

La contratación de nazis y colaboracionistas por la Fuerza Aérea Argentina

Ignacio Klich*

Toda consulta de las publicaciones existentes sobre la afluencia de nazis a la Argentina, criminales de guerra incluidos, y sobre el reclutamiento y utilización de científicos y técnicos para la producción local de material bélico, revela una creciente brecha entre tempranas y no tan tempranas percepciones de muchos de los que se han dedicado a estos temas desde la década de 1940 por un lado y, por el otro, los documentados trabajos de quienes se han abocado a un relevamiento esmeroso de los materiales de archivo y otras fuentes disponibles. Esas discrepancias, algunas de ellas señaladas más abajo, sirven aquí como punto de arranque para un estudio de la contratación por parte de la FAA de ex miembros del partido nazi (NSDAP), así como de colaboracionistas de países asociados con el Tercer Reich o bajo la ocupación alemana.¹

* Universidad de Westminster, Inglaterra.

1. El autor reconoce la asistencia prestada por Theresa Alfaro Velcamp y Khatchik Der Ghougassian, al igual que la cooperación de Carlos Dellepiane en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (AMRECIC); la buena voluntad de Miguel Unamuno respecto del Archivo General de la Nación (AGN); y la ayuda de Clodomiro Velazco a propósito de registros de la Fuerza Aérea Argentina (FAA). Todos ellos fueron particularmente sensibles a las limitaciones de tiempo de esta investigación. También corresponde agradecer a Robert A. Potash por sus atinados comentarios sobre una versión preliminar de este trabajo; a Adolfo Gass por su generosidad respecto del mismo texto; y a Elizabeth B. White, historiadora del Departamento de Justicia de los Estados Unidos, por el suministro de ciertos documentos de inteligencia norteamericana de reciente acceso al dominio público.

Este trabajo busca responder diversos interrogantes a partir de fuentes primarias de la FAA que no habían sido consultadas hasta ahora (cuya importancia también es evaluada), y de otras fuentes argentinas y extranjeras. Las preguntas a tener en cuenta son: quiénes fueron los principales científicos y técnicos empleados por la FAA; cuándo llegaron a la Argentina y qué hicieron en el país; quiénes se ocuparon de reclutarlos y cómo lograron asegurarse los servicios de gran cantidad de individuos asiduamente requeridos por otros, ora ex aliados y países pro-aliados, ora países neutrales del período bélico.

Información sólida vs. cáscaras de banana

Antes de finalizado el año de 1950, un diario británico, el *Reynolds News and Sunday Citizen*, enfocó la atención del público sobre la subrepticia llegada a la Argentina de ex líderes de la *Luftwaffe* y otros oficiales militares, técnicos y criminales de guerra alemanes, todos ellos empleados por “una fábrica combinada de armas y aviones”. Presentada como parte de una investigación, la originalidad de esta larga pieza de primera plana provenía de la fotografía que la ilustraba, cuya leyenda mencionaba que “ocho ex pilotos de la *Luftwaffe* posan [...] en el aeródromo que les sirve de base, situado entre Buenos Aires y Rosario, en la Argentina [...] El cuarto desde la izquierda es el general Adolf Galland, ‘as’ de la aviación de combate, quien alcanzó ese rango a los 28 años de edad, mientras que inmediatamente a su derecha aparece el general [Hans] Ulrich Rudel, de quien se decía que era el piloto favorito del [mariscal Hermann] Goering”.²

Según la misma investigación periodística, los antes mencionados eran parte de un grupo más grande llevado a la Argentina en los primeros meses de 1949. Su arribo a Buenos Aires había sido la resultante de los esfuerzos desplegados por una red dirigida por nada menos que Martin Bormann y Otto Skorzeny, este último llegado a la Argentina a comienzos de 1948.³ Todos eran descritos como parte

2. *Reynolds News and Sunday Citizen*, Londres, 15 octubre 1950.

3. Incluido por ciertos autores entre los criminales de guerra que se asentaron en la Argentina, Skorzeny fue acertadamente descrito por *Reynolds News* como alguien liberado por un tribunal norteamericano, a la vez que erradamente presentado como habiendo emergido exitosamente de una corte alemana de desnazificación. A decir verdad, Skorzeny fue puesto en libertad por los norteamericanos en 1947, pero se escapó de Darmstadt en julio de 1948, en vez de atravesar ese proceso alemán. Al no haber cumplido con este último requerimiento, su emigración de Alemania carecía de legalidad. Paralelamente a ello, ni Alemania, ni otros Estados solicitaron su extradición de la Argentina, Egipto, España, u otros países en los que permaneció cierto tiempo. Respecto de las actividades de Skorzeny fuera de la Argentina, véase Andrew y Leslie Cockburn, *Dangerous Liaison: The Inside Story of the U.S.-Israel Relation*, Nueva York, 1991, pp. 52-53; Zvi Aharoni y Wilhelm Dietl, *Operation Eichmann: The Truth about the Pursuit, Capture and Trial*, Londres, 1996, p. 178. El autor agradece a Jacobo Serruya por el primero de estos volúmenes.

“de los mejores cerebros científicos y administrativos de Alemania” que aparecieron en el país, destacándose la presencia de Kurt Tank entre otros alemanes, al igual que de colaboracionistas franceses y belgas (incluido Leon Degrelle, ex líder del movimiento rexista de Bélgica, de quien se decía que vivía en el mismo barrio de la ciudad portuaria de Rosario que Vittorio Mussolini, el hijo mayor del *Duce*).⁴

Sin duda, muchos de los mencionados por *Reynolds News* lo habían sido antes en una iniciativa parlamentaria frustrada que, ya en el año de 1949, requería información sobre varios individuos recientemente arribados. Presentada por Silvano Santander –bien conocido diputado radical (UCR), opositor del gobierno de Juan Perón, cuyos conflictos de antaño con los intransigentes que tenían el control del partido cuando se gestó esa iniciativa, son poco conocidos⁵– la propuesta apuntaba a obtener confirmación oficial sobre la presencia de esa gente en el país. Entre otras cosas, el legislador de la UCR deseaba saber si Rudel, Skorzeny, Tank y Galland tenían papel alguno en las fuerzas armadas argentinas.⁶

Desafortunadamente para Santander, sus preguntas quedaron sin respuesta. Sin embargo, sus preocupaciones y vínculos en el extranjero pueden haber tenido algo que ver con las piezas periodísticas cronológicamente posteriores que aparecieron en varias publicaciones, no sólo en el antes mencionado diario británico, sino también en el semanario en lengua alemana *Die Strasse* (publicada meses antes que la del *Reynolds News*).⁷ Cabe destacar que un entrevistado alemán, que acordó hablar a *Die Strasse* preservando el anonimato, aludió al papel de dignatarios de la Iglesia católica en la huida de alemanes a la Argentina. La propia fuga de éste fué asistida por el obispo austríaco Alois Hudal, rector pro-nazi del Colegio Teutónico Santa Maria dell’Anima, con asiento en Roma.⁸

Con pequeñas diferencias respecto de los protagonistas, historias semejantes

4. *Reynolds News*, art. cit.

5. A propósito del cisma en el seno de la UCR pronosticado por Santander, y de su ataque a los intransigentes por sus alegadas “ideas antirrepublicanas, pro-nazis y anti-ruptura. Argumentaban como Goebbels [...] o como [Gustavo] Martínez Zuviría”, véase su artículo en el diario montevidéano *Pueblo Argentino*, 25 marzo 1945.

6. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Buenos Aires, 20 julio 1949. Véase también Thomas J. Maleady al Secretario de Estado, 2 agosto 1949, 835.032, Record Group (en adelante RG) 59, United States National Archives (en adelante NA), College Park, MD.

7. Ver también, por ejemplo, *Hamburger Freie Presse*, 23 julio 1949; *Le Figaro*, París, 20 octubre 1949; “A Trysting Place in Argentina”, *Wiener Library Bulletin*, Londres, enero 1950.

8. Véase Matteo Sanfilippo, “Los papeles de Hudal como fuente para la historia de la migración de alemanes y nazis después de la Segunda Guerra Mundial”, en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, CEANA, Buenos Aires, noviembre 1999. Mientras que la revisión a fondo efectuada por Sanfilippo de los papeles de Hudal indudablemente demuestra que fugitivos nazis se contaban entre los beneficiarios de las actividades de este clérigo, la ver-

habían sido moneda corriente durante el lustro anterior entre exiliados argentinos y otros opositores del gobierno militar que rigió los destinos del país entre los años de 1943 y 1946. Éstas habían sido difundidas por un conjunto de radioemisoras y periódicos, muchos de éstos con sede en Montevideo. Gran parte de tales informes eran relativamente dudosos, tratados así por bien ubicados diplomáticos aliados. Tan relevante para el último año de la Segunda Guerra como para los primeros meses de la posguerra, la evaluación de uno de ellos revelaba que “el deseo de la resistencia argentina de comprometer al actual gobierno argentino los ha llevado a utilizar toda historia que se les ha cruzado sin tomar en cuenta su veracidad”.⁹ A decir verdad, muchos de esos argentinos se contaban entre las víctimas impensadas de una campaña de desinformación británica del periodo bélico, dirigida a la opinión pública alemana.¹⁰ Sin embargo, la legitimidad de difundir fábulas respecto de la huida a Sudamérica de miembros de la élite política, militar y científica del Tercer Reich adquirió vuelo propio como resultado de la autopercebida debilidad de parte del campo democrático argentino; ello se tradujo en la frustrante aspiración de asegurarse el apoyo aliado para liberar al país del régimen militar y su sucesor electo, todos ellos catalogados como representantes de “los últimos vestigios del sangriento nazi-falangismo”.¹¹

