

Investigación



La ruta secreta de las armas

Embargada y necesitada de armamentos en pleno conflicto de Malvinas, la Argentina encontró en el estado judío el aliado perfecto, que le vendió desde tanques de combustible y aviones hasta camperas de duvet. El autor adelanta en esta nota revelaciones impactantes de su libro *Operación Israel*, donde cuenta la trama secreta de esas negociaciones

HERNAN DOBRY
PARA LA NACION

Los embargos internacionales que sufrió la Argentina durante la guerra de Malvinas llevaron al país a buscar cualquier tipo de aliado que le permitiera conseguir armamentos, como Libia, Venezuela, Perú y Ecuador. Pero el que más contribuyó en el suministro de equipamientos bélicos terminó siendo el menos pensado: Israel.

El estado judío no sólo estuvo dispuesto a aprovisionar al gobierno de Leopoldo Fortunato Galtieri en todo lo que necesitó sino que, también, se mostró proactivo para asesorarlo y transmitirle sus experiencias en combate. Todo esto sale a la luz, por primera vez, en el libro *Operación Israel: El rearme argentino durante la dictadura (1976-1983)*, que Enfoques adelanta en forma exclusiva.

Los problemas para la Argentina se fueron incrementando a medida que los ingleses aumentaron su presión, no sólo con los bloqueos sino, también, con el avance de sus tropas hacia el sur. Así, los bombardeos sobre las islas tornaron cada vez más desesperante la situación del país, ya que carecía de opciones para reemplazar los equipamientos que iba perdiendo en el frente.

Esto llevó a los militares a salir en busca de países y traficantes que les vendieran armamento a cualquier precio. Pocos respondieron. Uno de ellos fue Israel, quien ya se había convertido en su proveedor en 1978, en pleno conflicto del Beagle con Chile.

En seguida, la Fuerza Aérea (la de mayor trato con Jerusalén) se contactó con Isrex Argentina, la representante en Buenos Aires de las fábricas de insumos bélicos del estado judío, para pedirles lo que necesitaban. Su titular, Abraham Perelman, se mostró dispuesto a ayudarlos, aunque antes debió pedir autorización a la casa central de la compañía, en Tel Aviv.

El problema era de tal magnitud que Gad Hitrón, presidente Isrex en Israel, y su jefe Aaron Dovrat, cabeza del grupo Clal (ambos argentinos), tuvieron que solicitar una entrevista con el primer ministro Menajem Beguin para tomar una decisión. Su respuesta los sorprendió.

“Le empezaron a explicar que las Malvinas eran Argentina y que los ingleses y qué se yo. Beguin los interrumpió y les dijo: ‘A mí ustedes me vienen a hablar mal de los ingleses. ¿Esto se va a usar para matar ingleses? Kadima (adelante). Dov desde arriba va a estar satisfecho de esta decisión que tomé. Eso sí, por supuesto, me lo hacen todo bien’”, cuenta Israel Lotersztain, vendedor de Isrex Argentina.

Inglaterra administró la región de Palestina luego de la Primera Guerra Mundial hasta la partición realizada por la ONU, que permitió la creación de Israel en 1948. En esos tiempos, distintos grupos armados judíos buscaron erosionar el poder



Los Mirage III C en Israel, con las insignias de Perú, antes de salir hacia la Argentina

de Londres mediante atentados para que cumpliera con la promesa de fundar un estado hebrero en la zona. Menajem Beguin fue comandante del Irgún, uno de estos grupos, donde también participaba su amigo Dov Gruner, quien fue capturado por los británicos cuando preparaba un ataque y ahorcado el 16 de abril de 1947. Por eso sintió que saldaba una cuenta. “Odiaba a los ingleses más que a cualquier otra cosa. Todos se habían olvidado, pero el no”, continúa Lotersztain.

Su compañero de trabajo, Jaime Weinstein, coincide y agrega que “Beguin tenía un profundo odio y resentimiento con los ingleses desde la época de la independencia de Israel. Entonces, hizo todo lo posible para ayudar a la Argentina, vendiéndole armas durante la guerra de Malvinas”.

Apenas terminó la reunión, Hitrón les comunicó la decisión a sus empleados en Buenos Aires, quienes fueron al Edificio Córdor a transmitir la novedad. Sólo quedaba buscar un país que apareciera como comprador. Israel precisaba triangular las armas a través de un tercer país ya que mantenía relaciones cercanas con Inglaterra (comerciales y a través de su comunidad judía, una de las más importantes del mundo) y no quería quedar como que estaba apoyando abiertamente a la Argentina en contra de Londres.

