

MARCELO LARRAQUY



**LA GUERRA
INVISIBLE**

EL ÚLTIMO SECRETO DE MALVINAS

SUDAMERICANA

La guerra invisible

Marcelo Larraquy

*A mis hijos.
A la memoria de
mis padres.*

Primera parte
LA VOZ DEL AMO

CAPÍTULO 1

Una adquisición vigilada

El capitán de navío Carlos Corti había servido como vocero de la dictadura militar argentina. Ahora tenía estatus diplomático con residencia en París. Corti era hombre del almirante retirado Eduardo Massera. Su misión era política. Intentaba presentar en Europa al ex jefe de la Armada como figura de recambio, el candidato ideal para la sucesión presidencial, y limpiar las denuncias sobre secuestros y desapariciones en el centro clandestino de la Escuela de Mecánica de la Armada.

En su faz pública, Corti era titular de la Subcomisión Naval de Compras Argentina en la República Francesa, designado por decreto de Estado. Este cargo, de manera imprevista, lo había obligado a nuevas tareas: la supervisión de la compra de catorce aviones Super Étendard (SUE) y diez misiles Exocet aire-mar 39 (AM-39), que las empresas Avions Marcel Dassault y Aérospatiale habían vendido a la Armada.

A fines de 1981 solo habían llegado cinco aviones y cinco misiles. Francia había priorizado la venta de cien misiles a Irak. Y había prometido completar el envío para abril de 1982. Pero ese mes la Argentina ocupó las islas Malvinas y la entrega se suspendió.

El capitán Corti quedaría enmarañado en la búsqueda de misiles en el mercado negro en medio de la contienda bélica. Lo haría hasta el día de la rendición.

El proceso de compra de aviones y misiles se había iniciado cinco años atrás. En 1977, los Douglas A-4Q Skyhawk estaban llegando al final de su vida útil y no había un avión seleccionado para suplirlos. La Armada quería que Estados

Unidos le vendiera su variante más avanzada. O, en el peor de los casos, que le entregara repuestos para los A-4Q. Pero la enmienda de Humphrey-Kennedy a la ley de Asistencia Extranjera, aprobada por el Congreso norteamericano, bloqueaba las ventas de armas para la Argentina.

Frente a la necesidad de armamentos, en la Armada cada sector jugaba para su lado. Un grupo de marinos había iniciado tratativas *per se* para la compra de aviones británicos Harrier. Otro sector prefería insistir con la compra en Estados Unidos. En la jefatura de la Aviación Naval, que tenía entre sus facultades la adquisición de aviones, dos capitanes de corbeta también quisieron intervenir. Revisaron en un catálogo que presentaba las novedades de la industria aeronáutica y vieron el Super Étendard, armado con misiles de última generación. La Marina francesa había aceptado los primeros prototipos presentados por la empresa Marcel Dassault, pero el avión todavía estaba en proceso de fabricación.

Francia tenía una oficina para la exportación de su material militar aeronáutico. Dependía de su Ministerio de Defensa. Se denominaba Ofema (*Office français d'exportation de matériel aéronautique*). Su representante era Adrien D'Arboumont. El capitán de corbeta Carlos Ricaldoni, asignado en la Jefatura de Aviación Naval, y el capitán Julio Ítalo Lavezzo lo citaron en la sede de la Armada, el Edificio Libertad. Querían saber si el Super Étendard podía operar en el portaviones *ARA 25 de Mayo*. Necesitaban precisiones técnicas. D'Arboumont no quiso adelantar información. Le pareció que aquellos eran dos oficiales de baja jerarquía para gestionar compras de aviones y prefirió que el interés se diluyera: les dijo que los costos serían muy altos para la Argentina. La respuesta molestó a los marinos. Antes que el costo, querían conocer su factibilidad, si el avión podía adaptarse a las características del portaviones. Frente a la insistencia, D'Arboumont explicó: "Mi país quiere una nota oficial".

Ricaldoni presentó un pedido de diez puntos con los requerimientos técnicos y lo firmó en soledad, sin el conoci-

miento de sus superiores. Pedía las dimensiones, las velocidades para la catapulta y el aterrizaje, precisiones sobre el sistema de cable de frenado. Francia tomó en serio la nota y el proceso evolucionó.

