

FELIPE CELESIA

DESEMBARCO EN LAS GEORGIAS

**LA VERDAD SOBRE
EL MISTERIOSO INCIDENTE
QUE DESATÓ LA GUERRA**



PAIDÓS

Felipe Celesia

Desembarco en las Georgias

La verdad sobre el misterioso incidente
que desató la guerra

 PAIDÓS

LIBRO PRIMERO
—
LOS HOMBRES

ISLAS GEORGIAS DEL SUR S.A.

Constantino Davidoff, el chatarrero de Avellaneda, tenía 35 años, un traje impecable y mucha confianza en sí mismo cuando entró en la sala de reuniones de la escribanía De Pinna, Scorers & John Venn en el centro de Londres. Su buen ánimo se entendía; con unas firmas y unos depósitos, se quedaría, calculaba, con un negocio de 30 millones de dólares. Eso a condición de lograr financiar y organizar una operación de desguace de tres factorías balleneras en las lejanísimas islas Georgias del Sur. Una misión compleja, pero nada imposible para este hijo de migrantes económicos escapados de la Segunda Guerra. Padre búlgaro y madre griega con un nombre anticipatorio, Georgia.

San Pedro, la isla principal del archipiélago subantártico —a dos mil kilómetros al sudeste de Ushuaia y a mil quinientos al nordeste de la base Marambio—, se convirtió en la capital mundial de la caza de ballenas en la primera mitad del siglo pasado. Para esa época ya no se perseguían cetáceos en botes a remo con arponeros románticos y capitanes dispuestos a todo. La técnica había mejorado, los barcos ya no eran a vela sino a motor y el brazo de los tripulantes robustos había sido reemplazado por un cañón en la proa que disparaba lanzas con anclaje y punta explosiva. Ya no eran necesarias campañas de años peinando los mares en busca de los enormes mamíferos, capeando temporales, conteniendo motines y perdiendo hombres por escorbuto. Y todo ello sin certeza de rentabilidad. En la era moderna de la ballenería, bastaba con un barco *catcher* pequeño y veloz y

un vigía atento que advirtiera los soplidos a la distancia para lanzarse sobre el animal, matarlo, inflarlo para que no se hundiera y seguir así hasta el fin de la jornada en la que se recogía la pesca y se la trasladaba a tiro hasta la factoría para procesarla.

En las Georgias, la primera planta la instaló en 1904 el noruego Carl Anton Larsen, capitán del *Antarctic*, el velero de la expedición sueca al Polo Sur de 1901 que terminó devorado por el hielo. Larsen y su tripulación, entre los que se encontraba el militar y geólogo argentino José María Sobral, fue rescatada por el capitán Julián Irizar con la corbeta *Uruguay*, en una proeza que maravilló al mundo.

Larsen se quedó en Buenos Aires, sin barco pero con la iniciativa intacta, y comenzó a buscar capitales para un proyecto ballenero. Los encontró en Ernesto Tornquist, un empresario argentino multipropósito, y un compatriota, el embajador noruego en Argentina, Peter Christophersen. Ambos pusieron 200 mil pesos oro de capital inicial y así, los escandinavos y el argentino alumbraron la Compañía Argentina de Pesca (CAP).

La firma ballenera desembarcó en noviembre en las Georgias, en el terreno que Larsen consideró más propicio para instalarse. Una explanada amplia —nada común en la topografía abrupta de las islas—, protegida de los vientos del sur, a orillas de una bahía profunda y con un gran lago de agua dulce, esencial para procesar la grasa de ballena. Larsen no fue el primero en advertir el potencial de la zona. Los fogueros de los siglos XVIII y XIX ya habían operado ahí y como testimonio de su paso habían quedado abandonadas las ollas que usaban para extraer el aceite. El paisaje intervenido inspiró al segundo de Larsen en el *Antarctic*, el arqueólogo Johan Gunnar Andersson, que con una denominación sencilla y práctica bautizó el lugar como «Grytviken», contracción noruega que significa «bahía de las ollas».

