

HERNÁN DOBRY  
PERIODISTA

**El equipamiento bélico argentino quedó en ruinas después de Malvinas. Hernán Dobry cuenta, en su libro "Operación Israel: El rearne argentino durante la dictadura", cómo hicieron los militares para reabastecerse.**

**L**os combates durante la Guerra de Malvinas diezmaron el poder de fuego de la Fuerza Aérea Argentina a tal punto que se puso en riesgo la propia seguridad del país ante la posibilidad de que Chile aprovechara esta debilidad para resolver por las armas el conflicto del Beagle. Esto es lo que pensaba la conducción de la Aeronáutica en junio de 1982 cuando decidió salir a comprar caza-bombarderos para reemplazar los derribados por los británicos.

"Cuando comenzamos a tener pérdidas, empezamos a hacer una investigación para ver dónde podíamos conseguir reemplazos", afirma su titular de ese entonces, el brigadier general Basilio Lami Dozo.

La premura y los bloqueos impuestos por los ingleses, la entonces Comunidad Económica Europea, el Commonwealth y los Estados Unidos hacían imposible obtenerlos en los proveedores tradicionales, por lo que tuvieron que recurrir, una vez más, a sus dos aliados más importantes de esos días: Perú e Israel.

Lima les envió 10 Mirage V que tenía en su flota (costaron 50 millones de dólares) y que llegaron al país pilotados por oficiales de la Fuerza Aérea Peruana (FAP). Incluso, muchos de ellos pidieron participar de la guerra como voluntarios; la Argentina les agradeció la ayuda pero se negó a aceptarla.

Con Israel la situación era más complicada ya que había que evitar las presiones británicas. Así, se debió recurrir a la triangulación a través de Perú, como se venía haciendo con otros armamentos durante el conflicto.

Todo esto sale a la luz, por primera vez, en el libro **Operación Israel: El rearne argentino durante la dictadura (1976-1983)** (Ediciones Lumière) que La Voz del Interior adelanta en forma exclusiva.

La elección no fue simple, ya que durante la guerra se habían recibido cerca de 30 propuestas, de cuanto traficante de armas había en el mundo, por unos cazabombarderos Mirage IIIC que el estado judío había dejado de usar hacia unos años. Luego de analizarlas, concluyeron que la única opción confiable era adquirirlos en Israel.

Sin embargo, la operación era resistida dentro de la Fuerza Aérea, ya que los oficiales estimaban que esos aviones eran inservibles por lo deteriorados que se encontraban. Incluso, ya habían sido descartados por una comisión que había viajado a verlos en 1980 y escrito un informe lapidario.

Nada de eso le importó a Lami Dozo, quien decidió seguir adelante y autorizó al brigadier mayor Ubaldo Díaz a realizar la operación a principios de junio. Así, el comandante de Material se contactó directamente con Isrex Argentina, los representantes de las empresas de armamentos israelíes en el país, y les encargó 23 Mirage IIIB/C.

La primera reacción de la empresa fue advertirles de que eran aparatos viejos y que no les iban a servir de mucho. Pero la necesidad superó cualquier análisis racional y la negociación siguió adelante.

"Ese fue un requerimiento que nosotros recomendamos mucho no hacerlo. No queríamos. No era material obsoleto, pero digamos que no era adecuado ni conveniente. Lo que pasa es que estaban desesperados y el jefe quería tener algo acá. No los queríamos vender, de ninguna manera, porque estaban usados y considerábamos que no eran útiles", afirma Jaime Weinstein, uno de los vendedores de Isrex Argentina.

La decisión ya estaba tomada y no iban a modificarla. "Nosotros ya íbamos con un pedido especial, nada de que nos vengan a ofrecer lo que ellos querían. Queríamos esto y punto", señala Lami Dozo.



**CASI LISTOS.** Los aviones israelíes, con la protección que se les coloca para su transporte en barco. Uno de ellos ya está pintado con las insignias peruanas.

# REARME "made in" Israel

Las Industrias Aeronáuticas Israelíes (IAI) accedieron a enviarles 23 aviones Mirage IIIB/C (20 monoplaza y tres biplaza) por 78 millones de dólares. Esto sorprendió a muchos oficiales, ya que el precio era menor a los 115 millones que les habían cotizado en 1980.

#### Una operación compleja

El problema mayor que planteaba la operación era cómo haría Israel para justificar ante los británicos la venta de estos aviones a la Argentina en medio de la guerra y evitar un escándalo internacional. La solución fue triangularlos a través de Perú, de la misma forma que lo había hecho con otros armamentos.

