

LIBRO

Las armas de Jerusalén

El rearme argentino durante la dictadura



• **Título**
Operación Israel. El rearme argentino durante la dictadura (1976-1983)

• **Autor**
Hernán Dobry

• **Editorial**
Lumiere

• **Género**
No ficción

• **Primera edición**
2011

• **Páginas**
446

Datos sobre el autor

◆ Nació en Buenos Aires, en 1974. Es periodista y magíster en Relaciones y Negociaciones Internacionales por Flasco, San Andrés y la Universidad de Barcelona.

◆ Es editor general del portal Sala de Inversión América, colaborador del diario PERFIL y docente de Periodismo en la Universidad de Palermo.

◆ Fue editor de Bloomberg TV y corresponsal en Buenos Aires para los canales de Brasil y España. Ha publicado artículos en *El Cronista*, *Clarín*, *Haaretz* e *Infobae*, entre otros medios.

Antes de comenzar la Guerra de Malvinas, la Aviación Naval contaba en actividad con 10 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk, de los 16 originales que habían adquirido en 1971, y los estaban reemplazando por los Super Etendard, porque se encontraba al límite de su capacidad operativa. El golpe final lo recibió durante los combates en las Islas donde los ingleses derribaron tres de los cuatro aviones argentinos que habían participado del ataque a los buques británicos, el 21 de mayo de 1982.

Entonces, la Armada dio su último manotazo de ahogado e intentó conseguir más cazabombarderos en medio del conflicto. Esta decisión resulta surrealista si se tiene en cuenta que, desde 1964, buscó todas las formas posibles de comprarlos y sólo lo logró una vez, cuando los EE.UU. decidieron vendérselos. Cada vez que se salía en busca de un nuevo lote, Washington bloqueaba la operación.

La pregunta que los marinos parecen no haberse hecho es por qué habría de cambiar de opinión el gobierno de Ronald Reagan cuando el país se encontraba en guerra con Gran Bretaña, su máximo aliado de la OTAN, a quien estaban apoyando con armamentos y logística.

La única explicación racional de por qué se lanzó a adquirir los A-4E "Aytit (Aguila)" Skyhawk en Israel, cuando no contaba con la aprobación norteamericana, es que se trató de una estafa. "Fue un robo, una estafa. Los tipos que lo hicieron sabían de entrada que era imposible", destaca Israel Lotersztain, de Isrex Argentina, quien conoció de cerca cómo se llevó a cabo la operación.

Este negociado comenzó cuando el almirante Isaac Anaya, comandante en jefe de la Armada (1981-1982), envió a Jerusalén al capitán de navío Horacio Pedro Estrada a comprar aviones con un cheque de 86 millones de dólares en la mano, a sabiendas de que cualquier operación que se realizara precisaba de la autorización de los EE.UU.

La "Operación Goliat", como se la conoce dentro de la Marina, se prolongó hasta 1986, y estuvo signada por las irregularidades desde un comienzo, en mayo de 1982, ya que Estrada lo primero que hizo fue buscar a algún representante de la industria militar israelí dispuesto a hacer el negocio, a sabiendas de que los cazabombarderos nunca saldrían de su país.



A PUNTO DE SALIR. Los Mirage III C comprados a Israel, camuflados con los colores peruanos,

La gran estafa

Luego de que Isrex Argentina rechazara el negocio, Estrada entró en contacto con el empresario australiano-israelí Norman Skolnik (figura también como Shkolnik), quien le aseguró que conseguiría que le firmasen la venta dentro del Ministerio de Defensa de Israel, gracias a su amistad con Ariel

Sharon, quien estaba al frente de la cartera.

Skolnik tuvo que presionar a ciertos funcionarios para que aprobaran la venta, en secreto, ya que se trataba de un negocio ilegal, al no contar con el visto bueno de los EE.UU. Había algunos que estaban enterados y se oponían a seguir adelante porque no les quedaba claro cuál era el destino final ya que sólo les habían dicho que se trataba de un país en América latina.

La nación escogida era Panamá y la compra la realizaría la empresa Sygma Sales International (Panama) Inc. que tenía todos ciudadanos griegos como miembros de su directorio, estado que conocía a la perfección y donde contaba con numerosos contactos (reside allí, en la actualidad).

