris, PUF, 1980; y la obra colectiva *L'Usine et son espace*, Paris, Éditions de la Villette, 1981.

15. R. Sainsaulieu (dir.), *L'entreprise, une affaire de société*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1990.

Desde la sociología se abordó también el estudio de las negociaciones colectivas en la industria aeronáutica. Los sociólogos Louise Marie Barnier y Patrick Rozenblatt las estudiaron para el caso de la compañía *Air France*. También desde el campo de las ciencias sociales, podemos destacar obras como la del sociólogo Laurence Boué y la etnóloga Patrice Clarac, *Histoire de l'aéronautique dans l'agglomération bordelaise du début du siècle à la Libération*¹⁶.

4. EL PESO CUALITATIVO DE LA AERONÁUTICA. UN SECTOR CON UNA AMPLIA INCIDENCIA SOCIAL

Lo primero que sorprende al investigador que penetra en la historia de la aeronáutica es la importancia que ha tenido en el devenir histórico de la sociedad francesa. Basta para ello recordar por ejemplo, que fueron los obreros de la industria aeronáutica quienes desencadenaron los dos movimientos sociales más importantes que Francia conoció a lo largo del pasado siglo XX: las huelgas que llevaron a la ocupación de fábricas en mayo-junio de 1936 y los acontecimientos de mayo-junio de 1968, dos momentos claves de la reciente historia francesa.

En nuestros días, cualquier noticia sobre la industria aeronáutica ocupa pronto los titulares en los medios de información, ya sea ésta la noticia de una crisis, como la del modelo *Concorde*, a raíz del conocido y trágico accidente acaecido en París, o la firma de algún contrato millonario. En este segundo caso basta recordar la importancia que los medios de información dieron, en su momento, a las ventas del

16. L. M. Barnier y P. Rozenblatt, *Ceux qui croyaient au ciel: enjeux et conflits pa Air France*, Paris, Syllepse, 1996. L. Boué y P. Clarac, *Histoire de l'aéronautique dans l'agglomération bordelaise du début du siècle à la Libération*, [Talence], Maison des Sciences et de l'Homme, 1993.

Para la industria aeronáutica francesa de la primera mitad del siglo XX, se puede acudir a la obra de Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France, 1900-1950: de Bleriot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987. Se trata, en su origen, de su tesis de estado en la que analiza la historia de la industria aeronáutica hasta 1940. Para esta publicación se ha condensado la mencionada tesis y se le ha añadido el período de la década de los cuarenta. Las fuentes utilizadas han sido muy diversas, principalmente archivos ministeriales, y también libros, artículos de revistas especializadas y memorias de maîtrise. Más recientemente, E. Chadeau ha presentado una serie de estudios, recopilados bajo el título de *Les entreprises aéronautiques françaises, 1909-1945*, [Paris], Fondation Crédit Lyonnais, 1996. Se trata de la reunión de una serie de estudios realizados entre 1909 y 1945 por ingenieros del Crédit Lyonnais.

avión civil *Airbus* y del militar *Rafale*¹⁷. A todo esto se puede sumar la lucha entre ciudades por lograr la instalación en sus aeropuertos de las líneas aéreas, garantía de crecimiento, o las graves polémicas y alteraciones que producen las huelgas de cualquiera de los colectivos incluidos dentro de este complejo mundo.

¿Cuál es la explicación a todo ello? ¿Cómo es que la industria aeronáutica y sus distintos sectores –empresarios, obreros, controladores aéreos, pilotos, personal de servicio de los aeropuertos, etc.– que, numéricamente, son una fracción muy modesta de la población activa, hayan ocupado en la sociedad francesa un espacio tan destacado. Convertido en un medio de transporte de masas, al menos en el mundo occidental, el aeronáutico es uno de los sectores en los que cualquier incidencia, al estar todo su engranaje tan estrechamente relacionado, puede afectar a un elevado número de usuarios. La tan temida huelga de pilotos o de controladores aéreos puede paralizar las comunicaciones aéreas, y con ello gran parte de los transportes de pasajeros y de mercancías a escala planetaria. También incide en gran medida la sensibilidad de la opinión pública. La noticia de un accidente, de un secuestro o de un atentado terrorista conmociona a los ciudadanos y suscita un interés informativo enorme. Por otro lado, la industria aeronáutica es fundamental para impulsar el desarrollo científico y técnico. Por último, económicamente, las cifras que mueve este sector son astronómicas. Los negocios de las empresas aeronáuticas son asuntos de Estado, así como las compras y ventas de compañías aéreas y los reflotamientos de las mismas.

17. Sobre el *Airbus* se puede consultar: Pierre Muller, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'Etat, logique de marché*, Paris, Harmattan, 1989; Jean Picq, *Les ailes de l'Europe. L'aventure de l'Airbus*, [Paris], Fayard, 1990; Emmanuel Chadeau (dir), *Airbus, un succès industriel européen. Industrie française et coopération européenne, 1965-1972*, [Paris], [Éd. Rive droite], 1995 –se trata de las actas del Coloquio celebrado el 23 de junio de 1994 en París organizado por el Institut d'histoire de l'industrie de Paris–; y Dominique Blanchard y Aérospatiale Matra Airbus, *Tous les Airbus naissent à Nantes. De Louis Breguet à Aérospatiale Matra Airbus, 1935-1999*, [Nantes], [D. Blanchard], 1999.

Por su parte, el *Rafale* es el nombre de un avión de combate muy costoso producido por la Société Dassault y encargado por el Estado en 1988. Es el último tipo de avión a motor Renault, empresa de producción de coches que ha producido también motores de aviones desde 1907. Este tema, así como la historia de los motores, son analizados en la obra de Gilbert Hatry, *Renault et l'aviation*, Paris, Éditions JCM, 1988.

Todos ellos son aspectos que confirman el importante peso cualitativo del sector de la aeronáutica dentro del conjunto de la economía francesa, peso que ha sido decisivo para que los historiadores franceses, siempre atentos al pulso de su sociedad, se interesen por escribir su historia.