La ruta del Callao

Perú estuvo dispuesto a colaborar en todo lo que necesitaran los militares para adquirir armamentos. Esa fue la orden que dio su presidente Fernando Belaunde Terry y que implementó su primer ministro, Manuel Ulloa.

A tal punto llegó la ayuda que la Fuerza Aérea del Perú (FAP) firmó órdenes de compra en blanco y certificados de destino final que fueron enviadas a la Argentina para que pudiera concretarse la triangulación. “La consigna era apoyarlos en todo lo que se pudiera, y no había ningún problema en que se firmara una orden de adquisición”, afirma un oficial que llegó hasta los más altos car-

La otra ayuda peruana

Perú fue el país que más ayudó a la Argentina con armamentos durante la guerra de Malvinas a pesar de que se había declarado neutral. Así, envió un Lockheed C-130/L-100 de su Fuerza Aérea cargado con munición, cohetes, misiles y bombas y se ofreció para tratar de conseguir que Francia le entregara los misiles Exocet que tenía pendientes.

Pero fue imposible. Las presiones de Gran Bretaña fueron más eficaces. Según una alta fuente de la Fuerza Aérea Peruana de la época, la operación no se concretó porque la llevó adelante el agregado aeronáutico en París en lugar de hacerlo la conducción del Arma. “Hubo un problema con unos misiles que habíamos comprado, que nosotros estuvimos ahí de pantalla, pero que no se llegó a concretar. Fue un poco fallida porque no se hizo al nivel que debía hacerse”, afirma.

Pero nadie impidió que enviaran diez de los cazabombarderos Mirage VP que tenían en su flota, por los que se pagaron 50 millones de dólares. “Vino una comisión de la Argentina y fue a la base donde estaban los aviones, los examinaron, constataron su operatividad y me dijeron que pensaban que nosotros les íbamos a dar chatarra y que estaban mejores que los que tenían ellos. Se los entregamos con todo lo que tenían de accesorios, misiles teleguiados aire tierra AF-30 y algunos antiaéreos”, señala la fuente.

Incluso, diez pilotos de sus escuadrones 611 y 612 los trajeron volando al país a fines de mayo de 1982, atravesando Bolivia con silencio de radio, para evitar que los captaran los radares chilenos. “La transferencia se hizo en el aeropuerto de Salta. Los piloteaban los peruanos y ellos querían seguir y presentarse de voluntarios en la guerra de Malvinas. Les dije que no. Entonces, me preguntaron a dónde los dejaban y les pedí que fuera en el aeropuerto más cercano a la frontera argentina”, concluye el brigadier general Basilio Lami Dozo, por entonces comandante de la Fuerza Aérea Argentina y miembro de la última Junta.



Galtieri y Menéndez, en Malvinas, con camperas de fabricación israelí

gos de la Aeronáutica peruana.

Llevaron a cabo las negociaciones el agregado militar en Lima, el comodoro Andrés Dubós y el brigadier general Basilio Lami Dozo, comandante de la Fuerza Aérea Argentina. Una vez que estuvo todo acordado, viajó Luis Guterson, de Isrex Argentina, para recoger los documentos y comenzar la operación.

Esto le permitió a la Argentina adquirir lo que precisaban en nombre de su aliado, hacer los envíos al Aeropuerto del Callao y, desde allí, transportarlos a Buenos Aires en aviones de Aerolíneas Argentinas.

Lo único que no consiguieron fue un banco peruano que les abriera una carta de crédito para realizar los pagos, por lo que Israel terminó financiándole la mayoría de las adquisiciones, que fueron abonadas al final de la guerra.

Aún faltaba conseguir aviones que fueran a Tel Aviv a buscar el cargamento y lo llevaron a Lima. Los primeros dos vuelos se hicieron con unos DC8 de la FAP pero, luego, tuvieron que alquilar otros más grandes para traer cargas mayores, por lo que se usaron los de una compañía privada belga, con bandera de Luxemburgo, autorizada por el servicio secreto israelí, el Mossad.

Sin embargo, a pesar de los resguardos tomados, la inteligencia británica sabía cuándo llegaban al Perú y los fotografiaban mientras traspasaban el material entre las aeronaves, con lo que quedaba en evidencia la triangulación. “Una vez, apareció una foto en un diario cuando se estaba haciendo el traspaso de un avión a otros de Aerolíneas Argentinas. Se la llevó el embajador inglés en Israel a Beguin e hizo un quilombo. Sabían todo. Algunas veces, cuando teníamos una discusión sobre si había llegado algún repuesto, decíamos: ‘Tenemos que preguntarles a los ingleses’”, recuerda Lotersztain.