Como la decisión se iba postergando, Skolnik y su abogado, Gabriel Cohen, presionaron a los funcionarios y utili-



A4. Israelíes, llevan la estrella de David y colores de la Armada.



Hernán Dobry saca a la luz en *Operación Israel. El rearme argentino durante la dictadura (1976-1983)* los negocios de compra de armas que la Argentina hizo en Jerusalén tras el golpe militar del 24 de marzo de 1976. Además, rescata la historia de la relación bilateral, que incluye un análisis detallado del voto del Palacio San Martín en las Naciones Unidas en lo que respecta a la causa palestina entre 1948 y 1983.



listos para iniciar su viaje hacia Buenos Aires, como refuerzo durante la Guerra de Malvinas.

zaron sus conexiones para lograr que se liberara la operación y cobrar el dinero. Así, solicitó a Abi Dudai, asesor especial de Sharon, que interviniera en el asunto. El mismo se encargó de apurar a los miembros de la unidad de asistencia del Ministerio para que aprobaran la venta.

Finalmente, obtuvo lo que tanto buscaba: la autorización de la cartera que conducía Sharon para concretar el negocio, aunque "condicionó la operación a que los EE.UU. le concediera el permiso correspondiente".

Esto significaba que los vendían a sabiendas de que no iban a poder sacarlos del país y dejaban en manos de la Argentina la responsabilidad de conseguir la autorización, como quería Estrada, por más de que era consciente de que no la obtendría.

Pero, como se trataba de una estafa premeditada, todo siguió su curso nor-

mal, como si el gobierno militar aún estuviese en guerra. El mismo depositó el dinero, a pesar de no contar con la aprobación de Washington para retirar los 16 A-4E Skyhawk de Israel y embarcarlos hacia Buenos Aires.

Existen muchas versiones sobre la suma que había desembolsado la Armada para esta operación, aunque el monto final sería de US\$ 86 millones, a lo que habría que restarle las comisiones que se cobraron para concretar el negocio.

El contrato de los A-4E tuvo varias versiones. La primera se firmó durante el conflicto Malvinas y sufrió modificaciones hasta la final que se realizó el 11 de agosto de 1983 entre Skolnik, en representación de Sygma Sales International (Panama) Inc., y Estrada, por la empresa argentina Trans World Electronics SACI (Tvesa).

Lo más llamativo es que el marino



LA LLEGADA. El brigadier Omar Graffigna recibe los Dagger durante la guerra.



COLORES DE LA ARMADA. En uno de los aviones que fueron comprados a Israel.

estaba en actividad y de ninguna forma podría haber formado parte de una compañía privada, al mismo tiempo, a no ser que se tratara de una firma fantasma, utilizada por la Armada para encubrir esta clase de operaciones.

El derecho a veto

Cuando los EE.UU. se enteraron de la operación, la bloquearon ya que contaban con dos elementos legales para hacerlo: una ley le daba la potestad a su presidente para vetar cualquier venta de equipamiento militar que tuviera algún componente fabricado en su país, y que todo contrato de adquisición de armamento que se firmaba con Washington incluía una cláusula que decía que para que esos elementos pudieran ser vendidos a terceros países, debía mediar una autorización de su gobierno.

Su posición definitiva se conoció a fines de 1982, cuando el vocero del Departamento de Estado confirmó que le negaban la autorización a Israel para que los Skyhawk pudieran llegar a Buenos Aires, por lo que quedaba abortada toda posibilidad de continuar con el negocio.

"Los aviones quedaron a disposición de la Argentina sin que los pudiéramos retirar, sin que Israel los pudiera mandar y con la interdicción de los EE.UU.,

porque eran aviones americanos", afirma el ex ministro de Defensa Horacio Jaunarena.

Sin embargo, la Armada siguió con las esperanzas de que Washington levantara alguna vez la medida. Esto se debía, principalmente, a que Jerusalén se negaba a devolverle el dinero porque aducía que Sygma Sales International (Panama) Inc. le había exigido a los marinos que consiguieran la autorización para liberar los aviones.

"Fue una mala jugada de Israel y una inexplicable conducta argentina. ¿Cómo se van a pagar US\$ 80 millones si no se tienen las garantías de que van a venir? No es un vuelto. Es una cosa medio elemental" -resalta el ex ministro de Defensa-. "Israel tendría que haber devuelto la plata, por lo menos, cosa que no hizo. Pero la Argentina nunca debió haber pagado sin tener la garantía de que los aviones salían, porque la interdicción de los EE.UU. era pública y notoria. O sea, hubo un comportamiento negligente del negociador argentino y una conducta reprochable por parte de Israel."