En los años posteriores, Grytviken creció a la par de la demanda sostenida del aceite y otras materias primas de los cetáceos que el mundo de entonces usaba en combustibles, fertilizantes, lubricantes, alimentos, pinturas y otros productos. A las modestas casitas prefabricadas en Noruega, que llevaron en el primer desembarco, pronto se sumó un hospital, correo, residencias, iglesia, cementerio, biblioteca, cine, oficinas administrativas, talleres, usina y áreas para depósito de aceite, deportes, talleres y mantenimiento. Todo lo necesario para un pueblo ballenero que podía albergar hasta dos mil personas en verano.

Unos años después, en 1909, los británicos instalaron una oficina con un representante permanente de la Corona que cobraba los permisos de pesca y arrendaba las tierras, en un sector lindero a Grytviken, que llamaron King Edward Point. El mismo año, los balleneros escoceses de Christian Salvesen fundaron Leith, homónima al distrito portuario de Edimburgo, en otra bahía reparada, a unos 20 kilómetros en línea recta de Grytviken. En 1910, en la misma caleta que Leith se ubicaron los noruegos de Tonsberg y llamaron a su instalación Husvik. En 1912, más noruegos llegaron para abrir Stromness, justo al lado de Leith.

La isla principal de las Georgias se encendió con las inversiones balleneras y para fines de 1912 ya había ocho instalaciones con sus flotas de *catchers*. Esa actividad se mantendría, con sus derivas, hasta 1965. La cuenta total dice que en las Georgias se faenaron más de 175 mil ballenas en sus seis décadas de actividad, unos 9 millones de toneladas de materia prima, si se acepta el promedio de 50 toneladas por espécimen.

Davidoff conocía lo básico de esta historia cuando en 1978 negoció con los dueños de Salvesen dismantelar para vender

al peso Husvik, Stromness y Leith, pagando 115 mil libras esterlinas por todo lo que allí pudiera haber salvo el ballenero *Karrakatta*, abandonado en una playa de Husvik.

En este empeño, a Davidoff lo respaldaba que era un «metalero» industrial que proveía de materia prima a varias acerías y metalúrgicas nacionales. Desarmar y vender era su oficio y le iba bastante bien.

Por esa época seguía levantando los cables coaxiales de telefonía del fondo del Atlántico que habían quedado sin uso con las transmisiones satelitales. En 1973 ganó la compra de un tramo del tendido a la compañía inglesa The Western Telegraph Limited Company. Sacó buenos rendimientos y volvió a pujar y ganar por más tramos en 1976 y 1979. Los cables, de veinte centímetros de circunferencia, estaban apoyados en el lecho oceánico de la Argentina, Uruguay y Brasil, a una profundidad que variaba entre los 100 y los 150 metros. La tarea de las tripulaciones de los buques que había comprado Davidoff para cumplir con los contratos —*Trébol* y *Cleopatra*— era arrimarse con cartas náuticas a la ubicación probable, pescar efectivamente el cable con una línea robadora, izarlo, trozarlo y llevarlo a Buenos Aires para separar todos los materiales y venderlos.

A Davidoff, que era un tipo llano, sin ampulósidades ni pretensiones, cada tanto le gustaba comer con sus empleados. En una de esas comidas el contramaestre del *Trébol*, que había ido unas cuantas veces a la isla Tule —Sandwich del Sur— para dejar provisiones a unos científicos argentinos, le describió las estaciones abandonadas en San Pedro y lo conminó.

—Usted tiene que ir. En las Georgias hay un montón de material.

En ese momento, Davidoff no sabía absolutamente nada de las Georgias, su historia o sus posibilidades, pero se interesó.

Siempre se había enorgullecido de tener un talante audaz para los trabajos difíciles, para hacer lo que otros no hacían. Y si era como decía el marinero, era un trabajo perfecto para él.

El primer movimiento fue ir a la embajada británica, en Recoleta, para preguntar honestamente si advertían algún impedimento, político o legal, para que fuera con sus hombres a desarmar las estaciones. Dijeron que no, que era libre de negociar con los propietarios y viajar a las islas a cumplir el contrato. El único pedido de los británicos fue que no empleara a nativos de las Malvinas porque allí la mano de obra era escasa y el gobernador podía protestar.