Para tratar de entender por qué las historias de la oposición argentina de los años de 1944 y 1945 provocaban cejas enarcadas entre observadores de naciones en guerra con los nazis, resulta imperativo tomar nota de lo que se estaba publicitando y por quiénes, poniéndose el acento aquí sobre los técnicos del Tercer Reich y oficiales militares. Por ejemplo, en la segunda mitad de 1944, el *Diario Popular* difundía un comentario de radio soviético sobre “el itinerario Berlín-Madrid-Buenos Aires” que estaban recorriendo técnicos nazis; una semana más tarde, el mismo periódico citaba a un dirigente comunista uruguayo, según quien “sólo la información de los patriotas argentinos ha podido documentar una larga lista” de técnicos industriales, entre otros, recién arribados para asistir a Perón.¹² Por otra parte, *Pueblo Argentino* y *Diario Popular* revelaron que varios alemanes ya estaban “operando en la Argentina con nombres supuestos”, mencionando a un “co-

sión édita de su diario sugiere que no hay razones para pensar que éstas excluyeran a criminales de guerra. Sin embargo, la acusación al obispo de ser responsable de la huida de “cientos de criminales que deberían haber sido juzgados por actos cometidos durante el régimen nazi” dista de haber sido probada. Véase Alois C. Hudal, *Roemische Tagebuecher: Lebensbeichte eines alten Bischofs*, Gratz/Stuttgart, 1976; Uki Goñi, *Perón y los alemanes. La verdad sobre el espionaje nazi y los fugitivos del Reich*, Buenos Aires, 1998, p. 266.

9. Informe de D.F. Gibbons, 19 febrero 1946, RG 226, NA.
10. Véase Ronald C. Newton, *El cuarto lado del triángulo. La “amenaza nazi” en la Argentina (1931-1947)*, Buenos Aires, 1995, pp. 420 y 428.
11. Gregorio Bermann, *La crisis argentina*, Buenos Aires, 1965, p. 83.
12. *Diario Popular*, Montevideo, 21, 28 septiembre 1944.

ronel Walter Osterkamp, ex comandante de la escuela de aviación de caza [...] y [a] el mayor [general] Hans Steudemann, nada menos que miembro del Estado Mayor de la *Luftwaffe*", entre aproximadamente una decena de alemanes recientemente llegados y puestos bajo observación. Que éstos no eran los únicos se ponía de manifiesto en otra pieza del mismo número de *Pueblo Argentino*, según la cual ya se encontraban en la Argentina "varios centenares de técnicos tedescos del nacional-socialismo".¹³ Antes de finalizado el año, *Espejo Diario* dio a conocer el texto de un telegrama de agradecimiento, enviado al generalísimo Francisco Franco Bahamonde por su contraparte argentina, el general Edelmiro Farrell, por la "gran ayuda prestada [por] barcos españoles [al] traer materiales de guerra y técnicos alemanes", mientras que *Pueblo Argentino* informaba que el país "prosigue recibiendo técnicos alemanes huidos de Europa". Pocos meses después, *Voz Argentina* fue más lejos, denunciando esta vez la colaboración industrial en la Argentina de ciudadanos de distintos países: "técnicos alemanes, austríacos, españoles, suecos levantan fábricas o convierten las existentes en centros de producción bélica".¹⁴

El común denominador entre *Reynolds News* y esas publicaciones de exiliados argentinos en el Uruguay era la escasa confianza que despertaban, no sólo entre los destinatarios argentinos de sus críticas, sino también en círculos diplomáticos británicos, canadienses y estadounidenses. Mientras que el *Foreign Office* no consideraba que el primero de esos diarios fuese de los órganos de prensa ingleses "más responsables",¹⁵ los diplomáticos británicos describían como "pura ficción" las historias previas en las publicaciones montevideanas de los opositores argentinos al régimen militar,¹⁶ en especial en *Espejo Diario*. Al igual que en casos posteriores, algunos de ellos tratados aquí, el comentario del representante británico estaba a tono con la acertada observación de una editora más reciente de Grijalbo, según la cual "la necesidad de ficción del público está cubierta por otras cosas. Por ejemplo, por el tratamiento que le da la prensa a las noticias".¹⁷ La evaluación del diplomático inglés sólo puede despertar dudas respecto del texto del su-

13. *Pueblo Argentino*, 25 septiembre 1944; *Diario Popular*, 29 septiembre 1944. Haciéndose eco del primero de estos informes, la Embajada de los Estados Unidos informó al Departamento de Estado sobre la alegada llegada de oficiales y otros alemanes al día siguiente, 26 septiembre 1944, 862.20235, RG 59, NA.

14. *Espejo Diario*, Montevideo, 29 noviembre 1944; *Pueblo Argentino*, 25 diciembre 1944; *Voz Argentina*, Montevideo, cuarta semana, abril 1945.

15. D.D. Maclean a J.P.E.C. Henniker-Major, 20 enero 1951, 1671/50, Foreign Office (en adelante FO) 371, Public Record Office (en adelante PRO), Kew.

16. De estar el líder socialista Nicolás Repetto en lo cierto, ese grupo vociferante no excedía la veintena de líderes políticos exiliados. Véase Nicolás Repetto, *Mi paso por la política. De Uriburu a Perón*, Buenos Aires, 1957, p. 290.

17. Véase el comentario de Julia Saltzman respecto del lector argentino, pero que también es extensible a otros, en *La Nación*, 11 junio 2000.

puesto telegrama que, según *Espejo Diario*, el líder de facto argentino había enviado a su homólogo hispano. Por su parte, el encargado de negocios canadiense en Buenos Aires buscó introducir una nota de cautela respecto de la información surgida de *Pueblo Argentino* y *Espejo Diario*, diarios que, a sus ojos, no eran más que "irresponsables". La pertenencia de *Pueblo Argentino* a esa categoría se debía a la filiación política de su director: el vínculo de Rodolfo Ghioldi con el Partido Comunista le restaba credibilidad al periódico, dada la desconfianza que el comunismo despertaba en este diplomático. En el caso de *Espejo Diario*, ello se debía a la duplicidad de su director, E.P. Tarradellas, cuyo apoyo a la abortada intentona golpista del teniente coronel Tomás Ducó, en febrero de 1944, había coexistido con sus buenas relaciones con el general Luis Perlinger, el ministro del Interior pro-fascista, y, algo posiblemente desconocido por el diplomático canadiense, con Perón también. Por su lado, el primer secretario de la Embajada de Estados Unidos en Montevideo consideraba que las historias en *Pueblo Argentino* y *Diario Popular*, entre otros diarios, estaban quizá contaminadas al tener su origen en Enrique Juergues, una fuente altamente cuestionable, su dudosa confiabilidad atribuible a la desinformación que había diseminado entre quienes se habían prestado a escucharlo. Incluso el embajador Spruille Braden, cuya actitud antagónica frente al gobierno argentino alimentaba las expectativas de aquellos que esperaban que los Estados Unidos librasen al país de Perón y del régimen de facto, informaba en 1945 que la investigación de la embajada en relación con todas esas historias sobre la afluencia de técnicos alemanes y otros no había arrojado resultado alguno; de ahí su conclusión de que se trataba de fábulas de inspiración soviética. De atenerse a todo esto resulta obvio que, dejando de lado la parcialidad anticomunista del diplomático canadiense, la lista de altos oficiales de la *Luftwaffe* revelada por *Pueblo Argentino*, y luego dada a conocer por *Diario Popular*, sólo podría haber ganado en materia de credibilidad de haber obtenido corroboración de alguna fuente independiente, en vez de ser implícitamente validada por un dirigente del Partido Comunista del Uruguay.¹⁸

De vuelta al *Reynolds News*, antes de transcurrido mucho tiempo su pieza de

18. Para evaluaciones británicas, canadienses y estadounidenses de tales diarios e informes, véase *aide mémoire* de la Embajada del Reino Unido en Washington, 28 mayo 1945, 929/OPD Germany, RG 165, NA; Kenneth Kirkwood a Hugh Keenleyside, 15 noviembre 1944; Kirkwood al Secretario de Estado para Asuntos Exteriores, 28 noviembre 1944; Kirkwood a Norman Robertson, 16 diciembre 1944, 3294/7276-40, RG 25, National Archives of Canada (en adelante NAC), Ottawa; R. Bissing a Frederick Soward, 14 diciembre 1944, 2856/1607-40, RG 25, NAC; Edward Sparks al Secretario de Estado, 10 octubre 1944, 1144/104019, RG 226; Spruille Braden al Secretario de Estado, 30 junio 1945, 820.02, RG 84; Dawson al Secretario de Estado, 25 marzo 1946, 862.20235; John M. Cabot al Secretario de Estado, 29 marzo 1946, 862.20235; Albert Bender a W. Haraldson, 23 febrero 1947, 862.20235, RG 59, NA.

primera plana dio lugar a una queja formal del Ministerio de Aeronáutica argentino, que la embajada británica trasladó a Londres. Uno de los comentarios de la embajada que acompañaban la reacción argentina apoyaba la pobre opinión que el *Foreign Office* tenía de ese periódico: arrojaba luz sobre algunas de las partes menos veraces de la pieza, que de todas formas no era ni la única ni la última de aquéllas de corte sensacionalista sobre los criminales de guerra, que al igual que otros nazis y colaboracionistas, indudablemente se radicaron en el país.