En febrero de 1978, con un aviso de último momento, aterrizó una misión francesa en Buenos Aires con diez personas. El contralmirante Rafael Serra, de la jefatura de Aviación Naval, preguntó quién los había convocado. Los expertos del Super Étendard se presentaron por su cuenta en el Edificio Libertad. Se trataba de un jefe de Operaciones, un jefe de Armas y un señalero. Abrieron las carpetas, presentaron los folletos.

La Armada los llevó a la Base Aeronaval Comandante Espora, en Bahía Blanca, para que expusieran sobre el avión y su sistema de armas frente a los oficiales. Los franceses conocieron a los pilotos y caminaron sobre el portaviones *25 de Mayo*.

La jefatura de Aviación Naval recomendó la compra al jefe de la Armada, almirante Armando Lambruschini. El presupuesto inicial era de 272 millones de dólares. Incluía catorce aviones, diez misiles Exocet para integrar al sistema de armas, repuestos para cuatro mil horas de vuelo, un simulador a instalarse en la Base Espora, y el entrenamiento en Francia para los pilotos y el personal de mantenimiento.

La Armada francesa, que había programado con Dassault la compra de setenta y nueve aviones Super Étendard, sacó catorce de la línea de la producción para vendérselos a la Argentina. El "contrato bandera" se firmó en noviembre de 1979. Participaron distintas fábricas: Dassault para el avión, Thomson-CSF para el radar Agave, Snecma para el motor, Aérospatiale para los misiles.

El contrato especificaba el costo por la estadía de los pilotos en Francia, el alojamiento y la atención médica. Todas las eventualidades estaban contempladas. Excepto la guerra.

La compra generó un tropiezo comercial y geopolítico. Estados Unidos interpuso obstáculos. Argumentó que la computadora del avión que conectaba al sistema de armas, la central inercial, era de producción norteamericana, y por ende debía ser incluida en la enmienda Humphrey-Kennedy. El Super Étendard no podía venderse a la Argentina.

En su interés de hacer caer la operación con la Armada francesa, Estados Unidos modificaría su rigidez inicial. Aceptó vender dieciocho turbinas que se necesitaban como repuesto para los aviones A-4Q Skyhawk.

Una comisión de la Armada voló a una base militar norteamericana y trasladó el material en un avión Electra. La operación, realizada en secreto, había vulnerado el bloqueo, pero de todos modos el proceso de compra con Francia continuó.

La Base d'aéronautique navale de Landivisau, en la región de Bretaña, fue elegida como centro de adiestramiento para los pilotos argentinos. Se utilizarían para las pruebas los aviones comprados por la Armada.

El capitán Lavezzo, que había sido el factótum de la operación, fue incorporado a la Subcomisión Naval de Compras. Viajó a París para supervisar la recepción de los aviones y los misiles junto al capitán Corti y otros tres marinos: el capitán de corbeta Carlos Alberto Quintana Casalot, el capitán de corbeta ingeniero Alberto Etchegaray y el teniente de navío ingeniero Rubén Alfredo Fernández.

Esta fue la misión permanente de la Subcomisión, designada *ad hoc* por decreto oficial en noviembre de 1979, que luego, tras el desembarco argentino en las islas Malvinas, tendría que salir a pisar el mercado negro en busca de misiles.

La compra de aviones Super Étendard le permitía a la Armada Argentina mantener actualizados sus planes militares, con Chile y las islas Malvinas como hipótesis de conflicto. Así lo venía haciendo desde los años sesenta. Era la única fuerza que tenía bases y guarniciones en Tierra del Fuego.

Sus pilotos se adiestraban en el sur. Volaban en forma visual. No tenían cartas aeronáuticas de la zona, pero conocían cada una de las estancias. Habían pintado los techos de los galpones con un número rodeado de un círculo blanco, que observaban desde el avión para tener una referencia de donde estaban. El sector de la Ruta Nacional 3 próximo a la base de Río Grande había sido ensanchado para los aterrizajes de emergencia, desde la estancia Las Violetas, en el norte, hasta Punta María, en el sur.

