



Universidad de San Andrés

Departamento de Ciencias Sociales

Maestría en Periodismo

**A 52 años del Operativo Cóndor
La historia del grupo que secuestró un avión para
reclamar la soberanía de Malvinas**

Autora: Graciana Meyer

DNI: 31686527

Director/Mentor de Tesis: Javier Drovetto

Buenos Aires, noviembre de 2018



UNIVERSIDAD DE SAN ANDRÉS Y DIARIO CLARÍN



A 52 años del Operativo Cóndor

La historia del grupo que secuestró un avión para reclamar la
soberanía de Malvinas

Alumna: Graciana Meyer

Director de tesis: Javier Drovetto

Título al que se aspira: Magíster en Periodismo

Noviembre de 2018 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Universidad de
San Andrés

Índice

1) Primera parte

a. El secuestro de un avión para llegar a las islas	4
b. Los protagonistas	7
c. Tiempos inestables	14
d. Las Malvinas, antes de la llegada de los “cóndores”	20
e. La puesta en marcha del plan	29
f. Súmese quien quiera	37
g. Los últimos detalles antes de la partida	41
h. La financiación del viaje	44
i. En el aire	49
j. Versiones cruzadas sobre el rol del piloto y el copiloto	55
k. Recién llegados a Malvinas	59
l. Un objetivo final, distintas visiones	68
m. “No nos rendimos, nos entregamos”	72
n. El regreso al continente	77
o. Los “cóndores” en la cárcel	80
p. Consecuencias del operativo en las conversaciones diplomáticas	86
q. Los posteriores avances en las negociaciones con Gran Bretaña	91
r. Las banderas y el reconocimiento	97

2) Segunda parte

a. La elección del tema	101
b. Diferencia con otros materiales periodísticos	103
c. La metodología implementada	106
d. Las distintas versiones de un mismo hecho	110
e. Las entrevistas	114
f. La recopilación de datos	118

3) Bibliografía	120
-----------------	-----

Primera parte

El secuestro de un avión para llegar a las islas

1966. Aeroparque. Miércoles 28 de septiembre a la medianoche. Un grupo de jóvenes simulan ser pasajeros que abordan un avión de Aerolíneas Argentinas que parte con destino, primero, a Río Gallegos (Santa Cruz) y, luego a Ushuaia (Tierra del Fuego). Una vez en viaje, los jóvenes, que tienen entre 18 y 32 años, toman sus armas –en ese momento, con escasos controles, les resulta fácil introducirlas en el avión–, dos de ellos ingresan a la cabina de la nave y obligan al piloto a cambiar de rumbo.

El avión es secuestrado y el vuelo 648 no llega a destino, sino que aterriza en las Islas Malvinas –territorio bajo autoridad británica– 16 años antes de la guerra que marcaría para siempre a los argentinos.

El relato parece tener tintes de ficción cinematográfica. Y la mayoría de los argentinos nacidos del '66 a esta parte pueden pensar que lo es, porque el Operativo Cóndor no forma parte de las clases de historia nacional dictadas en las escuelas ni el hecho es recordado en el calendario oficial de fechas patrias. Pero el operativo existió y dejó consecuencias entre quienes lo recuerdan, particularmente en sus propios protagonistas.

Varias son las singularidades que le dan notoriedad al acontecimiento y, por ese motivo, llama la atención que el suceso histórico no alcance mayor significancia en la cultura actual argentina: se trató del primer secuestro de un avión comercial ocurrido en el país¹ y, al mismo tiempo, representó un destacado caso de reclamo de soberanía popular, es decir, un acto ejercido por civiles más allá de las acciones diplomáticas y gubernamentales, ocurridas a lo largo de la historia argentina antes de la Guerra de Malvinas y posterior a la revuelta comandada en 1833 por el gaucho Antonio Rivero, que merece ser estudiado.

Pasaron 52 años del operativo comandado por Dardo Cabo, dirigente sindical metalúrgico que al momento del hecho tenía 25 años, y la periodista y dramaturga de 27 años María Cristina Verrier, quienes eran pareja. El grupo también estaba conformado por Alejandro Giovenco –de 21 años, subjefe del grupo– y otros 15 jóvenes militantes peronistas: Andrés Castillo, empleado de la Caja de Ahorro, de 23 años; Fernando Aguirre, empleado de 20 años; Ricardo Ahe, empleado (20); Pedro Bernardini, obrero metalúrgico (28); Juan Carlos Bovó, obrero metalúrgico (21); Luis Caprara, estudiante de ingeniería de 20 años; Víctor Chazarreta, obrero metalúrgico y el más grande del grupo con 32 años; Norberto Karasiewicz, obrero metalúrgico (20); Fernando Lisardo, empleado (20); Edelmiro Jesús Ramón Navarro, empleado de 27 años; Aldo Ramírez, estudiante (18); Juan Carlos Rodríguez, empleado (31); Edgardo Salcedo, estudiante de 24 años; Ramón Sánchez, obrero (20), y Pedro Tursi, empleado de 29 años.

¹ Luego de este hecho, se registraron otros secuestros de aviones comerciales en la historia del país: el 15 de agosto de 1972 un grupo secuestró un vuelo de Austral que viajaba a Trelew para rescatar a los presos que se habían fugado y dirigió el avión hacia Santiago de Chile con parte de sus miembros. Luego, el 5 de octubre de 1975 Montoneros secuestró un Boeing 737-200 para realizar el copamiento del regimiento de Formosa y lo hizo aterrizar en un campo en Santa Fe. Pero el que investigamos en este trabajo constituye el primer caso.

Más de 50 años después, la mitad de los 18 integrantes de la expedición nacionalista murieron. Y entre los sobrevivientes, cada uno recuerda sus propias motivaciones, impresiones y experiencias de haber participado del Operativo Cóndor por el que pisaron tierra malvinense –en conflicto desde hacía 133 años– y por el que fueron condenados.



Los protagonistas

Andrés Castillo tenía 23 años cuando participó del Operativo Cóndor. Trabajaba en La Caja Nacional de Ahorro (hoy Caja de Ahorro y Seguros S.A.), empresa a la que había ingresado a sus 15 años para trabajar como cadete ascensorista. “Toda mi vida trabajé en la Caja”², remarca. Hoy es dirigente del sindicato La Bancaria.

Como todos los miembros del grupo entrevistados, destaca su afinidad política con el peronismo desde temprana edad: “Siempre fui peronista, desde pequeño. No puedo decir precisamente desde cuándo, pero siempre fui peronista. Mis padres también lo eran”.

Al igual que Dardo Cabo, al momento del operativo, Castillo integraba el Movimiento Nueva Argentina (MNA), un grupo que se había escindido del Movimiento Nacionalista Tacuara³. “A Dardo lo conocía desde hacía muchos años atrás. Digamos que desde los 15 o 16 años que nos conocíamos, de andar por allí militando políticamente”, explica el “cóndor”. “Él tenía un año más que yo y también era un peronista histórico. Su papá había sido interventor del diario La Prensa, secretario general de la UOM y también había sido preso Conintes⁴. Compartió la cárcel con Dardo”, afirma Castillo.

² Reportaje realizado en octubre de 2016 a Andrés Castillo.

³ Ver página 31 de este trabajo.

⁴ El Plan Conintes (Plan de Conmoción Interna del Estado) rigió en la Argentina durante la presidencia de Arturo Frondizi. Fue puesto en marcha el 14 de marzo de 1960. “El plan fue el órgano jurídico de la aplicación de la represión (...). En el marco del Plan Conintes se aplicaron las leyes “de organización de la Nación para tiempos de guerra” y “de sabotaje y espionaje” (...), se dictaron decretos de proscripción del peronismo y el comunismo, y se dispuso la intervención sobre los sindicatos. (...) Desde el 14 de marzo, miles de domicilios fueron allanados y los dirigentes del peronismo (...) fueron encarcelados”. (Larraquy, 2010, p. 163).

El “cóndor” recuerda los encuentros políticos compartidos con Cabo: “Antes de crear el MNA ya militábamos juntos en distintos grupos de juventud peronista que eran agrupamientos dispersos que surgían en un barrio, en un café, en las calles, en movilizaciones, porque el peronismo estaba proscripto. Y estaba prohibido decir Perón, Evita, Justicialismo, y cualquier otra palabra similar por decreto de la Revolución que llaman ‘Libertadora’ y que yo llamo ‘Fusiladora’”. Además, Castillo destaca: “Éramos adolescentes y ya militábamos en una Argentina donde lo que nosotros hacíamos era delito”.

--

Cuando decidió sumarse al Operativo Cóndor, **Ricardo Ahe** tenía 20 años, estudiaba en el colegio Sarmiento –luego de haberse cambiado del Otto Krause- y militaba en distintos grupos políticos relacionados con el peronismo.

Aunque no venía de una familia que apoyara al ex presidente Juan Domingo Perón, asegura sentirse peronista desde los 14 años.

El “cóndor”, ahora jubilado, recuerda el día en que tuvo su primer acercamiento con la idea del Operativo Cóndor. “Había un kiosco en Retiro, a la salida del subte, se llamaba *El Kiosco de Barito*. Allí estaban todas las revistas de peronismo y de nacionalismo. En las peores épocas, el tipo ponía las revistas, le clausuraban el kiosco y las volvía a poner de nuevo. Y ahí, de alguna forma, toda la gente de los diferentes grupos, de la Juventud Peronista, de Tacuara... todos pasaban por ahí, entonces compraban una revista, hacían un comentario, surgía una charla. Y ahí, me enganchó un muchacho que era de la

Juventud Peronista de la Zona Norte”⁵, recuerda Ahe, quien por entonces vivía en Florida (Vicente López) y compartía con ese conocido el viaje en el tren Belgrano Norte. “En el tren íbamos charlando, me iba sugiriendo: ‘Mirá, Dardo Cabo quiere hablar con vos porque tiene una cuestión importante’”, cuenta Ahe, quien no conocía a Dardo más que de haberlo escuchado nombrar por otros compañeros de militancia.

--

Al igual que Ahe, **Norberto Karasiewicz** tenía 20 años cuando se embarcó en el vuelo 648 de Aerolíneas Argentinas. Estaba casado, tenía un hijo de un año y era obrero metalúrgico. “En ese momento trabajaba en San Martín, en una fábrica de tratamiento térmico”⁶, detalla el “cóndor”, ahora jubilado de su oficio.

Oriundo del barrio “17 de Octubre” en Villa Pueyrredón, recuerda sus orígenes peronistas desde muy pequeño. “En el ’55, cuando derrocaron al general Perón, pasaban los coches con la bandera argentina tocando bocina por la General Paz hacia el centro. Y yo con 9 años y otro compañero, que después fue conmigo a Malvinas y con el que empezamos la resistencia juntos, Edelmiro Navarro, íbamos a tirarles piedras a los coches que pasaban”, recuerda Karasiewicz. “A mí me crió mi abuelo, que era secretario de la Unidad Básica del barrio. En mi casa había lealtad peronista”, destaca.

Al momento del operativo, el metalúrgico militaba en la JP, después de haber pasado por distintos grupos, como Tacuara cuando tenía 15 años.

En septiembre de 1966, la esposa de Karasiewicz estaba embarazada del segundo hijo de la pareja. Por eso, el 27 de septiembre de 1966 por la tarde, Karasiewicz fue uno de

⁵ Entrevista llevada a cabo a Ricardo Ahe en noviembre de 2016.

⁶ Reportaje realizado a Norberto Karasiewicz en abril de 2017.

los cóndores que estuvo autorizado a dejar el grupo por un par de horas. El motivo que justificaba alejarse del comando fue el nacimiento de su hija en la Maternidad Santa Rosa de Florida.

Ante de despedirse para ir a Aeroparque, y sin revelarle a su esposa el destino real al que iría, le dejó un pedido en una nota: que su hija recién nacida llevara de nombre Malvinas, como finalmente la anotaron en el Registro Civil.

La noticia del nacimiento de Malvinas, la hija del “cóndor” Karasiewicz, fue relatado por el diario *Crónica* en un artículo publicado en primera plana del periódico el 30 de septiembre de aquel año.

Norberto R. Karasiewicz es obrero metalúrgico y tiene 20 años de edad. Era padre de un niño cuando al partir en el DC-4, fue padre por segunda vez. Aquí está la hijita recién nacida. La llamaron: Malvinita. Y trepó al avión. La madre, Martha Ester Condori, muy feliz⁷.

--

Universidad de
San Andrés

Dentro del grupo de 18 jóvenes que conformaban el Operativo Cóndor, seis de ellos eran oriundos del partido de Merlo, en el Oeste del Conurbano bonaerense. Eran Juan Carlos Rodríguez y Víctor Chazarreta –los dos de mayor edad–, Pedro Tursi, Fernando “Toti” Aguirre, Luis Caprara y Juan Carlos Bovó.

⁷ Nació Malvinita. El papá, lejos. (30 de septiembre de 1966). *Crónica*, nota de tapa. El artículo incluía una foto de la recién nacida junto a su madre.

Cuando fue convocado a participar del operativo, **Fernando “Toti” Aguirre** tenía 21 años y trabajaba como empleado administrativo en la Cámara de Diputados de la Nación. “Por supuesto que ya militaba en la Juventud Peronista y en la Resistencia Peronista”⁸, remarca Aguirre.

“Mi papá era un dirigente de acá (Merlo). Entonces me llevaba a las reuniones desde chico, desde los 15 años. Me formé en el peronismo, con la participación en las unidades básicas”, explica el “cóndor”, quien es actualmente un dirigente político del distrito de Merlo, donde fue concejal.

“A Dardo lo conocía porque era un tipo que tenía presencia de dirigente. Él había estado en Tacuara en sus inicios, había estado relacionado también con el nacionalismo, hasta que se alejó con una serie de compañeros, entre ellos estaban Castillo y Giovenco y formaron el Movimiento Nueva Argentina”, rememora Aguirre.

--

Otro ex integrante del Operativo Cóndor proveniente de Merlo es **Luis Caprara**, quien al momento de integrar el viaje a Malvinas tenía 20 años y estudiaba Ingeniería en la UBA. “Estábamos en la Juventud Peronista de Merlo, se llamaba ‘Comando Merlo’, con Toti, con Chazarreta, con Carlos Bovó”, detalla Caprara. “Mi padre era nacionalista peronista, digamos. Mi madre era peronista pero hasta por ahí, no se metía mucho. Yo empecé a ir a los actos a los 16”⁹, recuerda el ingeniero, ahora retirado.

⁸ Reportaje realizado en junio de 2017 a Fernando Aguirre.

⁹ Entrevista realizada a Luis Caprara en julio de 2017.

“Era una época de gobiernos militares, con toda una continuidad de falta de ejercicio cívico. No había instituciones de República, eran gobiernos de fuerza, uno atrás del otro. La militancia consistía en ir a actos. Las únicas instituciones que tenían alguna legitimidad, que podían dar ayuda, eran los gremios, que tenían un origen peronista. Y en eso consistía la militancia, en pegar carteles e ir a actos”, explica Caprara.

--

Cuando decidió aceptar la invitación para participar del Operativo Cóndor, **Juan Carlos Bovó** tenía 21 años, era obrero metalúrgico y también vivía en Merlo. “Iba siempre a la UOM, siempre andaba con los gremialistas, con los delegados”, comenta. Por aquel entonces, Bovó ya militaba en la Juventud Peronista y en el Movimiento Nueva Argentina (MNA).

“El que me comentó del operativo fue Toti Aguirre. Me dijo: ‘¿Querés venir?’ Por supuesto, enseguida dije que sí. Había que hacerlo”, recuerda. Aunque confiesa: “Yo hablaba mucho con Toti, con Víctor Chazarreta, que nos conocíamos de chicos, desde los 14 años. Yo quería ir, pero ¿secuestrar un avión? Pensaba que no íbamos a poder. No sabía que estaba tan bien planeado por Dardo, porque yo a Dardo si bien lo conocía, no lo veía mucho, porque él vivía en Capital. Después cuando me explicó bien cómo iba a ser el tema, ahí sí tuve seguridad. Pero yo primero tenía la duda: ¿Y si se cae el avión, y si la gente se pone loca arriba del avión? Todas esas cosas que uno piensa”, rememora Bovó¹⁰.

--

¹⁰ Entrevista realizada en agosto de 2017 a Juan Carlos Bovó.

Otros tres “cóndores” aún viven. Ellos son María Cristina Verrier, Fernando Lisardo y Edelmiro Navarro¹¹. Por otro lado, nueve son los participantes del Operativo que fallecieron. Dardo Cabo, Aldo Ramírez, Juan Carlos Rodríguez y Edgardo Salcedo fueron víctimas de la dictadura cívico-militar que tomó el poder en el país en 1976. Alejandro Giovenco murió en el '77, cuando le explotó una bomba que llevaba en sus manos. Tiempo después fallecieron Pedro Tursi, Ramón Sánchez y Pedro Bernardini. Por último, Víctor Chazarreta murió hace cinco años.



¹¹ Estos tres “cóndores” no pudieron ser ubicados para incluir sus testimonios en el presente trabajo.

Tiempos inestables

En septiembre de 1966, cuando el grupo nacionalista llevó a cabo la toma del avión para llegar a Malvinas, en el país se vivía un clima particular. El peronismo llevaba once años proscripto y, apenas tres meses antes del operativo, un nuevo golpe de Estado había derrocado al entonces presidente democrático, el radical Arturo Illia. Desde entonces, el general Juan Carlos Onganía se encontraba al frente de la dictadura militar que gobernaba el país, la llamada “Revolución Argentina”.

Para esa época, ya había en el país antecedentes de guerrilla urbana, además de los focos de la guerrilla rural. En la Capital Federal y algunas ciudades del interior del país, el grupo Tacuara –organización juvenil y nacionalista “que juraba por la defensa de la cristiandad y la patria” (Larraquy, 2010, p. 193)– ya venía ejecutando acciones.

Asimismo, los focos guerrilleros en el interior también iban en crecimiento. En 1963, Ernesto “Che” Guevara intentó materializar la experiencia cubana en la Argentina promoviendo un foco guerrillero en Salta, como punto de partida de lo que deseaba fuera un proyecto continental que se extendiera luego a Bolivia, el Perú y toda la Argentina. “Los planes insurreccionales de Guevara, con el foco rural como detonante revolucionario (...) generaron un estado de tensión constante con las direcciones comunistas latinoamericanas, proclives a la revolución por vía pacífica”. (Larraquy, 2010, p. 189).

Además, desde el derrocamiento del segundo gobierno de Juan Domingo Perón, y la posterior proscripción del Partido Justicialista, venía generándose la llamada

Resistencia Peronista y en 1964 había surgido el Movimiento Revolucionario Peronista (MRP), que dio origen a las “Fuerzas Armadas Peronistas”.

Luego del golpe de septiembre de 1955 y a pesar del desbande inicial, el grueso del movimiento peronista se enmarca rápidamente en la “Resistencia Peronista”, que apuntando hacia lo que fue el principal objetivo del peronismo hasta 1973, el regreso de Perón al poder, comenzó a emplear los métodos a que obligaba su actual situación de ilegalidad total: la acción directa y la violencia. (...) La resistencia en los inicios de este período se ancló fundamentalmente en los llamados “comandos clandestinos”, que fueron surgiendo desde distintos ámbitos y con variada composición social: hubo comandos fabriles, barriales y otros que congregaban a sectores heterogéneos, como ex militares, profesionales y ex funcionarios partidarios. Los comandos se mantuvieron en funcionamiento hasta 1960 y sus tareas se orientaron al sabotaje, atentados, propaganda y a apoyar huelgas o intentos golpistas. (Raimundo, 2000, p. 76).

Poco tiempo antes de que se concretara el Operativo Cóndor, el entonces presidente Arturo Illia era afectado por múltiples factores: carecía de quórum propio en el Congreso, no tenía apoyo alguno en las Fuerzas Armadas, no contaba con acuerdos con el peronismo ni con la corporación empresarial, y tenía también como enemiga a la influyente jerarquía sindical, luego de que se propusiera romper el monopolio de las burocracias gremiales.

La rivalidad que mantenían estos sectores con el gobierno del presidente radical provocó una campaña de desprestigio, enfatizada por periodistas e intelectuales, que asociaría su gobierno con la lentitud y la ineficiencia.

Si bien en el país todavía estaba vigente la estrategia de “desperonización”, ésta venía fracasando “por el peso político de los gremios, su aparato más eficaz y mejor organizado”. (Larraquy, 2010, p. 196). En ese contexto, uno de los líderes gremiales con

mayor peso era Augusto Timoteo Vandor, ex obrero de Phillips y líder de la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), quien se encargó de hacerle saber al poder del Estado y al *establishment* que todo arreglo con el movimiento justicialista debían hacerlo con él.

En ese sentido, le demostró al radicalismo su fuerza gremial con la ocupación masiva de fábricas, impulsada bajo una serie de reclamos económicos y políticos. Este tipo de metodología de toma de industrias era diferente a las ya tradicionales huelgas y movilizaciones callejeras.

Vandor utilizaba el Plan de Lucha como instrumento de negociación y presión contra el *establishment* económico y para fortalecer la burocracia sindical. La masividad de la protesta le permitía crear un clima de caos social que desgastaba al gobierno y resultaba funcional a los grupos económicos concentrados que lo enfrentaban. (Larraquy, 2010, p. 197).

Tal era la fuerza e importancia que ganaba el líder de la UOM en el movimiento sindical, que el ex presidente Juan Domingo Perón, exiliado en España, ya lo consideraba como un enemigo interno. Para contrarrestar el poder de Vandor y reforzar su propia representación en el ámbito sindical, “Perón avaló a las agrupaciones combativas que se oponían a la política de ‘conciliación y diálogo con los explotadores’ del vandorismo”. (2010, p. 198).

Las derrotas obreras de 1959 y 1960 llevaron a muchos líderes gremiales a cambiar su estrategia de confrontación directa y a buscar el diálogo con el régimen, lo que abrió un nuevo eje de lucha interna dentro del peronismo (...). Frente a los “duros”, partidarios de la intransigencia y el enfrentamiento para lograr el regreso de Perón, se situaron los “blandos”, dispuestos a defender los sindicatos y dialogar con el gobierno. Para estos últimos, el cambio llevó además a un progresivo abandono de los objetivos del movimiento a largo plazo y a un replanteo de las formas de lucha, que pasaron de la movilización y

acción directa, hacia las huelgas generales, controladas por el aparato gremial y orientadas a lograr efectos políticos. Este bando abarcó tanto a los “integracionistas”, que privilegiaban sobre todo una actitud legalista y pasiva, con el fin de conservar sus sindicatos, como a los “vandoristas”, que si bien se orientaron al compromiso y a la negociación, lo hicieron a partir de una postura activa, recordando su poder al gobierno de turno, orientados por el lema “golpear para negociar”. (Raimundo, 2000, p. 76).

En ese sentido, Perón apoyó a una línea semiclandestina, el Movimiento Revolucionario Peronista (MRP), y también a la Juventud Peronista (JP), constituida como tal en 1959.

La JP representaba también otro de los antecedentes de acciones de guerrilla en las ciudades. En 1960, el Ejército Peronista de Liberación Nacional, brazo armado de la JP porteña, ya había realizado su bautismo de fuego al asaltar en Ezeiza la guardia de un sector custodiado por la Policía Aeronáutica, donde robaron dos ametralladoras.

Luego del intento frustrado de Perón de volver al país en 1964 –intentó regresar a la Argentina pero tuvo que aterrizar en Río de Janeiro y culpó a Vandor por no haber llamado a una huelga general para el día de su llegada–, el metalúrgico mantuvo su poder en el orden local y aprovechó la apertura electoral promovida por Illia para armar sus propias listas con las que se presentó en las votaciones legislativas de marzo de 1965. Le fue bien: el peronismo venció en la Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires. Pero su triunfo no fue bien recibido por el líder exiliado, que ordenó frenar el poder de Vandor. “El secretario de la CGT, el textil José Alonso, reunió una cantidad de gremios combativos del MRP y dirigentes de la ‘línea dura’, con los que armó las ‘62 Organizaciones de Pie Junto a Perón’, en oposición al vandorismo”. (Larraquy, 2010, p. 202).