Según el corresponsal de la representación diplomática británica en Buenos Aires "los argentinos probablemente tienen razón" cuando aluden a "distorsiones" en la leyenda que acompaña a la fotografía.¹⁹ Entre éstas se contaba el hecho de que la foto había sido tomada en la base naval Comandante Espora, al sur del país, entre las ciudades de Bahía Blanca y General Belgrano, no hacia el norte, entre Buenos Aires y Rosario. Más importante que esa pequeña imprecisión geográfica, los aviones a la vista eran "de fabricación británica", en vez de exponentes de la industria alemana. De no ser esto prueba definitiva del deficiente conocimiento sobre el tema de los periodistas investigadores involucrados, la equiparación de aviones británicos con alemanes revelaba quizá una motivación política: hacerse eco del disgusto estadounidense con aquellos países, especialmente entre los antiguos aliados, que habían acordado suministrar ciertos pertrechos militares a la Argentina de Perón durante la temprana posguerra (en el caso de Gran Bretaña, 100 cazas interceptores *Gloster Meteor* y 300 aviones adicionales), y así criticar al gobierno laborista británico por tal venta de material bélico a la Argentina peronista. Como broche, el Ministerio de Aeronáutica declaraba que el grupo retratado incluía ocho pilotos argentinos, todos ellos perfectamente identificados por su nombre y rango, varios entrenados en Inglaterra; Galland y Rudel no se contaban entre ellos.²⁰

Mientras que las autoridades aeronáuticas argentinas se concentraban en las nada desdeñables inexactitudes de la leyenda, -que, por cierto, no eran las únicas que se le podrían haber señalado, y, por elevación, buscaban cuestionar la veracidad de toda la pieza-, ésta, a imagen y semejanza de otras exageraciones y distorsiones sobre el tema, no estaba completamente desprovista de elementos verídicos. Por ejemplo, si bien las publicaciones de la FAA revelaron mucho más tarde la presencia de Tank entre los civiles extranjeros a su servicio,²¹ para cuando *Reynolds News* imprimía su nota el país había logrado reclutarlo. Siendo uno de los principales diseñadores alemanes de aviones, la experiencia de Tank en *Focke-Wulf* devino en ofertas laborales de Brasil, México y otros países, que se sucedieron durante la posguerra hasta después de iniciada la década de 1950.²² Sin em-

19. Henniker-Major al *Foreign Office*, 13 diciembre 1950, 1671/50, FO 371, PRO.

20. Alfredo T. Racedo a Henry E. Walker, 28 noviembre 1950, 1671/50, FO 371, PRO. Entre quienes describieron a Rudel como criminal de guerra, véase Silvano Santander, *El gran proceso: Eichmann y el nazismo ante la justicia*, Buenos Aires, 1961, pp. 13-15.

21. *Boletín Aeronáutico Reservado*, Buenos Aires, N°944 y 988.

22. Heinz Conradis, *Designed for Flight: The Kurt Tank Story*, Londres, 1960, pp. 152-167.

bargo, desde 1947 (y no 1949), Tank dirigió al equipo de científicos, técnicos y aviadores de prueba alemanes que desarrolló y construyó en Córdoba (y no Rosario), varios prototipos del IAe-33, un avión de combate a reacción que jamás se produjo industrialmente, mejor conocido como *Pulqui II*.

Al ser Tank uno de los expertos alemanes que desembarcaron en Buenos Aires con un pasaporte que ocultaba su verdadera identidad y lo presentaba como Pedro Matties, ciudadano argentino,²³ su llegada desde Copenhague vía Londres fue organizada, entre otros, por diplomáticos argentinos acreditados ante Dinamarca. Por lo demás, la cadena que tenía a Tank como uno de sus eslabones iniciales llevó a la contratación de Galland y Rudel.²⁴ El primero llegó en 1948, no un año después, y lo hizo portando documentos a su nombre.²⁵ En cuanto a Rudel, un claro exponente del nazismo exento de todo arrepentimiento y que, sin embargo, no fue requerido como criminal de guerra (considérese, por ejemplo, su visita temporaria a Alemania a comienzos de 1955),²⁶ también él se contaba entre quienes desembarcaron con una identidad asumida, respondiendo al nombre de Emilio Mayer.²⁷

En su lugar, el supuesto papel de Bormann en la huida de Tank y otros a Bue-

-
23. Luego de la caída de Perón, una comisión investigadora dependiente de la Vicepresidencia de la Nación declaró a Tank culpable del uso de documentos falsos, alentado y protegido por Perón y sus asociados nacionalistas. Véase *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la Segunda Tiranía*, Buenos Aires, 1958, tomo IV, pp. 273-274. A juzgar por los trabajos del periodista Jorge Camarasa, una copia facsimilar de un formulario de la policía argentina en el que se revela la identidad ficticia de Tank, puede verse en su volumen *Los nazis en la Argentina*, Buenos Aires, 1992, s/p. Para evaluaciones de la producción de Camarasa, véase, por ejemplo, Cristian Buchrucker, "Latin America in the Time of the Nazis", *Patterns of Prejudice*, Londres, vol. 31 N°3, 1997; Ignacio Klich, "Documents, Disinformation and Nazi Arrivals in the Plate", en Judit Bokser Liwerant y Alicia Gojman de Backal (comps.), *Encuentro y alteridad. Vida y cultura judía en América Latina*, México, 2000.
24. *Stuttgarter Zeitung*, 18 abril 1949.
25. Ricardo Burzaco, *Las alas de Perón. Aeronáutica argentina 1945/1960*, Buenos Aires, 1995, p. 45.
26. En lo concerniente a las actividades de Rudel en favor del resurgimiento del nazismo, véase Cristian Buchrucker, "Los nostálgicos del 'Nuevo Orden' europeo y sus vinculaciones con la cultura política argentina", *Primer informe de avance*, CEANA, Buenos Aires, marzo 1998; véase también *Córdoba*, 6 y 14 marzo 1955; *Los Principios*, Córdoba, 13 marzo 1955.
27. Los registros del Ministerio del Interior consultados sugieren que Rudel ingresó al país por primera vez luego de la caída de Perón, un indicio de que sus arribos previos, al igual que aquellos de Tank, se habían hecho con una identidad ficticia. Rudel también parece haber revertido a su identidad de origen luego de la amnistía de 1949 para in-

nos Aires carece de asidero en la realidad, al no haber sobrevivido el delfín de Adolf Hitler la Segunda Guerra.²⁸ Las dudas de la temprana posguerra sobre su muerte terminaron por evaporarse en la década de 1960,²⁹ a pesar de la resistencia de ciertos periodistas a reconciliarse con tal realidad.³⁰ Al haberse suicidado a fines de la guerra, Bormann difícilmente pudo haber sido protagonista de alguna

migrantes ilegales, a cuyos beneficios se acogió Tank. Sin embargo, a diferencia de este último, cuyo contrato y el de aquellos responsables ante él fue posteriormente enmendado para reflejar su verdadero nombre, Rudel continuó siendo Emilio Mayer en documentos de la FAA.

28. Al igual que otros aportes historiográficos previos, el segundo informe Eizenstat del Departamento de Estado afirma que “hacia fines de 1945 Goering era el principal funcionario nazi con vida”, vale decir que Hitler y su delfín, Bormann, no sobrevivieron el fin del Tercer Reich. De ahí que Bormann no haya podido asistir a otros, ni huir él mismo a la Argentina, tal como también supusieron algunos en los Estados Unidos y la Argentina respecto del propio Hitler. Véase Stuart E. Eizenstat con William Slany, *U.S. and Allied Wartime and Postwar Relations and Negotiations with Argentina, Portugal, Spain, Sweden, and Turkey on Looted Gold and German External Assets, and U.S. Concerns about the Fate of the Wartime Ustasha Treasury*, Departamento de Estado, Washington, D.C., junio 1998, p. 15. Entre los periódicos de exiliados argentinos de Montevideo, *Pueblo Argentino*, 25 septiembre 1944, advirtió que “la misión actual de la camarilla gobernante Farrell-Perón se reduce a asegurar refugio en tierra argentina a Hitler, Goering, Goebbels y otros altos criminales de guerra nazis”. De la misma manera, alegaciones sobre el indubitable arribo de Bormann, y sobre la llegada hipotética o real de Hitler al país durante la temprana posguerra aparecieron, por ejemplo, en *Pueblo Argentino*, 25 julio 1945; United Press (UP), Río de Janeiro, 20 octubre 1955; Raúl Damonte Taborda, *¿A dónde va Perón? De Berlín a Wall Street*, Montevideo, 1955, 3ª edición, p. 161. El intento más reciente de desmentir al informe Eizenstat en lo concerniente a Hitler, argumentando la supervivencia del ex *fuehrer* en la Argentina, le corresponde a un periodista genovés; basándose en Camarasa y otras fuentes, el periodista en cuestión intenta probar algo que podría equipararse a la verificación de que dos más dos son cinco; véase Patrick S. Burnside, *El escape de Hitler. Su vida invisible en la Argentina. Las conexiones con Evita y Perón*, Buenos Aires, 2000, pp. 399-474.
29. Por ejemplo, un prominente cazador de nazis, más propenso a las exageraciones que a las deflaciones respecto de las conexiones nazis de la Argentina, y sin lugar a dudas escasamente proclive a permitir que criminales de guerra nazis eludan la justicia, admitió haber “hesitado equivocadamente respecto de la muerte de Bormann”, y que “la fiscalía de Francfort estaba en lo cierto cuando sostuvo que Bormann se había suicidado en Berlín en el transcurso de la noche del 2 de mayo de 1945”. Véase Simon Wiesenthal, *Justice not Vengeance*, Nueva York, 1990, pp. 105, 114. Véase también Ignacio Klich, “The Nazis in Argentina: Deconstructing some Myths”, *Patterns of Prejudice*, vol. 29 N°4, 1995.
30. Una mejora respecto de *Los nazis en la Argentina*, el libro posterior de Camarasa, *Odessa al Sur. La Argentina como refugio de nazis y criminales de guerra*, Buenos Aires, 1997, pp. 143 y 216, no sólo revela una clara reluctancia a deshacerse de la idea de que Bormann pudo haber llegado a Buenos Aires en 1948 a bordo del *Giovanni C*,