En sus orígenes, la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval, a la que le serían asignados los Super Étendard, volaba con los cazas norteamericanos Corsai, que estaban entre los mejor considerados por sus prestaciones en la Segunda Guerra Mundial: había llegado a derribar setenta aviones japoneses en solo cinco días de combate. El Corsai se desplegaba desde el portaviones *ARA Independencia* y de las bases aeronavales del sur como patrulla de exploración y ataque por incidentes fronterizos con Chile, o para la detección de submarinos no identificados en el mar argentino —estaban equipados con cargas de profundidad—, e incluso formarían parte de las contiendas bélicas internas de las Fuerzas Armadas. Dos aviones Corsai habían sido derribados por el fuego antiaéreo del Ejército en ocasión de la disputa entre las facciones castrenses de “azules” y “colorados” en abril 1963, cuando la Aviación Naval atacó los cuarteles militares de La Plata y Magdalena.

Para la instrucción en Francia se conformó una escuadrilla de diez pilotos, seleccionados entre aquellos que tenían determinada cantidad de horas de vuelo en Douglas A-4Q Skyhawk y experiencia como señaleros de aterrizaje en portaviones.

El plan era que cada piloto pudiera formarse con cincuenta horas de instrucción básica. La instrucción era “de avión a avión”, con el instructor francés dando las indicaciones desde la otra aeronave.

Los oficiales estaban al mando del capitán de corbeta Jorge Luis Colombo. Era el mayor de todos. Su primer enganche en un portaviones había sido en 1965. Tenía 38 años. Siempre recordaba que a la Argentina el portaviones le había costado sangre, sudor y lágrimas. Como docente de la Escuela de Aviación, había visto matarse a pilotos cuando aterrizaban, delante de él, en el *Independencia* y el *25 de Mayo*.

El capitán Colombo fue designado comandante de la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval para los aviones Super Étendard. Además de Colombo, la escuadrilla estaba integrada por los capitanes de corbeta Augusto Bedacarratz, Roberto Agotegaray, Roberto Curilovic y Alejandro Francisco, los tenientes de navío Luis Collavino, Julio Barraza, Armando Mayora y Carlos Machetanz, y el teniente de fragata Juan José Rodríguez Mariani.

La mayoría de los pilotos habían llegado a Francia con sus familias y tenían cierto conocimiento del idioma francés. Apenas se postularon para integrar la escuadrilla habían comenzado a estudiar en la Alianza Francesa; otros tomaron lecciones en la base de Landivisau. Cada uno se pagaba su estadía, pero podía compensarlo con un plus salarial por la permanencia en el exterior.

Además de los pilotos, también participaban del adiestramiento sesenta mecánicos de la Armada de distintas especialidades. Había ingenieros hidráulicos, de motores, electrónicos, de radares y del sistema de armas. El funcionamiento de la escuadrilla era parecido al de un *team* de Fórmula 1.

El Super Étendard les sentaba cómodo a los pilotos. Tenía un equipamiento electrónico y capacidades de vuelo superiores a los A-4Q, aunque quizá menor capacidad de resistencia. Pero lo gravitante era que tenía adaptación para misiles y el A-4Q no.

El Super Étendard permitía, por primera vez en la historia de la aeronáutica, la posibilidad de impactar contra blancos

navales desde una distancia de al menos 40 kilómetros y luego regresar a una base aeronaval o a un portaviones. Hasta entonces, los ataques aéreos se mantenían como en la Segunda Guerra Mundial. Los aviones debían atravesar el fuego antiaéreo de los buques —que lanzaban misiles guiados, o activaban sus artillerías o ametralladoras— y, si superaban esa barrera, podían descargar las bombas sobre su blanco.

En 1981, cuando los pilotos de la Segunda Escuadrilla se instruían en Francia, todavía no había experiencia de combate del Super Étendard y su sistema de armas. En los primeros entrenamientos, la Armada francesa había realizado pruebas no del todo exitosas. De los cinco misiles que habían lanzado sobre un blanco que no se movía, con las mejores condiciones meteorológicas, solo había impactado uno.

Después, los instructores franceses —los mismos que adiestraron a los argentinos— les enseñarían a los iraquíes el uso del avión y el misil para la guerra contra Irán. O los adaptarían a helicópteros Super Puma para atacar a buques petroleros y destilerías. La necesidad armamentística convertiría al líder iraquí Saddam Hussein en el principal acopiador del mundo del misil AM-39. Pero nadie, hasta 1981, había lanzado un Exocet en un combate real desde un avión Super Étendard.