Contactó entonces a los dueños de Salvesen Limited, que no demoraron en responder que «jamás» venderían las instalaciones a un argentino y que por otra parte estaban estudiando ofertas de capitales chilenos y japoneses. En resumen, que se olvidara del proyecto porque no tenía chance. Davidoff no se desmoralizó por la respuesta y como las Georgias dependían de la gobernación de Malvinas, se hizo un viaje por su cuenta. Voló un martes, por Líneas Aéreas del Estado (LADE), y volvió el jueves con el vuelo de regreso, para convencerlos de que le permitieran hacer el negocio. El gobernador James Parker le creyó que su intención era puramente comercial, aunque políticamente prefería que no se concretara porque en la isla recelaban de los argentinos. Así se lo comunicó a los escoceses, quienes no obstante, a pesar de ese primer rechazo tajante, y el interés de chilenos por un dique flotante y de japoneses para instalar una base pesquera, terminaron conversando con Davidoff. Ellos podían ofrecer las tres estaciones, más los cuatro barcos que estaban varados en Grytviken. Todo se encarrilaba. La logística iba a ser un trabajo enorme, pero sin duda valía la pena invertir en el intento.

Constantino tenía claro que solo no iba a poder así que salió a buscar socios entre los chatarreros y logró interesar a dos actores importantes dentro del rubro, Jorge Frin y Omar Checa, para que lo ayudaran a diseñar y costear la operación. Pero su socio principal terminaría siendo un diplomático y abogado peronista que por entonces dirigía la parte legal del Banco Juncal, Juan Carlos Olima. Islas Georgias del Sur S.A. se registró entonces con las firmas de Davidoff, Checa y Olima.

Los escoceses pretendían 10 mil libras por la opción de compra y las restantes 95 mil cuando estuviera en condiciones de iniciar las operaciones en la isla. A ese capital había que sumarle los costos operativos, que Davidoff presupuestó con Frin y Checa. Calcularon que necesitarían cerca de medio millón de dólares y que podrían juntarlos entre líneas de créditos bancarias y financieras a las que tenían acceso.

Davidoff operaba con el Banco Quilmes y el Royal Bank Of Canada, pero los fondos llegaron vía Olima, a través del Juncal. Frin, por su parte, gestionó la participación del Banco Nación y de las financieras Central y Plafin. Los pagos de los créditos se harían cuando regresara el primer embarque de material. Para respaldar los préstamos, Davidoff puso como garantía su casa. Todo indicaba que, como mínimo, iban a amortizar la inversión y a triplicarla en el primer año de operaciones.

Pero faltaba algo indispensable, el transporte. A las Georgias se llega exclusivamente en barco. La distancia y la falta de pista hacen imposibles los vuelos. Davidoff pensó en alquilar los servicios del *Endurance*, el transporte polar de los británicos en Puerto Stanley, pero para cuando consultó, el gobernador colonial había cambiado. El nuevo, Rex Hunt, desconfiaba de las intenciones del proyecto y no entendía por qué Parker le había permitido a un argentino quedarse con ese negocio. El

chatarrero entendió entonces que por el lado británico no sería el camino. Tendría que buscar alternativas, pero lo central era que las partes estaban de acuerdo. El resto se resolvería.

Con esa premisa llegó Davidoff a la escribanía londinense ese húmedo y lluvioso 19 de septiembre de 1979, a asegurar su proyecto con las garantías de la ley. En la mesa estaban sentados unos cuantos escoceses, muy obsequiosos pero algo asombrados de ese hombre pequeño y decidido que se disponía a comprar toneladas de chatarra en el indiscutible rincón más lejano del mundo. Uno de ellos se animó y preguntó:

—¿Usted sabe qué son las factorías? ¿Tiene una empresa grande detrás?

Davidoff ensayó su sonrisa más sobradora y respondió.

—Si ustedes lo armaron, no se preocupen, yo lo desarmo. Y todos rieron.