Para eso, la FAP le facilitó órdenes de compra en blanco y certificados de destino final en Lima que fueron completados en Buenos Aires por el personal de Isrex Argentina. "Llené una orden de compra que nos habían dado ellos, y certificados de destino final, todos firmados en blanco, en la que decía que adquirían 23 aviones", afirma Israel Lotersztain, otro de los vendedores de la firma.

Con esto resuelto, quedaba pendiente arreglar el marco legal que le darían al negocio, ya que no se podía firmar un contrato entre la Fuerza Aérea Argentina y las IAI debido a que, en la práctica, los adquiría Perú.

El brigadier Serafín Julio Iribarren, director general de Obtención y Administración del Material, decidió que se realizaría un acuerdo ficticio con el Ministerio de Defensa de Israel, que contuviera los mismos puntos que un documento real. Se hizo una sola copia que quedó guardada en la caja fuerte del comandante en jefe de la Fuerza Aérea, por si precisaba utilizarse alguna vez.

Este documento debía permanecer oculto ya que la operación era secreta, por lo que se lo llamó Topo I. Todas sus páginas estaban firmadas con las iniciales de Iribarren, Lotersztain y Weinstein, como una forma de sellar un compromiso entre las partes.

Sólo quedaba pendiente arreglar la forma de pago, ya que había que girar, primero, un anticipo a Isrex (la empresa controladora de Isrex Argentina en Israel) 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 los aviones eran para la FAP. Por eso, salieron en busca de alguna institución financiera peruana o, en su lugar, de Panamá, dispuesta a brindarle este servicio. Todos se negaron.

Para solucionar el problema, la compañía utilizó una cuenta en el Crédit Suisse y una empresa fantasma que tenían las IAI en Suiza, y le ofrecieron

a la Fuerza Aérea que girara todo el dinero allí por anticipado. Si bien los brigadiers no estaban conformes con la idea, no les quedaban muchas alternativas por lo que aceptaron la propuesta y enviaron el efectivo.

A partir de allí, cada día el personal de Isrex en Tel Aviv llamaba al banco para ver si había llegado la transferencia. La respuesta siempre era negativa. Despues de recibir durante dos semanas el mismo mensaje, su titular, el argentino israelí Gad Hitron, se cansó y viajó personalmente a Europa para averiguar qué había ocurrido.

Llevó todos los datos y el télex con la confirmación de la transferencia y contrató a un escribano para que labrara un acta de lo que estaba ocurriendo. Frente a esa presión, las autoridades de la entidad cedieron y admitieron que el dinero había llegado y se comprometieron a pagarles los intereses correspondientes al tiempo que el efectivo había estado paralizado.

"Los suizos estuvieron jodiendo 15 días diciendo que la guita no había llegado. En ese momento, las tasas estaban al 14 por ciento, o sea, que era mucha plata de intereses", señala Lotersztain.

#### La llegada

Entre idas y vueltas, los aviones recién estuvieron listos para viajar a Buenos Aires en diciembre de 1982, cuando ya había terminado la guerra. A pesar de que el conflicto bélico ya había quedado atrás, los Mirage IIIC fueron pintados con las insignias y la numeración de la FAP para evitar cualquier tipo de problema con los ingleses.

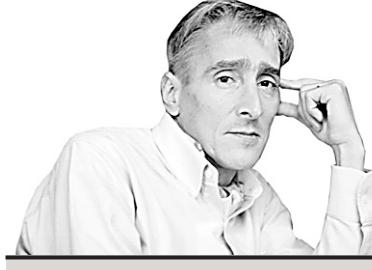
Así, el círculo cerraba completamente: se habían adquirido con órdenes de compra peruanas y certificados de destino final en Lima y, ahora, contaban con todas las características que ellos usaban, aunque serían utilizados por la Argentina.

Incluso, los israelíes montaron una operación secreta de transporte en medio de la noche para cargarlos en los buques argentinos de Elma y evitar que los británicos se enteraran de lo que estaba ocurriendo.

"Fue una gran operación, muy interesante. Se embarcaban en buques argentinos de Elma que llegaban a Israel. Se hacía todo de noche para evitar la vista satelital", resalta el comodoro (R) Juan Carlos Luscher, encargado de la Oficina de Enlace de la Fuerza Aérea en Tel Aviv en ese momento.

Los aviones llegaron a Buenos Aires entre diciembre de 1982 y febrero de 1983, y fueron destinados a la IV Brigada Aérea de Mendoza y a la Base Aérea Militar Río Gallegos, en Santa Cruz. Contra los pronósticos de la mayoría, terminaron volando hasta 1994, cuando fueron desprogramados para siempre.