El adiestramiento en Francia duró siete meses. En julio de 1981, toda la escuadrilla volvió a la Base Espora, con excepción de Curilovic y Barraza, que continuaron su capacitación en portaviones seis meses más.

Para esa época, los pilotos no tenían ninguna percepción de una hipótesis de guerra con Gran Bretaña. En principio, la adquisición de los SUE respondía a una política de reequipamiento de su sistema de defensa para el control del mar argentino. Su autonomía de vuelo, de alrededor de 500 kilómetros, 270 millas náuticas, se lo permitía. Y, además, podían reabastecerse en el aire.

La entrega de los primeros cinco aviones y cinco misiles se cumplió en las condiciones programadas, aunque no sin sospechas. La compra había activado a la contrainteligencia británica, que se informó sobre las características del Super Étendard y el adiestramiento de los pilotos argentinos.

El Servicio Secreto de Inteligencia (SIS), la agencia de ultramar de la inteligencia británica, más conocido como MI6 (Inteligencia Militar Sección 6), recibía informes de sus espías en el exterior y de servicios como la Agencia Central de Inteligencia (CIA) o la Agencia Nacional de Seguridad (NSA), y de otros países aliados, amigos o con los que compartían intereses puntuales.

Un cuerpo de criptógrafos que descifraban mensajes, expertos en radiofrecuencias, programadores, operadores de escuchas y agentes encubiertos en distintos territorios, en su rutina de trabajo, enviaban materiales que distintos equipos del SIS procesaban, analizaban y valoraban política y estratégicamente, valoración que llegaba al Comité de Inteligencia Conjunto (Joint Intelligence Committee), el centro de la inteligencia británica.

Para el caso de los Super Étendard y los pilotos argentinos, el SIS tenía la autorización de sus pares de la Seguridad Exterior francesa para el espionaje sobre las actividades de la Subcomisión Naval de Compras en París.

Francia, que consideraba aliados a los británicos y amigos a los argentinos, fue leal hasta donde pudo con las partes en conflicto. Asistió a Gran Bretaña en sus indagaciones sobre el reequipamiento militar argentino y también le informó al embajador argentino Gerardo Schamis que tanto Corti como Lavezzo, y él mismo, estaban siendo escuchados por el SIS.

El traslado a la Argentina de los aviones SUE y los misiles Exocet se realizó bajo extremos recaudos de seguridad. Los materiales, embalados por partes, fueron custodiados por la Gendarmería Francesa hasta su llegada al puerto de Saint-Nazaire. Un grupo de comandos anfibios viajó desde Mar del Plata para verificar que el buque de la Armada ARA

Cabo de Hornos, que transportaría el material, no tuviese explosivos.

Los cinco aviones y cinco misiles zarparon hacia Puerto Belgrano, Bahía Blanca, a principios de noviembre de 1981. El resto de la entrega de la compra quedaría postergado para abril de 1982. Según Francia, la demora se debía al cambio del sistema inercial y a la prioridad del contrato de Aérospatiale con Irak.

La entrega, para un objetivo bélico, hasta ese momento era inocua: Francia no había proporcionado a la Argentina la información de los coeficientes de la computadora central —el coeficiente de armamento (CDA)—, que permitía establecer el “diálogo electrónico” del Super Étendard con el Exocet. Los aviones podían volar, pero los misiles no podían lanzarse.

El 8 de diciembre la primera remesa de los SUE fue recibida por el jefe del Ejército, general Leopoldo Galtieri, en un acto oficial en la Base Naval de Puerto Belgrano. Los Super Étendard volaron sobre Bahía Blanca y luego comenzaron a utilizarse para las ejercitaciones en el mar argentino. Era una rutina que se realizaba cuatro o cinco veces al año desde la Base Espora. Los pilotos todavía no habían sido capacitados para despegar desde el portaviones *25 de Mayo*. Esta instancia estaba programada para 1983.

El general Galtieri se aprestaba a asumir el poder y también tenía en mente la recuperación de las islas Malvinas. Si hubo un militar con influencia determinante para ese propósito, ese fue el almirante Jorge Isaac Anaya.