Los cinco vuelos que hicieron la ruta Tel Aviv-Lima-Buenos Aires

llegaron cargados con todo tipo de equipamientos, como máscaras antigás, sistemas de alerta radar para evitar los disparos de los misiles enemigos, camperas de duvet, repuestos, y misiles aire-aire Shafrir, entre otros.

Pero uno de los que más trascendencia tuvo fueron los tanques suplementarios de combustible que necesitaban los cazabombarderos para atacar a la flota inglesa. Sin ellos, era imposible que llegaran hasta las Malvinas y volvieran al continente. La sorpresa llegó cuando Israel no sólo se ofreció a enviárselos sino que, además, les dio los de 1500 litros, cuando los argentinos tenían los de 1300, con lo que ganaban una mayor autonomía de vuelo.

Esto provocó que los ingleses tuvieran que mover su flota más lejos para evitar los bombardeos. “Tardaron mucho tiempo en autorizar la operación. El precio del flete y del tanque no tenía ninguna importancia comparado con el costo político que Israel estuvo dispuesto a pagar para venderlos. Era una decisión política y creo que les salió bien la cosa, porque en el mundo quedaron como un país confiable”, destaca Lotersztain.

La Argentina adquirió 40 tanques que llegaron a Puerto San Julián, Santa Cruz, en dos Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas provenientes de Lima. El primero lo hizo en la madrugada del 23 de mayo de 1982 y, el segundo, unos días después, cuando los combates estaban a punto de terminarse.

La operación encubierta

La adquisición más osada que se hizo en Israel durante la guerra de Malvinas fue la de los Mirage III C, unos días antes de la rendición argentina, no sólo por su magnitud sino porque la mayoría de las aeronaves eran viejas y estaban bastante deterioradas. Tan es así que su llegada provocó resistencia entre los oficiales, que las consideraban in-

servibles (de hecho, ya habían sido rechazados en 1980, debido al estado en el que se encontraban).

Pero la pérdida de 35 aviones en los combates llevó a Lami Dozo a ordenar su compra, porque temían que Chile aprovechara este debilitamiento para intentar quedarse con las islas del Canal de Beagle, una vez terminado el conflicto de Malvinas. “Cuando comenzamos a tener pérdidas, empezamos a hacer una investigación para ver dónde podíamos conseguir reemplazos”, afirma el ex miembro de la Junta.

Para ese entonces, habían recibido treinta propuestas de cuanto traficante de armas había en el mundo, ya que era una oportunidad única que nadie quería desperdiciar. Luego de analizar las alternativas, concluyeron que el único proveedor posible era Jerusalén, por lo que consultaron a los miembros de la comisión que los habían revisado dos años antes.

Lami Dozo autorizó al brigadier mayor Ubaldo Díaz a realizar la operación a principios de junio, quien se contactó de inmediato con Isrex Argentina para encargarse los 23 Mirage IIIB/C.

El problema era cómo justificar la compra en medio de la guerra. La solución fue triangularlos a través de Perú. “Llené una orden de compra, que nos habían dado ellos y certificados de destino final, todos firmados en blanco, en la que decía que adquirirían 23 aviones”, afirma Lotersztain.

Sólo quedaba pendiente arreglar la forma de pago, ya que había que girar primero un anticipo a Isrex y abrir una carta de crédito en un banco, por el resto, para que Israel los liberara. Esto no podía hacerlo una entidad argentina ya que eran para las FAP. Por eso, salieron en busca de alguna institución financiera de ese país o, en su lugar, de Panamá, dispuesta a brindarle este servicio. Todos se negaron.

Para solucionar el problema, Isrex utilizó una cuenta en el Credit Suisse y una empresa fantasma que tenían las Industrias Aeronáuticas Israelíes (IAI) en Suiza y le ofrecieron a la Fuerza Aérea que girara todo el dinero allí por anticipado. Si bien los brigadieres no estaban conformes con la idea, no les quedaban muchas alternativas, por lo que aceptaron la propuesta y enviaron el efectivo.

Entre idas y vueltas, los aviones recién pudieron estar listos para viajar a Buenos Aires a fines de 1982, cuando ya había terminado la guerra. Sin embargo, fueron pintados con las insignias y la numeración de la FAP para evitar cualquier tipo de problema con los ingleses.

Así, el círculo cerraba completamente: se habían adquirido con órdenes de compra peruanas y certificados de destino final en Lima y ahora, contaban con todas las características que ellos usaban, aunque serían utilizados por la Argentina.