Mientras tanto, el gobierno de Illia estaba cada vez más acorralado. Todos los factores de poder estaban interesados en terminar con su presidencia. A pesar de los buenos índices económicos –como el crecimiento del PBI y la reducción del desempleo– la imagen de Illia continuaba siendo desprestigiada por las Fuerzas Armadas, empresarios, sindicatos y la prensa.

Sumado a ello, la conspiración cívico-militar no solo quería barrer con el gobierno del presidente radical, sino también con las elecciones de 1967, en las que ya olían la victoria del peronismo. Así se llegó al 28 de junio de 1966, cuando las Fuerzas Armadas derrocaron a Illia y una junta de comandantes eligió al general Juan Carlos Onganía para colocarlo en la presidencia de la Nación.

De esa forma, en el momento en que el grupo de jóvenes que integraban el Operativo Cóndor llegó a Malvinas, gobernaba el país la dictadura de Onganía que institucionalizó la “seguridad nacional” como doctrina de Estado. La misma sostenía que el enemigo no actuaba solo desde el exterior, sino que era interno. Así, ya no bastaba reducir el rol de las Fuerzas Armadas a la defensa territorial sino que los militares pensaban neutralizar la acción del comunismo y eliminar los indicios de ideologías “exóticas” y para lograrlo la sociedad civil fue sometida al control ideológico del poder militar.

En el campo económico, el ministro de finanzas Adalberto Krieger Vasena definió un esquema de “racionalización” para consolidar una nueva estructura productiva en favor del capital industrial concentrado. De esa manera, la represión militar y la modernización económica se complementaron. “Se terminaron las negociaciones colectivas, se congelaron los salarios, se devaluó el peso, se aumentaron los precios de los servicios públicos, se cerraron empresas del Estado y se firmaron acuerdos con el FMI”. (Larraquy, 2010, p. 208).

Así, se iba deteriorando el apoyo que mantenía la jerarquía sindical hacia los militares, con cuya llegada al Gobierno habían estado de acuerdo, luego de que Illia decidiera recortar el poder de los sindicatos. Pero cuando Onganía anuló el derecho de huelga y autorizó despidos sin indemnización si eran causados por protestas gremiales, el idilio terminó de romperse. La CGT de Vandor anunció una huelga general contra las medidas económicas y el presidente de facto le respondió reimplantando el decreto 969 de Asociaciones Profesionales, gestado en el gobierno de Illia y que había sido resistido por los gremios, prohibió las reuniones públicas y suprimió las personerías de los sindicatos metalúrgicos, textiles y telefónicos, entre otros.

De esta manera, el poder de Vandor quedó coartado por el golpe militar al que había apoyado. Ya no pudo presionar ni negociar con el *establishment*.

Para Larraquy (2010), “a partir de 1966, la lucha armada, dispuesta a enfrentar a la dictadura militar en su propio terreno iría ampliando su proyección de popularidad, de la que hasta entonces carecía” (p. 218).

En ese contexto político y social de la Argentina, los “cóndores” aterrizaron en Malvinas.

Las Malvinas, antes de la llegada de los “cóndores”

La historia de las Islas Malvinas y, puntualmente, del conflicto entre la Argentina y el Reino Unido por su soberanía, es vasta. Sin embargo, vale la pena hacer un repaso por algunos de los principales hitos anteriores al aterrizaje del Operativo Cóndor en aquellas disputadas tierras.

La historia de las islas se remonta a fines del siglo XV y comienzos del XVI, cuando las islas adquirieron presencia en el marco de la expansión ultramarina europea e inicialmente dentro del proceso de consolidación del Imperio colonial español.

El archipiélago hoy conocido como las Islas Malvinas apareció tempranamente en la cartografía europea occidental, como resultado de la búsqueda de un paso que permitiera unir por mar los océanos Atlántico y Pacífico, uno de los principales impulsos para los exploradores de distintas naciones durante el siglo XVI. Comencemos por destacar que durante esa centuria el mayor esfuerzo exploratorio en esa dirección lo hicieron navegantes al servicio de la colonia española.

A la expedición de [Hernando de] Magallanes (a la que se atribuye el primer avistamiento de las Islas Malvinas) le siguieron exploradores holandeses e ingleses. (Lorenz, 2013, p. 25).

En 1764 llegaron a sus costas marinos de origen holandés y francés procedentes del puerto de Saint Maló, que las bautizaron como Malvinas, y un año después lo hicieron los corsarios ingleses, que les pusieron el nombre en homenaje al vizconde de Falkland, tesorero del Almirantazgo.

El primer poblador de las islas fue Louis Antoine de Bougainville, primer marino francés que dio la vuelta al mundo. Bougainville desembarcó en la Malvina oriental y en 1764 fundó la primera población estable, Port Louis, en nombre de la corona francesa.

En 1766, luego de los reclamos de España a Francia por su derecho sobre las islas —a las que consideraba como propias, por la cercanía con el continente que formaba parte de los dominios españoles—, Bougainville entregó el dominio a la Corona de Madrid.

Fue indemnizado por los gastos en los que había incurrido de acuerdo con un inventario que presentó en Buenos Aires, de donde las islas pasaron a depender administrativamente (en numerosas versiones británicas en lugar de “indemnización” se habla de “venta”). Durante ese proceso, los ingleses habían fundado clandestinamente un asentamiento al que llamaron Port Egmont en un archipiélago vecino a la Isla Gran Malvina, del que fueron expulsados al poco tiempo por los españoles. Como ni Francia ni España (aliadas) ni Inglaterra estaban en condiciones de sostener una guerra, hubo una “promesa secreta” de la Corona inglesa a la española de que salvado su honor (afectado por la expulsión de Port Egmont) los ingleses evacuarían las Malvinas, lo que hicieron recién en 1774 (...). (Lorenz, 2013, p. 27).

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata, las islas pasaron a la administración del virrey hasta los sucesos revolucionarios de mayo de 1810.

El 10 de junio de 1829, el general Martín Rodríguez, gobernador delegado por el general Juan Lavalle, firmó un decreto a través del cual creó la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas. Entonces se designó como gobernador de las islas a Luis Vernet, un comerciante de origen francés, quien había adquirido en Buenos Aires treinta leguas cuadradas de archipiélago. Vernet se instaló en las Malvinas con noventa colonos y animales.

El 10 de junio de 1829 el gobernador de Buenos Aires promulgó un decreto creando la Comandancia Política y Militar de las Malvinas, y designó en ese cargo a Luis Vernet, que ya había firmado un contrato de explotación ganadera años antes. Éste impulsó el desarrollo de la vida en las islas, organizando la producción, restaurando algunas viviendas y construyendo otras nuevas. Algunos autores hablan de una población de hasta 150 individuos por aquel entonces. (Lorenz, 2013, p. 28).

Pero en 1833 un hecho protagonizado por la marina británica trastocó el curso de la historia de las islas para siempre. El 1° de enero de ese año, el capitán John James Onslow, al mando de la corbeta Clío de la Armada británica, se presentó en el asentamiento argentino de Puerto Soledad, sede del gobernador Vernet, para tomar posesión de las islas que denominaba Falklands, argumentando los derechos de propiedad, a los que el Reino Unido nunca había renunciado. (Bosoer, 2007, p. 23).

Tras ese hecho, el entonces ex gobernador Vernet volvió a Buenos Aires, pero continuó desarrollando actividades comerciales desde la colonia inglesa de Port Louis, donde dejó a sus capataces para que siguieran con el trabajo.

Descontentos con la situación, el 26 de agosto de 1833, un grupo de ocho peones, liderados por el gaucho Antonio Rivero y armados con facones, boleadoras, espadas, pistolas y mosquetes, se sublevó y atacó a los encargados del establecimiento colonial. Durante el alzamiento, los argentinos mataron al colono irlandés William Dickson y a otras cuatro personas. Luego se instalaron en la vivienda principal, donde arriaron la bandera británica e izaron en su lugar la argentina.

Pero en los primeros días de 1834, dos buques británicos invadieron la isla Soledad y organizaron una partida armada para capturar a los gauchos, que tuvieron que huir al interior de la isla. Los ingleses debieron enviar varias expediciones para detener a los

peones y enviarlos a Gran Bretaña para ser juzgados. En el Reino Unido permanecieron varios meses presos hasta que la fiscalía británica aconsejó al Almirantazgo liberarlos y embarcarlos de regreso a Buenos Aires.

En 1843 las islas fueron formalmente incorporadas como territorio colonial de la Corona británica y en 1850 se creó la Falkland Island Company, en torno de la cual se organizó la actividad económica, basada en la cría de ovejas y producción de lana.

Entre 1833 y 1930, los reclamos diplomáticos de la Argentina fueron esporádicos, y en todos los casos, incluida la etapa de Juan Manuel de Rosas en el poder, se buscaba no alterar el desarrollo de las relaciones comerciales anglo-argentinas.

La falta de interés por levantar las banderas del reclamo tenía su explicación: las élites dirigentes habían mantenido hasta ese entonces una relación privilegiada con Gran Bretaña y fue recién a partir del primer golpe de Estado, en septiembre de 1930, y de la llegada del nacionalismo militarista al poder, en junio de 1943, que las interpretaciones oficiales de la historia destilan un sentimiento antibritánico más abierto. (Bosoer, 2007, p. 26).

Si bien antes y durante la segunda Guerra Mundial, entre las dos partes se discutió la alternativa de un arrendamiento temporal, por el cual la Argentina recuperaría la soberanía a cambio de una cesión prolongada de las islas, la diplomacia comercial británica mantendría su argumento de preinscripción histórica: para el Foreign Office la ocupación pacífica ininterrumpida de las islas otorgaba a Gran Bretaña derechos soberanos.

En el plano nacional, la significación de las islas tuvo como dos de sus principales antecedentes al poeta José Hernández, autor del *Martín Fierro*, y al escritor Paul Groussac.

La disputa diplomática dio origen a una causa nacional cuyos fundadores intelectuales fueron José Hernández y Paul Groussac, dos personalidades cuya influencia en Malvinas constituye una metáfora per se, tanto de la forma en la que la cultura argentina se autoconstruyó como de la significancia que la causa nacional de la recuperación de las islas tuvo en los más diversos sectores de la vida argentina. (Lorenz, 2013, p. 42).

José Hernández publicó en 1869 dos editoriales en el periódico que dirigía en las que a partir de los informes del marino Augusto La1sserre advertía acerca de que la presencia británica en las islas era el antecedente para futuras intromisiones, y señalaba que esta situación debía ser resuelta en tanto “la nacionalidad luchaba aún con los escollos opuestos a su definitiva formación”. Tres décadas después, Paul Groussac, director de la Biblioteca Nacional, escribió un texto que recopiló los títulos históricos y jurídicos que la nación tenía sobre el archipiélago.

Asimismo, entre otros puntos destacados, en 1917, durante el gobierno de Hipólito Yrigoyen, se creó en la Cancillería argentina el primer expediente sobre Malvinas y en 1919, el gobierno dispuso que las estaciones radioeléctricas no aceptaran mensajes para el archipiélago. “En 1926, el canciller Ángel Gallardo hizo un reclamo por la ocupación indebida y extendió la reivindicación a las Georgias y Sandwich del Sur y al territorio británico en la Antártida”. (Bosoer, 2007, p. 27).

En 1934, se registró otro de los antecedentes nacionalistas de la reivindicación de las islas: como parte de las reacciones contrarias al imperialismo británico provocadas por el pacto económico Roca-Runciman, el senador socialista Alfredo Palacios propuso traducir la obra de Groussac y distribuirla en todas las escuelas del país para que los alumnos conocieran el reclamo de soberanía argentina sobre el archipiélago.

A partir de 1939, la Junta de Recuperación de las Malvinas, presidida por Palacios, comenzó una campaña de difusión pública y otra iniciativa oficial incorporó el tema en la reforma de los planes de enseñanza de 1941, como contenido obligatorio de la enseñanza escolar. El mismo año se editó y distribuyó en todo el país la tradicional Marcha de las Malvinas, con letra de Carlos Obligado y música de José Tieri.

Durante la década del 30 comenzaron a desarrollarse una gran cantidad de esfuerzos culturales y políticos tendientes a mantener viva la causa nacional, y gradualmente la recuperación de las Islas Malvinas pasó a ser un sinónimo de recuperación de la Argentina, sobre todo entre sectores nacionalistas y en un contexto de descrédito de las instituciones de la Argentina liberal, de crisis de la estructura agroexportadora y de ascenso de los totalitarismos en el plano mundial. (Lorenz, 2013, p. 43).

En 1942, se alcanzó el momento más significativo hasta entonces de la confrontación entre ambos gobiernos en la Tercera Reunión de Cancilleres americanos que se reunió en Río de Janeiro, precisamente convocada para tratar la ruptura de relaciones con el Eje y la solidaridad hemisférica con los EE.UU. La delegación argentina estuvo liderada por el canciller Enrique Ruiz Guiñazú, que concurrió a la reunión con una posición diferente: neutralidad para Europa, solidaridad para América.

Por otra parte, el 23 de mayo de 1945, el delegado argentino Miguel Ángel Cárcano formuló la primera reserva argentina sobre la cuestión de Malvinas en la ONU. En la reunión del Cuarto Comité de la Asamblea General de la Conferencia de San Francisco durante el debate del Fideicomiso para ser incluido en la carta de las Naciones Unidas, Cárcano sostuvo que su delegación formulaba la reserva de que “la República Argentina en ningún caso acepta que el presente sistema de Fideicomiso pueda ser aplicado a/o sobre territorios pertenecientes a la Argentina ya sea que ellos estén sujetos a reclamo o controversia o estén en posesión de otros Estados”. (Bosoer, 2007, p. 37).

En tanto, en 1946, las Islas Malvinas figuraron por primera vez en una declaración de las Naciones Unidas entre los territorios bajo administración británica. La Argentina respondió a este hecho presentando reservas que se repitieron en años posteriores: entre 1947 y 1963 la diplomacia presentó 28 reservas ante la ONU.

Hubo otro de hecho destacado a nivel diplomático en la reivindicación de la soberanía: el 3 de noviembre de 1947, en respuesta a los informes que Gran Bretaña había presentado ante las Naciones Unidas, la Argentina introdujo en el debate sus reclamos sobre las dependencias de las Malvinas y acerca de cuál debería ser el verdadero nombre de las islas. (2007, p. 37).

En 1948, el gobierno de Juan Domingo Perón incorporó las islas del Atlántico Sur a la jurisdicción de la Gobernación Marítima del Territorio Nacional de Tierra del Fuego. Y en 1950, el centenario del fallecimiento del general don José de San Martín sirvió de contexto para el nacionalismo patriótico centrado en la reivindicación de las islas con la difusión de la frase “Las Malvinas han sido, son y serán argentinas”.

El reclamo diplomático por las islas del Atlántico Sur bajo autoridad británica seguiría su curso hasta obtener un primer gran logro, cuando la Asamblea General de la ONU votó el 14 de diciembre de 1960 una resolución sobre la descolonización, la 1514, titulada *Declaración sobre la concesión de la independencia de los países y pueblos coloniales*. La fundamental importancia de este documento radica en que dejó establecidos dos principios básicos que debían regir para los territorios todavía bajo ocupación colonial: el del derecho a la libre determinación de los pueblos y el de la integridad territorial de los Estados.

En aquel momento, en el que gobernaba el país el presidente Arturo Frondizi y Mario Amadeo era el embajador argentino, para muchos la resolución 1514 abrió la puerta para las negociaciones bilaterales entre la Argentina y el Reino Unido.

El segundo gran logro de la diplomacia argentina en la cuestión Malvinas se alcanzó cinco años más tarde, con el gobierno de Arturo Illia: la resolución 2065, aprobada por la Asamblea de la ONU el 16 de diciembre de 1965, que reconoció los derechos del país sobre las islas e instó a las partes a iniciar negociaciones directas.

La resolución 2065 de las Naciones Unidas señalaba en su texto que “tomando nota de la existencia de una disputa entre los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía sobre dichas islas”, se invitaba a ambos gobiernos a “proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración, sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la resolución 1514 (XV), así como los intereses de la población de las islas Malvinas (Falkland Islands)”. Además, se les pedía tanto a las autoridades argentinas como británicas que informaran “al Comité Especial y a la Asamblea General, en el vigésimo primer período de sesiones, sobre el resultado de las negociaciones”. (Bosoer, 2007, p. 43).

Históricamente, la resolución 2065 es considerada como uno de los mayores triunfos diplomáticos de la Argentina y se debió en gran medida a la labor del embajador Lucio García del Solar, que estaba al frente de la Delegación permanente en Naciones Unidas.

Pero días más tarde, el 28 de junio de 1966, el presidente Illia fue derrocado del gobierno por las Fuerzas Armadas.

En ese contexto histórico de la reivindicación de la soberanía de Malvinas, y mientras la cuestión del derecho argentino sobre las islas seguía su curso en la acción diplomática, la causa había ganado atención en la opinión pública y era motivo de movilización política y difusión popular, sobre todo, entre los jóvenes.



La puesta en marcha del plan

El vuelo 648 de Aerolíneas Argentinas partió del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires con destino a las ciudades patagónicas de Río Gallegos y Ushuaia a las 00:30 del miércoles 28 de septiembre de 1966. A bordo del vuelo viajaban 18 jóvenes que formaban parte del grupo que se proponía tomar el avión para aterrizarlo en las Islas Malvinas. Junto a ellos viajaban el periodista y empresario de medios, histórico fundador y propietario del grupo Crónica, Héctor Ricardo García, quien fue invitado por el propio Dardo Cabo para que cubriera periodísticamente el operativo; y también el gobernador del entonces territorio federal de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur, almirante José María Guzmán —quien desconocía los planes del grupo—, entre otros pasajeros que tampoco se imaginaban el destino final del vuelo que habían abordado.

Según los seis protagonistas del hecho entrevistados en el presente trabajo, la fecha que el grupo eligió para embarcarse rumbo Malvinas tenía una razón de ser: en Buenos Aires había llegado de visita protocolar el príncipe Felipe de Edimburgo (Felipe Mountbatten) casado con la reina Isabel de Inglaterra.

En cuanto al nombre elegido para llamar a la operación, hay distintas versiones. Héctor Ricardo García detalla en su libro autobiográfico *La culpa la tuve yo*: “Cabo me informó, después, que fue denominado así en homenaje al cóndor, que simboliza soberanía. El emblema es usado permanentemente por nacionalistas” (2012, p. 227). Por su parte, en el libro que escribió el piloto del avión, Ernesto Fernández García, titulado *Un cóndor sobre Malvinas (el vuelo imposible)*, señala: “Contaron los diarios de

entonces que el nombre ‘Cóndor’ lo pusieron porque la operación se haría por el aire. Por el alto vuelo del cóndor y por ser el ave la más majestuosa y característica de los Andes” (2004, p. 30).

En septiembre de 1966, como se indicó anteriormente, cuando el grupo llevó a cabo la toma del avión, en el país se vivía un clima político y social particular: el peronismo llevaba once años proscripto y, apenas tres meses antes del operativo, un golpe de Estado había derrocado al presidente Arturo Illia. Desde entonces, el general Juan Carlos Onganía se encontraba al frente de la dictadura militar que gobernaba el país, en el que la actividad de los partidos políticos y la militancia política en general estaba prohibida.

Sin embargo, como ya hemos visto, desde hacía algunos años que, a pesar de las restricciones de los constantes gobiernos de facto, se estaba gestando el auge de grupos políticos –formados especialmente por jóvenes– que, desde la clandestinidad, se organizaban a partir de determinadas ideologías y llevaban a cabo distintas acciones. “Ya había en el país antecedentes de acciones de guerrilla urbana. Las había realizado el grupo Tacuara, una organización numerosa y disciplinada que, en su origen, fue punto de confluencia de jóvenes de familias tradicionales, nacionalistas (...)”. (Larraquy, 2010, p. 194).

Luego, con la integración de sectores peronistas de clase media y baja, la formación original de la organización fue mutando y Tacuara se transformó en el germen de nuevos grupos, como el Movimiento Nueva Argentina (MNA), que se integró al peronismo sindical. El MNA era la agrupación a la que pertenecía, en 1966, al momento de protagonizar el Operativo Cóndor, Dardo Cabo, el líder del grupo. Como así también Cabo era, por entonces, dirigente metalúrgico, uno de los gremios más combativos durante aquellos años.

En el momento del operativo, Cabo –hijo de un reconocido líder sindical de la época, Armando Cabo– tenía 25 años y, desde hacía tiempo, en plena época convulsionada del país de democracias inestables, dictaduras militares periódicas y peronismo proscrito, militaba en agrupaciones que respaldaban al líder político y ex presidente del país exiliado en España, Juan Domingo Perón.

“Era un muchacho delgado de pelo enrulado, a quien conocí cuando capitaneaba en octubre de 1965 a los miembros de la custodia personal de la señora Isabel Martínez de Perón, en el Alvear Palace Hotel, en tiempos que me alojaba transitoriamente allí”, escribió Héctor Ricardo García sobre Cabo (2012, p. 227), al recordar aquel martes 27 de septiembre de 1966 en el que el joven metalúrgico lo llamó para verlo e invitarlo a participar de la travesía, cuyo cometido el periodista asegura haber conocido recién luego de haber aceptado el desafío y tras haber aterrizado junto a los “cóndores” –como popularmente se llamó a los integrantes del grupo– en Malvinas.

No hay dudas de que Cabo era considerado, por todos los “cóndores”, el jefe del equipo. Tanto en los preparativos del operativo, como en los hechos ocurridos durante el aterrizaje en Malvinas y hasta con posterioridad, cuando estuvieron detenidos en la cárcel, respetaban su liderazgo.

Pero mientras la figura de Cabo como jefe no provoca discrepancias, la de María Cristina Verrier –su pareja– como líder sí genera escepticismo entre los integrantes del grupo.

En cambio, para el periodista Carlos Velazco, colega de Verrier en la revista *Panorama*, donde la única mujer del grupo trabajaba como redactora en el momento del operativo, ella fue –junto con él– la autora intelectual de la idea de aterrizar en Malvinas y Cabo

apenas una herramienta para llegar a ese cometido, surgido en los pasillos de la redacción:

Recuerdo que esa mañana le sugerí a María Cristina, con la incredulidad previsible ante el absurdo de la apuesta, que invadiéramos las Islas Malvinas. Se lo propuse como pregunta: “¿Y si invadimos las Malvinas?” La idea, aunque imposible de ejecutarse, había querido expresar el anhelo de recuperar la soberanía de las islas. (...) Algo tan absurdo como si le hubiera propuesto viajar a la luna en helicóptero. Ni remotamente creí que ella pudiera tomarlo en serio. “Me gusta la idea”, exclamó con el gesto burlón de seguirme la corriente. (...)

Al día siguiente apareció ella por la redacción con el bosquejo de lo que sería conocido como la Operación Cóndor: un grupo comando secuestraría el avión de línea que hacía el trayecto de Buenos Aires a Río Gallegos y obligaría al piloto a cambiar de rumbo para aterrizar en Malvinas. “Va a ser la nota del año”, me transmitió queriendo contagiarme su emoción. (...).

Cuando comprendí que me estaba hablando en serio le dije: “Me parece una locura”. María Cristina asintió, imperturbable. “De acuerdo, pero fue idea tuya. Y ahora es mía. No podés volverte atrás. Yo me encargo de todo”, me desconcertó. Ya tenía pensado quién la iba a secundar: “Lo voy a ver a Cabo”, insinuó. (Velazco, 2010, p. 36).

Aunque esa teoría planteada por Velazco es rechazada por los sobrevivientes del Operativo Cóndor entrevistados en este trabajo, el escritor asegura en su libro que la idea del aterrizaje en Malvinas “como proyecto de una nota periodística” era suya. “La organización del operativo, y la elección del grupo que iba a ejecutarlo, así como su ideología política, excedían las atribuciones de mi cargo y de la publicación”. (2010, p. 86).

Los “cóndores” niegan esta versión. Y remarcan que, en la época en la que ocurrió el hecho, la idea de viajar a las Malvinas era una meta que compartían en general los grupos políticos nacionalistas en boga en aquel momento.