de las actividades de posguerra que se le endilgaban. Entre éstas estaba el supuesto liderazgo de Bormann, junto a Skorzeny y otros, de la mítica *Die Spinne*, una organización de ayuda para el reasentamiento fuera de Europa de fugitivos cuya actuación previa estaba seriamente comprometida por su asociación con los crímenes de guerra del Tercer Reich y sus aliados; la asistencia a Tank, Galland y Rudel; su propia huida a la Argentina;³¹ y, más significativo aún, su mayor “facilidad para entrevistarse con Perón que sus propios generales y ministros”.³²

En cuanto a Degrelle, la temprana certeza sobre su más prolongada estancia

sino que también demuestra cómo el aferrarse a esta idea perimida lo lleva a recurrir a otro autor para explicar el hecho de que Wiesenthal se haya sumado en la década de 1960 a quienes concluyeron que Bormann no había sobrevivido la Segunda Guerra, asunto que se explica en términos de presiones “de dirigentes judíos” innombrados para que dejara “de ocuparse del caso Bormann”. Juan Gasparini también adhiere a la idea de un Bormann arribado a la Argentina, identificando en su caso al Centro Simon Wiesenthal de Los Angeles, que no debe ser confundido con el cazador de nazis del mismo nombre, como la fuente de tal información equivocada; véase Juan Gasparini, “La trama nazi en España, Portugal y Argentina”, en Jean Ziegler, *El oro nazi*, Buenos Aires, 1998, p. 338. Que la reticencia a someterse a la evidencia no sólo afecta a periodistas argentinos queda demostrado por el caso de la British Broadcasting Corporation (BBC), que no supo evitar endosar por omisión la idea de la presencia de Bormann en la Argentina. En su programa “The Evita Connection”, realizado en 1998 como parte de la serie *Foreign Correspondent*, la cámara fue enfocada, por ejemplo, sobre la caja de Bormann en el AGN, sin alertar a los telespectadores sobre el contenido de ésta, que difícilmente prueba su llegada a la Argentina. De aplicarse la misma racionalidad a los avizoramientos y pedidos de informes sobre objetos voladores no identificados (OVNIs), la compilación de tal material redituaría una caja más voluminosa que aquélla de Bormann, que podría emplearse como evidencia de la existencia de OVNIs, sin que ello constituyera prueba acabada de tal cosa. Para la reacción del matutino argentino de mayor circulación, por cierto que no un diario de orientación pro-nazi, a la proyección de “The Evita Connection” por un canal de cable local —un comentario que sin dedicarle demasiada atención a los aspectos engañosos y errores fácticos del programa mencionaba su discurso muy cargado y a una repetición “de nuestra historia” basada en una recopilación de hechos conocidos e hipótesis sin investigar—, véase *Clarín*, 30 marzo 2000.

31. Sin descartar la posible presencia en la Argentina de fugitivos nazis, criminales de guerra incluidos, la agregaduría militar estadounidense ya había interpretado un informe del grupo opositor Asociación de Mayo, fechado a comienzos de 1946 y carente de corroboración, que establecía que el supuesto desembarco en la Argentina de Bormann, llegado en un submarino alemán y huido a Misiones, no era más que un intento de poner en aprietos al gobierno militar argentino con historias no verificadas. Informe de D.F. Gibbons, 19 febrero 1946, RG 226, NA.
32. Damonte, *op. cit.*, p. 159.

en España,³³ el país que rechazó un pedido de extradición belga, que en la Argentina, ha cedido el paso ahora a un hecho más importante aún: aunque europeos de semejante inclinación obtuvieron para Degrelle un permiso de desembarco argentino, éste jamás lo usó;³⁴ en otras palabras, su ingreso a la Argentina tomó la forma de ediciones locales de algunos de sus escritos. En lo referente a las pautas residenciales de aquellos que, a diferencia de Bormann y Degrelle, indudablemente llegaron a la Argentina, sea que se tratara de la mayoría o de la minoría, distaban mucho de estar concentrados en Rosario y sus alrededores, tal como informaba el diario inglés.

Todas estas debilidades, además de la velada referencia a un Cuarto Reich sugerido por el subtítulo de la pieza de *Reynolds News*,³⁵ constituyen las cáscaras de banana y otros desperdicios que tornan más complejo un estudio serio de los fugitivos nazis y colaboracionistas que se radicaron en la Argentina. En el caso de la FAA, los científicos, técnicos y pilotos contratados incluso comprendían a un individuo, por lo menos, seriamente comprometido por su quehacer durante el período bélico. Sin embargo, según un biógrafo de Perón "los Estados Unidos utilizaron [infructuosamente] el mito [del Cuarto Reich] para evitar que los técnicos alemanes se radicaran en la Argentina".³⁶ De ser ello así, las historias de inspiración anglosajona, esencialmente dirigidas a acortar la duración de la guerra, no sólo fueron empleadas por la oposición local y extranjera al régimen de facto y su sucesor electo para impedir la radicación de criminales de guerra en la Argentina; la tolerancia de éstos también fue evidenciada por los sucesos militares y civi-

33. La idea de que Degrelle habría permanecido algún tiempo en la Argentina es mencionada, por ejemplo, en Carola Stern et al (comps.), *DTV-Lexikon zur Geschichte und Politik im 20. Jahrhundert*, Munich, 1974, tomo I, p. 162. Vaya mi agradecimiento a Cristian Buchrucker por alertarme sobre este volumen de referencia.

34. A juzgar por la documentación sobre el fallido pedido de extradición belga, presentado en 1947, el más notorio de los líderes rexistas en la Argentina fue Pierre Daye, sentenciado a muerte un año antes en su país de nacimiento, por su colaboración con el enemigo durante el período bélico. Sobre la requerida extradición de Daye de la Argentina, véase el volumen documental preparado a instancias de la Delegación de Asociaciones Israelitas Argentinas (DAIA): Paul Warszawski (comp.), *Respuestas del Estado argentino ante los pedidos de extradición de criminales de guerra y reos del delito contra la humanidad bajo el Tercer Reich*, Buenos Aires, 1998, pp. 63-65.

35. Sobre un hipotético Cuarto Reich, véase, por ejemplo, Damonte, op. cit., p. 163. Para la literatura académica sobre el tema, ver Ronald C. Newton, "The United States, the German Argentines, and the Myth of the Fourth Reich 1943-1947", *Hispanic American Historical Review*, vol. 64 N°1, 1984; Ronald C. Newton, *El cuarto lado del triángulo. La "amenaza nazi" en la Argentina (1931-1947)*, Buenos Aires, 1995, pp. 409-430.

36. Joseph A. Page, *Perón. Una biografía*, Buenos Aires, 1999, ed. corregida y actualizada, pp. 113-114.

les de Perón, cualquiera haya sido su signo político, quienes hasta fines de 1983 se mostraron esencialmente carentes de voluntad política para que los pedidos de extradición que les fueron presentados, excepción hecha del gobierno militar de Juan Onganía a propósito del pedido alemán respecto de Gerhard Bohne, conduzcan a buen puerto.³⁷

Ningún estudio de esas contrataciones puede dejar de tomar en cuenta varios hechos significativos:

1. El comienzo de la fabricación de aviones en la Argentina predata a la Segunda Guerra: iniciado su quehacer en la década de 1920, el primer avión íntegramente construido en la Fábrica Militar de Aviones (FMA), con asiento en Córdoba, fue presentado en 1930. Con el tiempo, la FMA adquirió licencias de fabricación de distintas empresas, francesas, alemanas y otras. Además, si bien se creó la Escuela de Aviación Militar del Ejército en el año de 1912, la FAA como servicio independiente del Ejército data de 1945, cuando la Secretaría de Aeronáutica fue creada para "gobernar, dirigir, y administrar todas las actividades aeronáuticas y los asuntos vinculados con la defensa y explotación del espacio aéreo nacional, excepto aquellas de la jurisdicción de la aviación militar de la Marina".³⁸
2. A tono con circunstancias locales e internacionales, los deseos de la Argentina de contar con una industria aeronáutica más desarrollada evolucionaron desde la improvisada búsqueda de tecnología y socios hispanos antes de finalizada la guerra, una consecuencia del fracaso del país para asegurarse abastecimientos militares de otras fuentes más tradicionales, al viraje de posguerra a favor de sus respectivas contrapartes de Francia e Italia, y en última instancia a la elección de la tecnología alemana. A pesar de una creciente literatura académica y especialista sobre la absorción de científicos y técnicos extranjeros, en gran parte alemanes, por parte de la FAA y otras agencias argentinas,³⁹ esa