© LA NACION

| Medio Oriente |

La última página del librero de Jerusalén

El caso de Munzer Fahmi, dueño de una librería que es punto de encuentro cultural en la ciudad, muestra el drama privado de la disputa territorial: como miles de palestinos, podría verse obligado a cerrar su negocio y emigrar por el hecho de haber residido en el extranjero; prestigiosos intelectuales israelíes se plegaron a la campaña para evitarlo

ANA CARBAJOSA
EL PAÍS

JERUSALEN

La librería de Munzer Fahmi es una referencia clásica en Jerusalén. Cualquier político, diplomático, periodista o trabajador humanitario que se precie ha recorrido con la vista las hileras de libros que descansan en sus estanterías. Libros que diseccionan al milímetro el conflicto de Medio Oriente junto a novelas o colecciones de arte. Situada en el palacio del siglo XIX que alberga el legendario hotel American Colony, la librería de Fahmi es un remanso de paz en medio de una ciudad enloquecida por la que transitan todo tipo de fanáticos.

Pero este ambiente idílico y palaciego con olor a libro nuevo no debe despistar al visitante. Fahmi y su librería se han convertido en un símbolo más de la lucha palestina contra la ocupación israelí y de la burocracia que la hace posible. El conocido librero podría verse pronto obligado a cerrar su negocio y emigrar, en virtud de una ley por la que miles de palestinos han tenido

que abandonar su lugar de nacimiento. La batalla de Fahmi con la justicia israelí ha despertado la conciencia de intelectuales de medio mundo, incluidos los israelíes. Autores de la talla y el reconocimiento internacional de David Grossman o Amos Oz, junto a otros como Orhan Pamuk o Ian McEwan se han sumado a la campaña para pedir que Munzer Fahmi recupere su residencia y evitar así que Jerusalén Este pierda, con el cierre de su librería, este pequeño oasis de conocimiento.

Fahmi nació y creció en Jerusalén. Como muchos otros palestinos, este librero accidental pasó una temporada larga de su vida en los Estados Unidos, adonde emigró para finalizar sus estudios y donde se quedó a trabajar. Al otro lado del Atlántico le fue muy bien, pero el amor por una chica —una colona judía— lo llevó en 1993 de vuelta a su tierra. En casi cualquier país del mundo, la vuelta hubiera supuesto pasar por ciertos trámites burocráticos. En Jerusalén, donde la batalla demográfica forma parte del ADN del conflicto, pasar un tiempo fuera supone para los palestinos perder la residencia y la separación de familias de por vida. Y en

esto Fahmi no es una excepción. Se quedó sin permiso de residencia y cada vez que quería venir a ver a su novia, debía entrar con visado de turista.

Un par de años más tarde, ya separado y tras pasar una temporada en Holanda, Fahmi decidió instalarse definitivamente en Jerusalén y dedicarse al negocio de los libros. En 1998 abrió su librería en medio de la euforia posterior a los acuerdos de Oslo y animado por la avalancha de ONG y agencias internacionales que desembarcaron en Jerusalén. La apertura de la librería fue el inicio de una aventura empresarial muy exitosa, pese a algunas voces críticas que acusaron al librero de violar los derechos de autor o de inflar los precios.

Desde entonces y hasta hoy, 18 años más tarde, Fahmi se ha visto obligado a entrar y salir del país cada tres meses para no violar las reglas de su visado de turista. “¿Se imagina cuánto tiempo y dinero he gastado en aviones?”, pregunta el librero. Hace casi dos meses, Fahmi perdió la batalla legal en el Tribunal Supremo. El juez le aconsejó que presentara una apelación “por motivos humanitarios”. Así lo hizo,

como consta un acuse de recibo que lleva en la cartera. Una vocera del Ministerio del Interior israelí niega sin embargo que tal recurso haya sido presentado.

Al margen de cuestiones burocráticas y de cómo se resuelva el contencioso, lo cierto es que el de Fahmi no es un caso aislado y que son muchos los analistas que consideran que la expulsión es una estrategia que Israel utiliza para inclinar la balanza demográfica en la ciudad santa de la discordia.

Las expulsiones afectan a miles de los palestinos a los que, tras la anexión israelí de Jerusalén Este en 1967, se les entregó un permiso de residencia, revocable si pasan más de siete años en el extranjero. Solo en 2008 hasta 4577 palestinos perdieron su residencia por esa vía, de acuerdo con la organización HaMoked. “Esta situación —dice Oded Feller, abogado de la Asociación de los Derechos Civiles en Israel—, convierte a los residentes de Jerusalén Este en prisioneros a los que no se les permite abandonar su pequeño y desgraciadamente abandonado rincón del planeta”.

© El País, SL