“Era una idea que estaba flotando. Porque simultáneamente, con otros muchachos de Merlo que no fueron al Operativo Cóndor, estábamos pensando en ir a las Malvinas en barco a poner una bandera. Pensábamos alquilar una barcaza que se usaba para llevar ganado. Entonces apareció ya hecho esto, lo de Cabo”, señala Luis Caprara.

Para otro integrante del grupo, Fernando “Toti” Aguirre, “la teoría de Velazco no tiene nada que ver”. Y coincide con Caprara: “Dentro de los grupos juveniles, de la Juventud Peronista más que nada, siempre estaba la idea de llegar a Malvinas. La idea no era particular. Yo le pregunté a un compañero por qué no lo contactaba a Dardo, que era un tipo que tenía renombre, que había estado siempre en la pelea. Cabo tenía el plan avanzado. Pero nunca se habló de Panorama ni nada”.

Más allá de desestimar la versión de la autoría intelectual del hecho, de la que se ufana Carlos Velazco, en lo que sí coinciden los “cóndores” entrevistados es en las tareas de inteligencia que aportó Verrier con sus viajes previos y las fotos de las islas conseguidas por fotógrafos de la redacción de la revista *Panorama*.

Por su parte, para Héctor Ricardo García, la estrategia del secuestro del avión y el posterior aterrizaje en Malvinas había nacido en el seno de la pareja formada por Cabo y Verrier y coincide con la versión de Velazco en cuanto a que, para García, fue la periodista la que propuso al dirigente y militante la idea de llegar a las islas.

El Operativo Cóndor nació a comienzos de 1966, cuando la señorita María Cristina Verrier, colaboradora de una revista de Buenos Aires, realizó un reportaje al joven Dardo

Manuel Cabo por entonces de veinticinco años, activo dirigente nacionalista. Entre ellos nació un romance.

Ella, que también era autora teatral, le propuso en sus casi diarios encuentros, el aterrizaje en Malvinas. Cabo, hombre de acción, aceptó, y dejó para otra oportunidad las frases de los enamorados, para ocuparse de lleno del que luego sería el espectacular operativo, con trascendencia internacional. Allí comenzó el estudio del terreno y de cómo se efectuaría la acción.

Cabo tomó contacto con personas que habían estado en las Islas Malvinas y comenzó a reunir material. Diseñó un casi perfecto mapa de la zona y recopiló fotografías. Conocía hasta los sobrenombres de muchos de los habitantes. (...) Cristina Verrier, ayudada por algunos compañeros periodistas, reunió también su parte. Hasta realizó un par de viajes a Río Gallegos para reconocer a tripulantes y pilotos.

Trabó así relación con todos los que componían el personal del vuelo 648 de Aerolíneas, algunos de cuyos integrantes hasta la tuteaban. Para justificar su presencia en Río Gallegos, Verrier dictó algunas conferencias sobre teatro de vanguardia, uno de sus temas predilectos. (García, 2012, p. 228).

Para el ex director del Museo Malvinas¹², el historiador Federico Lorenz, la teoría más verosímil de los orígenes del operativo “es la idea de que el proyecto salió desde el grupo de Cabo”. “Por el recorrido de Cabo en lo que en aquel momento era la Juventud Peronista y lo que era la resistencia peronista, donde el tema Malvinas estaba muy marcado. Me parece que la explicación más sencilla es la más evidente y tiene que ver con un grupo muy ideologizado dentro de la resistencia peronista y muy imbuido en

¹² El museo fue inaugurado en junio de 2014 y se encuentra situado dentro del Espacio por la Memoria y los Derechos Humanos (ex ESMA), en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Posee un área dedicada a la historia del Operativo Cóndor, con documentos, fotografías, audios y una de las siete banderas que el grupo hizo flamear en las Islas Malvinas en 1966.

cuestiones nacionalistas”, sostiene Lorenz. Y señala: “La teoría de Panorama me parece extraña. Más bien uno puede imaginarse el camino inverso: que un grupo muy consolidado haya aprovechado los contactos que una revista podía ofrecerle, porque necesitaban visibilidad”¹³.

Cierto es que ya en 1963, tres años antes del Operativo Cóndor, otra idea de llegar a Malvinas tenía entusiasmados a los integrantes del Movimiento Nacionalista Revolucionario Tacuara (MNRT), una de las facciones en las que se había dividido el grupo Tacuara. EL MNRT venía de efectuar el famoso asalto al Policlínico Bancario¹⁴, un robo violento y detalladamente planeado que causó conmoción en todo el país y que dejó al MNRT en una excelente situación financiera para llevar a cabo las distintas estrategias político y guerrilleras que anhelaban llevar adelante. Los detalles del asalto y la motivación del grupo para llegar a las Islas Malvinas están incluidos en el libro del periodista Daniel Gutman titulado *Tacuara. Historia de la primera guerrilla urbana argentina*.

Después de recibir setenta mil pesos de manos de Viera, Rossi¹⁵ comenzó a preparar la “Operación Antonio Rivero”. Así, en septiembre viajó a Bahía Blanca, se alojó en un hotel y comenzó a explorar el puerto en busca de un barco. Lo más potable que encontró, antes de volver a Buenos Aires a dar cuenta de las novedades, fue un lanchón de seis toneladas bautizado “Río Segundo”. Rossi contactó al dueño, un italiano de unos 50 años, y le dijo que representaba a un grupo de estudiantes universitarios de Buenos Aires, interesado en alquilar la embarcación para un estudio del mar. El hombre contestó que, con buena plata de por medio, no existiría ningún problema.

¹³ Entrevista realizada a principios de septiembre de 2018, cuando el historiador Federico Lorenz era aún director del museo.

¹⁴ El asalto al Policlínico Bancario ocurrió el jueves 29 de agosto de 1963.

¹⁵ Ricardo Viera y Horacio Rossi eran integrantes del MNRT que gestaron y llevaron a cabo el asalto al Policlínico Bancario.

La idea era ponerse a pescar cerca de Malvinas, simular una avería, inundar una bodega y pedir recalada en Puerto Stanley. Entonces, veinte o treinta hombres armados desembarcarían y echarían a los ingleses de las islas. Incluso el sueño era, una vez que la operación estuviera consumada y la noticia recorriera el mundo, ofrecerle las Malvinas a Perón para que se instalara allí y las usara como base para volver a la Argentina. (Gutman, 2012, p. 252).

Sin embargo, pocos meses después, en marzo de 1964, el caso del Policlínico Bancario fue resuelto por la Policía y los autores del hecho fueron detenidos. Y la Operación Antonio Rivero nunca llegó a concretarse por lo que los integrantes del MNRT no lograron llevar a cabo su plan para llegar a las Malvinas.

Sobre este hecho, Lorenz -investigador del CONICET y autor de los libros *Unas islas demasiado famosas. Malvinas, historia y política*; *Las guerras por Malvinas 1982-2012*, y *Malvinas. Una guerra argentina*, entre otros- remarca que la idea de llegar en barco a las islas era previa a los “cóndores” y tenía que ver con el contexto del momento de los grupos nacionalistas. “El secuestro del avión iba a ser una innovación internacional. Al margen de la coyuntura política nacional, que era una dictadura en la que el peronismo estaba proscripto, lo que hay que tener presente es que Malvinas era símbolo de lucha antiimperialista y contra la ocupación. Entonces Malvinas como símbolo va a ser recuperado y va a ser utilizado como elemento para disputarle legitimidad a la dictadura”, explica el historiador.

Súmese quien quiera

Más allá de las discrepancias sobre los orígenes del Operativo Cóndor, lo cierto es que antes de participar, cada uno de los sobrevivientes recuerda haber tenido una entrevista con Cabo –en ocasiones en la casa de María Cristina Verrier–, quien les daba detalles de la operación y los invitaba a sumarse.

Ese fue el caso de Ricardo Ahe, quien rememora el día en el que en el tren Belgrano Norte habló con un conocido de la Juventud Peronista de la Zona Norte, quien le contó que Dardo Cabo quería contactarlo. “Concretamos una reunión que se hizo en la casa de Cristina, en la calle La Pampa, en Belgrano. Había dos chalets grandes, que eran de los padres. Eran gente de fortuna. Y en la parte de atrás, que calculo debía ser la casita del jardinero, se instaló Cristina y ahí vivía con Dardo”.

Además, detalla que fue en ese momento cuando Cabo le propuso sumarse al plan que estaba gestando: “Dardo me dijo que había un tema sobre las Malvinas. Yo lo escuché. Me dijo: ‘Acá hay un plano, que muestra a dónde nos vamos a dirigir, cada uno en su grupo, de esta forma. Vamos a tomar un avión. Van a recibir los pasajes, cada uno va a llevar su armamento’. Bueno, un loco más, pensé”. Confiesa que mantuvo cierto escepticismo hacia el proyecto hasta que, al mes de escuchar la propuesta, recibió un llamado de Cabo para encontrarse en un café que quedaba en la Av. Santa Fe y Libertad. “Allí Dardo me entregó tres pasajes de avión. Porque yo había comprometido a otros dos muchachos, que después no aparecieron”, señala Ahe y destaca que fue en ese momento, con los pasajes en sus manos, que recién se dio cuenta de que la idea de ir a Malvinas iba en serio.

Tanto para Norberto Karasiewicz como para los tres miembros del operativo provenientes de Merlo y entrevistados en el presente trabajo, la invitación para formar parte de la misión llegó en el momento en que buscaban concretar una acción política destacada. “En ese tiempo todos los muchachos queríamos hacer la resistencia. Porque la resistencia es una acción tras otra, buscando el desgaste del enemigo. Nosotros nos queríamos destacar por un acto mayor al que había hecho otro compañero. Entonces, así conocí a Dardo. Todo venía muy revolucionario. En aumento”, explica Karasiewicz.

Con su objetivo de buscar concretar un hecho político, Karasiewicz recibió el mensaje de su amigo Edelmiro Navarro –que luego también integraría el grupo– sobre la idea de Cabo de viajar a Malvinas. “Por conocerme de otras acciones de militancia, Dardo le pidió al compañero Edelmiro que me contactara. Por supuesto, agarré viaje enseguida”, recuerda con orgullo.

Fernando “Toti” Aguirre, de Merlo, también conocía a Cabo por su actividad como dirigente político entre los grupos de jóvenes. Aguirre rememora que la propuesta para participar del proyecto que estaba ideando Cabo se concretó a través de su compañero de militancia en Merlo, Juan Carlos Rodríguez, quien –al igual que el líder del operativo– había estado preso bajo el Plan Conintes, durante el gobierno de Frondizi, y conocía a Cabo, entre otros dirigentes de grupos juveniles. “Una vez en una reunión empezamos a hablar del tema Malvinas, que era un tema excluyente en la juventud. Entonces lo comisionamos a Rodríguez para ver si se conectaba con alguien que estuviera con algún proceso avanzado de llegar a Malvinas. Nos contactó con Dardo. Él tenía un proceso de investigación sobre el vuelo, tenía conocimiento de cuál era la tripulación que viajaba al sur. Entonces nos trajo la novedad de si queríamos participar. Y logramos comprometernos seis de nosotros, de Merlo”.

Tras aceptar la propuesta, Aguirre y sus compañeros empezaron a participar de reuniones para llevar a cabo el plan, unos meses antes del 27 de septiembre de 1966.

“En principio teníamos la ventaja de que todos teníamos un conocimiento en armas, si bien no era total y en absoluto militar, pero éramos de armas a la cintura. Sabíamos tirar y sabíamos a lo que nos arriesgábamos en esta lucha de la resistencia”, destaca el “cóndor”.

Andrés Castillo fue el último en sumarse. “Un día yo me encontré con Dardo Cabo y con un compañero en una café de la calle Corrientes, que era el hervidero de la política. Todas las tendencias, desde la ultra izquierda hasta la ultra derecha, todas estaban en los cafés de la calle Corrientes”, detalla Castillo. “Allí Dardo nos habló de que tenía pensado hacer una excursión, un viaje a las Islas Malvinas. Sin decir cómo. No le presté mucha atención, yo había escuchado muchas veces fantasías sobre ir a las islas. Hasta que un día el compañero que estaba conmigo en la reunión me llamó por teléfono y me preguntó si me acordaba del viaje del que nos había hablado Dardo. ‘Se va hoy’”, recuerda sobre aquel martes 27 de septiembre de 1966.

Castillo relata que la propuesta de Cabo le quedó dando vueltas en su cabeza: “Yo estaba trabajando en la Caja de Ahorro. No había celulares, no había Internet, no había nada. Llamé a algunos teléfonos donde podía ubicarlo. No lo encontré por ningún lado. Y de tanto hablar con tanta gente, al final di con un compañero que me dijo que ese día lo iba a ver. Hicimos una cita para encontrarnos en la puerta del Correo Central. En ese momento serían las 13 o las 14. Faltaban horas, pero yo no sabía. Ni siquiera sabía en qué íbamos a viajar. Siempre la idea que escuché era la de viajar en un barco, un velero, un yacht, una lancha”.

Tras arreglar la cita, Castillo decidió embarcarse en el proyecto: “Tomé un colectivo, llegué a Munro y fui al local de la Unión Obrera Metalúrgica. Ahí vi a varios

compañeros que conocía. Pregunté por Dardo, lo encontré comiendo un sándwich. Le dije que me enteré que se iba de viaje. ‘Sí’, me dijo, ‘¿quierés venir?’”. Y así fue.

Castillo, a diferencia del resto de los “cóndores” no tenía previsto viajar ese día: “Yo estaba vestido con mi uniforme de bancario: traje príncipe de gales, corbata, camisa y mocasines. Me morí de frío en Malvinas”, rememora sobre el momento previo al viaje.

Por orden de los líderes, los participantes del operativo no podían comunicar a sus familiares o amigos que iban a embarcarse en una misión rumbo a Malvinas. En el caso de Castillo, decidió contárselo a su entonces novia: “A quien es hoy mi mujer le dije algo, pero sin decirle todo. Le dije que le avise a mi papá que vaya a La Caja, por si ocurría algo, que fuera y me pidiera licencia. Cosa que mi papá hizo a la mañana siguiente. Mi mujer más o menos sabía que me iba a Malvinas. Le dije que tenía un viaje, le conté algo así, pero sin decirle ni cómo ni cuándo”, recuerda el último miembro en sumarse al operativo.

Los últimos detalles antes de la partida

Con excepción de Castillo, el resto de los integrantes del Operativo Cóndor recuerda haber participado, 72 horas antes del secuestro del avión, de una reunión en un recreo del gremio UTA, ubicado en la zona de Paso del Rey, Moreno, donde concentraron y se prepararon para la maniobra que iban a realizar.

“Hubo una convocatoria para juntarnos en el recreo de la UTA que estaba en la localidad de Moreno. Lo consiguieron a través de Juan Carlos Rodríguez, que formaba parte de ese gremio. La cuestión distintiva de esto es que los grupos no se conocían entre sí, nos conocimos cuando ya estábamos a 48 horas de la partida. Y ya no salías. Yo salí, pero esa es otra historia. Y otro que salió fue Karasiewicz, porque su esposa tuvo una nena: Malvinas”, explica Ricardo Ahe.

Sobre el motivo de la reunión en el recreo de la UTA, Ahe considera: “Era una cuestión estrictamente militar. Aunque también hubo la presencia de un sacerdote. Fue una reunión de conocimiento y cuasi espiritual. Porque, además, todo el mundo sabía, conocía o tenía entrenamiento militar, porque todos éramos cuadros de una suerte de grupos de acción urbana. Desde tirar panfletos, hacer molotov, romper vidrieras, tomar un sindicato”.

Ahe cuenta los detalles de por qué logró salir a pesar de las indicaciones de los líderes de no dejar el grupo, para que no se filtrara información: “Les dije: ‘Se va a pudrir la cosa en mi casa. Mi vieja va a ir a la comisaría. Va a armar un escándalo y me van a salir a buscar’. El primer día pude salir y el segundo día, me quedé. No les avisé nada a mis padres porque eran demasiado inteligentes. Me despedí sin decirles a dónde iba”.

Como Ahe, Norberto Karasiewicz tuvo oportunidad de dejar brevemente al grupo para ver a su hija recién nacida en la Maternidad Santa Rosa de Florida. Sin embargo, tal la orden que tenían los “cóndores” y que Karasiewicz decidió cumplir a rajatabla no le avisó a su esposa, que acababa de dar a luz, el destino de su viaje.

Después del recreo en la UTA, el 27 de septiembre el grupo se trasladó a la sede de la UOM en Munro, donde prepararon los últimos detalles. “Y ahí salimos hacia el Aeroparque, nos llevaron diferentes personas, en distintos coches, cosa que si agarraban a uno los demás iban a llegar. El plan no se tenía que quebrar hasta la salida del avión que era a las doce. Así que todo salió perfecto”, relata Karasiewicz.

Los integrantes de Merlo también recuerdan haber estado en los días previos al operativo en el recreo de la UTA, en Paso del Rey. Sin embargo, Juan Carlos Bovó no rememora el camino a Aeroparque tan ordenado como lo hace Karasiewicz. “El avión salía a las 12 de la noche. Cuando salíamos para Aeroparque tuvimos un problema con los remises. Faltaba un coche y Dardo dijo: ‘Bueno, ustedes los de Merlo, váyanse en tren’. Y fuimos en el tren, desde Munro hasta Retiro. Me acuerdo que en la estación Saldías se demoró como media hora el tren. Y nosotros mirábamos el reloj y pensábamos que no íbamos a llegar. Bajamos en Retiro y me acuerdo que había una fila de taxis. Tiramos la valija adentro de un coche y la gente protestaba: ‘¡Eh, respeten la cola!’ Nos metimos adentro y llegamos”, relata.

Por su parte, Fernando Aguirre decidió romper la exigencia de mantener el silencio con cada familia sobre la operación que estaba por protagonizar y prefirió contárselo a su padre. “Si no le decía nada, iba a matar del disgusto a mi papá. Así que le conté. Se puso mal: ‘Vos estás loco, están los militares’, me dijo. Hasta que un día le dije que yo iba a ir igual, que estaba comprometido con los compañeros y no podía tirar la idea

atrás. Al final entró en razones. Me acompañó a Aeroparque para despedirme”, recuerda Aguirre.

Caprara, como la mayoría de los integrantes del grupo, decidió no contárselo a su familia. “Al único que le conté fue a un cura. Porque yo iba a un grupo en una parroquia de Moreno. Después me despedí de amigos y amigas, les decía que me iba a ir pero no les decía nada más. Y a mi padre le dije que me iba a pescar a la laguna de Lobos. A donde recién fui el año pasado. Cuando fui con mi señora le dije: ‘Mirá, en el ‘66 dije que iba a venir acá’”, bromea.



La financiación del viaje

A diferencia del Movimiento Nacionalista Revolucionario Tacuara (MNRT), que había pensado destinar parte del botín del épico robo al Policlínico Bancario para el financiamiento de la llegada a Malvinas (hasta que finalmente fueron detenidos por el asalto), los “cóndores” corrían con una ventaja: apoyo empresarial y gremial.

Por un lado, cada uno de los sobrevivientes que participaron del operativo asegura que el empresario salteño César Cao Saravia, reconocido nacionalista de la época y dueño de la fábrica metalúrgica EMEPA, fue el capitalista de la operación. Por otro lado, también aseguran haber contado con apoyo financiero de la Unión Obrera Metalúrgica, comandada en aquel entonces por el líder sindical Augusto Vandor.

“Las armas las puso Armando Cabo, el papá de Dardo. Y la plata de los pasajes: Cao Saravia y Vandor. Ni comida llevamos”, asegura Castillo. Por su parte, Ahe agrega: “Cao Saravia era el presidente de la empresa EMEPA, la principal fábrica de locomotoras, vagones ferroviarios, reparaciones y demás. Era el delegado de sus propios obreros, un personaje. Él financió parte junto con Vandor”.

Para Caprara, sin embargo, no hubo tanta financiación como se podría pensar que existió: “El dinero de los pasajes lo consiguieron de un industrial metalúrgico de esa época que era Cao Saravia. Nos habían dicho que iban a conseguir pasajes para todo el avión, para que no hubiera pasajeros civiles. Pero unos días antes dijeron que no, que no habían puesto la plata para todo el avión. Habían comprado los pasajes justos para nosotros”.

En el sitio web *Escritura Crónica*, una nota dedicada a la figura de Cao Saravia recuerda su participación en el operativo.

El empresario metalúrgico también donó dinero para el Operativo Cóndor Malvinas, que consistió en un secuestro en 1962 [sic] de un avión de Aerolíneas Argentinas por parte de jóvenes militantes peronistas, quienes durante 36 horas hicieron flamear una bandera argentina en las islas. Con el tiempo, el reconocido dirigente y militante metalúrgico, asesinado durante la dictadura militar, Dardo Cabo, le obsequió a Saravia, en prueba de su agradecimiento, la única bandera que flameó durante 36 horas en el archipiélago austral. Actualmente se encuentra en un museo la ciudad del sur de Buenos Aires, Lezama¹⁶.

El 28 de septiembre de 2016, al cumplirse 50 años del Operativo Cóndor, el diario *Clarín* publicó un artículo titulado *Malvinas: el operativo que frustró un acercamiento con Londres*, escrita por el periodista e historiador Fabián Bosoer¹⁷. En su artículo, detalla otra versión sobre el objetivo y la financiación del Operativo Cóndor:

El diario Pravda de Moscú opinó que detrás de la operación se percibía la “garra del contraespionaje de Estados Unidos y la Central Intelligence Agency (CIA)”. El cometido, afirmaba el órgano oficial soviético, era impedir una mejora en las relaciones anglo-argentinas. La CIA, especulaba Pravda, habría fabricado la intriga, de manera que los nacionalistas argentinos ocupasen las islas a la llegada del príncipe de Edimburgo a Buenos Aires. Para esta operación, concluía el diario moscovita, “la CIA puso en marcha en la Argentina la organización fascista denominada Tacuara”¹⁸.

¹⁶ Agustina Grasso. *El hombre que quiso comprar las Malvinas*. Publicado en el sitio web *Escritura Crónica*. Disponible online en: <http://www.escrituracronica.com/el-hombre-que-quiso-comprar-las-malvnas/>

¹⁷ . En la nota, el autor es crítico con la acción llevada a cabo por el grupo liderado por Dardo Cabo por considerar que afectó el diálogo con el Gobierno británico en torno a la cuestión de Malvinas. Ver página 86 de la presente tesis.

¹⁸ Bosoer, F. (28 de septiembre de 2016). *Malvinas: el operativo que frustró un acercamiento con Londres*. *Clarín*, p. 20.

Una cita similar del diario ruso *Pravda* había sido publicada en octubre de 1966 por el diario *Crónica* bajo el subtítulo *Comentario soviético*, basándose en un cable de la agencia de noticias ANSA como fuente de esa versión: “El diario ‘Pravda’ opina que en el reciente episodio protagonizado por nacionalistas argentinos en las Malvinas se percibe ‘la garra del espionaje de EE.UU.’ o de la ‘Central Intelligence Agency (CIA)’. ‘El cometido era impedir una mejora en las conversaciones anglo-argentinas’, según el diario”¹⁹.

Aparte de considerar el aporte de la UOM en la financiación del Operativo Cóndor –tal como declaran sus propios integrantes-, Bosoer agrega otros dos supuestos:

Una versión indicaba que los pasajes, cuyo monto era de 360.000 pesos, fueron pagados por el dirigente portuario Eustaquio Tolosa. Otras fuentes señalarán como mentores intelectuales de la operación al general Osiris Villegas, referente del ala nacionalista de la dictadura, y el líder metalúrgico Augusto “el Lobo” Vandor; una convergencia de intereses entre sectores de las Fuerzas Armadas, organismos de inteligencia y grupos políticos que jugaban sus respectivas partidas en la interna del peronismo²⁰.

En dicha nota no se menciona al empresario metalúrgico César Cao Saravia, señalado por todos los “cóndores” entrevistados como el inversor que logró que la operación pudiera llevarse a cabo. Por otro lado, los miembros del Operativo Cóndor niegan las versiones plasmadas por el periodista en su artículo en cuanto a la injerencia de la CIA estadounidense en el objetivo de llegar a Malvinas.