OPERACIÓN ALFA

Ocupar las islas del sur parece haber sido un objetivo común a varias generaciones de marinos argentinos. En 1905, aprovechando que la Compañía Argentina de Pesca había fundado Grytviken, la Marina de Guerra montó una estación meteorológica que atendieron científicos argentinos, con la bandera flameando en lo alto y el escudo en la puerta, hasta 1950. Ese año los británicos decidieron desalojarlos por la fuerza y entregar el material técnico en Montevideo. El gobierno de Juan Domingo Perón no protestó, como tampoco lo hicieron los súbditos de la Corona cuando la Armada ensambló el puesto. El contragolpe argentino fue más consecuente. En la campaña antártica del año siguiente, aprovechando la ventaja de la cercanía, dos fragatas recorrieron las Sandwich para determinar el mejor lugar para doblar la apuesta e instalar de facto otra estación, pero ahora de comunicaciones.

En enero de 1954 montaron el refugio en la isla Tule y con todo listo, en diciembre de ese mismo año, desembarcaron a un guardiamarina y dos radioaficionados para que operaran la radio de la nueva estación. Estuvieron unos pocos días hasta que increíblemente una erupción volcánica los obligó a evacuar.

En los siguientes veinte años, la Argentina no insistió en sus conquistas hasta que en 1974, el capitán de navío Juan Lombardo rescató el plan y convenció a la Armada para porfiar con una base soberana en las Sandwich. Esta vez no sería un simple refugio o estación sino instalaciones científicas completas. En

septiembre de 1976 el Operativo Sol estaba listo para proceder a la «ocupación efectiva y pacífica» del territorio de ultramar en disputa, como proponía Lombardo.

Unas cincuenta personas, entre civiles y militares, se desplegaron en los cinco kilómetros cuadrados de la isla para construir, en cinco meses, mil metros de estructuras. En marzo de 1977 quedó terminada la vivienda para ocho personas más todas las dependencias de mediciones y servicios que incluían una estación de radio, un sismógrafo y un equipo desalinizador. Nació así la Base Corbeta Uruguay.

La presencia argentina fue detectada por el transporte *Endurance* en una de sus navegaciones y por toda reacción los británicos remitieron una nota de protesta, entregada en la embajada argentina en Londres, que fue respondida sin demora y aclarando que se trataba de un proyecto «estrictamente científico», sin otro propósito. Los británicos evaluaron en algún momento un desalojo, pero lo descartaron por el costo que tendría la operación, en un momento en el que el Reino Unido buscaba bajar sus gastos en las dependencias del Atlántico Sur.

Lombardo sumó graduaciones a su carrera y en 1981, ya como vicealmirante de la Armada, dispuso repetir la experiencia exitosa de Tule, pero en las Georgias. En principio la idea era llevar científicos civiles, pero ante la eventual dificultad para encontrar voluntarios, los marinos se definieron por un número reducido de hombres de las tropas especiales: comandos anfibios y buzos tácticos, entrenados para las condiciones difíciles. Esta decena de hombres se quedarían en la isla San Pedro al cierre de la campaña antártica de marzo-abril de 1982, a pasar el invierno, cuando los británicos se hubieran retirado. Lombardo calculaba que, como con Tule, los ingleses harían cuentas y verían que montar un dispositivo de desalojo sería

muy oneroso y de consecuencias imprevisibles. La operación se llamaría Alfa.

A esta altura, el chatarrero Davidoff se había contactado con el director de Antártida y Malvinas de la Cancillería, Carlos Lucas Blanco, para tramitar los certificados provisorios, o tarjetas blancas, que era el documento que la Argentina y el Reino Unido habían acordado como válido para los argentinos que viajaran a las Malvinas y sus dependencias.

Davidoff había pagado la opción en 1979, y la compra, en 1980, así que estaba en posición de viajar en cuanto terminara de organizar la campaña y reclutar la gente. El problema a resolver seguía siendo el cruce marítimo. En su viaje a las Malvinas había detectado que el Servicio de Transportes Navales de la Marina mantenía servicios regulares a las islas y era una presencia habitual para los isleños. Decidió ir por ahí.

Lombardo había dado la directiva de que atendieran al chatarrero para tener a mano la posibilidad de camuflar el desembarco del grupo Alfa en el viaje de los obreros, por eso no le costó hablar con el responsable, el capitán Luis Palau. Además, Davidoff tenía cierta afinidad con los militares luego de haber cursado el primer año de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea, en Córdoba.