La idea de la recuperación de las Malvinas lo había acompañado toda la carrera naval. El título de su tesis en la Escuela de Guerra, que realizó en Francia, fue, justamente, “La recuperación de las Malvinas”. Este ejercicio teórico fue tomando forma más concreta con el paso de los años.

A mediados de 1977, cuando era comandante de la Flota de Mar, Anaya fue requerido por el jefe de la Armada, almirante Massera, para la elaboración de un plan de recupera-

ción de las islas. Entonces la Marina era una fuerza con autonomía de acción y perfil propio dentro de las Fuerzas Armadas. No estaba subordinada al Ejército. Había desarrollado cuerpos anfibios, contaba con jets franceses y norteamericanos y tenía bases aéreas en puntos estratégicos de la costa del mar argentino. Massera incluso había realizado un ensayo para calibrar la reacción británica frente a una posible ocupación argentina en Malvinas. Se lo denominó *Operativo Sol*.

El plan ya había sido presentado por el capitán Juan José Lombardo al presidente Juan Perón poco antes de su muerte, en 1974, y Massera lo llevó a cabo. Consistía en la instalación de una base de la Armada en la isla Thule, ubicada en el extremo más austral del archipiélago de las islas Sandwich, a 2160 kilómetros al sureste de las islas Malvinas. La isla, de 35 kilómetros cuadrados, no tenía presencia humana. Gran Bretaña la mantenía como dominio propio, junto al resto del archipiélago.

En noviembre de 1976 un grupo de ingenieros y constructores de la Armada se instaló en Thule para levantar y equipar la Base Corbeta Uruguay. Aunque fuese una acción solitaria sobre un territorio insular azotado por vientos helados en los confines del Atlántico Sur, la ocupación de Thule representaba el primer acto unilateral, el primer hecho consumado que realizaba la Argentina por la reafirmación de su derecho soberano sobre una isla bajo dominio británico.

Un helicóptero que despegó del *HMS Endurance*, que estaba amarrado frente a las islas Malvinas, advirtió la presencia argentina al mes siguiente y el 5 de enero de 1977 el Foreign Office presentó una nota de protesta. La Cancillería, que comandaba la Armada, afirmó que había instalado una base científica para investigaciones meteorológicas, sismológicas y de biología marina, dentro "del área de soberanía argentina", aunque aclaraba que el establecimiento no sería permanente.

La protesta se perdió en la nebulosa. Gran Bretaña prefirió no avanzar más. No hubo ultimátum ni respuesta militar sobre la ocupación de Thule. Desplazar fragatas con un su-

bmarino quizás hubiera sido una reacción demasiado onerosa y desmesurada para un hecho que no resultaba una amenaza significativa más allá de lo simbólico. Gran Bretaña pidió a la Argentina que le informara cuando el programa científico estuviese concluido. La Base Corbeta Uruguay fue inaugurada el 18 de marzo de 1977. Una docena de científicos militares permaneció en la isla.

La debilidad de la respuesta británica alentó a la Armada. Le hizo suponer que una futura ocupación en Malvinas, pacífica pero efectiva, podría generar complicaciones en la relación bilateral y también sanciones económicas, pero nunca una reacción militar. Thule había sido el primer experimento, la primera prueba, para el movimiento mayor: el plan de recuperación de Malvinas.

El almirante Anaya también tomó nota de la experiencia de Goa, un estado del oeste de la India con playas sobre el mar Árabe. Desde hacía cuatrocientos cincuenta y un años era una colonia portuguesa. Hasta que en diciembre de 1961 las Fuerzas Armadas de la India, tras dos días de enfrentamientos, con cuarenta muertos entre los bandos en conflicto, ocupó el territorio. Y pese a que Portugal reclamó por la violación de su soberanía, la India presentó su victoria militar en Goa como la última escala de su campaña de liberación del colonialismo.

En 1977, Anaya realizó una planificación integral tomando como referencia esta experiencia militar y la ocupación de Thule. El plan para la ocupación de las islas Malvinas fue llevado por el almirante Massera a sus pares de la Junta Militar, pero tanto el general Videla como el brigadier Agosti lo descartaron. Quedaba en claro que la ocupación de las islas representaba un interés casi exclusivo de la Marina y no de las otras dos fuerzas.

Apenas asumió la conducción de la Armada, en septiembre de 1981, Anaya volvió a movilizarse detrás de aquel objeti-