Fernando “Toti” Aguirre, sobre la hipótesis soviética a la que hace referencia la nota periodística, señala: “No sé en qué momento, en un país del Este dijeron que Estados Unidos había estado complotado con un tema de Malvinas, pero mal, porque si hay un

¹⁹ Aplazaron las tratativas anglo-argentinas: ¿por la invasión? (4 de octubre de 1966). *Crónica*, p. 8.

²⁰ Bosoer, F. (28 de septiembre de 2016). Malvinas: el operativo que frustró un acercamiento con Londres. *Clarín*, p. 20.

socio de Estados Unidos ese es Inglaterra”. “Yo creo que lo inventaron. Nosotros éramos del peronismo”, afirma tajante.

“De estas cosas tuvimos varias ya en el ‘66. Algunos medios, como la revista *Primera Plana*, que en esa época era muy leída en todo el ámbito político, decía que nosotros éramos una jugada de Vandor. Y el Partido Comunista de esa época, que era muy pro-ruso, decía que nuestra operación había sido organizada por la CIA”, menciona Luis Caprara, consultado sobre el artículo escrito por Bosoer. “Yo me reía y decía: ‘qué mal que paga la CIA’. Porque mientras estuvimos detenidos en Ushuaia nos daban una asignación para alimentos que era de dos pesos por día por cada detenido. No alcanzaba para nada. Por suerte a nosotros nos ayudaba la Unión Obrera Metalúrgica, la CGT, los familiares que hacían asados en los actos y juntaban plata”, detalla Caprara descartando la versión de haber sido enviados por la compañía de inteligencia estadounidense.

Sobre la hipótesis de la participación del general Osiris Villegas, el historiador especializado en la temática de Malvinas, Federico Lorenz, sostiene: “Malvinas era una cuestión del nacionalismo en general. En el gobierno peronista se dio una política educativa y pública muy fuerte sobre Malvinas y la Antártida. Una vez derrocado Perón por el golpe de Estado, ese caldo hizo que en algunos núcleos de la resistencia peronista el tema Malvinas se mantuviera vigente, porque además la reivindicación del gaucho Rivero y toda esa cuestión tiene que ver con la resistencia al opresor. Yo dificulto que un tipo como Osiris Villegas haya fomentado algo con ese contenido. Lo cual no quiere decir que a lo mejor un grupo de la resistencia anduviera en contacto con militares. Pero de ahí a favorecer esa cuestión, es bastante diferente”.

En cuanto a la financiación del Operativo Cóndor, el ex director del Museo Malvinas considera que la versión de los “cóndores” sobre el dinero aportado por el empresario metalúrgico Cao Saravia es convincente. “Es plausible porque Cabo era custodio de

Vandor, de la UOM. Y el papá de Cabo era dirigente metalúrgico. Entonces es más que probable”. Sin embargo, plantea que puede haber habido otros aportes materiales. “De todas maneras, el dinero para un operativo nunca venía de una fuente sola y esa información no se compartimentaba. No eran tan horizontales como para que todos tuvieran toda la información. Es probable que el dinero para los pasajes haya venido de este empresario. Pero, por ejemplo, la logística para conseguir las armas y toda una cantidad de cuestiones seguramente tuvieron otras fuentes. Y era una práctica habitual que los sindicatos le dieran armas y recursos a los miembros de los distintos grupos de la resistencia, que eran bastante heterogéneos”.

Asimismo, el historiador descarta la hipótesis de la injerencia de la agencia de inteligencia norteamericana en el Operativo Cóndor. “Me cuesta creerlo. ¿Cuál sería el negocio de la CIA en apoyar eso? Salvo que entendamos que para los militares que se estaban formando para esa época en la Doctrina de Seguridad Nacional todo lo que fuera insurgente era comunista y podría pensarlo desde el punto de que inducir un hecho de fuerza ahí hubiera llevado a que se militarizara antes la región... Pero me resulta raro, honestamente raro. Estaríamos hablando de que los ‘cóndores’ les hicieron de idiotas útiles a la CIA y si hay algo que no eran esos militantes era gente ingenua políticamente. Además, estamos hablando de un grupo muy cerrado y esa influencia de la CIA tendría que haber sido a través de algunos de sus participantes y basta ver la trayectoria de los ‘cóndores’ para ver que eran tipos muy fuertes ideológicamente. No creo que haya mucho de la CIA ahí”, señala Lorenz.

En el aire

Una vez que los integrantes del grupo llegaron a Aeroparque, rápidamente abordaron el vuelo 648, sin tener inconvenientes de llevar con ellos las armas cortas que la organización del operativo les había proporcionado. Mientras tanto, el periodista invitado por Dardo Cabo esperaba instrucciones para subir al avión. En su libro *La culpa la tuve yo*, Héctor Ricardo García relata que un amigo lo llevó a Aeroparque: “Llegamos tres minutos antes de la medianoche. Tras estacionar sin problemas entramos por la puerta más próxima al mostrador de Aerolíneas Argentinas. Allí estaba Dardo Cabo, mirando hacia afuera, como si me esperara”. (García, 2012, p. 226). El periodista recuerda que le sorprendió que Cabo lo saludara “con extraña frialdad” y detalla que en ese momento le entregó el boleto para abordar al avión.

En cuanto al momento de abordar el avión, nadie del grupo tuvo inconvenientes en subir las armas cortas que llevaban consigo como tampoco tuvieron problema en cargar el resto del armamento en la bodega delantera. “Aclaro que las medidas de seguridad no existían. Por empezar, no te pedían documentos. Vos decías que te llamabas fulano de tal y listo. De más está decir que las valijas no te las revisaba nadie”, señala Andrés Castillos. “En las mismas maletas llevábamos las armas, un arma corta cada uno y las largas se llevaban en la bodega. No había cinta transportadora. Venía un tipo con un carrito que ponía todas las maletas ahí y se las llevaba. Así fue que subimos al avión”, recuerda.

Por su parte, los diarios del momento hicieron luego una reseña de los momentos en los que el grupo de jóvenes abordó el avión, con sus armas, pasando sin problemas los escasos controles aeronáuticos de la época.

Al llegar al aeroparque entregaron el valijón a uno de los maleteros, que con gran dificultad lo llevó hasta la balanza donde se pesan los bultos que son transportados como carga. Al ver que Cabo llevaba un gran bolsón, el empleado intentó asirlo, diciéndole: “Esto es muy grande. Puede ir como carga”. El jefe del grupo Cóndor titubeó un instante, pero después se disculpó diciendo: “No se moleste. Esto lo llevo en la mano. Voy a precisar algunas cosas que llevo adentro”. En efecto: en el bolsón, cada uno de los comprometidos en este episodio llevaba una ametralladora y otras armas²¹.

En su libro, el piloto del avión Ernesto Fernández García recuerda que el viaje se mantenía en los parámetros de rutina, volando sobre la costa mientras los pasajeros dormían.

Alrededor de las 6 de la mañana, el grupo entró en acción. Cabo y Giovenco fueron hacia la cabina de mando, mientras Rodríguez y Tursi se dirigieron hacia el fondo del avión para advertir de la maniobra a los ayudantes de abordó.

Pocos minutos después, los pasajeros del avión escucharon el anuncio de un cambio de rumbo, aunque aún no sabían que estaban volando hacia Malvinas. Por los parlantes, se avisó que el vuelo continuaría hacia Comodoro Rivadavia, ya que, en Río Gallegos, primera etapa del viaje, “reinaba el mal tiempo”. El Operativo Cóndor había comenzado. La máquina había sido tomada por los 18 jóvenes integrantes del comando.

²¹ Sigue en las Islas Malvinas un avión capturado en vuelo. (29 de septiembre de 1966). *La Nación*, nota de tapa.

Castillo rememora que en el momento en que Cabo y Giovenco obligaron al piloto a cambiar de rumbo, dos pasajeros que estaban sentados cerca de él se dieron cuenta de que algo extraño estaba pasando. “Al lado mío había un muchacho joven, y adelante, una persona más grande. Los dos eran pilotos. El avión empezó a volar perpendicular a cómo venía. Al doblar, este hombre dijo que le parecía rara la maniobra, porque no estábamos volviendo para atrás. Miraban que estaba amaneciendo y que había mar de los dos lados. Entonces se pusieron intranquilos y yo decidí ir a la cabina a decirle a Dardo que había dos personas que se habían dado cuenta de que pasaba algo. Había que hablar con ellos, tranquilizarlos”, rememora Castillo. “Entonces a partir de allí, Dardo le dio instrucciones al comandante, que llamó a la azafata y en ese momento ella se enteró de que el avión estaba tomado. El comandante le pidió que juntara a esos dos pasajeros en un mismo asiento, que les dijera que el avión estaba tomado y que, por razones de seguridad, no hablaran con nadie y no dijeran nada. La idea era mantener la calma en el avión. Era la madrugada y venía todo el mundo durmiendo”, explica.

“En el avión las funciones las cumplieron Dardo Cabo y Alejandro Giovenco, que fueron a la cabina, armados. Le dijeron al comandante del avión que el aparato estaba tomado. ‘Ponga rumbo a Malvinas’, le exigieron. El piloto dijo que no tenía combustible. ‘Sabemos que hay combustible suficiente para ir y regresar’, le contestó Dardo. Entonces dijo que no tenía hoja de ruta, que nunca había viajado a Malvinas. Dardo le dijo que pusiera rumbo 105. Y eso fue lo que hizo”, relata Karasiewicz.

El comandante de la nave recuerda el momento del secuestro del siguiente modo:

Sentí algo en el cuello. Era una pistola tipo Parabellum, un arma vieja, con la pintura descascarada que dejaba ver el frío acero con que la habían fabricado. Sentí el frío de ese

acero en todo el cuerpo. Cuando vi quién me apuntaba, me sobresalté. Era el joven que había subido último al avión, con mi autorización.

Ese joven de carita amable, de aspecto de niño bueno, era Dardo Baco [se refiere así a Dardo Cabo]. Mi secuestrador. Junto a él había otro joven con una cuarenta y cinco que amenazaba al resto de los tripulantes de la cabina: Alejo Giovanni [llama de esta manera a Alejandro Giovenco].

Fue así que, el 28 de septiembre, cerca de las cinco de la mañana, mi Douglas DC-4 fue declarado en emergencia. El vuelo AR 648 no respondía, se daba por perdido, estrellado. Era una incógnita para el control de tránsito aéreo. A partir de ese momento, todos los servicios radioeléctricos de enlace aéreo, desde Ezeiza hacia el sur, fueron puestos en alerta. (Fernández. 2004, p. 32).

En tanto, en el tercer libro que incluye un relato del vuelo 648 de Aerolíneas Argentinas, escrito por Silvio Sosa Laprida, copiloto del avión, y Carlos Aldo Baratti, técnico a bordo, los autores cuentan su propia versión (en tercera persona) de lo ocurrido. El libro, titulado *Malvinas y el faro de Dios. La verdadera historia del secuestro del avión de Aerolíneas Argentinas hacia las Islas Malvinas perpetrado por el Grupo Cóndor en 1966*, los autores dedican unos párrafos de su texto a explicar que los integrantes del operativo tenían estratégicamente planeada la forma de recuperar las armas que habían despachado, dado que la bodega delantera era la única a la que se tenía acceso desde la cabina y fue esa en la que los “cóndores” lograron guardar su armamento (2016, p. 38).

Por su parte, el integrante del operativo Juan Carlos Bovó, da detalles de la búsqueda de las armas en la bodega. “Las valijas con las armas largas las llevó Victorio Calabró, tesorero de la UOM, porque nosotros teníamos miedo de que nos parara la policía con

semejante armamento. Entonces, las llevó en una estanciera del gremio desde Munro hasta Aeroparque, y después en el aeropuerto hubo gente que estaba adentro y las puso en la bodega para que nosotros las viéramos, porque estaba todo lleno de valijas. Después bajé yo a buscarlas. Ya sabía que tenía que encargarme de eso, me lo pidieron a mí porque tenía mucha agilidad, jugaba al fútbol, era muy deportista. Enganché con la soga los bolsos y así subían. Después tuve que subir con la soga de vuelta”, señala. Y relata que para poder acceder a la bodega, debieron levantar una fila de asientos donde justo se encontraba sentado el almirante José María Guzmán, gobernador de Tierra del Fuego: “Cristina Verrier fue hacia donde estaba Guzmán y le dijo que se tenía que levantar de ahí. Hubo una conversación en la que ella le preguntó si a él le gustaría ser el gobernador de las Islas Malvinas. ‘Y sí, cómo no me va a gustar’, le respondió Guzmán. Entonces Cristina le avisó que íbamos hacia allá. Cuando le dijo eso, Guzmán se paró junto con su custodia. Entonces ahí alguien aprovechó, le pegó un empujón, levantamos la tapa y bajé a buscar las armas”.

Sobre ese hecho puntual, Guzmán se refirió días después, luego de terminado el operativo, al responder las preguntas de los periodistas que lo entrevistaron al volver de las Malvinas:

Se le preguntó entonces al contralmirante Guzmán si había sido atacado y esposado en el avión, a lo que contestó: “Cuando me puse de pie para hablar con la señora Verrier, uno de los del grupo me pidió que me sentase, mientras me apuntaba con una pistola. El vicecomodoro Delintento, que se hallaba a mi lado, intentó levantarse, pero fue empujado y se lo obligó a sentar nuevamente. Le dije, entonces: ‘Lo mejor es que nos quedemos tranquilos’”²².

²² Detalles de lo ocurrido en las Islas Malvinas. (7 de octubre de 1966). *La Nación*, nota de tapa.

Tras cambiarse y vestirse con los abrigos verdes tipo *parkas* que llevaban, y munidos de las armas largas que habían extraído de la bodega del avión, los “cóndores” se preparaban para el aterrizaje en suelo malvinense.



Versiones cruzadas sobre el rol del piloto y el copiloto

Una de las controversias que existen dentro del Operativo Cóndor gira en torno a, si en la maniobra ideada por los líderes del grupo, estuvo implicado uno de los miembros de la tripulación del vuelo AR-648.

En ese sentido, el comandante del avión, Ernesto Fernández García, dedica buena parte de su libro *Un cóndor sobre Malvinas* a denunciar a su copiloto, Silvio Sosa Laprida, como partícipe del hecho. En su obra, en la que cambia los nombres y apellidos de todos los protagonistas –menos el suyo propio– y bautiza a Sosa Laprida como Toloza, se refiere en más de una ocasión al copiloto como “traidor”, lo acusa de haber mantenido una relación sentimental con María Cristina Verrier (a quien menciona como Marina Veniers) y declara haberse dado cuenta de la situación recién en el momento más álgido del vuelo, cuando buscaba dónde aterrizar en las islas.

Un mes antes del secuestro, mi copiloto me preguntó si podía practicar conmigo aterrizajes y decolajes de mínima carrera. Por entonces, llevábamos varios meses volando juntos.

Con el fin de atender sus inquietudes, le brindé abiertamente mi experiencia y practicamos muchas veces. Algo que, un tiempo después, merecería mi arrepentimiento. Algo que, tal vez, jamás debería haberle enseñado.

El aparente bien intencionado pedido de Toloza fue una de las claves secretas que urdieron para preparar la llegada a las Islas Malvinas.

Mi copiloto y yo nos habíamos visto, por primera vez, hacía unos años cuando él me sirvió un café con leche y un sándwich en un DC-3 de Aerolíneas. Yo era el comandante, él el comisario de abordó.

Toloza era muy comprador. Me pidió si lo ayudaba a venir como copiloto y yo lo ayudé. Y más tarde lo lamenté. (...) Nunca imaginé que podía jugarme tan sucio. (Fernández, 2004, p. 16).

Asimismo, en su libro también detalla su versión sobre la relación sentimental que habría mantenido el copiloto con María Cristina Verrier. Relata que durante el vuelo la periodista y directora teatral pidió ingresar a la cabina de mando del avión. “Toloza le sonrió más de la cuenta y tuvo unas pocas palabras con ella. Seis meses atrás, mi copiloto la había conocido en Río Gallegos (...). Todos sospechábamos que entre ellos había alguna relación, aunque Toloza nunca lo admitió, pero tampoco lo negó”. (Fernández, 2004, p. 25).

Por su parte, Sosa Laprida parece querer responder a la acusación del piloto en el libro que escribió junto a Aldo Baratti, técnico del vuelo. Al final del libro, los autores reproducen el siguiente supuesto diálogo —escrito de forma algo desordenada— en el que intentan limpiar su nombre y despegarse de la versión que denunciaba a Sosa Laprida como implicado en el operativo:

Aldo recalcó una situación que siempre les había molestado:

-Y pensar que hubo gente que pensó que toda la tripulación, o alguien de la misma, estaba involucrada con el grupo que nos tomó el avión.

Silvio le respondió:

-Pensá que en esa época, y al momento de producirse el secuestro, era lógico que mucha gente pensara eso; recordá que gran parte de la mentalidad de las personas tiende a pensar lo peor y lo malo, ante un hecho sorpresivo en sus vidas.

-Sí- dijo Aldo- pero que propios compañeros...; bueno, pero el amargo juego humano es así y hay que aceptarlo; y ahora que ya hace mucho tiempo que estamos jubilados, debemos superar cosas pasadas...- dijo Silvio.

-Es verdad, Silvio, nosotros estuvimos allí y contamos lo que nos tocó vivir- confirmó Aldo. (Sosa Laprida y Baratti, 2016, p. 97).

Entre los integrantes del Operativo Cóndor, este cruce de versiones entre el piloto y el copiloto tampoco termina de aclararse. Algunos aseguran no conocer si algún miembro de la tripulación estaba o no al tanto de la maniobra. Luis Caprara afirma que, en los momentos previos a tomar el avión, Cabo aseguró que cada miembro iba a estar enterado de todo lo relacionado con el operativo, y que no se habló de la intervención ni del piloto ni del copiloto. Fernando “Toti” Aguirre prefiere no declarar sobre el tema, aunque afirma que el comandante salió perjudicado por la situación a pesar de no haber estado vinculado con el operativo: “Al año y pico de la investigación, lo echaron de Aerolíneas. Y él no estuvo implicado. Fue un tipo derecho, que manejó todo en tierra, que evacuó a los pasajeros, y que siempre con nosotros tuvo firmeza y estuvo presente”.

Por su parte, Andrés Castillo asegura que Dardo Cabo y María Cristina Verrier habían estudiado al comandante Ernesto Fernández García pero que éste no sabía de la operación: “María Cristina había viajado en varios vuelos a Río Gallegos en los que piloteaba el comandante. Era un hombre con muchas horas de vuelo. Con el comandante habían cenado una vez, y habían hablado de cosas, sin hablar de este tema. Cristina le presentó a su novio, que era Dardo Cabo, y charlaron. Pero ni el piloto ni el

copiloto estaban enterados”. Y agrega: “Mucho se habló de esto. Sí hay algo más, no lo sé. Dardo se lo calló, para no comprometer a nadie. Pero yo sé que con la única persona que hablaron, de cosas generales, de avión, de vuelos, y demás, era con el comandante Ernesto Fernández en una cena que se hizo en la casa de Cristina. No creo que hayan llegado a decir que iban a tomar el avión, porque era muy peligroso. Pero sí que hubo una charla, un acercamiento”.

Sin embargo, Ricardo Ahe abona la teoría del comandante Ernesto Fernández García de que el implicado era el copiloto: “Yo hablé con Sosa Laprida. Él me negó que estuviera comprometido. Y es mentira, él estaba comprometido. Sosa Laprida sí estaba enterado del Operativo, Fernández García no”.

Norberto Karasiewicz coincide con Ahe. Para él, Sosa Laprida era el contacto del grupo dentro de la tripulación: “María Cristina Verrier había hecho una inteligencia mucho antes del operativo, durante los meses previos, de viajar en ese avión, en el vuelo regular a Río Gallegos, con esa tripulación y así conoció al copiloto. Y le preguntó si estaba preparado para aterrizajes cortos, en tierra. Y Sosa Laprida enseguida le agarró la onda, pero sin saber nada de que en algún momento iba a pasar esto. Pero resultó que el avión no lo aterrizó el copiloto, lo aterrizó el comandante”, señala el “cóndor”.

Recién llegados a Malvinas

En 1966, el poblado británico de Puerto Stanley –en la Isla Soledad– no contaba con aeropuerto. Por ese motivo, el avión DC-4 debió ser aterrizado en lo más parecido a una pista de aterrizaje que había en las Malvinas: una cancha de carreras cuadreras de caballos.

El Douglas DC-4 era un avión de transporte comercial multimotor de gran autonomía desarrollado por la empresa aeronáutica estadounidense Douglas Aircraft Company entre 1938 y 1947. Se trataba de una aeronave diseñada para transportar hasta 86 pasajeros; tenía una longitud de 28,6 metros, una altura de 8,4 metros y el peso del avión (vacío) era de 19.640 kilos. Su rendimiento estaba preparado para alcanzar una velocidad máxima operativa de 450 kilómetros por hora²³.

A pesar del carácter improvisado de la pista, el aterrizaje fue formidable: tanto los pasajeros, como la tripulación y los integrantes del grupo llegaron a tierra en perfecto estado. Incluso el avión de Aerolíneas solo sufrió el hundimiento de un eje de sus ruedas dentro del barro formado por la turba del particular suelo de la isla²⁴.

Sin embargo, el aterrizaje no fue el esperado por los “cóndores”, que en sus planes iniciales calculaban que el piloto aterrizaría en la cancha desde el lado inverso, ubicando la aeronave en el otro extremo de la isla, lo que –pensaban– les habría permitido situarse

²³ Fuente: <http://www.airliners.net>.

²⁴ En su libro *Un cóndor sobre Malvinas* el piloto, Ernesto Fernández García, relata cómo después del aterrizaje, luego de alivianar el peso del avión, pedir a los ingleses que rellenaran con ripio y arena el área donde había quedado enterrada una de las ruedas, y sin más compañía que algunos técnicos de su tripulación, una semana más tarde pudo traer de regreso el DC-4 a Río Gallegos.

de forma más estratégica para llegar a la casa del gobernador inglés de las islas. Pero el avión quedó, finalmente, a gran distancia del sector administrativo de Puerto Stanley.

Luego de aterrizar y tras abrirse la puerta del avión, se ubicó una escalera de mano y la clásica sogá para salidas de emergencia. Así, los “cóndores” descendieron rápidamente, mientras el resto los pasajeros quedaron a bordo en espera de los acontecimientos. Una vez abajo, los comandos trataron de impedir que los isleños se acercaran a donde estaba el avión, pero ya un grupo numeroso de locales los rodeaba.

“Teníamos previsto entrar de una manera, para acercarnos carreteando a donde estaba la casa del gobernador. Pero había mucho viento. Tuvimos que dar la vuelta y quedamos muy lejos del lugar que era el objetivo. Aterrizamos al revés”, detalla el integrante del grupo Andrés Castillo. Además, afirma haber sido el primero en descender del avión: “Me fui atrás, a la cola, donde estaba la puerta para bajar. Colocamos una sogá. Agarré la cuerda directamente, como se ve en las películas y me quemé. Solté las manos porque el dolor era terrible. Caí con mis pies arriba de esa tundra y me emocioné mucho”.

También rememora como primer recuerdo tras haber tocado tierra que varios habitantes de la isla aparecieron en las cercanías del avión. “A las siete personas que se acercaron primero las tomamos prisioneras. Estaban el jefe de policía y el jefe de los mercenarios que daban entrenamiento a la población. Los mercenarios eran belgas. Después de la segunda guerra mundial, nunca había habido tropas. Lo que había era un entrenamiento todos los años para la población masculina. Y lo hacían estos mercenarios a los que les pagaban”, señala.

En su libro *La culpa la tuve yo*, el periodista y empresario Héctor Ricardo García recuerda el momento del aterrizaje en Malvinas:

A las nueve, aproximadamente, ya estábamos volando sobre las que podían ser pistas de aterrizaje: la usada para carreras cuadreras, que se hallaba ubicada en pleno centro de la ciudad, y la playa, a unos 40 kilómetros. Esta última era la más incómoda, ya que los comandos tendrían que cubrir esa distancia a paso de marcha, lo que haría muy lento y difícil el operativo.