En la apertura de las negociaciones hubo algunos roces. Davidoff quería el primer tramo sin costo, exenciones en gravámenes e impuestos, líneas de financiamiento en el Banco Nación y apoyo de la Prefectura para las tareas en el Puerto. Palau le dijo que lo único que podía darle era una tarifa razonable para el transporte. Empezó entonces una discusión sobre el precio del viaje. Terminaron acordando que le cobrarían la misma tarifa que a los puertos de Ushuaia o Malvinas, aun cuando la distancia a recorrer fuera significativamente mayor, en seis

cuotas de 33 millones de pesos de la época, a empezar a pagar en 1983. El acuerdo convenía a las partes. Davidoff pagaba un flete relativamente barato a plazo y la Armada no hacía negocio, pero tenía a disposición el ardid de sumarse a la campaña de los trabajadores para desplegar su plan.

Mientras el chatarrero discutía el transporte para su equipo y operarios, la Armada reunía ese pequeño pero selecto grupo de comandos y buzos. Los elegidos, mayormente de la Base Naval Mar del Plata, no tenían ni la menor idea sobre la misión a cumplir, pero especulaban que tal vez los mandaran a secuestrar en Suiza al otrora todopoderoso ministro y jefe de la banda parapolicial Triple A, José López Rega, o a poner un explosivo en el palacio de La Moneda, sede del gobierno chileno. Sí sabían informalmente que el jefe del grupo sería el teniente de corbeta Diego García Quiroga, aunque también sonaban los oficiales Pedro Giachino y Alfredo Astiz.

En tanto, Davidoff seguía avanzando en la organización del viaje. Para el desarmado de las estaciones, subcontrató a la empresa de construcciones y montajes electromecánicos Montelmec. La empresa operaba en todo el cordón industrial del conurbano y tenía sus oficinas en El Palomar, a pocas cuadras de la estación. Como referencia tenían haber trasladado la planta de Chiclets Adams, tarea que por su escala y complejidad demostraba que podían con el desafío de las Georgias. Pero debían ver las instalaciones para saber qué necesitaban y presupuestar el trabajo.

El entusiasmo de Davidoff y sus socios era tal que comenzaron a buscar veleros particulares para ir a las estaciones. Estaban dispuestos a navegar no menos de un mes —con buenas condiciones— en uno de los mares más bravíos del globo, con tal de llevar a cabo el proyecto. Tampoco había muchas alternativas. La suya, sin otra posibilidad, debía ser una aventura marina.

Davidoff en persona fue a ver a los tripulantes del *Basile*, en San Fernando, y les ofreció siete mil dólares por el viaje, que no haría él sino el director de obras de Montelmec, Jorge Patané, 34 años y dos en el cargo con buen desempeño. Los franceses dudaron, pero finalmente le dijeron que no. Ya eran ocho para convivir sobre un casco de poco más de catorce metros. Constantino se sintió muy decepcionado.

Otro de los barcos que podía hacer ese viaje extremo más allá del paralelo cincuenta era el velero de dos palos *Caimán*, del capitán de pesca Igor Raggio. Al principio pareció que iban a llegar rápido a un acuerdo, incluso hablaron de ir en diciembre-enero y fijaron una tarifa de mil dólares por día, por eso de que la vela tiene destinos mas no fechas. Sin embargo, a pocas semanas de la partida hubo una reapertura de la negociación y no se pusieron de acuerdo. Tampoco irían en el *Caimán*. Pero el *Caimán* sí iría a las Georgias.

Raggio se había entusiasmado con la posibilidad de ir a las islas y, además, ya era una cuestión patriótica. El Servicio de Inteligencia Naval (SIN) le había pedido que fuera a observar el «ambiente militar», para informarles al regreso, y él no se iba a negar a ese servicio.

Sin barco, ya muy frustrado, Davidoff fue con la incertidumbre a los militares y le dijeron que lo llevarían para esa primera exploración cuando comenzara la campaña antártica y los viajes de abastecimiento a las bases. Acompañar al empresario era la excusa perfecta para ver en el terreno el mejor lugar para que se instalara la casa prefabricada del grupo Alfa.