37. A propósito de un inventario de tales pedidos de extradición, véase Warszawski, *op. cit.*; Carlota Jackisch, "Cuantificación de criminales de guerra según fuentes argentinas", en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, *op. cit.*

38. Véase, por ejemplo, Pablo Potenze, *Aviación comercial argentina (1945-1980)*, Buenos Aires, 1987, pp. 18, 24-27.

39. Vid. Mario Mariscotti, *El secreto atómico de Huemul. Crónica del origen de la energía atómica en la Argentina*, Buenos Aires, 1987; Leopoldo Frenkel, *Juan Ignacio de San Martín. El desarrollo de las industrias aeronáutica y automotriz*, Buenos Aires, 1992; Holger M. Meding, *Flucht vor Nuernberg? Deutsche und oesterreichische Einwanderung in Argentinien 1945-1955*, Viena, 1992; Holger M. Meding, "German Emigration to Argentina and the Illegal Brain Drain to the Plate 1945-1955", *Jahrbuch fuer Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gessellschaft Lateinamerikas*, Colonia, vol. 29, 1992; Ulrich Albrecht, Gabriele Ley y Ruth Stanley, *Die Migration der deutschen Na-*

- evolución, con su punto de arranque hispano, no había sido discutido antes.⁴⁰
3. Antes de marzo de 1949, la emigración de alemanes, prohibida por las fuerzas de ocupación alemanas, era ilegal.⁴¹ Ello no significa que todo alemán salido de su país sin atravesar por el prolongado procedimiento destinado a asegurarle a los exitosos un permiso de salida legal debe ser automáticamente equiparado a un criminal de guerra. Antes bien se trataba de fugitivos que podían ser responsables o no de crímenes de guerra. A pesar de la antes mencionada prohibición, las consideraciones éticas y morales no representaron obstáculo alguno para que los aliados se involucraran en una competencia feroz para reclutar a miembros de la comunidad científica del ex Tercer Reich.⁴²
 4. La importación argentina de tal gente estaba en franca contradicción con una declaración escasamente notada hasta ahora de Perón a otro diario británico,

turwissenschaftler und Techniker nach Lateinamerika nach 1945, Berlín, 1993; Holger M. Meding, "Refugio seguro. La emigración de la posguerra al Río de la Plata", en Beatriz Gurevich y Carlos Escudé (comps.), *El genocidio ante la historia y la naturaleza humana*, Buenos Aires, 1994; Ricardo Burzaco, "Los científicos alemanes y Perón", *Todo es Historia*, mayo 1995; Burzaco, *Las alas de Perón*, op. cit.; Ignacio Klich, "Richard Gans, Guido Beck and the Role of German Speaking Jewish Immigrants in the Early Days of Argentina's Nuclear Programme", *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Berlín, vol. 21 N°1-2, 1995; Leonardo Senkman, "Perón y la entrada de técnicos alemanes y colaboracionistas con los nazis, 1947-1949. Un caso de cadena migratoria", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, N°31, 1995; Ignacio Klich, "El ingreso a la Argentina de nazis y colaboracionistas", en Ignacio Klich y Mario Rapoport (comps.), *Discriminación y racismo en América Latina*, Buenos Aires, 1997; Matthias Schoenwald, *Deutschland und Argentinien nach den Zweiten Weltkrieg: Politische und wirtschaftliche Beziehungen und deutsche Auswanderung 1945-1955*, Paderborn, 1998; Ruth Stanley, *Ruestungsmodernisierung durch Wissenschaftsmigration? Deutsche Ruestungsfachleute in Argentinien und Brasilien 1947-1963*, Francfort, 1999.

40. Para un valioso ejercicio respecto del Ejército y la Dirección General de Fabricaciones Militares, véase Robert A. Potash y Celso Rodríguez, "El empleo en el Ejército argentino de nazis y otros técnicos extranjeros, 1943-1955", en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, op. cit.
41. Dean Acheson a Embajada de los Estados Unidos, 23 marzo 1949, 862.20235, RG 59, NA.
42. En enero de 1949, el Departamento de Estado de los Estados Unidos autorizó la emisión de permisos de salida a favor de cuatro científicos que la Universidad de Tucumán deseaba contratar. Dos meses después, los Estados Unidos eliminaron la prohibición que afectaba a la emigración de alemanes a todo el mundo, excepción hecha de China, España, la URSS y países europeos asociados con ésta. Véase Departamento de Estado al Asesor Político de los Estados Unidos para Asuntos Alemanes, 28 enero 1949, 862.20235, RG 59, NA. y también Klich, "Richard Gans, Guido Beck and the Role of German Speaking Jewish Immigrants", art. cit., pp. 130-131.

el vespertino *Evening Standard*, que en 1945 le atribuía al vicepresidente argentino de facto y ministro de Guerra las siguientes palabras: “ningún inmigrante alemán vendrá al país; tenemos suficientes problemas sin importar más”.⁴³ De reflejar con precisión el *Standard* británico aquello que Perón decía en momentos en que los aliados buscaban seguridades argentinas respecto de la no admisión de criminales de guerra, no del ingreso de alemanes en general, la Argentina peronista no sólo contradujo repetidamente tal declaración sino que sus métodos de selección estuvieron más a tono con la eliminación de gente cuyas simpatías políticas reales o imaginadas, al igual que sus identidades étnica y religiosa, eran consideradas menos deseables o francamente inaceptables, más que incluir los requisitos para evitar la llegada de alemanes en general, y aquellos responsables de crímenes de guerra en particular.

5. No todos los científicos y técnicos contratados por la Argentina arribaron con una identidad argentina. Por ejemplo, Hans Gerd Eytling, un miembro del equipo de Tank, desembarcó en Buenos Aires con documentos que lo presentaban como Anton Kohavic, un croata, debido al hecho de que había abandonado Europa a través de la red del padre Krunoslav Draganovic.⁴⁴ Este clérigo católico era mejor conocido por la asistencia prestada a Ante Pavelic y miembros del entorno del otrora supremo del régimen pro-nazi de Croacia para huir a la Argentina. Draganovic también fue responsable del arribo a la capital argentina, en camino a Bolivia, de Klaus Barbie, el así llamado “carnicero de Lyon”,⁴⁵ y de otros que, por el contrario, no pertenecían a la categoría criminales de guerra. Como si se tratara de demostrar la imposibilidad de reducir situaciones complejas a instantáneas en blanco y negro, según un documento de inteligencia estadounidense de la década de 1980, recientemente ingresado al dominio público, el padre Draganovic “era uno de los principales factores en la ruta de las ratas” del Cuerpo de Contrainteligencia del Ejército de los Estados Unidos (CIC) en Austria “que operó aproximadamente entre los años de 1948 y 1951, o posteriormente”. A renglón seguido, el mismo documento norteamericano se refería a Draganovic como “un jefe de la ruta de las ratas del CIC en Italia” más tarde.⁴⁶

43. *Evening Standard*, Londres, 25 mayo 1945.

44. Klich, art. cit., p. 141n.

45. La indiferenciación entre robustez e hinchazón parece haber impulsado al antes mencionado programa “The Evita Connection” de la BBC a referirse al desembarco en Buenos Aires de Klaus Barbie y Walter Rauff, este último en camino a Chile, como forma de abultar la cifra de criminales de guerra en la Argentina. A diferencia de otros, este par utilizó a la Argentina como lugar de tránsito para llegar y radicarse en países terceros, no para su afincamiento en ésta.

46. Sin ignorar la importancia del papel cumplido por Draganovic para el CIC sería equivocado deducir a partir de tal hecho exclusivamente que la llegada de Eytling a la Argentina contó con el visto bueno o la aquiescencia de los Estados Unidos, especialmente cuando según el antes mencionado Segundo Informe Eizenstat, Draganovic lucraba

Aportes hispanos, franco-italianos y alemanes

La imposibilidad de asegurarse de pertrechos militares de sus abastecedores tradicionales u otros —en parte la resultante de la obstinada resistencia argentina a un alineamiento con los Estados Unidos— desató una quimérica búsqueda de cantidades sustanciales de material bélico de Alemania y otros países, a la vez que exacerbó las expectativas nacionalistas de desarrollar un sofisticado entramado de industrias militares en la Argentina. Además del discurso de inauguración de la cátedra de defensa nacional en la Universidad de La Plata en 1944,⁴⁷ en el que Perón abogó por la industrialización, el líder argentino llegó a proclamar que la aviación militar del país registraba un atraso de veinte años respecto de los tiempos que corrían.⁴⁸ Declaración que fue interpretada como una admisión de que los suministros norteamericanos al Brasil habían erosionado el liderazgo regional argentino. Para sopesar el impacto que esta brecha significativa provocaría en las filas de las fuerzas armadas locales, cabe recordar, por ejemplo, que el primer grupo de aviadores militares brasileños fue formado por personal del Aeroclub Argentino entre los años de 1915 y 1916.⁴⁹

No sorprende que el fomento a “la industria aeronáutica” se convirtiera en una de las tareas de la Secretaría de Aeronáutica, creada medio año después. En un pronunciamiento casi simultáneo con aquel en el que Perón explicitó la debilidad militar del país respecto de Brasil, una parte interesada del sector privado también proclamó que “la Argentina debe fabricar sus propios aviones en su totalidad”.⁵⁰ Ese mismo mes, el ministro de Relaciones Exteriores de España fue informado sobre el deseo de Perón de ver hecha realidad la creación de una poderosa industria semiestatal de motores de aviación en asociación con la Hispano-Suiza de Barcelona, un *joint venture* para el cual se decía que la Argentina ya tenía destinado un edificio casi terminado. El interés argentino en una participación hispana surgió a partir de pedidos de informes y transacciones concernientes a la importación de motores de aviación hispanos que se remontaban a los primeros meses del régimen militar inaugurado en junio de 1943.

de sus actividades. Véase el memorial expurgado e infechado sobre la investigación del Departamento de Justicia de los Estados Unidos sobre Klaus Barbie (circa abril-mayo 1983), CIA Operational Files. Sobre la ruta de las ratas, véase James V. Milano, *Soldiers, Spies and the Ratline*, Washington/Londres, 1995.