El avión sobrevoló la zona en tres oportunidades, buscando la pista hípica. El tiempo no era muy bueno y el piloto lo ubicó lo más cerca posible de los techos. Junto a él, observando el descenso, estaban, firmes, dos de los jefes del operativo, sin bajar sus armas, pese a que la tripulación ya no podía ofrecer resistencia. El deseo era aterrizar al revés de cómo se hizo, para ubicar el aparato junto a la casa del gobernador inglés y poder así tomarlo como rehén.

Pero las condiciones climáticas, especialmente el viento, lo impidieron, y el DC-4 se ubicó en sentido contrario. El aterrizaje fue casi perfecto, pese al lugar y la precaria forma en que se hizo. La máquina quedó detenida en unos 200 metros de pista de barro, cuando, generalmente, se necesitan más de mil. Su peso, 35 mil kilos, hizo que sus ruedas, especialmente la derecha, se enterraran, pero sin dañar en lo más mínimo su estructura.

El pasaje no mostró pánico en ningún momento y se mantuvo tranquilo, pese a que muchos se habían dado cuenta de que no nos dirigíamos a Comodoro Rivadavia sino hacia un “lugar extraño”. (...) A las 9:57, exactamente, el DC-4 tocó tierra malvinense. (García, 2012, pp. 229-230).

En su relato, García detalla las dos primeras acciones que realizaron los “cóndores” al tocar tierra: tomar rehenes entre los habitantes de la isla y desplegar las siete banderas argentinas que habían llevado consigo, en señal simbólica de soberanía, tal la orden que indicaron los líderes del operativo. Asimismo, el empresario de medios también relata, en el capítulo de su libro dedicado a su aventura como testigo del operativo, que la

primera reacción de los habitantes ante la llegada del avión argentino fue la de rodear la nave con camionetas Land Rover de manera tal de evitar que el avión pudiera tomar vuelo.

Por su parte, en su libro, el comandante del avión, Ernesto Fernández García, también dedica varias páginas al relato de su improvisado aterrizaje en las Malvinas, en el que destaca la hazaña lograda:

De pronto, divisé un terreno semiplano, usado como la pista de carreras de caballos de la isla. El único lugar donde podía llegar a meter el avión; ondulado y curvo y flanqueado por cables de alta tensión cruzando el camino, más dos tribunas una a cada lado (por las que el avión apenas podía pasar sin rozar el techo)... No podía asegurar que estábamos salvados, ni siquiera podía asegurar que aquello que veía serviría como pista de aterrizaje.

En lugar de ir para las antenas, me fui a la derecha sobre el pueblo y me vi obligado a saltar unos cables de alta tensión, que, desde el cielo, se veían como un pentagrama. Conté los motores y pasé por arriba de las dos tribunas en dirección a la pista de carreras. Maté la velocidad rozando ocho montículos de tierra que había en la superficie. La hélice izquierda fue rompiendo la empalizada de madera que separaba a la pista de la gente. Luego, llegó el momento en que no hubo más sustentación y la rueda izquierda golpeó contra uno de los montículos de tierra. Dejé caer el avión y clavé los frenos a pastilla.

Nos habíamos salvado. Había realizado el aterrizaje en doscientos metros. Una hazaña. ¡Una de las más fabulosas de la historia de la aviación comercial! (Fernández, 2004, p. 52).

Por su parte, Ricardo Ahe recuerda que mientras él y sus compañeros se dedicaban a colgar las banderas argentinas en los alrededores del avión, Cabo y Verrier se desplazaron en un Land Rover para ir a hablar con la autoridad británica de las islas.

“Fueron a ver al gobernador interino porque el verdadero estaba en Londres. Y ahí, lo intimaron y le dijeron que ellos estaban en tierra argentina, que se pusiera a disposición. Pero el gobernador les dijo que se fueran, que no estaban en su casa y que los iba a detener. Dardo y Cristina volvieron. Pasaron unos 45 minutos. En ese tiempo, nosotros estuvimos cristalizados en esos 600 metros que habíamos tomado alrededor del avión. En esos 45 minutos los ingleses habían comenzado a formar un cerco. Y habían puesto dos ametralladoras de pie y luego, gente armada. Ya no podíamos hacer más nada”, asegura Ahe. “Las banderas las colocamos en un alambrado, alguna en el avión, en dos o tres lados, como para marcar el territorio. El hecho visual de la bandera fue un gesto de soberanía”, remarca.

En cuanto a la estrategia de los ingleses de rodear el avión con sus camionetas 4x4, del lado de la punta y de la cola, los cóndores sostienen que fue una acción que idearon luego de la incursión del piloto argentino Miguel Fitzgerald que había aterrizado en tierra de Malvinas, durante cinco minutos, dos años antes de que llegara el grupo Cóndor²⁵. En cuanto a esa preparación que habían logrado los habitantes de la isla, ante la llegada del avión de Aerolíneas Argentinas, Ahe remarca que puede haberse debido a la falta de “efecto sorpresa”: “El avión fue detectado antes de llegar a Puerto Rivero. Hubo que dar dos vueltas, para ver bien cómo demonios aterrizar y eso les dio tiempo para vernos”.

Por su parte, Fernando “Toti” Aguirre hace referencia a la lectura de la proclama desde las islas, que fijaba la posición del grupo y que fue leída por Cabo para que llegara a oídos porteños: “Contábamos con Caprara, que era estudiante de ingeniería y

²⁵ El piloto Miguel Fitzgerald había aterrizado con su avión Cessna matrícula LV-HUA en la cancha de carreras cuadreras de la Isla Soledad el 8 de septiembre de 1964, a las 13 hs. “Desciende y entrelaza la bandera entre los alambres que rodean la cancha. Llega corriendo un lugareño a quien Fitzgerald le entrega una proclama dirigida al representante inglés. 13:05: Inicia el despegue y regreso a Río Gallegos”, detalla Héctor Ricardo García en su libro “La culpa la tuve yo” (página 220).

radioaficionado. Entonces logró arrancar la radio del avión que tenía muy poca batería y logramos conectar con Buenos Aires y leer la proclama. Después de eso, no pudimos arrancar más la radio”.

El jueves 29 de septiembre de ese año –al día siguiente de la llegada de los “cóndores” a las Malvinas–, varios de los periódicos nacionales –entre ellos, el diario *La Nación*– publicaron la proclama que Cabo leyó a través de la radio del avión.

A los argentinos:

La responsabilidad de nuestra soberanía nacional siempre fue soportada por nuestras fuerzas armadas. Hoy consideramos le corresponde a los civiles, en su condición de ex soldados de la Nación, demostrar que los aprendido en su paso por la vida militar ha calado hondo en sus espíritus. Así emprendimos la marcha hacia el Sur.

Creemos en una patria justa, noble y soberana. Somos cristianos, argentinos y jóvenes. Pertenecemos a una generación que desde su hora misma asume sin titubeos la responsabilidad de mantener bien alto el pabellón azul y blanco de los argentinos.

Estamos aquí porque hemos preferido los hechos a las palabras. Estamos solos ante Dios y con nuestra determinación. Sin banderas políticas. Provenimos de todos los sectores nacionalistas y pertenecemos a militancias políticas distintas, pero estamos unidos porque creemos que eludir un compromiso es una cobardía. Porque estamos luchando y lucharemos para devolver a nuestros hijos la imagen de la patria que nos legaron los hombres de Mayo.

Nosotros, con orgullo, nos hacemos cargo de esta herencia, con humildad pero sin vacilaciones.

Por esa patria que tiene su historia escrita en gloriosas páginas de sangre. Por esa patria que se merece el sacrificio de sus hijos para que nuevamente pueda brillar como ejemplo en Hispanoamérica.

Nosotros, como pueblo argentino, es decir, en nombre de todos cuantos habitan nuestro suelo y en especial la juventud argentina a la que pertenecemos, ponemos hoy nuestros pies en las Islas Malvinas argentinas para reafirmar con nuestra presencia la soberanía nacional y quedar como celosos custodios de la azul y blanca, que ha de flamear altiva mientras haya hijos que respondan por ella.

Quiera Dios ayudarnos en nuestra empresa. A él encomendamos nuestras almas y en su fe forjamos nuestro coraje.

Concretamos nuestro futuro. Moriremos con el pasado”.

Dado en Puerto Rivero, de las Islas Malvinas argentinas, a los veintiocho días del mes de setiembre de mil novecientos sesenta y seis²⁶.

Cuando la noticia del aterrizaje del avión a manos del grupo de jóvenes nacionalistas se conoció en Buenos Aires y en el resto del país, la novedad causó un impacto de fervor en gran parte de la sociedad, que hasta repercutió en manifestaciones públicas de apoyo, por un lado, y en incidentes contra entidades británicas, por otro.

El 29 de septiembre de 1966, el diario *Crónica* –de Héctor Ricardo García– publicó la siguiente información en tapa: “La noticia produjo conmoción. Hubo inmediatamente repercusión en las calles. Los gremios, en forma masiva, expresaron públicamente su adhesión entusiasta a los argentinos que descendieron en las Malvinas”²⁷.

²⁶ Una proclama explicó los propósitos que inspiraron el hecho. (29 de septiembre de 1966). *La Nación*, p. 10.

²⁷ Síntesis de la situación. (29 de septiembre de 1966). *Crónica*, nota de tapa.

Sin embargo, la toma del avión de Aerolíneas y su posterior desembarco en Malvinas no provocó la misma reacción en el Gobierno nacional, que no demoró en condenar la acción del comando “cóndor”. La Secretaría de Prensa de la presidencia de Onganía dio a conocer rápidamente un comunicado oficial que fue difundido en los principales medios de comunicación.

La soberanía es patrimonio del pueblo de la República y su protección es responsabilidad del Gobierno. Los actos de fuerza para defenderla se ejecutan fundamentalmente a través de las fuerzas armadas.

Quienes con arbitrariedad se arrogan el ejercicio de los derechos que la Nación Argentina mantiene en forma constante y enérgica ante los organismos internacionales y en negociaciones diplomáticas, lesionan el prestigio del país y su tradición.

En cumplimiento de las obligaciones que le competen, es un deber del Gobierno conservar el orden y afirmar la autoridad frente a un grave alzamiento. Ignorarlo implicaría una cesión inadmisible de sus responsabilidades.

En consecuencia, en mi carácter de presidente de la Nación, comunico:

- 1) Que se han adoptado las medidas necesarias para proveer a la seguridad de las personas comprometidas involuntariamente en este episodio.
- 2) Que los responsables de los hechos y sus instigadores serán sometidos a la Justicia para que proceda con todo el rigor de la ley.
- 3) Que esta decisión constituye una prueba categórica de la seriedad con que el gobierno nacional ratifica el derecho argentino sobre las Islas Malvinas, que ha sido y es reafirmado con toda energía y autoridad, según es norma de su conducta internacional.

La recuperación de las Islas Malvinas no puede ser una excusa para facciosos”²⁸.

Los cóndores habían aterrizado en Malvinas y colocado las siete banderas argentinas que habían llevado. Tomaron prisioneros a algunos isleños y sus líderes llegaron a dialogar con la máxima autoridad en las islas. Mientras tanto, en el continente, distintos grupos sociales apoyaban su misión y, en el otro extremo, el gobierno de facto de aquel entonces criticaba su accionar y adelantaba que serían juzgados. Pero aún restaban varios capítulos de su polémica aventura.



²⁸ El episodio de las Malvinas tratose en la Presidencia. (30 de septiembre de 1966). *La Nación*, p. 20.

Un objetivo final, distintas visiones

Si el Operativo Cóndor tuvo como fin tomar el poder de las Islas Malvinas o, por el contrario, causar un revuelo tal que se tomara en todo el mundo como un hecho de reivindicación de soberanía, es una inquietud difícil de responder.

Por un lado, porque su principal líder, Dardo Cabo, fue asesinado por la dictadura hace 40 años; también porque su pareja, María Cristina Verrier, hace tiempo se recluyó y no aparece en público y, por otro lado, porque entre los sobrevivientes que participaron del hecho no hay una versión unívoca sobre este punto central.

Para algunos, el operativo tenía como objetivo reivindicar la soberanía argentina sobre las islas y provocar una reacción en el gobierno y la sociedad. Para otros, el objetivo primordial era avanzar sobre las autoridades británicas en las islas y tomar el control del territorio, finalidad que se vio malograda por distintos aspectos, como la ubicación del avión y la falla del factor sorpresa al aterrizar sobre la isla.

Norberto Karasiewicz es uno de los que considera que el fin primordial del Operativo Cóndor era hacer un acto simbólico de reivindicación de la soberanía nacional: “El objetivo era reafirmar la soberanía en las islas con nuestra presencia e inscribir una fuerte conmoción mundial sobre esto. Porque el canciller del presidente Arturo Illia había firmado una resolución en el año ‘65²⁹. ¿Y qué pasa? Onganía lo derrocó y chau. Y nosotros sabíamos perfectamente que venía la dictadura, una dictadura afín a Inglaterra. Por eso fuimos a hacer un reclamo de soberanía y a que se supiera en el

²⁹ En su testimonio, Norberto Karasiewicz se refiere a la Resolución 2065 de la Asamblea Anual de Naciones Unidas.

mundo, que todos tomaran conciencia de que nuestro reclamo estaba vigente, que no iban a pasar otros 133 años sin que nadie hiciera nada”.

Luis Caprara coincide: “La idea era poder hacer un acto de soberanía. El propósito no era combatir y menos matar gente, porque si nosotros íbamos a hacer algo a favor de querer recuperar las islas, no íbamos a ir haciendo un desastre”. “Si se podía, tomábamos la casa del gobernador, la radio y el Town Hall, que era el centro cívico. Y si no se podía, no. Desplegábamos las banderas y veíamos cómo seguía la cosa”, sostiene.

En cambio, para Juan Carlos Bovó la idea del grupo de ir a Malvinas era para poder tomar el control de las islas, aunque luego ese objetivo no pudo realizarse. Consultado sobre el hecho de que la ubicación donde aterrizó el avión cambió sobre la marcha el plan primigenio, Bovó sostiene que sí. “Nosotros fuimos para quedarnos”, asegura.

Y detalla el rol que él tenía asignado en el plan original: “Nosotros íbamos a tomar las islas. No pudimos tomarlas porque nos traicionó el viento. Porque el operativo iba a estar dividido en tres partes: con Karasiewicz y Chazarreta teníamos que ocupar la casa del gobernador, la residencia. Otros dos grupos tenían que tomar el Town Hall, que quedaba a espaldas del mar, era un edificio donde funcionaba la BBC de Londres y la oficina de teléfonos. Y otro grupo iba a atacar el destacamento de los mercenarios”. Sin embargo, remarca que al haber quedado el avión en una posición diferente a la planeada, el plan inicial quedó descartado.

Por su parte, Ricardo Ahe y Fernando “Toti” Aguirre también sostienen que la idea original era tomar el control y manifiestan haber estado en contra de no haber intentado continuar el plan inicial de tomar el poder de las islas.

Para Ahe, después del aterrizaje en el que el avión había quedado expuesto por las vueltas que dio antes de llegar a tierra y al perder el factor sorpresa, se expuso “uno de los momentos críticos del comienzo”. “Se produjo de alguna forma un quiebre interno”, asegura. “Cuando Cabo y Verrier volvieron de hablar con la autoridad británica no es que cambiara la orden. La situación fue la que cambió. La idea era, en ese caso, que fuéramos detenidos por el gobernador argentino de la isla, el almirante Guzmán, que iba en el avión. Cosa que el almirante no hizo. Se fue con los pasajeros”, critica Ahe. Asimismo, considera que la decisión de los cabecillas del grupo de ir a la casa del gobernador no fue la acertada: “Se podría haber seguido avanzando. Pero no se hizo. Dijeron: ‘quédense acá’. Punto. Y en ese momento vos no discutís, simplemente obedecés. Este es uno de los *quids*, por el que después hay problemas en el grupo”, asegura.

Aguirre, al igual que Ahe, critica la decisión de los líderes del grupo: “Cabo, para mí y para muchos compañeros, cometió el error de ir a intimar la rendición del gobernador con María Cristina Verrier. Cosa que por supuesto no logró. Él fue, demoró como una hora en volver y ya detrás de él venía corriendo gente armada. Algunos militares que había por ahí y, en su mayoría, civiles armados”.

En cambio, la postura de Andrés Castillo es de conciliación. Él coincide con que existió la idea de tomar el poder de las islas, pero sostiene que al no lograrse, el grupo privilegió el hecho de lograr un acto de soberanía. Y reconoce que eso generó un debate interno, dentro del grupo: “La discusión existió, pero primó que el objetivo estaba logrado. Era el reclamo de soberanía, poner la bandera y cantar el himno”.

“Algunos compañeros querían tomar el control de las islas. Pero la mayoría no. Dardo estaba convencido de que no, de que el objetivo era reivindicar la soberanía. La discusión existió. Pero fue muy minoritaria”, asegura Castillo. Y agrega su punto de

vista: “Lo que pasa es que son cosas que a uno lo entusiasman y son decisiones políticas. Podemos estar juntos, pensamos en general lo mismo, pero hay un matiz de algunos de decir ‘bueno ya que estamos acá nos quedamos, las tomamos’, y otros que éramos más sensatos, sabíamos que no podíamos hacerlo, no teníamos los elementos ni las fuerzas”.

Castillo asegura que la discusión tuvo lugar a la mañana siguiente de la llegada a las islas. “Diría que eran dos o tres compañeros los que decían que sería mejor seguirla, intentar salir, avanzar. Era imposible. Ya había una definición. Cuando se entregó a los rehenes, hubo una definición. La operación se terminó desde lo pacífico. Lo hablábamos entre todos y había un reconocimiento a la jefatura de Dardo”, remarca.

Más de 50 años después de ocurrido el Operativo Cóndor, queda claro que sus integrantes, lejos de lograr un entendimiento en este sentido, mantienen todavía sus diferencias sobre el propósito que motivó el desembarco aéreo en Malvinas.

“No nos rendimos, nos entregamos”

En la tarde del miércoles 28 de septiembre de 1966, después de 133 años de ocupación británica en las Malvinas –tras haberse instalado luego de atacar en 1833 el poblado argentino que gobernaba Luis Vernet–, el grupo de 18 argentinos que habían tomado el avión para llegar hasta ese lejano territorio y otros 35 compatriotas –entre pasajeros y tripulación– llevaban más de diez horas en las islas. Las siete banderas celestes y blancas que el comando había llevado consigo seguían expuestas ante las miradas de los habitantes británicos.

Según el relato de los seis protagonistas entrevistados y los libros consultados, Dardo Cabo y María Cristina Verrier habían mantenido una conversación infructuosa con el tesorero inglés a cargo del poder de las islas, ante la ausencia del gobernador británico. Y habían vuelto al avión para reunirse con su grupo.

Los integrantes del operativo debían decidir qué harían con los pasajeros y tripulantes del avión que nada tenían que ver con su aventura. Para tomar esa decisión, fue clave la interacción que tuvieron con el sacerdote católico de las islas, el cura Rodolfo Roel, quien actuó a modo de mediador.

El miembro del Operativo Cóndor Ricardo Ahe recuerda: “Se acercó a hablar con nosotros el padre Roel y lo primero que hizo fue decir: ‘Acá hay que ubicar a la gente’. Estábamos totalmente de acuerdo. Habló con las autoridades, luego volvió y habló con los pasajeros y les dijo que la gobernación les ofrecía los alojamientos necesarios. Respuesta que se llevó: los pasajeros no iban si no era el pueblo el que les daba el alojamiento. No aceptaron el alojamiento de las autoridades inglesas, porque había un

par de abogados en el grupo que dijeron que la gobernación británica estaba haciendo un acto de soberanía sobre ellos. Roel tuvo que volver y transmitir la respuesta y el que estaba de gobernador aceptó. Esto demuestra que aunque nosotros no hicimos ninguna catequización sobre los pasajeros, igual dijeron no al alojamiento del gobernador británico. De la gente sí aceptaban el alojamiento, pero no de una autoridad inglesa”, remarca Ahe. Y recuerda que el copiloto fue uno de los tripulantes que se instaló en la ciudad y dejó de intervenir, mientras el comandante Ernesto Fernández García, aunque acompañó a los pasajeros, no dejó de interactuar con el grupo que había tomado su aeronave.

Tras la mediación del sacerdote, los pasajeros y tripulantes del avión fueron acomodados en casas de familia de los habitantes de las islas, quienes dieron hospedaje a los argentinos. Pero mientras eso ocurría, el grupo de “cóndores” seguía siendo asediado por los británicos que cada vez sumaban más armamento a su alrededor.

El cerco de los residentes se iba extendiendo a medida que la hora avanzaba y fue entonces cuando Cabo reunió a sus hombres al pie de la máquina y los arengó pidiéndoles “colaboración, seriedad y valor”. Acto seguido sugirió solicitar al sacerdote que rezara sobre el avión un oficio religioso en castellano. (...) A las seis de la tarde, una fuerte lluvia comenzó a caer sobre la isla. No obstante, varios pobladores se daban a la tarea de colocar grandes reflectores en las inmediaciones del avión, para poder observar sin problemas los movimientos de los ocupantes de la máquina. Además, el cerco armado ya estaba al máximo. En los siete jeeps ubicados detrás del avión se habían apostado policías infantes y pobladores armados; otro tanto en los coches ubicados delante, mientras en lo alto de un cerro tres carpas de campaña revelaban que en su interior también había efectivos. Se calcula que unos cien hombres, de los ciento veinte habitantes de esa isla, estaban en pie de guerra, pese a la inclemencia del tiempo y la fuerte lluvia que cayó sin tregua durante más de dos horas. (García, 2012, p. 234).

Así, el grupo de 18 jóvenes recibió la madrugada del jueves en el avión, abrigado solo con mantas de viaje y tras haber terminado de comer las pocas viandas que quedaban del vuelo.

“Después de las más de 24 horas que estuvimos ahí, vimos que ya no daba para más la situación, en cualquier momento iba a haber una matanza, ellos iban a tirar y nosotros tendríamos que responder. Nosotros estábamos en el avión defendiendo una posición y ellos mandaban un emisario a cada rato a pedir nuestra rendición y amenazaban con que nos iban a tirar, a tirar y a tirar”, recuerda Norberto Karasiewicz, sobre esas horas que pasaron dentro del avión.

Al día siguiente, finalmente el grupo dialogó con el padre Roel y el comandante Fernández García. En primer término, por medio de la intermediación del sacerdote, accedieron a dejar en libertad a los rehenes. Y luego, acordaron su entrega a la máxima autoridad argentina presente: el comandante del avión, dado que el gobernador de Tierra del Fuego había decidido no tomar intervención en la situación.

En su libro, Héctor Ricardo García relata que el padre Roel fue a dialogar con “los muchachos”, como les decía, para convencerlos de que entregaran sus armas y se rindieran (2012, p. 237). Al principio, la respuesta fue negativa y entonces intervino el comandante de la nave. De esta manera, se logró un pacto: los “cóndores” depondrían su actitud, siempre y cuando fueran acogidos por la Iglesia católica y quedaran exclusivamente a cargo del padre Roel y no de las autoridades británicas. Además, para realizar la entrega de las armas, solicitaban que interviniera el piloto, a quien todo el grupo le había tomado gran simpatía. Y así se hizo.

Todos los “cóndores” entrevistados destacan la actitud del sacerdote Roel –un cura holandés que había vivido en la Argentina, donde tenía parientes, por lo que hablaba

muy bien el castellano– y del comandante Ernesto Fernández García como mediadores ante la situación que atravesaban.

Por su parte, el piloto del avión detalla aquel momento de intercesión con los comandos en estas palabras:

Baco se dirigió a sus hombres y les pidió que bajaran del avión con sus armas. Una vez en tierra, los hizo formar una fila. Estaban acongojados, desilusionados, ante el magro resultado de la misión. Habían esperado mucho más.

Baco arrió una bandera argentina que había sido izada en un poste de madera, la colocó sobre la parte frontal de un jeep (...).

-Esta bandera, que nosotros arreamos por nuestra voluntad, no fue avasallada por ninguna otra potencia, ni atada al carro de ningún vencedor- exclamó y, enseguida, comenzó a cantar el Himno Nacional y los demás lo seguimos. Varios lloraban conmovidos, ante el hondo momento que nos tocaba vivir. Más allá de la acción violenta que habían emprendido, lo cierto es que, en ese momento, éramos todos más argentinos que nadie; protagonistas de un hecho único: ¡fue la primera vez en la historia que se cantaba el Himno Nacional Argentino en las Islas Malvinas!