## SAQUEN UN LIBRO

ROGELIO DEMARCHI  
ESPECIAL

## La cuestión de la dependencia

**A**fines de la década de 1960, la teoría de la dependencia, surgida pocos años antes, era la explicación ideal para dar cuenta del atraso y el subdesarrollo de América Latina. En función de ello, las fuerzas políticas del centro hacia la izquierda proponían el desarrollo de una burguesía nacional industrialista y la colaboración entre las distintas clases sociales, cuando no hablaban directamente de una revolución democrático-burguesa. Todo eso se resumía en un lema: "Liberación o dependencia".

Al meticuloso estudio de aquella teoría y los avatares que ha experimentado desde entonces hasta nuestros días se aboca Rolando Astarita en **Economía política de la dependencia y el subdesarrollo** (Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, 2011), analizando las producciones de sus máximos exponentes y qué ha quedado de esas propuestas o, para decirlo de otro modo, cómo es posible entender hoy la cuestión de la dependencia.

El primer acierto de Astarita es demostrar que se trata de una teoría con muchos teóricos, de modo que la dependencia no se puede definir de manera unívoca. El segundo, la necesidad de contextualizar lo que se escribió en un marco histórico, político y económico para poder entenderlo en profundidad. El tercero, no escatimar críticas, aun cuando se sienta próximo ideológicamente al tema.

Por ejemplo, escribe: "La idea que defendemos es que la teoría de la dependencia expresó fenómenos reales de la expansión del sistema capitalista en la periferia, y que por eso mismo no se puede sostener que estuvo completamente desacreditada. El problema fue que su enfoque pecó por unilateral. No advirtió que la expansión del capitalismo a la periferia era un fenómeno contradictorio".

Otro pasaje a subrayar: tras la crítica década de 1980, no se dudó en señalar al neoliberalismo como el nuevo responsable "del ataque a los trabajadores y los sectores populares, de la ofensiva privatizadora y la apertura de los mercados", pero se cayó en un cliché según el cual "la economía mundial y en particular las finanzas son manejadas a voluntad por los grandes poderes, y que los países atrasados, incluidas sus clases capitalistas y gobiernos, son explotados"; cliché que "no puede explicar la evolución real del modo de producción capitalista mundializado".

En este difícil trabajo de separar paja de trigo, Astarita se anima a advertir que ahora el término dependencia "no debería ser utilizado en el sentido de denotar una relación de explotación entre países" para no pasar por alto el carácter contradictorio del desarrollo.

"La dependencia no impide que los mercados se amplíen siguiendo las leyes de la acumulación del capital. El atraso tecnológico no implica que necesariamente la productividad en todas las ramas y sectores del país atrasado sea menor que en la de los países adelantados; o que los países atrasados estén condenados a tener déficit comerciales crónicos".

Hoy, entonces, la dependencia designaría "una situación de predominio tecnológico, comercial y financiero de los capitales de los países más desarrollados, y de sus Estados", y "no podrá ser superada mediante el aislamiento y la autarquía económica".

¿Admitirá nuestra centroizquierda que esta investigación pone en crisis varios elementos de su folklórico discurso?



El libro



**Operación Israel: El rearne argentino durante la dictadura (1976-1983).**

**Autor:** Hernán Dobry  
**Editorial:** Lumière  
**Año:** 2011  
**Páginas:** 446

#### La llegada

Entre idas y vueltas, los aviones recién estuvieron listos para viajar a Buenos Aires en diciembre de 1982, cuando ya había terminado la guerra. A pesar de que el conflicto bélico ya había quedado atrás, los Mirage IIIC 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.

Incluso, los israelíes montaron una operación secreta de transporte en medio de la noche para cargarlos en los buques argentinos de Elma y evitar que los británicos se enteraran de lo que estaba ocurriendo.

"Fue una gran operación, muy interesante. Se embarcaban en buques argentinos de Elma que llegaban a Israel. Se hacía todo de noche para evitar la vista satelital", resalta el comodoro (R) Juan Carlos Luscher, encargado de la Oficina de Enlace de la Fuerza Aérea en Tel Aviv en ese momento.

Los aviones llegaron a Buenos Aires entre diciembre de 1982 y febrero de 1983, y fueron destinados a la IV Brigada Aérea de Mendoza y a la Base Aérea Militar Río Gallegos, en Santa Cruz. Contra los pronósticos de la mayoría, terminaron volando hasta 1994, cuando fueron desprogramados para siempre.