El 15 de diciembre de 1981, Davidoff, Patané, el ingeniero industrial Carlos Costa y Oscar Rodríguez, uno de los dueños de Montelmec, zarparon por fin rumbo a las Georgias en el *Almirante Irizar*, un potente rompehielos de ciento veinte

metros de eslora de menos de cinco años, con camarotes muy cómodos y una tripulación de más de cien personas. Los charreros compartieron los privilegios de los oficiales a bordo y en el primer tramo realmente disfrutaron surcar ese mar plomizo y cristalino.

El hombre al mando, el capitán César Trombetta, puso proa rumbo a las Georgias, pero en el despacho de salida escribió «Ushuaia». La directiva era salir del sistema de posiciones de la Armada y, «en sigilosa», como le llaman los marinos de guerra, entrar en la bahía Stromness y bajar a tierra para inspeccionar las estaciones. El buen tiempo en la navegación cambió velozmente, como suele ocurrir en el imprevisible Atlántico Sur, y el *Irizar* empezó a cabecear y rolar. Pronto todos tenían un mareo horrible y todavía mucho mar por delante. Sufrieron pero llegaron y al fin pudieron ver lo que habían comprado. La realidad superó ampliamente la expectativa.

En Leith había varios talleres de reparaciones livianas con materiales, herramientas y enormes tanques de almacenamiento en muy buenas condiciones. El entusiasmo de Davidoff y sus socios se complementaba con el de Trombetta, que veía perfecto el lugar para que los alfa inviernaran, con esos fiordos montañosos que hacían que controlar todo el territorio fuera muy difícil, casi imposible. Además, había comodidades acordes a un pueblo pequeño, con habitaciones, salones y oficinas. Incluso, sopesó el capitán, no necesitarían la casa prefabricada porque el lugar estaba más que habitable y estructuralmente sólido.

La visita a la estación de Stromness fue aún más prometedora. Como sabía Davidoff, en la vieja planta noruega había numerosas hélices de cuatro palas y dos diques flotantes que, imaginaba, se podían llevar navegando hasta la Patagonia para usarlos allí en todo tipo de reparaciones y trabajos navales.

Para el griego, el verdadero negocio a largo plazo estaba en la oportunidad de hacerse con los diques para dar servicios a toda la flota argentina. El ingeniero Costa estimó, después de medir el espesor de las chapas, que podrían ir a remolque hasta el continente. Una gran noticia.

Husvik también valía la pena. Había muchas cadenas de barco y tanques de combustible de cincuenta mil y cien mil litros, de chapa muy dura, que cortada en pedazos de dos por tres metros generarían buen dinero.

La idea del grupo era hacer una suerte de inventario de las existencias, pero era tal la cantidad que optaron por documentar con imágenes. Juntaron los treinta y pico de rollos que habían llevado y en las siete horas que estuvieron recorriendo las factorías sacaron cerca de mil fotos. Muy satisfechos todos, levantaron las anclas del *Irizar* y, ahora sí, rumbearon para Ushuaia. Pasaron la Navidad ahí y luego tomaron un avión para Buenos Aires.

Al llegar, Davidoff recibió una advertencia de la embajada británica. Si bien era cierto que les había informado por carta que viajaría a las islas para relevar las estaciones, la notificación llegó cuando ya estaba en viaje y la delegación diplomática se enteró de la visita por el informe del jefe del British Antarctic Survey (BAS) que detectó la visita del *Irizar*. Hubo una queja de la embajada que fue rechazada por la Cancillería argentina y el empresario fue amonestado por no haber hecho su ingreso formal por Grytviken.

Davidoff no prestó demasiada atención al reto y siguió con sus preparativos. No tenían demasiado tiempo. En la isla, por el frío, podían trabajar hasta fines de junio, así que si pretendían cumplir con una primera etapa de cuatro meses de trabajo, tenían que zarpar en febrero-marzo. Es decir, dos meses para reunir a los trabajadores, conseguir máquinas y herramientas y

aprovisionarse con todo lo necesario para vivir en aquella isla tan inhóspita como hermosa.