Cuando el himno terminó, Baco mandó a romper filas y les indicó que volvieran al avión. Algunos estaban tan emocionados que no tenían fuerzas para subir nuevamente. Otros seguían llorando. Arriba, Baco indicó a sus hombres que me entregaran las armas a mí. A medidas que las entregaban yo se las hacía dejar en la cabina de mando. Antes de dejar el avión, Baco se dirigió a mí y me dejó un mensaje que era todo un símbolo de aquel momento.

-No nos rendimos, nos entregamos- me dijo. (Fernández, 2004, p. 103).

El integrante del grupo Luis Caprara recuerda aquel momento de entonación del himno nacional en ese lejano territorio reclamado desde 1833 por la Argentina. “Cantamos el himno, que no es lo mismo cantarlo en la escuela que cuando te están apuntando con armas. Es totalmente distinto. Y en un suelo que la Argentina había reclamado desde hacía 133 años. Por eso, fue una cosa muy emocionante. Para mí y para todos. Estábamos desafiantes.”, remarca. Y agrega en cuanto al momento de entrega de armas: “La mediación a la que se llegó era que nosotros no nos rendíamos, pero nos neutralizábamos. Ya no había más nada que hacer. Dejábamos las armas en el avión como territorio argentino. Y nosotros nos fuimos desarmados a alojarnos en la iglesia, como institución internacional”.

Una vez en la iglesia, los 18 integrantes del grupo sufrieron la falta de cumplimiento de lo acordado, por parte de las autoridades inglesas. Fueron nuevamente rodeados por mercenarios y civiles armados, que instalaron reflectores alrededor del salón parroquial donde se encontraban los argentinos. Y detrás de cada uno, se ubicaron dos sujetos con ametralladoras.

Además, los miembros del grupo “Cóndor” sufrieron una requisa, que llegó a tensar la situación con los británicos. “Rodearon la iglesia, pusieron los reflectores de vuelta. A la noche, entraron de golpe adentro, nos pusieron a todos contra el piso, con las manos en la nuca y entraron a buscar el papel que escribió Dardo con las condiciones de la entrega”, asegura Castillo. Por su parte, Ahe coincide y afirma que la policía británica ingresó al recinto en una especie de requisa, con la intención de obtener el acta que estaba escribiendo Cabo: “Después intentaron sacarnos las banderas. Los muchachos se las enrollaron alrededor del cuerpo y comenzó un forcejeo. Dardo gritó llamando al sacerdote y al comandante de la aeronave. Vino Roel y los paró”, remarca.

El regreso al continente

Los 18 jóvenes que integraban el Operativo Cóndor estuvieron alojados desde el jueves 29 de septiembre y hasta el sábado 1 de octubre de 1966 en el salón parroquial de la iglesia católica de Puerto Stanley. En la mañana del último día se incorporó al grupo un nuevo compañero de confinamiento: Héctor Ricardo García, quien había sido arrestado en la noche del viernes por la policía inglesa, acusado de formar parte del operativo. Esa noche, la pasó alojado en la celda de la comisaría y el sábado fue trasladado a la iglesia. En su detención, los agentes británicos le confiscaron los rollos con material fotográfico con el que había documentado el aterrizaje y la posterior acción del grupo comando.

En su libro autobiográfico, García asegura que el que lo acusó de formar parte del grupo fue el gobernador Guzmán. “Con el correr del tiempo supe que mi captura fue “sugerida” por el gobernador de Tierra del Fuego (...). Aunque muchos coincidieron en que actuó por orden de la Presidencia de la Nación, informada de que me encontraba en el vuelo. (García, 2012, p. 242).

Aquel sábado los “cóndores” iban a emprender el traslado en dos embarcaciones para ser llevados de vuelta al continente. Pero las condiciones climáticas no permitieron que el grupo pudiera cambiar de nave, por lo que debieron regresar en la lancha hacia las islas e intentar nuevamente el traslado definitivo horas después.

Así recuerdan el frustrado primer intento de trasbordo. “El barco estaba allí pero el mar estaba enfurecido. No se pudieron acercar. La carbonera donde íbamos nosotros era de madera, y se corría el riesgo de que con un topetón se partiera”, explica Andrés Castillo.

Héctor Ricardo García también agrega detalles al recuerdo sobre el primer traslado en la lancha carbonera, en cuya bodega viajó junto a los “cóndores”. Relata que el padre Roel y el comandante Ernesto Fernández los acompañaron en ese viaje rumbo al buque Bahía Buen Suceso, un barco de la Marina argentina que debían abordar en alta mar, dadas las circunstancias de las aguas jurisdiccionales en un territorio en litigio (2012, p. 244).

Por su parte, Norberto Karasiewicz remarca el acto de soberanía sobre las aguas jurisdiccionales de la costa malvinense que ejerció el barco de bandera argentina al acercarse para lograr el segundo intento de trasbordo: “En el interín en el que volvimos a la iglesia, el Bahía Buen Suceso fue avanzando, rompiendo los límites, entonces nosotros decimos que se dio otro hecho jurídico que sirve para marcar la soberanía de Argentina. Porque cuando llegó el momento, tuvimos que volver a la lancha carbonera para traspasarnos al Bahía Buen Suceso. Pero el buque ya estaba en jurisdicción de Malvinas. Y el barco llevaba a bordo a un juez y fiscales argentinos que nos aplicaron la ley argentina”.

Ricardo Ahe coincide y remarca con orgullo el acto de soberanía argentina logrado en el momento de acercamiento del barco: “El trasbordo se tenía que hacer a tres millas de las islas, es decir, no querían hacerlo a las dos millas que serían las aguas jurisdiccionales que ellos consideran propias. Sí a tres, porque eran aguas internacionales. Pero el mar estaba picado y tenía que haber una tranquilidad para hacer el trasbordo. Entonces el barco argentino tenía que entrar a aguas territoriales británicas. El capitán del barco no les podía pedir permiso porque estaría acatando la soberanía de ellos. Entonces, sugirió hacer el trasbordo en “aguas tranquilas”. Y el trasbordo se hizo a media milla de Puerto Williams, así que está documentado que hubo un acto de soberanía”.

Después del abordaje del buque argentino por parte de los responsables del operativo, los pasajeros y parte de la tripulación del vuelo del avión de Aerolíneas también fueron llevados hasta el Bahía Buen Suceso para retornar al continente. Durante la navegación, éstos no tuvieron contacto con los “cóndores” que viajaban como detenidos y, por lo tanto, habían quedado incomunicados por orden de la Justicia argentina.



Los “cóndores” en la cárcel

En el barco de regreso al continente, dada la condición de detenidos de los integrantes del Operativo Cóndor, fueron separados en camarotes a modo de celdas por la policía del territorio de Tierra del Fuego y el juez a cargo de la causa fue tomándoles declaración durante el viaje.

El magistrado comenzó a tomar las declaraciones a cada uno de los acusados, iniciando las mismas con Dardo Cabo, jefe del grupo, quien se extendió durante hora y media en sus manifestaciones. Luego lo hicieron cada uno de los componentes del grupo, que se limitaron a expresar: “Yo fui a las Malvinas a reafirmar nuestra soberanía”. Esa fue la única frase que pronunciaron, como respuesta a cada una de muchas preguntas que ensayaron, tanto el fiscal como el magistrado de la causa. (García, 2012, p. 246).

El “cóndor” Juan Carlos Bovó recuerda que en el barco viajaban incomunicados y separados entre sí. “Navegamos todo el día y al otro día a la noche nos enteramos de que estábamos en Ushuaia. Y esperaron hasta las 3 de la mañana para bajarnos, porque la ciudad estaba llena de periodistas y no querían que nos vieran. Entonces tuvimos que esperar y a la madrugada nos arrimaron al puerto. ¿Pero los periodistas qué habían hecho? Habían montado guardia y así nos encontraron justo cuando llegábamos”, detalla.

Por su parte, los diarios de la época confirman que mientras los pasajeros y tripulantes del avión ya habían retornado a sus domicilios, los miembros del operativo continuaban en altamar a bordo del Bahía Buen Suceso que aún no recibía la orden para llevarlos al continente.

Han vuelto a sus hogares los pasajeros del DC-4 que involuntariamente fueron llevados a las Malvinas por un grupo de comando que concretó la que se denominó Operación Cóndor. También regresaron dos de los tripulantes del avión: los restantes permanecen en Puerto Stanley a la espera que las condiciones climáticas se presenten favorables para el vuelo hacia el continente. En cambio, no se ha resuelto la situación de los autores del secuestro del avión, los que permanecen a bordo del transporte Bahía Buen Suceso, de nuestra Marina de Guerra, anclado frente al puerto de Ushuaia³⁰.

Cuando llegaron a la capital de Tierra del Fuego, los “cóndores” fueron alojados en calabozos de la Jefatura de Policía de la ciudad. Pero las condiciones en las que se encontraban desataron la primera protesta por parte del grupo. “Nos mandaron a unos pabellones que tenían una humedad terrible. Y entonces, nuestra primera resistencia fue hacer una huelga de hambre, porque en esas condiciones no queríamos estar. Eso era en la Jefatura de Policía del Territorio de Tierra de Fuego, que era una estructura de chapa y de madera. Vino el secretario del Juzgado y decidió pasarnos al casino de suboficiales de la Policía, que lo cerraron y acondicionaron para que nos quedáramos allí”, explica Fernando Aguirre.

En ese salón, quedaron alojados, por un lado, los 17 hombres en camas cuchetas, y en otro sector, María Cristina Verrier con personal policial femenino. Pero todos compartían momentos de unión en los recreos y los horarios de comida.

Para defenderlos en el juicio que se llevaba adelante en contra de los 18 integrantes del grupo, la CGT dispuso a su abogado Fernando Torres, y éste a su vez contrató los servicios de José Salomón, un abogado de Ushuaia, para la representación local de los

³⁰ Los miembros del grupo Cóndor siguen a bordo. (5 de octubre de 1966). *La Nación*, nota de tapa.

detenidos, quienes eran acusados de varios delitos, tal como lo manifestaron los diarios de la época.

Abuso de armas; delitos contra la libertad individual; ejecución de actos tendientes a poner en peligro la seguridad de una nave; piratería; asociación ilícita e intimidación pública. Tales son los delitos que se les imputan a los 18 nacionalistas que el miércoles 28 de septiembre realizaron lo que los mismos autores denominaron Operación Cóndor y que consistió, según se sabe, en desviar compulsivamente de su ruta a un avión comercial de Aerolíneas Argentinas y obligar a su piloto a aterrizar en las Malvinas³¹.

El juez federal del territorio los encontró culpables de varios de esos delitos, entre ellos: abuso de armas y asociación ilícita. Según cuenta Andrés Castillo, el abogado local, José Salomón, les recomendó no apelar la sentencia para lograr una rápida libertad condicional. “Eso lo discutimos entre nosotros. No podíamos no apelar, si no habíamos cometido ningún delito difamante contra la Argentina. Entonces, sabiendo las consecuencias de que en la Cámara Federal podían ponernos condenas más duras, decidimos apelar igual, porque esto era una reivindicación ideológica”, sostiene Castillo.

El periodista Héctor Ricardo García recuerda en su libro el juicio que se llevó a cabo en segunda instancia: “A las nueve de la mañana del miércoles 22 de noviembre de 1966, en la Cámara Federal de Apelaciones de la ciudad de Bahía Blanca, comenzó la primera batalla para lograr la absolución del comando nacionalista”. (García, 2012, p. 247).

Ante la Cámara de Bahía Blanca, el jurista que defendió al grupo de jóvenes era López Camelo. “Un abogado penalista muy reconocido”, destaca Castillo. “En Bahía Blanca el

³¹ Los miembros del grupo Cóndor están en Ushuaia. (6 de octubre de 1966). *La Nación*, nota de tapa.

fiscal pidió condenarnos por los cargos de piratería, privación de la libertad, secuestro, tenencia de arma de guerra y explosivos, delitos que comprometen la paz y la dignidad de la nación, asociación ilícita, intimidación pública y robo calificado en despoblado”, recuerda Norberto Karasiewicz. Pero señala: “El cargo de piratería tenía una condena de hasta 45 años de prisión. Pero nuestros abogados argumentaron ante los jueces que el delito de piratería existía para el que se robaba un barco, no así un avión. No existía la ley por robar un avión. Entonces no se pudo aplicar la tipificación de ese delito”.

En tanto, Luis Caprara recuerda que el fiscal de Bahía Blanca pidió condenarlos por asociación ilícita y robo en descampado y en banda, con el argumento de que el avión debía considerarse un lugar descampado porque allí no podían acudir en auxilio otras personas y en banda por la cantidad numérica del grupo. “En el código, para que se considerara ‘asociación ilícita’, tenían que ser varias personas que se asociaban para cometer delitos indeterminados, o sea, tenían que haber cometido varios delitos. Pero si vos hacías una sola cosa no era asociación ilícita, porque no hiciste una sociedad, fue solo un hecho. Entonces eso no cuadró. Y el robo tampoco. Nuestros abogados lo refutaron explicando que nosotros no robamos el avión, lo desviamos para ir a un lado pero nosotros no queríamos el avión”, explica. Y agrega: “Pero los delitos por los que nos condenaron a todos fue privación ilegal de la libertad contra la persona del comandante del avión porque lo obligamos a hacer algo que él no quería hacer. Y tenencia de arma de guerra, porque algunas de las armas eran de ese calibre”.

“Los 18 jóvenes fueron condenados a prisión el 26 de junio de 1967”, detalla Héctor Ricardo García en su libro (2012, p. 248). De los integrantes del Operativo Cóndor, 15 recibieron una condena menor y a los pocos días de dictada la sentencia, salieron en libertad condicional. En cambio, Cabo, Giovenco y Rodríguez, quedaron presos en Ushuaia. “Nos dieron dos años de prisión en suspenso, con lo cual pudimos pedir

libertad condicional. Y a Dardo, Giovenco y Rodríguez, por antecedentes los dejaron en la cárcel”, detalla Castillo. Giovenco había estado preso por portación de armas. Y Cabo y Rodríguez habían sido presos Conintes, el plan de la época de Frondizi contra la resistencia peronista.

Hasta la sentencia definitiva, dictada por la Cámara Federal de Bahía Blanca a fines de junio de 1967, la totalidad del grupo estuvo detenido. En total, habían pasado nueve meses presos en Tierra del Fuego. Durante el encierro, los “cóndores” recuerdan haber recibido marcadas muestras de simpatía por el hecho que habían protagonizado. “Torres nos contaba que lo paraba la gente por la calle y le preguntaba: ¿cómo están los muchachos?”, señala Castillo. “Empezaron a llegar montones de cartas. Nos llegaban cartas de lugares como Charata, Chaco, para hacernos sentir demostraciones de afecto”, recuerda Aguirre. Además, durante la cárcel Castillo y su, por entonces, novia, decidieron casarse. “Mi mujer vino en noviembre a Ushuaia y nos casamos”, cuenta.

Pero durante la etapa que pasaron en prisión, no todos estuvieron detenidos en Ushuaia, dado que en un momento del encierro se produjo un conflicto con las autoridades policiales que provocó la decisión de dividirlos en dos grupos: uno quedó en Ushuaia y el otro fue enviado a una cárcel en la ciudad fueguina de Río Grande.

El hecho que desató la medida de separarlos fue el amotinamiento de los “cóndores” ante la presencia del general Juan Carlos Onganía, que había llegado a Ushuaia para una visita oficial, en el hotel ubicado al lado del casino de oficiales de la Policía donde estaban alojados. “Nos comunicaron que se suspendía el recreo del día. Decidimos hacer algo. Cuando vino alguien a abrir la puerta, *bum*, nos mandamos todos”, recuerda Fernando “Toti” Aguirre. “Nos fuimos al patio y nos sentamos. Empezamos a agarrar piedras y leña que había depositada. Y ahí se armó. Hubo algunos heridos”, afirma.

Por su parte, Karasiewicz detalla: “Vino Onganía al hotel Albatros, que estaba al lado de donde nosotros salíamos al recreo. Le rompimos a pedrazos los vidrios del hotel. Y entonces, a siete cabecillas nos sacaron y nos separaron”.

Así, finalmente fueron trasladados a la cárcel de Río Grande siete de los “cóndores”: Rodríguez, Giovenco, Bovó, Karasiewicz, Bernardini, Ahe y Castillo. En ese lugar estuvieron detenidos aproximadamente tres meses, hasta que, en junio de 1967, tras la condena definitiva de la Cámara Federal, fueron llevados de vuelta a Ushuaia, donde recibieron la libertad condicional.

Desde la capital de Tierra del Fuego, los liberados —con condena en suspenso— regresaron a sus hogares. “Volvimos todos juntos. En un avión de Austral, porque Aerolíneas se negó a llevarnos”, comenta Aguirre. Y Juan Carlos Bovó señala que de los 15 que habían obtenido la libertad condicional, retornaron 13 a Buenos Aires: “Dos se quedaron allá: Lisardo y Navarro. Estuvieron viviendo un tiempo en Ushuaia, porque se habían puesto de novios con chicas de allá”.

Universidad de
San Andrés

Consecuencias del operativo en las conversaciones diplomáticas

Cuando el 28 de septiembre de 1966 los 18 “cóndores” aterrizaron en las Malvinas, el canciller del gobierno del presidente de facto Juan Carlos Onganía, Nicanor Costa Méndez, se encontraba en Estados Unidos para hacer una nueva presentación ante las Naciones Unidas del derecho argentino sobre las islas.

Sin embargo, tras el secuestro del avión y la llegada del grupo a Malvinas, dicha presentación no pudo llevarse a cabo: el canciller debió adelantar su regreso al país y, paralelamente, pocos días después el gobierno británico anunció que las conversaciones con los representantes argentinos, que estaban previstas para inicio de octubre de ese año, quedaban suspendidas.

Las últimas conversaciones previas a septiembre de 1966, mantenidas con el gobierno de Gran Bretaña acerca del problema de las Islas Malvinas, se realizaron en Londres, en julio de ese año. Y en esa oportunidad, en que la Argentina estuvo representada por el entonces embajador doctor Alejandro Lastra, no se produjeron variantes en la posición sustentada por ambos países y se acordó seguir las negociaciones también en Londres, en el próximo mes de octubre, las cuales finalmente no se concretaron.

Más allá de la desaprobación del hecho por las autoridades británicas, mientras el grupo de jóvenes argentinos se encontraba en Malvinas, existieron varias protestas y dos atentados –contra instituciones inglesas en el país³²– que, para los diarios de la época, también influyeron en la imposibilidad de que Costa Méndez pudiera llevar adelante su propuesta diplomática.

En un artículo titulado *Aplazaron las conversaciones anglo-argentinas: ¿Por la invasión?*, publicado el martes 4 de octubre de 1966 en el diario *Crónica*, se menciona que, de acuerdo con la agencia de noticias Reuters, las conversaciones anglo-argentinas que debían iniciarse en Londres habían sido postergadas, no debido a las manifestaciones antibritánicas en Buenos Aires, “sino a que el nuevo embajador argentino, brigadier McLoughin aún no ha asumido su cargo por la necesidad de permanecer en Buenos Aires durante la visita del príncipe Felipe”.

No obstante, la misma nota periodística destaca otras versiones sobre el aplazamiento de las negociaciones:

Londres, 3 (EFE). La explicación oficial de que las conversaciones sobre las Malvinas se habían postergado un mes por la ausencia del embajador argentino y no a consecuencia de los incidentes antibritánicos en Buenos Aires, ha impedido que circularan otras versiones.

Según fuentes bien informadas, el gobierno británico no quiere entablar negociaciones sin haber obtenido antes la completa seguridad del gobierno argentino de que en el futuro no se producirán hechos como el de la reciente invasión de las islas por el grupo “Cóndor”.

Por otra parte, el resultado del juicio contra los miembros de ese comando parece ser otro

³² El miércoles 28 de septiembre de 1966 tuvieron lugar dos atentados contra instituciones británicas: por un lado, fue atacada a balazos la embajada del Reino Unido en Buenos Aires, cuando el príncipe Felipe de Edimburgo –de visita en el país– se encontraba en el edificio, y, por otro, militantes del grupo Tacuara causaron destrozos en el consulado inglés en Rosario. En ninguno de los dos casos hubo víctimas, pero sí daños materiales.

de los puntos que los diplomáticos británicos esperan con impaciencia para reanudar el diálogo. De esta forma, el gobierno de Londres coaccionará al general Onganía a mantener sus promesas sobre la suerte de los “Cóndor”, a quienes la mayoría del pueblo argentino considera como héroes³³.

Sin embargo, en otro artículo del mismo periódico publicado tres días antes, se describe cómo el canciller Costa Méndez, en una entrevista exclusiva con el enviado de *Crónica* en Washington, trató de restar importancia al impacto que tuvo en las conversaciones diplomáticas el aterrizaje del grupo “Cóndor” en las Malvinas, hecho al que condenó pero que, sostuvo, sería tomado como una “cuestión individual” por el gobierno británico.

-¿Hubo reclamación por parte de Inglaterra?

-Hasta ahora no. Quizás se deba a que el presidente Onganía se adelantó a presentar las excusas.

-En el histórico vuelo de Miguel Fitz Gerald, que aterrizó, dejó un mensaje y enarboló la enseña patria, tampoco la hubo, ¿verdad?

-Efectivamente, se lo consideró un hecho individual.

-¿Cree que este temperamento será adoptado por los ingleses también en esta oportunidad?

-Es muy probable. Calcule que es imposible controlar cada vuelo.

-¿A qué altura se encuentran las conversaciones con Gran Bretaña? ¿Podría adelantar un plazo aproximado de tiempo en relación a la culminación de las tratativas?

³³ Aplazaron las conversaciones anglo-argentinas: ¿por la invasión? (4 de octubre de 1966). *Crónica*, p. 8.

-Bueno, siguen celebrándose negociaciones con Gran Bretaña, de acuerdo con la resolución sobre el particular de las Naciones Unidas. En este caso, es imposible hablar, o demasiado aventurado fijar un plazo. Lo que sí puedo adelantar es que la reclamación de la Argentina se encuentra muy adelantada³⁴.

Por otro lado, el diario *La Prensa* publicó, en una nota periodística del viernes 30 de septiembre de 1966, que el gobierno británico manifestó su satisfacción por la respuesta y condena del gobierno argentino al hecho causado por 18 jóvenes nacionalistas: “El gobierno británico consideró ‘satisfactoria’ la condenación oficial argentina de la invasión aérea de las Islas Malvinas como ‘un caso de piratería’ (...)”³⁵. Ese mismo día, el periódico también expuso en un artículo titulado *Anuncio de la Argentina en la ONU* que en la asamblea de las Naciones Unidas la comitiva argentina criticó el hecho y anunció que los responsables serían condenados por la justicia por el delito cometido³⁶.

Según Federico Lorenz, historiador y ex director del Museo Malvinas, el Operativo Cóndor tuvo incidencia en las negociaciones diplomáticas de ese momento. “Vos estás yendo a negociar posibles acuerdos y un operativo como este lo que muestra es que, de algún modo, el Estado argentino no controla a su propia población. Es decir, desde el punto de vista de la diplomacia sin duda afectó la posición argentina de ese entonces, entre otras cosas porque esa acción ilegal, que era secuestrar un avión y llevarlo al territorio de las islas, lo que estaba demostrando era que un desembarco aéreo era factible. La consecuencia inmediata fue que los británicos reforzaron su guarnición ahí”³⁷.

³⁴ Costa Méndez, en declaraciones exclusivas para “Crónica”, afirma que la reclamación sobre las Islas Malvinas está muy adelantada. (1 de octubre de 1966). *Crónica*, p. 11.

³⁵ Satisfacción del gobierno británico. Está originada en la condenación oficial del suceso. (30 de septiembre de 1966). *La Prensa*, p. 6.

³⁶ Anuncio de la Argentina en la ONU. (30 de septiembre de 1966). *La Prensa*, p. 6.