47. Respecto del exacerbamiento del mote de nazi provocado por el discurso inaugural de Perón en La Plata, véase, por ejemplo, José Enrique Miguens, *Los neo-fascismos en la Argentina*, Buenos Aires, 1983, p. 26.
48. Informe de Sherlock Davis, 15 julio 1944, RG 226, NA.
49. Stanley E. Hilton, “The United States and Argentina in Brazil’s Wartime Foreign Policy, 1939-1945”, en Guido Di Tella y D. Cameron Watt (comps.), *Argentina between the Great Powers, 1939-46*, Londres, 1989, p. 174; Ambrosio L.V. Taravella, *Setenta años de servicios aeronáuticos. Historia ilustrada*, Buenos Aires, 1982, pp. 20-21.
50. Informe de Davis, 15 julio 1944, RG 226, NA.

Tomadas en conjunto, tales declaraciones deben ser vistas en el contexto del deseo del nacionalismo argentino de acrecentar el grado de autosuficiencia industrial del país, en particular en lo referente a la fabricación de equipos militares. Se mejante aspiración no se vio afectada por la abortada misión de Osmar Hellmuth, el enviado del régimen de facto detenido por los británicos en Trinidad en 1943, cuyo objetivo había sido utilizar su cobertura diplomática para asegurarse de pertrechos militares germanos, y técnicos para la fabricación local de armas. En contraste, el puntilloso respeto británico por la inmunidad diplomática del coronel Alberto Vélez, quien viajaba a bordo de la misma nave que Hellmuth, le permitió a este oficial argentino, de hecho el agregado militar argentino en España, mantener conversaciones en Madrid con representantes alemanes e hispanos para lograr idéntico fin. Sin embargo, tales objetivos parecían estar muy lejos del alcance de la Argentina.

Por un lado, la industria bélica alemana no estaba en condiciones de atender las necesidades argentinas. Si bien Reinhardt Spitzky, el interlocutor austríaco de Vélez, recomendó una actitud complaciente de parte del Tercer Reich, las conversaciones no arrojaron resultado. Por el otro lado, aún si favorablemente dispuesta respecto de la Argentina, una España mucho más débil difícilmente podía asumir el rol de Alemania. De ahí que las expectativas de la Marina argentina de adquirir aviones alemanes ensamblados en España debieran ser simplemente descartadas ante la enorme improbabilidad de obtener un certificado aliado para su embarque al extranjero.⁵¹ En cuanto a recurrir a la Hispano-Suiza para una industria argentina de motores de aviación, la idea fue oficialmente desalentada en Madrid dada la incapacidad de la firma de entregar los materiales contratados por el gobierno hispano puntualmente y el tiempo requerido para equipar tal planta argentina.⁵² Conscientes del hecho de que algunos de los problemas que afectaban a la fabricación de motores de aviación en España era la propia fragilidad de la siderurgia hispana, el Ministerio de Aeronáutica de ese país temía tener que hacerse cargo de deficiencias similares, cuando no peores, del lado argentino. Por último, el hecho de haberle vendido a la Argentina un número de motores de aviones Elizalde,⁵³ entre otras cosas, llevó a España a aprovechar el atraso en la fabrica-

51. Mónica Quijada y Víctor Peralta Ruiz, "España como lugar de tránsito de bienes y personas desde la Alemania nazi hasta la Argentina durante la Segunda Guerra Mundial y la posguerra", en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, op. cit., anexo 2, p. 35.

52. *Id. ant.*, p. 34.

53. Si bien el Ministerio de Guerra Económica de Gran Bretaña no consideró favorablemente tales adquisiciones en España, los envíos no fueron bloqueados. No es de sorprenderse, entonces, que veinte motores Elizalde y diez cajones de repuestos fuesen descargados en Buenos Aires en julio de 1944. Informe de John V. Lang, 29 julio 1944, RG 226, NA.

ción de los aviones impulsados por tales motores para satisfacer los deseos argentinos de 320 motores Elizalde, de entrega inmediata.⁵⁴

En conjunto, los esfuerzos de Vélez, sin ser un fracaso total, parecen haber arrojado escaso fruto. Comparados con los 800 a 1.000 aviones y 25 a 30 submarinos que el entonces secretario presidencial, el coronel Enrique González, le había preguntado en los primeros días del gobierno militar a un representante en Buenos Aires de los servicios de inteligencia del Tercer Reich si Alemania podría destinar a la Argentina,⁵⁵ los esfuerzos argentinos dieron resultados bastante magros. Más allá de los motores Elizalde, y antes de que Vélez comenzara a operar en la capital hispana, hubo un envío al país vasco de doce cañones antiaéreos con las municiones correspondientes, a ser despachados hacia Buenos Aires.⁵⁶

En cuanto a la afluencia de expertos y técnicos nazis del período bélico, fuentes periodísticas argentinas han alegado que las industrias bélicas argentinas habían estado recibiendo gran cantidad de éstos desde 1944, sino más temprano. No obstante los ya aludidos informes en sentido contrario de diplomáticos aliados, y la ausencia de serios elementos corroborantes respecto de las imputaciones en los periódicos montevideanos de exiliados argentinos, se ha afirmado que “en este país se habían refugiado muchos alemanes poco antes de concluir la guerra, ayudados por el régimen militar encaramado al poder en 1943” en la sección dedicada a los sabios que vinieron de un libro reciente.⁵⁷ Por extraño que ello pueda resultar, la presencia en el país de aquellos científicos y técnicos desembarcados entre los años de 1943 y 1945 no dejó una impronta particularmente creíble en la documentación estadounidense y de otras naciones. Demás está decir que todo lo que no puede ser debidamente documentado dista de ser evidencia definitiva de que ciertas cosas no ocurrieron. Pero ¿acaso una Argentina bajo intensa vigilancia aliada y un Tercer Reich que para 1944 estaba destinado a la derrota podían todavía superar la capacidad de monitoreo de sus opositores y, simultáneamente, no dejar huella en los archivos y en la memoria de los respectivos individuos del tráfico humano alegado? La respuesta a estas preguntas, afirmativa sin ambigüeda-

54. Quijada y Ruiz, art. cit., p. 36.

55. Walter Schellenberg a K. Wagner, 1 septiembre 1943, en *Akten zur Deutschen Auswaertigen Politik*, Gottinga, 1979, tomo VI, p. 470.

56. Quijada y Ruiz, art. cit., p. 33. Mientras que el caso documentado de tales piezas de artillería no pasó desapercibido en la documentación estadounidense, desafortunadamente la imputación del periodista investigativo José Víctor Goñi Marengo, mejor conocido como Uki Goñi, que lo expurgado de la documentación diplomática argentina habría arrojado luz sobre otras adquisiciones de material bélico alemán carece de corroboración en documentos oficiales ajenos a los argentinos, ni en los relativamente extensos interrogatorios de posguerra a funcionarios alemanes, cuyos resultados pueden consultarse en los NA. Véase Goñi, *Perón y los alemanes*, op. cit., pp. 167 y 171.

57. Hugo Gambini, *Historia del peronismo. El poder total (1943-1951)*, Buenos Aires, 1999, p. 396.

des cuando se trata de operaciones sin consumir, es mucho menos clara en el caso de la importación concreta de científicos y técnicos alemanes. De ahí que, en vez del mencionado Osterkamp, de quien se decía que empleaba el alias de Theodor Schwindt, y de Steudemann, también conocido como Pedro Cassmann,⁵⁸ la brutal realidad es que la mudanza a Buenos Aires en 1939 de Fritz Mandl, un fabricante de armas austríaco de ancestros judíos por parte paterna, fue el episodio del período bélico más importante para la producción de aviones en la Argentina.

La llegada de Mandl trajo consigo a varios ingenieros y expertos europeos, descritos en reportes de prensa como “poseedores de planos de armas secretas”.⁵⁹ Cualquiera hayan sido las intenciones originales de Mandl (que incluían la fabricación de armas), las consecuencias de tal afluencia fueron bastante menos siniestras. En vez de “armas secretas”, las Industrias Metalúrgicas y Plásticas Argentinas (IMPA) de Mandl desarrollaron dos aviones civiles – el RR-12, un avión de entrenamiento, y el RR-11, de turismo – obteniendo un contrato en 1943 para suministrar a aeroclubes argentinos un total de veinticinco aviones derivados del segundo modelo.⁶⁰ Junto a un cuarto avión desarrollado por IMPA, jamás fabricado, la temporaria caída en desgracia de Mandl con los oficiales que depusieron al presidente Ramón Castillo, en particular Perón, y su abandono de la idea de asegurarse un papel en la industria bélica argentina, están claramente documentados; lo demás resta a ser sustanciado. Además, cualquiera sea el real grado de oportunismo de Mandl, lo cierto es que también fue una víctima, aun si privilegiada, del nazismo, en vez de un vehículo para la penetración industrial y política del Tercer Reich en la Argentina.⁶¹

Durante los dieciocho meses iniciales de la primera presidencia de Perón, la imposibilidad anterior de adquirir el armamento y los técnicos deseados, determinó que el reequipamiento de las Fuerzas Armadas argentinas, incluidos los aviones, se hiciera en principio por la vía de adquisiciones a diversos países europeos.