El vicealmirante Italo Lavezzi (R) concuerda. "Fuimos demasiado inocentes y ellos demasiado vivos. La plata no se libró durante la guerra, les pagamos después de que terminó, cuando estuvo la firma oficial de que los aviones iban a ser enviados. Pero

FOTOS: CEDOC PERFIL

Las armas de...

parece que hubo falsificaciones de firma en el medio", señala.

Más allá de que los EE.UU. se mostraban inflexibles, la Armada envió una misión a Jerusalén para que inspeccionara los aviones y analizara qué medidas tomar en el futuro. Así, se llegó a la conclusión de que era mejor reducir el número de aeronaves y utilizar el sobrante para modernizarlas.

"Cuando terminó la guerra, dijimos: ahora vamos despacio, vamos a hacerla bien. Por eso, enviamos una comisión como corresponde con personal técnico y civil. Cuando desapareció la premura por estos aviones, se bajó el número de 16 a 12. Pero los queríamos traer", afirma el comandante de la Aviación Naval contraalmirante Héctor Martini.

Después de muchas idas y vueltas en las negociaciones, el 11 de agosto de 1983 se firmó la última versión del contrato que remplazaba a todas las anteriores, a pesar de que carecían de la autorización de los EE.UU para liberarlos. El monto total ascendía a los US\$ 53 millones, 33 millones menos de los que se habían pagado un año antes.

El acuerdo establecía que Sygma Sales International (Panama) Inc. le vendía a Twesa 12 A-4E Skyhawk por un valor total de US\$ 33,8 millones (US\$ 2,82 millones cada uno) y repuestos para cinco motores por US\$ 4,9 millones.



PREPARATIVOS. Los Dagger israelíes se preparan para viajar a la Argentina. Comprados pese al antisemitismo que históricamente ha

A su vez, incluía armamento externo por un total de US\$ 1,3 millón y repuestos generales para 300 horas de vuelo por US\$ 10,9 millones. Por otra parte, contenía equipos de apoyo en tierra por un monto total de US\$ 1,5 millones y las publicaciones técnicas de los aviones por US\$ 600 mil.

Al reducirse la cantidad de aviones, quedó un saldo a favor de la Argentina que la Armada buscó canalizar en otro proyecto. Por eso, viajó a Israel, en mayo de 1984, una subcomisión, encabezada por el teniente de navío Carlos

Machetanz, el capitán de corbeta Roberto Agotegaray y luego, se les sumó el capitán de navío Harry Axel Leivovich, que estaba en la Comisión Naval en Europa, en Bonn, Alemania.

Su objetivo era analizar qué cambios se le podían hacer a los aviones. Aún guardaban la esperanza de que los EE.UU. dieran marcha atrás con la medida, por lo que la idea era equiparlos con un sistema de navegación y ataque.

Una vez que la misión regresó al país, la Armada firmó un contrato con

la firma Elbit en junio de 1984, que sería pagado en un 81% con la diferencia que tenía a su favor por la reducción en la cantidad de aviones.

Este acuerdo se lo conoció como "Proyecto HOPE", por el acrónimo de Horacio Pedro Estrada, quien estaba al frente de su desarrollo, a pesar de todos los problemas que ya le había traído a la Fuerza.

Allí, la compañía se comprometía a construir una plataforma de navegación y ataque para modernizar la que tenían los aviones e instalarla en dos

Edición de **JULIO**

Super CAMPO

DE LA HUERTA A LA ESTANCIA

Agroactiva 2011
Toda la fiesta de los chacareros

Las nuevas máquinas que llegaron al campo

GRATIS CON ESTA EDICION SUPLEMENTO DE AGRICULTURA DE PRECISION

AGRICULTURA DE PRECISION

TRIGO

La relación entre los precios del cereal y los fertilizantes es muy favorable. Los especialistas dicen que por cada dólar invertido en nutrientes el retorno será de 1,5 a 3,5.