³⁷ Entrevista realizada al historiador y ex director del Museo Malvinas Federico Lorenz, en septiembre de 2018.

De todas maneras, después de ocurrido el Operativo Cóndor en 1966, las negociaciones de la Argentina con el Reino Unido por la cuestión Malvinas continuaron adelante, con avances y retrocesos.



Los posteriores avances en las negociaciones con Gran Bretaña

Si bien hay visiones que consideran que el hecho protagonizado en septiembre de 1966 por los 18 jóvenes nacionalistas afectó las relaciones argentino-británicas, provocando consecuencias en el arribo a una solución para el reclamo de soberanía, lo cierto es que después de 1966, es decir, con posterioridad al operativo, y antes de la guerra de 1982, la Argentina alcanzó logros destacados en materia diplomática sobre las islas.

Es cierto que, como se indicó anteriormente, las conversaciones entre Gran Bretaña y la Argentina, previstas para octubre de 1966 quedaron suspendidas después de ocurrido el Operativo Cóndor. Sin embargo, con posterioridad, las negociaciones entre ambos países tuvieron marchas y contramarchas con momentos de destacado avance para el reclamo de la Argentina, por lo que no puede considerarse que el secuestro y aterrizaje del avión de Aerolíneas Argentinas en 1966 perjudicara de forma irreversible el reclamo diplomático de la soberanía de las islas.

En su libro *Malvinas, capítulo final. Guerra y Diplomacia en Argentina (1942-1982)* el periodista e historiador Fabián Bosser detalla que, pocos años después de la llegada de los “cóndores” a Malvinas, la Argentina logró establecer uno de los puntos más avanzados de contacto diplomático:

A comienzos de la década del 70, el acercamiento había alcanzado un punto tal que Argentina llegó a establecer un servicio aéreo regular a cargo de Líneas Aéreas del Estado (LADE) entre Río Gallegos y las islas; se abrió una oficina de LADE en Puerto Stanley y se construyó allí una pista de aterrizaje, se estableció un suministro de gas y de nafta y se enviaron maestras para enseñar castellano en las islas. El llamado “acuerdo de

comunicaciones” había sido tramitado entre Buenos Aires y Londres, donde el ministro plenipotenciario –y luego embajador– Carlos Ortiz de Rosas había establecido muy buenos vínculos con los altos funcionarios del Foreign Office. (Bosoer, 2007, p. 47).

Para el historiador, este vínculo logró un crecimiento que casi culmina con una propuesta extraordinaria. “Estos intercambios fueron creando un clima de confianza tal que el 11 de junio de 1974 la embajada británica en Buenos Aires llegó a proponerle al gobierno argentino un condominio en las Malvinas” (2007, p. 47). Según detalla el autor, la propuesta llegó a considerar que los idiomas oficiales en las islas fueran tanto el español como el inglés, que los isleños tuvieran doble nacionalidad, sumando la argentina a la británica y que se suprimieran los pasaportes, para los traslados entre las islas y el continente. Y hasta contemplaba el proyecto de que los gobernadores de las islas fueran nombrados alternativamente por la Reina de Inglaterra y por el presidente argentino.

Sin embargo, la propuesta quedó trunca. En 1975, un incidente diplomático echó por tierra la idea.

En 1975, el Foreign Office encarga por primera vez una misión para relevar la importancia estratégica de las islas y evaluar el desarrollo de sus recursos naturales –petróleo y pesca– en colaboración con Argentina. La misión encabezada por Lord Shackleton tiene un curso accidentado, incluyendo un incidente con el buque Almirante Storni de la Armada Argentina y un revuelo diplomático que desemboca en enero de 1976 en el retiro del embajador en Londres, Manuel de Anchorena, y el pedido de alejamiento del embajador británico Dereck Ashe. (Bosoer, 2007, p. 48).

De todos modos, el acercamiento logrado a principios de la década del '70 permite comprender que, más allá de que el Operativo Cóndor afectó la presentación que el

canciller de entonces, Nicanor Costa Méndez, tenía previsto realizar ante la ONU sobre las Malvinas en septiembre de 1966, no tuvo consecuencias negativas a largo plazo, dado que pocos años después se llegó a avanzar en el “acuerdo de comunicaciones” ya mencionado.

Incluso antes de este logro, en 1968, a solo dos años de ocurrido el secuestro del avión y el aterrizaje por la fuerza de los jóvenes argentinos en las islas, también hubo otro histórico avance en las negociaciones que en la actualidad se llegó a considerar como el momento en que el gobierno de Gran Bretaña estuvo dispuesto a devolver las Malvinas a la Argentina.

Este extraordinario hecho se conoció luego de que fueran desclasificadas en Londres dos cartas diplomáticas de enero de 1968 que informaban sobre este avance para la Argentina. Una nota periodística escrita por la periodista Ana Gerschenson, y publicada en marzo de 2000 en el diario *Clarín*, señala que en la primera de las cartas, fechada en enero de ese año, sir Paul Gore-Booth, un alto funcionario del Foreign Office, le escribió al secretario privado de la reina Isabel II, el teniente coronel sir Martin Charteris, para decirle que las negociaciones argentino-británicas por las islas estaban progresando. Por eso, sir Gore-Booth también le sugirió al secretario de la Reina la conveniencia de que la soberana británica visitara la Argentina durante la gira por América Latina planificada en su agenda de ese año.

“A pesar de que la disputa sobre las islas Falkland (Malvinas) aún no se ha solucionado, hemos logrado progresos en los últimos seis meses y hay bastantes esperanzas de que para otoño ya no será motivo de irritación”, fueron las palabras que escribió sir Gore-Booth. Poco después, otro alto funcionario del ministerio para el Commonwealth (Comunidad Británica de Naciones), le reafirmó en otra misiva desclasificada ayer que Londres se encontraba en la recta final de la negociación con Buenos Aires. Tanto, que reveló la

existencia de un memorándum de entendimiento que ambos gobiernos habían elaborado como broche de un acuerdo³⁸.

Además, este artículo del diario *Clarín* detalla que las cartas británicas confirmaron el acercamiento que ya había revelado el ex embajador argentino en Londres, brigadier de la Fuerza Aérea Eduardo McLoughlin, en declaraciones periodísticas. El militar había asegurado que el entendimiento establecía que el gobierno del Reino Unido reconocería la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas a partir de una fecha a ser acordada.

A fines de 1968, el secretario británico lord Chalfont cruzó el Atlántico para visitar Buenos Aires y Malvinas. Y ya en las islas, les sugirió a los kelpers que la mejor opción para su futuro sería aceptar el traspaso de soberanía a la Argentina.

Con la llegada de la primer ministro conservadora Margareth Thatcher a Downing Street, Londres reavivó la conciliación diplomática. En 1980, el subsecretario de Estado británico, Nicholas Ridley, realizó una propuesta de retroarriendo o leaseback, que permitiría a nuestro país administrar las Malvinas. Pero la dictadura militar de entonces consideró la fórmula lisa y llanamente inaceptable. La guerra de 1982 apiló en las sombras las cartas y otros documentos que demostraban la voluntad inglesa de deshacerse de las Malvinas, aunque en el mediano plazo y con condiciones³⁹.

Este último hecho histórico acontecido en 1980 que menciona la nota de *Clarín* es otro de los hitos logrados en las negociaciones por la soberanía de las islas, posteriores al Operativo Cóndor. En febrero de ese año, el gobierno de facto que en 1976 había instalado una nueva dictadura militar en el país y el gobierno conservador británico reestablecieron sus respectivos embajadores nombrando a dos diplomáticos

³⁸ Gerschenson, A. (23 de marzo de 2000). El día en que Londres pensó en devolver las Malvinas. *Clarín*, p. 16.

³⁹ Ídem.

reconocidos: Carlos Ortiz de Rosas y Anthony Williams. Asimismo, ambos gobiernos manifestaron su interés por mejorar las relaciones bilaterales e impulsar nuevamente las negociaciones por las Malvinas.

En septiembre de 1980, el vicencanciller británico Nicholas Ridley y el subsecretario argentino, comodoro Carlos Cavándoli, se reunieron en Coppet, Suiza, y suscribieron un proyecto de acuerdo que podía considerarse histórico. Por primera vez se reconoció en ese borrador la soberanía argentina con una propuesta de administración conjunta de las islas que retoma la idea del arriendo. El documento llevaba el sello de la Corona Británica y estaba escrito de puño y letra por el embajador Hardley, subsecretario para Asuntos Latinoamericanos.

Sin embargo, el proyecto fracasó por las presiones de los sectores más duros de ambas partes y por la negativa de los representantes isleños. Finalmente, terminó siendo desechado por los respectivos gobiernos y dos años más tarde, la Argentina le declararía la guerra al Reino Unido.

Por su parte, el historiador Federico Lorenz destaca el “memorándum de entendimiento” de 1968 y el “acuerdo de comunicaciones” de la década de 1970, como dos de los mayores puntos de acercamiento diplomático sobre la cuestión de las islas. Y en ese sentido señala que, a pesar de que el Operativo Cóndor afectó las conversaciones diplomáticas en 1966, no impidió continuar con los acercamientos que se lograron con posterioridad a ese año. “El operativo no tuvo consecuencias prácticas a no ser más que el refuerzo de la guarnición. Si uno tiene que pensar en daños a la política exterior en relación con Malvinas, eso fue la Guerra de 1982, no el desembarco aéreo de los ‘cóndores’”, sostiene el ex director del Museo Malvinas. “Porque en el desembarco aéreo de este grupo siempre queda el recurso, retórico o diplomático, de decir: ‘son delincuentes, no son fuerzas del Estado argentino’. Pero en el ‘82 sí y eso sí que daña

más. Que un grupo de resistentes, los ‘cóndores’, secuestre un avión, desembarque y cante el himno, obviamente muestra un Estado que tiene problemas pero no es la posición oficial del Estado. El daño fue más bien simbólico”, considera el historiador.

Asimismo, Lorenz remarca que incluso con posterioridad al Operativo Cóndor, “las conversaciones entre ambos países nunca cesaron al punto tal que hasta el ‘82 la discusión no era, entre los isleños, si las Malvinas eran argentinas o no, sino cuándo iban a serlo. Lo plantean de esa manera personas que viven en las islas desde comienzos de los ‘60 o incluso ingleses que llegaron a Malvinas en los primeros ‘70. Se había avanzado mucho, pero el Operativo Cóndor no daña eso”. Y señala que, incluso después de que en el ’74 no se lograra avanzar con la idea que llegó a plasmarse en un “non paper” de la diplomacia británica sobre la soberanía conjunta de las islas, las comunicaciones y vínculos entre Malvinas y la Argentina –como los vuelos semanales de LADE a Comodoro Rivadavia o el intercambio comercial entre las islas y el continente– continuaron hasta la víspera de la guerra.

Las banderas y el reconocimiento

En septiembre de este año se cumplieron 52 años del Operativo Cóndor. De las 18 personas que integraban el grupo que viajó a las Malvinas el 28 de septiembre de 1966, nueve de ellas están vivas. Y aún hoy, a más de 50 años del hecho histórico, las discrepancias internas del grupo continúan. Para algunos de los protagonistas, la misión fue exitosa porque se cumplió el objetivo principal de hacer un acto de reclamo de soberanía. Para otros, el propósito del viaje no se cumplió, al no poder tomar el control de las islas, pero al menos se logró llamar la atención del mundo entero.

Pero ese no es el único tema que genera posiciones opuestas dentro del grupo. Actualmente, una diferencia interna es la de las ubicaciones de las siete banderas históricas, que los “cóndores” llevaron a Malvinas y que la Presidencia de la Nación distribuyó en 2012, luego de que seis de ellas fueran conservadas durante más de 40 años por María Cristina Verrier.

Con la detención del grupo en 1966, las banderas habían quedado confiscadas por la Justicia argentina, pero ésta resolvió devolverlas a su dueño: “El fallo condenatorio de la Justicia estableció, en su último punto, que las siete banderas argentinas secuestradas ‘deben ser entregadas al señor Dardo Manuel Cabo’”, detalló Héctor Ricardo García en su libro (2012, p. 248), al referirse a la sentencia de la Cámara Federal de Bahía Blanca.

Así, la pareja de Cabo, Verrier, fue quien conservó las banderas desde la muerte de éste. Salvo una, que Cabo había entregado al empresario César Cao Saravia para agradecerle su intervención en el financiamiento del viaje. Sin embargo, esta última bandera fue

conseguida luego por los integrantes del operativo, que intercedieron para poder obtener la insignia que faltaba.

El “cóndor” Norberto Karasiewicz explica cuál había sido el destino de ese símbolo patrio: “Esa bandera se la entregó Dardo Cabo a Cao Saravia, que después murió y su viuda y su hija la guardaron. Y cuando el pueblo de Lezama, donde estaba la fábrica de Saravia, se independizó de Chascomús, la familia decidió donar la bandera a esa ciudad. Y se hizo todo un acto, se firmaron todos los protocolos y esa bandera quedó en un cofre en el Museo de Lezama”. “Entonces, con cuatro compañeros fuimos hasta allí a hablar con el Intendente. Y yo le pedí que me entregara la bandera porque nosotros se la teníamos que llevar a la Presidenta [Cristina Fernández de Kirchner]. Hicimos todo eso. Y el día que Cristina Verrier entregó las banderas, vino también a la Casa de Gobierno el Intendente de Lezama, con la viuda de Cao Saravia y Patricia, su hija. Estuvieron con nosotros ahí. Y el Intendente le entregó esa bandera a la Presidenta”, rememora Karasiewicz.

En 2012, la entonces primera mandataria Cristina Fernández de Kirchner recibió las siete banderas y realizó una serie de actos para llevar a cabo la colocación de las enseñas patrias en distintos puntos del país.

Las siete banderas fueron entregadas a la Presidenta el 24 de agosto de 2012, por María Cristina Verrier, quien fue la compañera del militante Dardo Cabo, encargado de comandar la operación que buscó reivindicar la soberanía argentina sobre las islas. Verrier fue mencionada ayer por Fernández de Kirchner durante el acto, al recordar que ‘una está en

el mausoleo de Néstor Kirchner –en Río Gallegos– y otra en la Basílica de la Virgen de Itatí, de la que ella y Dardo Cabo eran devotos⁴⁰.

En total, fueron siete los lugares donde se colocaron las banderas que llegaron a flamear durante 36 horas en las Islas Malvinas en 1966. Además del Patio de Malvinas de la Casa Rosada, se las ubicó en la Basílica de Itatí (en la provincia de Corrientes); la Basílica de Luján; el Museo Malvinas; el Salón de los Pasos Perdidos del Congreso Nacional, el mausoleo del ex presidente Néstor Kirchner y el Museo del Bicentenario de la Casa Rosada. La bandera ubicada en 2012 en el Museo del Bicentenario permaneció allí temporalmente hasta marzo de 2016, cuando fue restituida al Museo del Municipio de Lezama para su exposición.

Con excepción de María Cristina Verrier, quien no aparece en actos públicos desde hace muchos años, los cóndores sobrevivientes participaron de las ceremonias que se llevaron a cabo en los distintos puntos donde se colocaron las banderas. Uno de los actos más masivos, fue el que se realizó en la Basílica de la Virgen de Itatí.

Sin embargo, la decisión de cómo quedaron ubicadas las banderas generó discrepancias en el grupo. Ricardo Ahe es tajante: “Todavía no terminó el Operativo Cóndor. Falta que Perón tenga su bandera, como decíamos nosotros al año de quedar en libertad: disolvíamos el grupo para luchar por el retorno de Perón y queríamos que una de las banderas fuera a parar a manos del General. Perón no tiene una bandera de Malvinas cubriéndolo, está frío ahí en San Vicente”. Bovó coincide con él: “Por lo menos una de las banderas se la queríamos dar a Perón, no pretendíamos las siete, pero al menos una tenía que estar con él”.

⁴⁰ Recuerdo del Operativo Cóndor. (3 de abril de 2014). *Página 12*. Recuperado de: <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/subnotas/243305-67487-2014-04-03.html>

En cambio, Karasiewicz considera: “Sobre la bandera en el Mausoleo de Néstor Kirchner los sobrevivientes tuvimos una conversación. Algunos decían que esa bandera tenía que ir a San Vicente, con Perón. Yo me opuse porque, primero y principal, porque en San Vicente, alejaron a Perón del pueblo, debería estar enterrado en la Chacartia. Aparte Néstor Kirchner había hecho muchas cosas por nosotros, nos sacó de la oscuridad”.

Más allá de las diferencias internas, a 50 años del Operativo Cóndor con la colocación de las banderas en distintos puntos del país, los integrantes del grupo coinciden en el hecho de haber sentido así la reivindicación de su acción mediante ese homenaje.

“En 2012 fuimos a Itatí, fuimos al Congreso, fuimos a Luján. Hubo una reivindicación. El país se había desmalvinizado. Más allá de que te gusten o no Néstor y Cristina, en esa etapa con el tema Malvinas hubo un cambio. Al margen de nosotros, no lo veo solo por lo personal sino por el tema Malvinas”, remarca Andrés Castillo.

Además, la sección dentro del Museo Malvinas –inaugurado en junio de 2014– dedicada al Operativo Cóndor también representa para los miembros del grupo uno de los máximos homenajes que recibieron. “Obviamente me gustó porque se ve reflejado algo que hicimos, es como un reconocimiento. También a los 40 años del Operativo nos hicieron una sesión de homenaje en el Senado de la Provincia de Buenos Aires. Que te inviten a una sesión especial del Senado, son esas cosas que, evidentemente, a uno le gustan. No es que te van a cambiar la vida, pero es un reconocimiento. Estamos en una sociedad que en una época te mete preso y en otra te halaga. Es así”, reflexiona Luis Caprara.

Segunda parte

La elección del tema

Desde que hace unos años tomé conocimiento de la historia del Operativo Cóndor, la misma me impactó por varias circunstancias: por un lado, por el hecho de haberse tratado del secuestro de un avión, un suceso para nada habitual; por la corta edad de los protagonistas de la misión; por la motivación nacionalista del grupo; por tratarse de un hecho prácticamente desconocido entre los ciudadanos argentinos de mi generación y también por haber contado con una mujer entre los líderes del grupo, una situación llamativa para la época.

Por ese motivo, cuando en 2016 recibí la información de la Universidad de San Andrés (UdeSA) y el diario Clarín de que mi proyecto de tesis presentado en 2011 ya no se encontraba vigente, supe que tenía que aprovechar el momento para cambiar de plano mi objetivo y dedicarme, en cambio, a investigar el operativo teniendo en cuenta un punto clave de partida: ese año se cumplían 50 años del suceso histórico.

Para entonces, ya había leído la autobiografía del periodista Héctor Ricardo García, quien –como se ha mencionado a lo largo del presente trabajo– fue testigo directo del hecho y dedicó un capítulo de su libro autobiográfico a relatar lo sucedido en 1966 en Malvinas.

Luego, seguí acercándome al tema a través de otros libros escritos por hombres que también vivieron aquellos días, junto al grupo que protagonizó el operativo, como es el

caso de la obra escrita por el piloto, como también la del copiloto y el jefe técnico del vuelo.

Sin embargo, mientras avanzaba en la lectura e investigación del tema, me llamaba la atención no encontrar un solo material que incluyera las voces de todos los sobrevivientes del operativo.

Por eso, la principal motivación de este trabajo estuvo dada por el hecho de querer ubicar, conocer y entrevistar a los protagonistas que aún viven, para contar con sus testimonios de lo acontecido en los prolegómenos, el operativo en sí mismo, y el posterior proceso judicial y la condena de cárcel que recibieron.

Considero que poder contar con estos relatos en primera persona de lo vivido hace 50 años constituye un material periodístico que puede ser de interés para un amplio público, como así también una pieza de investigación destacada por la posibilidad de contar con las voces de los propios protagonistas de un hecho histórico acontecido a mediados del siglo pasado.

Universidad de
San Andrés

Diferencia con otros materiales periodísticos

En septiembre de 2016, al cumplirse 50 años del Operativo Cóndor, distintos medios dieron lugar a esta noticia, aunque el espacio que el aniversario tuvo destinado en la prensa nacional fue escaso. Algunos medios gráficos nacionales publicaron artículos pero las notas en cuestión apenas hicieron un breve repaso por el hecho histórico. Tal fue el caso de la agencia de noticias estatal *Télam* con la nota titulada *Hace 50 años, un grupo de la JP y el dueño de Crónica intentaron la ‘recuperación’ de Las Malvinas*, publicada el 27 de septiembre de 2016, en la que el periodista Leonardo Castillo, realiza un racconto del hecho e incluye el testimonio del “cóndor” Norberto Karasiewicz. Similar fue el caso del sitio web de noticias *Big Bang News*, que en la nota titulada *A 50 años del desembarco y la “invasión peronista” en Malvinas* el periodista Diego Genoud realizó el mismo tipo de cobertura periodística que *Télam* con, en este caso, Andrés Castillo como “cóndor” entrevistado.

Otro de los medios nacionales que se hizo eco del destacado aniversario fue el diario *Clarín*, con un artículo –ya mencionado en la presente tesis– que incluyó una perspectiva distinta al resto de los publicados para recordar esta fecha. La nota del 28 de septiembre del periodista e historiador Fabián Bosoer, titulada *Malvinas: el operativo que frustró un acercamiento con Londres*, difiere de las demás publicadas en el aniversario 50° por tener una visión crítica del hecho –no simplemente conmemorativa– y, además, a diferencia de las antes mencionadas, en dicha nota no fueron incluidos reportajes a los protagonistas del Operativo Cóndor.

Más allá de ese año específico tan significativo para la cronología del hecho, en años anteriores fueron publicados materiales periodísticos referidos al operativo, como el caso del diario *La Nación* que en 2012 publicó una extensa nota dedicada al relato del hecho histórico, en el que la periodista Maia Jastreblansky entrevistó a tres de los “cóndores”: Ricardo Ahe, Juan Carlos Bovó y Fernando Lisardo.

Además, en la plataforma de videos online *YouTube* se encuentra disponible un material audiovisual (dividido en dos videos de 12 minutos cada uno) realizado en 2012 por *Radio Nacional*, que consiste en una entrevista al miembro del operativo, Norberto Karasiewicz. Como así también se pueden encontrar distintos videos cortos con material de entrevistas o informes de TV sobre el operativo.

Sin embargo, encontré que la mayor parte del material periodístico sobre la historia del Operativo Cóndor está constituido por entrevistas individuales a los “cóndores” o a lo sumo, como en el caso del artículo publicado por el diario *La Nación*, a tres protagonistas de la historia. Además, se trata sólo de recortes, de relatos de momentos parciales del hecho, sin que haya podido encontrar, hasta el momento, un texto que recopile el testimonio y la opinión de la mayoría de los protagonistas del acontecimiento y que incluya por completo el origen de la idea, los pormenores de su desarrollo y la situación posterior, el proceso judicial y la pena de prisión que recibieron los “cóndores”.

De allí el objetivo de haber planteado esta investigación a partir de la obtención de la mayor cantidad posible de fuentes directas que pudieran dar sus propias versiones e impresiones de un hecho, por demás, controversial. Y de esta manera poder, a partir de la información recolectada, trazar puntos en común, identificar diferencias y exponer las diversas lecturas de la naturaleza del hecho que hacen los propios miembros del grupo, de modo tal que se logró alcanzar no una visión unívoca, pero sí una reconstrucción lo

más amplia, plural y abarcativa posible, que considero permite al lector comprender este hecho de la historia contemporánea argentina desde la perspectiva de sus propios protagonistas, teniendo en cuenta las voces de seis de los nueve que aún viven.

Asimismo, entendí como relevante realizar esta investigación en el contexto actual de la política de nuestro país, en el que la reivindicación de la soberanía de las islas Malvinas sigue siendo un tema vigente tanto en el plano diplomático como en el social.



La metodología implementada

Para llevar a cabo esta tesis se utilizó la metodología de investigación periodística.

Aunque no existe un método único que se pueda implementar en este tipo de investigaciones, debido a que cada trabajo depende de la experiencia y el *expertise* de cada profesional, se pueden identificar los pasos aplicados para la confección del presente material de acuerdo con el proceso de investigación periodística.