58. *Pueblo Argentino*, 25 septiembre 1944; *Diario Popular*, 29 septiembre 1944. Embajada de los Estados Unidos al Secretario de Estado, 26 septiembre 1944, 862.20235, RG 59, NA.

59. UP, Río de Janeiro, 20 octubre 1955.

60. Burzaco, *op. cit.*, p. 233.

61. La desmitificación de Mandl como un vehículo para inversiones de jefes nazis en la Argentina, parte de la labor pionera de Newton en su *magnum opus* - *El cuarto lado del triángulo*, *op. cit.*, pp. 376-408 – y en un artículo previo, ha avanzado decididamente merced al ingreso al dominio público de nueva documentación norteamericana. Véase Ronald C. Newton “The Neutralization of Fritz Mandl: Notes on Wartime Journalism, the Arms Trade and Anglo-American Rivalry in Argentina during World War II”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 66 N°3, 1986, y compárese con Ronald C. Newton y Christel K. Converse, “Inversiones nazis en Argentina utilizando empresas fachada, en especial los casos de la banca Wehrli y las compañías del grupo Mandl”, en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, *op. cit.*

Respecto de un mayor grado de autosuficiencia en la fabricación de aviones, Gran Bretaña fue el país elegido como centro de operaciones de la FAA en Europa, el lugar desde donde dirigir las adquisiciones de componentes y otros elementos para su ensamblaje en la Argentina; ello se puso de manifiesto en la creación en 1946 de una Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas en Europa (CAAE), un antecedente a la posterior Misión Aeronáutica en Europa (MAE).⁶² No es irrazonable suponer que la CAAE no habría tenido asiento en Londres de haber existido una alternativa europea superior. Escasamente sorprendente, las actividades de la CAAE alcanzaron a países tales como Italia y Alemania; varios oficiales de la FAA fueron enviados a Gran Bretaña e Italia no sólo para comprar aviones – cazas y aviones de entrenamiento *Fiat* en el segundo de estos países – sino también por otras razones.⁶³

A diferencia de las condiciones imperantes durante el período bélico, la Argentina pudo sacarle rédito a la situación existente en la Europa de posguerra. La voluntad política de Gran Bretaña de avituallar a la Argentina militarmente, actitud favorable vinculada con la significativa deuda acumulada durante la guerra dados los suministros de productos alimenticios y otros a crédito, se tradujo en exportaciones de material bélico británico que carecían de parangón en los Estados Unidos, especialmente luego de que Nelson Rockefeller cesara en sus funciones al frente de los asuntos latinoamericanos del Departamento de Estado, y Spruille Braden fuese nombrado embajador en la Argentina. Al haber contemplado Rockefeller ciertas ventas militares como parte de un entendimiento más amplio, Avra Warren cumplió una misión en la Argentina. No obstante, todo lo acordado por Warren fue bloqueado por Braden. De ahí que las actividades de la Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas en los Estados Unidos carecieran del tenor de aquéllas de la CAAE. Con todo, la sobreabundancia de material bélico norteamericano en Europa, parte de éste sin uso alguno, le impidió a Braden de privar al Ejército argentino de 200 tanques Sherman, además de vehículos militares y jeeps, todos ellos adquiridos por una misión argentina enviada a Bélgica.⁶⁴ Adicionalmente, la Argentina se benefició de la existencia de una masa de científicos, técnicos y trabajadores especializados en pos de un futuro más promisorio fuera de una Europa devastada por la guerra.

Con el telón de fondo de una posición británica más comprensiva respecto de la Argentina, cabe preguntar si el viaje de Tank a Buenos Aires vía Londres, ciudad en la que había estado en enero de 1947 (y en la que, por ende, corría el riesgo de ser reconocido),⁶⁵ fue la resultante de la misma irresponsabilidad que había llevado a los militares a encomendarle una misión muy delicada a un Osmar Hell-

62. *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°113 y 781.

63. *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°209.

64. Gambini, *op. cit.*, p. 385.

65. *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la Segunda Tiranía*, *op. cit.*, tomo I, p. 45.

muth cuyo nombre aparecía en publicaciones coetáneas como el de un agente de la Gestapo,⁶⁶ fué una mera coincidencia, o la consecuencia natural del punto de vista británico que tarde o temprano, los esfuerzos estadounidenses por eliminar toda influencia extra-hemisférica habrían de afectar negativamente a los intereses de Londres en la Argentina también. Mientras que Gran Bretaña no podría haber dejado de sentirse presionada en 1947 y, entonces, hasta el fortalecimiento de la presencia alemana en Argentina podría verse como un factor que tendía a posponer el día en que los intereses británicos también serían desplazados, una respuesta sólidamente basada a tal pregunta quedará para el futuro.

En lo referente a las aspiraciones industriales de la Argentina, éstas fueron voceadas en el Primer Plan Quinquenal del gobierno de Perón, que afirmaba que la producción de aviones es la principal base para el desarrollo del potencial aéreo del país.⁶⁷ Más específicamente, los ambiciosos planes de la Secretaría de Aeronáutica incluían alcanzar la industrialización del país en materia de aviones para 1951. Tal objetivo parecía simplemente inalcanzable para los planificadores de la FAA, en particular sin el concurso de la inmigración subsidiada.⁶⁸ De ahí que la contratación de ingenieros, técnicos y trabajadores especializados extranjeros fue aprobada en la segunda mitad de 1946. Esto, sin embargo, no vino de la mano de recomendaciones específicas para excluir a quienes pudiesen haber estado involucrados en crímenes de guerra. Más que un asunto hipotético, las implicancias de tal omisión se ven confirmadas por la revelación que la FAA deseaba contratar a quienes proviniesen de países que habían luchado en la Segunda Guerra en general, y aquellos que habían logrado el mayor progreso en el campo de la aeronáutica en particular.⁶⁹ No sería inferir demasiado que los alemanes serían parte de aquellos a los que se apuntaba.

En un comienzo, empero, la Argentina no estuvo en condiciones de competir efectivamente con los vencedores de la guerra resultándole más fácil reclutar a franceses e italianos, en lugar de alemanes. En ese contexto, Emile Dewoitine, cuya empresa, *Avions Dewoitine*, había producido todo tipo de aviones, se convirtió en el primer gran reclutado. Al haber huido a la península ibérica en 1944, De-

66. Para las primeras referencias a los libros del publicista uruguayo Hugo Fernández Artucio en los que un tal Osmar Hellmuth era presentado como un agente de la Gestapo, véase Ignacio Klich, "A Background to Perón's Discovery of Jewish National Aspirations", en *Judaica Latinoamericana: Estudios histórico-sociales*, Jerusalén, 1988. Respecto de la documentación argentina sobre la detención de Hellmuth, véase Mario Rapoport, *¿Aliados o neutrales?*, Buenos Aires, 1988.

67. *Plan de Gobierno 1947-1951*, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, 1946, tomo I, p. 263.

68. *Plan Quinquenal de Aeronáutica (1947-1951)*, Secretaría de Aeronáutica, Buenos Aires, 1946, p. 52. A los efectos de hacerse una idea de cuán ambicioso era este plan, véanse sus objetivos específicos en p. 15.

69. *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°167.

woitine entró en contacto con el coronel Vélez, quien había estado buscando equipamiento militar alemán y español, o los especialistas y la tecnología con los que producir parte de lo requerido localmente.

A diferencia de otros, Dewoitine no era un desconocido para la Argentina: la FMA ya había adquirido la licencia para fabricar una de sus creaciones bastante antes de la erupción de la Segunda Guerra. Sin embargo, la primera propuesta que el ingeniero francés envió a Vélez en septiembre de 1944 fue simplemente desestimada por sus evaluadores en Buenos Aires; ellos tenían la mira puesta sobre un avión a reacción. Sin embargo, si el sentido común recomendaba no desperdiciar la oportunidad de contar con los servicios de un Dewoitine disponible, el auspicio crucial de un ingeniero y oficial de la FAA, el comodoro Ambrosio Taravella, que conocía al francés desde tiempo atrás,⁷⁰ permitió su arribo al país en mayo de 1946,⁷¹ una semana antes de la inauguración de la presidencia de Perón. Una vez allí, Dewoitine se convirtió en el padre del IAe-27, también conocido como *Pulqui I*, un avión casi olvidado por quienes intentan retratar al más tardío *Pulqui II*, desarrollado por Tank y su equipo, como el primer avión a reacción de la Argentina.⁷² A pesar de sus considerables limitaciones y demás problemas técnicos, tal posición le corresponde al avión de Dewoitine, impulsado por turbinas *Rolls-Royce*.⁷³

Más allá de Dewoitine, antes de finalizado el año de 1946, un miembro de la nobleza italiana y profesor de aerotécnica, Cesare Pallavicini, también vino a la Argentina. Junto a un pequeño grupo de colaboradores de igual nacionalidad, Palla-