La Mejor Revista Sobre la Tierra

Suscríbete a **Super Campo** y disfruta de los beneficios de Espacio Perfil
Tel: (11) 4381-8863

www.supercampo.com.ar

FOTOS: CEDOC PERFIL



imperado entre los sectores militares del país.

de ellos en el Taller Aeronaval Central, en la Base Comandante Espora, con el asesoramiento de sus técnicos, y los diez restantes quedaban a cargo de los argentinos.

Esto demuestra que la Armada aún mantenía intactas las esperanzas de que alguna vez los aviones fueran liberados. Eso no era compartido por los funcionarios de Isrex Argentina, aunque nunca lo exteriorizaban. Sin embargo, en una oportunidad, lo hicieron y fueron amenazados por la gente que respondía a Estrada.

El cobro de la deuda

Luego de que se redujera la cantidad de Skyhawk, se decidió que el dinero sobrante se utilizaría para realizarles mejoras y adquirir un sistema de reaprovisionamiento en vuelo. La Armada había comprobado la importancia de este elemento durante la guerra de Malvinas, donde los dos KC-130 de la Fuerza Aérea proveyeron de combustible a todas las aeronaves que salían hacia las Islas.

Por eso, compraron en Jerusalén equipos similares para instalar en uno de sus Fokker F-28 Fellowship. El 26 de julio de 1983, se firmó el contrato Recovu entre TOAM USA Corp., una compañía israelí que tenía su filial en los EE.UU., y Tvesa por US\$ 875 mil.

Cuando asumió Raúl Alfonsín, se encontró con esta deuda pendiente, un problema difícil de resolver. Debía negociar con Israel que le reconociera la totalidad o, al menos, una parte del monto que se había abonado o conseguir que los EE.UU. levantaran el bloqueo con el argumento de que, ahora, se trataba de un gobierno democrático y no más de una dictadura militar.

Lo único que aceptaban era reconocer una parte del monto total, ya que aducían que Buenos Aires debía hacerse cargo de su responsabilidad en el fracaso de la operación. Esto se basaba en que el contrato con la firma Sygma Sales International (Panama) exigía que la Argentina consiguiera la autorización de Washington para liberar los aviones.

La solución se gestó en el primer semestre de 1985, cuando Martini viajó

a Israel, luego de su paso por Francia para participar del Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio en Le Bourget.

Durante esta visita, se le ocurrió la solución para recuperar, al menos, una parte del dinero invertido: hacerse de los repuestos, equipos de tierra y he-



Ariel Sharon, como ministro de Defensa israelí, autorizó una venta de armas a la Argentina que nunca podría realizarse

rramientas de los A-4E, en su mayoría de origen israelí y que no estaban alcanzados por el embargo.

En cuanto retornó a Buenos Aires, elevó la sugerencia al Comando de Material Naval. Luego de analizarlo, la Armada decidió traer al país todo lo que pudiera rescatar de los Skyhawk en Israel.

Estos elementos arribaron en la segunda mitad de 1986, con lo que la Armada logró recuperar, al menos, US\$ 19,2 millones, aunque no le sirvió para mucho ya que nunca los pudo utilizar porque la versión de A-4 que tenía era más antigua.

Para esta época, los EE.UU. seguían manteniéndose firmes en su postura de prohibir la operación, por lo que el Proyecto HOPE fue abortado. Así, a fines de 1986, quedó sepultada la esperanza de la Armada de traer los aviones, cuando se canceló el contrato definitivamente y se olvidaron de los A4-E para siempre.

La solución al problema

Las negociaciones para recuperar el dinero llevaron siete años y recién finalizaron en 1989, cuando se llegó a un acuerdo definitivo entre ambos países, en el que la Argentina terminó perdiendo US\$ 36 millones en la operación. Este monto era el que, según Israel, debía asumir debido a su "responsabilidad por el fracaso de la venta", incluido el estacionamiento y el mantenimiento que le cobró por todo el tiempo que los Skyhawk estuvieron parados sin que se los retirara.

Para fines de 1987, el gobierno de Alfonsín se contentaba con recibir US\$ 70 millones de los 86 millones originales. Finalmente, terminó cediendo y logró que le reconociera un crédito por cerca de US\$ 50 millones que utilizó en tres operaciones: el sistema de reabastecimiento en vuelo, repuestos de los A-4E (ya mencionados), y la turbinización de los aviones Grumman S-2 Tracker. ■



El álbum de la vida