Trombetta tenía una agenda más distendida pero no menos prometedora. Durante el verano se iría con el rompehielos a las bases antárticas y al regreso, cuando sus colegas británicos del *Endurance* y el *Biscoe* terminaran sus campañas, mandaría a los Alfa a esa linda villa que era Leith y con bastante poca inversión, de gente y recursos, se lograría ensanchar un poco más el territorio nacional.

Civiles y militares desconocían entonces que el mismo día de su partida, Lombardo recibía la orden de planificar el desembarco en Malvinas y que eso afectaría los planes de manera definitiva. Poco después, a fines de enero, Jesús Iglesias Rouco haría público el plan secreto de la Junta Militar en una columna en el diario *La Prensa*. «Paremos la operación Georgias», ordenó el almirante en la firme convicción de que si se tomaban las Malvinas, no tenía sentido hacer pie en aquellas lejanías.

Así y todo, el grupo Alfa se terminó de conformar. Eran trece, entre comandos y buzos. Al frente estaría Astiz. Con poco más de treinta años, el entonces teniente de navío, hijo y nieto de marinos, era un joven culto y encantador. Para entonces ya se había infiltrado en el grupo de fundadoras de Madres de Plaza de Mayo, secuestrando a varios de sus miembros y a dos monjas, las francesas Alice Domon y Leónie Duquet. También había sido parte del grupo de tarea 3.3.2, que había detenido ilegalmente y torturado prisioneros en la Escuela de Mecánica de la Armada. En 1978 había viajado a Francia para infiltrarse entre los familiares de desaparecidos que denunciaban los crímenes de la dictadura, pero lo descubrieron y se fugó a España. Su siguiente destino fue la misión naval en Pretoria, Sudáfrica, en donde andaba siempre armado y a bordo de un auto alemán

que era su debilidad. Pero también de allí debió partir raudo cuando la prensa empezó a acosarlo por su pasado y surgió el proyecto Alfa, que lo tendría alejado de la atención pública por un tiempo prudencial, evaluaron en la Armada.

Astiz había sido seleccionado personalmente por el contralmirante Edgardo Otero, en la convicción de que este joven cuadro de la fuerza naval cumpliría con el principio rector de la misión y no permitiría lo que ocurrió en Malvinas, en 1833, cuando los británicos expulsaron a los argentinos de las islas sin mucha resistencia. Otero apostaba a que Astiz no se rendiría ante un eventual desalojo y pelearía hasta la muerte.

Los alfa estaban acuartelados en el apostadero naval en San Fernando. Hacían prácticas de tiro y movimientos en las islas del Delta. Aproximaciones a objetivos, un poco de puntería y no mucho más. En la semana hacían esas prácticas livianas, dormían y se movían en el yate presidencial *Itatí*. Los fines de semana volvían a sus casas. Una rutina un tanto aburrida, pero eran las órdenes y la incógnita sobre el objetivo de la misión los tenía atrapados.

La jefatura de Astiz les parecía bien. Había cursado la especialidad comando de la marina en 1979 junto a alguno de los convocados y tenían buenas referencias. Como parte del curso de tropas especiales, uno de los ejercicios era que los soltaban sin equipo ni recursos, sin siquiera algo de dinero, y debían llegar como fuere a un destino preestablecido mientras sus compañeros intentaban atraparlo. El fugitivo no podía, en teoría, cometer delitos, pero existía un margen de tolerancia amplio para lo que hiciera. Al oficial Astiz lo soltaron en Miramar para que llegara a la base de Camet, a más de cincuenta kilómetros. La búsqueda fue tenaz, pero no lo encontraron, Astiz ganó. Según les dijo después, en Miramar robó una embarcación y en lugar de trazar

un rumbo directo al objetivo, fue para el lado contrario, para Necochea, ahí cargó combustible, que robó de otras lanchas, y se internó mar adentro para navegar finalmente hasta su objetivo. Verdad o mentira, a los ojos del grupo había completado la misión con solvencia.

Con un jefe así, que tenía el apoyo de los superiores y las condiciones personales, seguramente podrían completar la misión que les encomendaran y cumplir con honor, por qué no, el lema de la Armada: «Irse a pique antes que rendir el pabellón».