En ese sentido, el periodista de investigación Daniel Santoro señala:

No existe una especie de Convención de Viena que defina los elementos de un plan para poner en marcha una investigación periodística. No hay un método predeterminado y general, porque distintos casos presentarán sus particulares necesidades. En cambio, es posible y hasta necesario dar una serie de pasos básicos para reducir la posibilidad de fracasos y ahorrar tiempo. Por lo demás, cada periodista tiene su propio método, elaborado con los años, que a su vez se ajusta según el tema a investigar. En otras palabras, es necesario organizar la información porque con el olfato periodístico no alcanza.

Reconocidos expertos en este género, como el argentino Horacio Verbitsky, dudan de la necesidad de estudiar técnicas para investigar, aunque en todos sus años de trabajo sin proponérselo las aprendieron, usaron y perfeccionaron. (Santoro, 2004, p. 29).

A diferencia de otros trabajos periodísticos, en la investigación los tiempos no se aceleran en búsqueda de primicias, sino que requieren de un largo proceso de búsqueda de la información, a través de múltiples fuentes, ya sean testimonios, documentos, libros, material de archivo, etc. De acuerdo con Santoro la investigación periodística se caracteriza básicamente en que: a) la desarrolla un periodista. Si bien puede nutrirse de

investigaciones judiciales, policiales o de información brindada por particulares, la investigación per se debe llevarla a cabo por un profesional de este campo. b) Esta investigación se realiza superando los obstáculos que imponen los poderes interesados en que la información no se dé a conocer. c) El contenido es de interés público, dejando de lado la vida privada de las personas, excepto que esté vinculada a un tema de interés general. (2004, pp. 24-25).

En sintonía, en la Global Investigative Journalist Network, un artículo de David E. Kaplan señala: “Aunque existen distintas definiciones del periodismo de investigación, entre las asociaciones de periodistas hay un consenso sobre los principales componentes: investigación sistemática, en profundidad y original, que en general implica revelar un secreto”⁴¹.

Por su parte, el periodista español José María Caminos Marcet describe de la siguiente manera a la investigación periodística: “El periodismo de investigación (PI) tiene un sello de identidad propio, caracterizado porque va más allá y busca esa información que no circula por los cauces normales. Es un periodismo profundo, que exige tiempo y dedicación, búsqueda constante. Un camino diferente al de la información” (Caminos Marcet, 1998, p. 17).

En base a su propia experiencia, Santoro enumera los pasos que, considera, son necesarios para llevar adelante una investigación periodística:

1. Búsqueda de historias para investigar.
2. Delimitación de la historia elegida.
3. Formulación de las hipótesis directrices.

⁴¹ Kaplan, D. *¿Qué es el periodismo de investigación?* (25 de noviembre de 2015). Sitio web de la *Global Investigative Journalism Network*.

4. Organización del archivo.
5. Recolección de la información.
6. Cruzamiento de datos.
7. Desarrollo de una estructura tentativa de la nota.
8. Verificación final de la información.
9. Redacción de la nota.
10. Edición de la nota.

Para Santoro, el primer paso que hay que seguir para llevar a cabo una investigación periodística consiste en buscar el tema a investigar. “Es legítimo cualquier tema que algún poder político, económico, religioso o de otra índole quiere ocultar a la sociedad; el único límite (...) es el derecho a la intimidad de las personas” (2004, p. 31).

A este paso le sigue, la delimitación del proyecto en base a la disponibilidad de recursos (humanos y económicos) existentes, ya que un mismo tema puede ser abarcado de múltiples maneras. Por ese motivo, se vuelve indispensable realizar un recorte temático teniendo en cuenta siempre la factibilidad de indagar en determinados aspectos, así como el recorte espacio-temporal (2004, p. 39). A continuación, es necesario establecer las hipótesis de trabajo particulares, que oficiarán de guía en medio del trabajo de búsqueda y procesamiento de la información. Estas hipótesis, que constituyen conjeturas o respuestas tentativas ante el problema a investigar, tendrán que ser probadas o refutadas a lo largo de la investigación. (2004, p. 41).

El cuarto paso tiene que ver con el trabajo de archivo en redacciones, bibliotecas y centros de documentación y despachos judiciales, a fin de rastrear los antecedentes de los sujetos, instituciones o empresas involucradas en la investigación. Santoro

recomienda que, una vez recopilados los datos, el periodista cree una base de datos propios para sistematizar toda la información recabada. (p. 45).

En el siguiente paso, es necesario proceder a recolectar la información. A partir de los antecedentes obtenidos, se deberá armar una lista de posibles informantes, que operarán como fuentes (p. 61). Paralelamente, se puede dar comienzo al trabajo de campo, basado en observaciones, entrevistas y cuestionarios. Terminada esta etapa, se pasará a efectuar el cruzamiento de los datos y a desarrollar una estructura tentativa para comenzar la redacción, siempre sujeta a verificaciones y a una edición final. (p. 95).

En base a las mencionadas estrategias de investigación periodística, en este trabajo me propuse contactar y entrevistar a cada uno de los protagonistas del Operativo Cóndor, que aún viven, para poder recopilar sus testimonios –con sus propias impresiones y subjetividades del hecho acontecido–, lo que me permitió luego avanzar en el análisis de cada versión, comparando y contextualizando cada reportaje. De esta manera, privilegié como principal eje de mi trabajo las “entrevistas de profundidad” (Santoro, 2004, p. 91) a los testigos presenciales del hecho investigado.

Además, también me fue imprescindible investigar documentos referidos al suceso, como fotos, artículos periodísticos y libros dedicados al tema, que también fueron comparados con los testimonios recogidos y luego, el material ordenado fue expuesto en el presente trabajo. Este es otro de los pasos fundamentales en este tipo de investigación, tal como lo destaca Santoro: “Apenas fijadas las hipótesis podemos lanzarnos a la cacería (...). El primer paso consiste en barrer las bibliotecas, los archivos de diarios y revistas” (2004, p. 45).

Las distintas versiones de un mismo hecho

A diferencia de otro tipo de investigaciones, al basar como principal metodología de investigación el uso de entrevistas a fuentes directas, en el presente trabajo me encontré con la particularidad de tener que recolectar y contrastar relatos, recuerdos y opiniones personales y, por ende subjetivas, sobre un mismo hecho.

De esta manera, tal como se podía prever en un principio, este trabajo periodístico no concluyó en una sola versión del hecho ocurrido sino que a lo largo del texto se presentaron las diferentes impresiones y visiones de los protagonistas, que por momentos coincidieron en circunstancias concretas y, en otras, mantuvieron opiniones diferentes y hasta enfrentadas, tal como se ha mencionado oportunamente.

Así, sin desmedro del producto final, no llegué a encontrar una única respuesta certera sobre el objetivo primordial del secuestro del avión para llegar a Malvinas. Para algunos de los cóndores, tal como ya fue expresado, la idea de tomar el poder de las islas existió. Para otros, el reclamo de soberanía era el objetivo primordial.

Asimismo, tampoco pude confirmar la inquietud en torno a si uno de los miembros de la tripulación estuvo o no involucrado en el operativo. Por eso, lo que se hizo en esta tesis fue exponer las diferentes visiones sobre este tema, a través de los testimonios de los seis miembros del grupo entrevistados y de los libros escritos por los propios integrantes de la tripulación sobre la posibilidad que existió de que uno de ellos estuviera implicado en la organización de la misión a Malvinas.

De todos modos, considero que el hecho de haber podido plantear cada una de las versiones existentes sobre las respuestas planteadas inicialmente en este trabajo permiten al lector aplicar su interpretación de lo sucedido y alcanzar, así, su propia conclusión sobre un acontecimiento histórico controversial.

En ese sentido, comprendo que por las circunstancias que componen un hecho tan complejo y lleno de posturas personales, la idea de poder llegar a una versión unívoca sobre el Operativo Cóndor estaba descartada. Como expresó el escritor Vladimir Nabokov: “La realidad es un sistema de aproximaciones”⁴². En coincidencia, entendí que sobre este hecho no existía una única versión real o certera, sino que el acontecimiento está constituido por múltiples ángulos, los que me propuse desentrañar a lo largo del presente trabajo y cuyo objetivo considero haber alcanzado.

Asimismo, refiriéndome al tema de la objetividad en el periodismo, en base a mi propia experiencia de más doce años en esta profesión y con lo que he podido aprender a lo largo de mi formación, considero que el periodista no puede ser un mero narrador neutral y aséptico, aunque sí, como he destacado, en este trabajo me he propuesto mostrar las diferentes voces de los protagonistas, exponerlas y contrastarlas, para que sea el lector el que haga su interpretación final, sin presentar una única conclusión que podría haber estado cargada de mi propia subjetividad.

Sobre la objetividad en el periodismo, comprendo que aunque el tema es un asunto de larga data, aún sigue generando diferentes posturas en cuanto a si es posible lograr o no este ideal en esta profesión. En ese sentido, podríamos decir que, a lo largo de los años, ha sido abordado desde dos grandes ángulos: el epistemológico, según el cual el periodista debe limitarse a reflejar fielmente los hechos sin interferencias subjetivas; y

⁴² Nabokov, citado en *Historia de una biblioteca: De Platón a Nietzsche*, escrito por Tomás Abraham (2010).

el ético, entendido como un ideal imposible o muy difícil de alcanzar, pero el cual vale la pena intentar, dada su función reguladora de la actividad periodística.

La célebre frase publicada en 1921 por el periódico inglés The Manchester Guardian: “El comentario es libre, pero los hechos son sagrados”, parece sintetizar el espíritu de la perspectiva epistemológica. El ideal del periodista como un mero canal de información pareciera establecer que debe limitarse a reflejar lo más fielmente una realidad previamente existente, dejando que “los hechos hablen por sí solos”. Bajo esta perspectiva, el profesional del periodismo debe acercarse a la objetividad buscando distintas visiones sobre un mismo hecho, contando las cosas con un tono neutral y no debe interferir en la espontaneidad del relato.

En la actualidad se entiende que tal objetividad, basada en la supuesta independencia entre el sujeto y el objeto, es un ideal poco probable de lograr, tanto práctica como teóricamente “pues cada observador apprehende la realidad desde determinadas estructuras cognitivas y desde una determinada visión del mundo, que fraguada individual y socialmente le acompañan (...) De forma más clara: un sujeto sólo puede observar el mundo subjetivamente y es inútil pedirle que se comporte objetivamente, tal si fuera un objeto...”⁴³.

En este sentido, en el presente trabajo me planteé como objetivo lograr exponer las diferentes versiones existentes sobre el mismo hecho, de manera tal de poder reconstruir a través de los distintos relatos la narración de lo acontecido en el Operativo Cóndor, pero sin llegar a una conclusión única que invalide al resto de las visiones y, en cambio,

⁴³ Rodríguez (1998), citado por González García, F. (2008). “La objetividad periodística: entre el mito y la utopía”. En: Sala de Prensa, 110, diciembre de 2008, Año X, Vol. 4. Recuperado de: <http://www.saladeprensa.org/art790.htm>

lograr un trabajo que muestre las múltiples impresiones –incluso cruzadas u opuestas– existentes sobre el mismo hecho.

Considero que, como periodista, no fue posible escribir este trabajo como un acta policial o un cable de noticias de una agencia, ateniéndome solo a los hechos ocurridos, sino que para la riqueza de la construcción de la presente investigación, era necesario navegar por las subjetividades de cada uno de los miembros del grupo entrevistados, comparando y contrastando sus impresiones y opiniones, lo que permite al lector acercarse a los protagonistas del operativo, que no son personajes de una historia de ficción, sino personas de carne y hueso, y a partir de allí tratar de entender sus propias motivaciones y lecturas sobre el mismo acontecimiento.

Obviamente, a pesar de considerar la objetividad periodística como un ideal improbable, como periodista remarco que en esta tesis trabajé con el compromiso de tomar las diferentes versiones para narrar los hechos con el compromiso de contar las “verdades” sostenidas por cada uno de los cóndores.

Sin la pretensión de determinar quién de ellos está “en lo cierto” o cuál de ellos “tiene razón”, me propuse como objetivo narrar los hechos, reconstruir el conflicto y contraponer las distintas visiones sobre los puntos controversiales. De esta manera, considero que pude alcanzar un trabajo final que aporta un material amplio y abarcativo sobre la llegada a Malvinas del grupo nacionalista en 1966, que puede ser de interés para cualquier lector, como así también puede ser tomado como punto de partida para otras investigaciones en torno a este hecho histórico.

Las entrevistas

Para llevar adelante este trabajo, el principal proceso utilizado fue el de entrevistas personales a las fuentes directas: las personas que hace 52 años formaron parte del Operativo Cóndor, secuestraron un avión, aterrizaron en Malvinas y estuvieron nueve meses presos por ese hecho.

En este sentido, el contacto con los hombres que protagonizaron aquel suceso ocupó el lugar central en la investigación. Para este trabajo entendimos que, como señala el periodista español Pepe Rodríguez (1994), se define como “fuente a toda persona que de un modo voluntario y activo facilite algún tipo de información a un periodista” (p. 67) y tuvimos en cuenta su denominación de “fuentes implicadas”, como en este caso son los “cóndores” que en 1966 participaron del operativo: “las fuentes implicadas son las que, en un sentido u otro, tienen algo que ver con los hechos en vías de investigación, ya sea como afectados, protagonistas, testigos o críticos” (p. 71).

Para acercarnos y tener los testimonios de estas fuentes, uno de los instrumentos fundamentales implementados en esta tesis fueron las entrevistas abiertas, en profundidad, no estructuradas. (Guber, R, 2001, p. 76).

Esto fue posible gracias a la averiguación de datos de dichos entrevistados, su posterior ubicación, el contacto con ellos y la coordinación de reportajes individuales con cada uno. De los nueve integrantes del grupo que aún viven, seis fueron contactados y entrevistados para tomar, como principal fuente en esta tesis, sus testimonios en primera persona.

Tal como aconseja Santoro (2004), para quien es necesario “concurrir al encuentro con las preguntas preparadas, además de todos los datos y los documentos del caso, para mostrárselos a la persona entrevistada” (p. 91), fui a cada reportaje con un listado prearmado de preguntas –de tal manera de plantear a cada uno de ellos las mismas cuestiones–, a las cuales se agregaron nuevas durante el desarrollo individual de cada entrevista. Asimismo, tal como recomienda el periodista, quien asegura que “conviene pedirle al investigado una entrevista *on the record* para registrar y atribuir” (p. 91), cada reportaje fue grabado para su posterior transcripción.

El primer entrevistado fue Andrés Castillo. Logré llegar a él tras leer en una nota periodística que Castillo formaba parte de las autoridades gremiales de la Asociación Bancaria. Así, me puse en contacto con el área de atención al público de la institución sindical, y por medio de su gestión, pude contactar y, posteriormente, entrevistarlo en su despacho en dicho gremio. Dicho reportaje fue realizado en octubre de 2016.

El segundo miembro del grupo que sumó sus declaraciones a este trabajo fue Ricardo Ahe, cuyos datos fueron conseguidos por medio del tutor de esta tesis tras solicitarlo a una periodista del diario *La Nación* que hace algunos años lo había entrevistado. Ahe solicitó que la entrevista se hiciera en su departamento, ubicado en pleno centro porteño, y la misma fue llevada a cabo en noviembre de 2016.

El tercer “cóndor” contactado para esta tesis fue Norberto Karasiewicz, a quien se logró ubicar por medio de la guía telefónica. El único Norberto Karasiewicz que figura en dicho listado público de teléfonos se domicilia en Vicente López y, contra cualquier sospecha, no se trata del “cóndor” sino de su hijo. Por ese motivo, fue la nuera del integrante del grupo quien facilitó su teléfono. Una vez contactado, Karasiewicz me pidió hacer la entrevista en mi propia casa, ubicada en el barrio porteño de Saavedra, donde lo recibí para realizar el reportaje en abril de 2017.

El cuarto fue Fernando “Toti” Aguirre, quien, una vez obtenidos los datos de su paso como edil por el Concejo Deliberante del Municipio de Merlo, pude ubicarlo gracias al aporte de un periodista del suplemento Clarín Zonales (Zona Oeste), uno de mis ex compañeros de redacción, que me facilitó los datos del “cóndor”. Aguirre accedió a hacer el reportaje en un café en pleno centro de la localidad de Merlo, en el oeste del Conurbano bonaerense, ciudad de la que es oriundo. El reportaje tuvo lugar en junio del año pasado.

Gracias a la colaboración de Aguirre, quien aceptó proporcionar los teléfonos de otros de sus ex compañeros de grupo, pude posteriormente contactar a Luis Caprara y a Juan Carlos Bovó.

A Caprara lo entrevisté en quinto lugar, en julio de 2017, en un restaurant ubicado en el barrio porteño de Mataderos, a pedido del “cóndor”. En tanto, Bovó me pidió encontrarnos un domingo de agosto del año pasado en la plaza frente a la estación de ferrocarril de Ituzaingó, en el Conurbano bonaerense, para mostrarme el lugar en el que una estatua de un cóndor, de un artista local, rinde homenaje a la gesta del operativo de la que formó parte. Posteriormente, la entrevista se realizó en su vivienda, ubicada en dicha localidad.

Cada una de las entrevistas realizadas tiene una extensión promedio de tres horas. Las mismas fueron conservadas en un grabador electrónico. Asimismo, fueron desgrabadas en su totalidad para usar los respectivos textos en el presente trabajo.

El proceso de entrevistas se extendió desde noviembre de 2016 hasta agosto de 2017. En paralelo, realicé las desgrabaciones de cada uno de los audios. Además, también paralelamente, avancé en la lectura y análisis de los libros relacionados con el operativo, cuyas citas sirvieron asimismo como fuentes en la presente tesis.

Tres de los libros mencionados fueron escritos por testigos directos del operativo ocurrido en 1966: el periodista Héctor Ricardo García, quien, como ya fue mencionado en el presente trabajo, viajó junto a los “cóndores” invitado por el líder del grupo, Dardo Cabo; el comandante del avión, el piloto Ernesto Fernández García; y el libro escrito por el copiloto y el jefe técnico del vuelo, Silvio Sosa Laprida y Carlos Aldo Baratti, respectivamente.

En tres ocasiones, traté de entrevistar personalmente al retirado periodista Héctor Ricardo García, por considerar que su testimonio también podría enriquecer la presente tesis. Para ello, me dirigí personalmente al canal de noticias Crónica TV, donde García tiene su oficina. Allí fui recibida dos veces por la secretaria del propietario de medios, quien rechazó la posibilidad de realizar el reportaje. Finalmente, la tercera vez que me presenté en el canal, la secretaria de García me entregó otra edición del libro autobiográfico *La culpa la tuve yo* –yo ya tenía una- junto con un papel escrito de puño y letra por el icónico empresario de medios que decía: “Dale un libro, que está la historia”.

Por otra parte, recientemente incorporé las declaraciones de un nuevo entrevistado cuya visión, consideré, tendría gran relevancia para el presente trabajo dado su amplio conocimiento en la historia de las islas. Por ese motivo, el 11 de septiembre de este año entrevisté al historiador Federico Lorenz, historiador y autor de una amplia cantidad de libros dedicados a la temática del territorio en disputa con los británicos y quien, al momento de la entrevista, ejercía el cargo de director del Museo Malvinas, institución en la que se llevó adelante dicha entrevista.

La recopilación de datos

Para el presente trabajo también fueron consultadas obras de contenido histórico, que permitieron dar un contexto socio-político al momento en que transcurrió el Operativo Cóndor. Este fue el caso de los libros y artículos de los historiadores Marcelo Larraquy, Federico Lorenz, Daniel Gutman, Fabián Bosoer y Marcelo Raimundo.

Asimismo, fueron incluidos párrafos destacados de artículos periodísticos publicados en los principales diarios de la época para dar cobertura de los acontecimientos que, durante más de una semana, ocuparon la primera plana de los periódicos y generaron un notable impacto en la sociedad argentina. Para lograr este objetivo, recurrí en varias ocasiones, durante abril y junio de 2018, a los archivos periodísticos de la hemeroteca de la Biblioteca del Congreso de la Nación, donde pude leer y coleccionar las notas que reflejan la cobertura periodística realizada en aquel momento sobre el Operativo Cóndor, material que sirvió para sumar la apreciación de la prensa de aquella época sobre el hecho en cuestión.

Una vez relevada toda la información di inicio al proceso de cotejar lo que las distintas fuentes sostenían, en un ejercicio que Santoro (2004) denomina “cruzamiento de datos” (p. 30). Esta parte de la investigación consistió en tomar las distintas fuentes, entrevistas, charlas, grabaciones, libros, notas en periódicos nacionales y revisarlos incontable cantidad de veces. En base a ellos, debí ordenar el material para construir una línea narrativa y, a su vez, chequear las distintas versiones sobre los mismos hechos, a fin de no olvidar incluir ninguna de las diferentes impresiones. Este proceso de

cruzamiento de la información, análisis y verificación continuó incluso durante la escritura y durante la relectura del texto.

Como habrá podido comprobarse a lo largo del presente material, para este trabajo consideré primordial destacar las voces de cada uno de los “cóndores” entrevistados. Por un lado, por la importancia que reviste poder obtener las visiones de los propios protagonistas que decidieron sumar su intervención a la operación acontecida en septiembre de 1966, con sus posteriores secuelas, como la condena y la cárcel; y, por otro lado, teniendo en cuenta que sus testimonios no fueron incluidos en los libros inspirados en este acontecimiento.

En este sentido, entendí que las entrevistas individuales y personales de las fuentes directas han sido, y serán siempre, estrategia fundamental del periodismo y la investigación periodística. Y, que al tratarse de un hecho ocurrido hace más de 50 años, poder contar con estas declaraciones reunidas en un mismo material proporciona especial significancia al ser un aporte invaluable de un hecho histórico que aún puede ser contado por boca de sus propios protagonistas.

Bibliografía

***BOSOER, F. 2007.** *Malvinas, capítulo final. Guerra y Diplomacia en Argentina (1942-1982)*
Tomos I y II.

Buenos Aires, Argentina: Editorial Capital Intelectual.

***CAMINOS MARCET, J. M. 1998.** *Periodismo de Investigación. Teoría y Práctica.*

Madrid, España: Editorial Síntesis.

***FERNÁNDEZ, E. 2004.** *Un cóndor sobre Malvinas (el vuelo imposible).*

Buenos Aires, Argentina: Ernesto Fernández Editor.

***GARCÍA, HÉCTOR RICARDO. 2012.** *La culpa la tuve yo. Militares, ERP, López Rega y AFIP.*

Buenos Aires, Argentina: Editorial Planeta.

***GUBER, ROSANA. 2001.** *La etnografía. Método, campo y reflexividad.*

Bogotá, Colombia: Grupo Editorial Norma.

***GUTMAN, DANIEL. 2012.** *Tacuara. Historia de la primera guerrilla urbana argentina.*

Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana.

***LARRAQUY, MARCELO. 2010.** *De Perón a Montoneros. Historia de la violencia política en la Argentina. Marcados a fuego II (1945-1973).*

Buenos Aires, Argentina: Editorial Aguilar.

***LORENZ, FEDERICO. 2013.** *Unas islas demasiado famosas. Malvinas, historia y política.*

Buenos Aires, Argentina: Editorial Capital Intelectual.

***RAIMUNDO, MARCELO. 2000.** Acerca de los orígenes del peronismo revolucionario. En Camarero, H.; Pozzi, P.; Schneider, A. (comps.) *De la revolución libertadora al menemismo. - Historia social y política argentina.* (pp. 75-105).

Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi.

***RODRÍGUEZ, P. 1994.** *Periodismo de investigación: técnicas y estrategias.*

Barcelona, España: Ediciones Paidós.

***SANTORO, DANIEL. 2004.** *Técnicas de investigación. Métodos desarrollados en diarios y revistas de América Latina.*

Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica.

***SOSA LAPRIDA, SILVIO E. y BARATTI, CARLOS A. 2016.** *Malvinas y el faro de Dios.*

Buenos Aires, Argentina: Ediciones Argentinidad.

***VELAZCO, CARLOS. 2010.** *¿Y si invadimos las Malvinas? La trama secreta de la Operación Cóndor.*

Buenos Aires, Argentina: Ediciones Fabro.