-
70. Enviado a Europa en 1925 por el Ejército para asistir a cursos de diseño y mantenimiento de aviones, Taravella hizo pasantías en Dewoitine y otras fábricas francesas y alemanas. Dos años después, Taravella representó a la misión militar argentina ante Dewoitine, entre otras firmas francesas, y supervisó la compra de componentes para el ensamblaje de una creación de Dewoitine, entre otros aviones que se fabricaron en la FMA a partir de 1928, en el caso de los 35 Dewoitine D.21 entre los años de 1930 y 1931. Este último fue el primer avión íntegramente fabricado en esa planta. Véase el curriculum vitae de Taravella, en Taravella, *op. cit.*, pp. 163, 165.
71. Según la información en manos del Ministerio del Interior argentino, Dewoitine abandonó España en febrero de 1946 muñado de un pasaporte especial hispano, llegando a Buenos Aires a fines de mayo. Véase Jackisch, art. cit.
72. Entre quienes se han referido al *Pulqui II* como “el primer avión a reacción construído en América Latina”, no sólo en la Argentina, véase *Presencia alemana y austriaca en la Argentina*, Buenos Aires, 1985, p. 44. Otro retrato del “primer avión a reacción diseñado y construído en el país” habla de un caza interceptor *Pulqui* capaz de desarrollar una velocidad máxima de 900 km/h. Al ser el *Pulqui I* un avión de entrenamiento cuya velocidad máxima apenas superaba los 700 km/h, la antes mencionada es una referencia al *Pulqui II* y Gambini, *op. cit.*, p. 388.
73. Víctor Alvarez, Osiris Chierico y Vicente Chumilla, *Libro de oro de la Fuerza Aérea Argentina*, Buenos Aires, 1963, p. 229.

vicini comenzó a trabajar en el diseño del IAe-30, también conocido como *Ñancú*. Un caza escolta impulsado por turbinas *Rolls-Royce*, y entre cuyo armamento se contaban cañones Hispano-Suiza, el primer vuelo de prueba del *Ñancú* aconteció en julio de 1948.⁷⁴ Ciertamente es que se había hablado de fabricar más de 200 *Ñancúes*, pero el proyecto fue congelado luego de que el primer y único prototipo sufrió un accidente fatal.⁷⁵

La diferencia crucial entre Pallavicini y Dewoitine, sin embargo, no residía en la suerte corrida por el primer prototipo de sus respectivas creaciones, sino en el hecho de que el ingeniero francés fue procesado y convicto en su país de origen; tal cosa aconteció cuando éste ya se hallaba en la Argentina.⁷⁶ Si bien se dice que Charles de Gaulle, el líder de los franceses libres, había tenido in mente su ejecución, y un grupo responsable ante un diplomático francés acreditado en Montevideo más tarde tuvo a su cargo la eliminación de ex colaboracionistas cuyas penas de muerte no podían ser implementadas por su huida,⁷⁷ la justicia francesa sólo condenó a Dewoitine en 1948 a veinte años de trabajos forzados, debiendo sus bienes ser confiscados, por su colaboración industrial con los nazis.⁷⁸

El caso Dewoitine ilustra la contratación por parte de la FAA de alguien cuya actuación durante el período bélico desembocó en condena. En otras palabras, es seguro que Bormann no se contó entre aquellos al servicio de la Argentina, pero el padre del primer avión militar a reacción argentino se tornó en un criminal de guerra condenado luego de su llegada al país.⁷⁹ Y no existen razones para suponer

74. *Id. ant.*, p. 242.

75. Taravella, *op. cit.*, pp. 96-98. Una fuente de información privilegiada, Taravella fue ingeniero jefe de la FMA entre los años de 1927 y 1946, pasando luego a ocupar el cargo de vicedirector del IAe por espacio de siete años. Un posible lapsus, Taravella menciona el 9 de agosto de 1947, día en que el *Pulqui I* voló por primera vez, como la fecha del primer vuelo del *Ñancú*. En la medida en que se ha mencionado que el *Ñancú* se benefició del hecho de que Tank compartió con Pallavicini la experiencia adquirida con un avión de *Focke-Wulf*, y que está generalmente acordado que Tank no llegó al país antes de diciembre de 1947, el primer vuelo de prueba del *Ñancú* no pudo haber acontecido antes de 1948. Véase también Burzaco, *op. cit.*, p. 79.

76. Respecto de los aspectos principalmente culturales de las relaciones franco-argentinas de la temprana posguerra, véase por ejemplo, Victoria Ocampo/Roger Caillois, *Correspondencia (1939-1978)*, Buenos Aires, 1999, pp. 179-186; Hebe Carmen Pelosi, *Argentinos en Francia franceses en Argentina. Una biografía colectiva*, Buenos Aires, 1999, pp. 405-451.

77. Entrevista del autor con un diplomático argentino, identidad reservada, 1999.

78. Eric Conan, "La cavale des maudits", *L'Express*, París, 19 agosto 1993.

79. Equivocadamente identificado como Duotine por un posible error tipográfico, y presentado como un experto en aviones militares y a reacción, la pertenencia de Dewoitine a la categoría de los criminales de guerra que se afincaron en la Argentina ha sido ignorada por Goñi y otros periodistas argentinos. Al desconocimiento de esa condición debe sumársele otro error: Goñi sostiene que Dewoitine desembarcó en Buenos Aires

que su contrato para fabricar *Pulqui I* y otros aviones, al igual que sus conversaciones para asegurarse un importante crédito oficial para financiar una planta privada para la fabricación de aviones, fueron abruptamente terminados en octubre de 1948 para ahorrarle a la FAA y el gobierno el profundo embarazo de haber estado vinculados a un criminal de guerra colaboracionista.⁸⁰ En su lugar, el desplazamiento de Dewoitine no le impidió la preservación de contactos valiosos. Antes de 1953, cuando su nombre fue incluido entre los beneficiarios de una amnistía francesa, la realidad de tales contactos era mencionada por diplomáticos franceses estacionados en Buenos Aires, tal como se verá, como un elemento positivo.

Igualmente importante es otra conclusión a extraer del caso Dewoitine, a saber que no siempre es fácil distinguir entre científicos, técnicos y pilotos de prueba por un lado, y por el otro criminales de guerra, aún cuando ello es particularmente importante para evitar sobresimplificaciones respecto de quienes fueron reclutados por la Argentina y otros países. Evitar esas simplificaciones, empero, no requiere ocultar bajo la alfombra la obvia participación en crímenes detestables de varios de los que anotaron en sus solicitudes de visado y otros documentos que eran obreros especializados, o se desempeñaron como tales. Un ejemplo de esto último lo proveen los casos de Adolf Eichmann, un obrero de cuello azul de la Mercedes Benz, y Walter Kutschmann, un gerente de Osram.

Dos años después de acabada la guerra, la Argentina competía seriamente por los científicos y técnicos alemanes, un grupo indudablemente más numeroso que el de los franceses e italianos tomados en conjunto. Oficialmente, sin embargo, el vuelco en favor de los alemanes no fue admitido antes de transcurridos varios años, e inicialmente solamente insinuado cuando el *Boletín Aeronáutico Reservado*, una de tres publicaciones de esa rama de las fuerzas armadas,⁸¹ confirmó que gran parte de los contratos de los sucesores de la FMA, las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), y que todavía no habían sido cumplidos en su totalidad tenían que ver con la República Federal Alemana y, por ende, con sus ciudadanos y residentes.⁸² Más tarde, durante los últimos meses del gobierno de Perón, la misma publicación reconoció abiertamente que Kurt Tank y uno de sus ingenieros, Juan Schubert, sus nacionalidades dejadas sin explicitar, trabajaban para la FAA. Específicamente, el boletín registró su viaje oficial a Europa, sea

cuatro meses después de la inauguración de Perón, en octubre de 1946, no como consta en la documentación argentina, en mayo de ese año. Véase Goñi, *op. cit.*, p. 261. Para un comentario sobre las luces y sombras del volumen de Goñi, véase Leonardo Senkman, "Nota bibliográfica: La Argentina de Perón y los criminales nazis fugitivos", *Reflejos*, Jerusalén, N°7, diciembre 1998.

80. Juan I. San Martín a Emile Dewoitine, 27 octubre 1948, Secretaría de Aeronáutica.

81. Los otros dos eran el *Boletín Aeronáutico Público* y el *Boletín Aeronáutico Secreto/Confidencial*.

82. *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°909.

para asistir a una reunión de especialistas en Alemania, o en relación con varias instituciones alemanas y otras.⁸³

Al contarse los militares argentinos entre los admiradores de la tecnología aeronáutica alemana, percibida por ellos y los ex aliados como más avanzada que la de otros países, no debe sorprender que bajo el acápite de "*La Internacional par-da y nuestro país*" del informe de una comisión investigadora creada luego de que Perón fuese despedido, se aludiese a la experiencia técnica de los científicos y técnicos contratados, intimando así la supervivencia de una medida de admiración por tales alemanes. Sin embargo, esto no sólo obedecía al aprecio que los nacionalistas argentinos sentían por la Alemania nazi. Está claro que su desencanto con la actuación de Perón como jefe de Estado los llevó a unirse con las demás fuerzas que lo derrocaron, al igual que a ocupar importantes posiciones en los gobiernos de facto y electos que siguieron, sin necesariamente desprenderse de elementos problemáticos de su bagaje ideológico.⁸⁴

Para el momento en que el primer y único *Pulqui I* hizo su vuelo de prueba inaugural, la FAA ya se había volcado a la tecnología alemana, siendo la contratación de Tank antes de finalizado el año de 1947 prueba evidente de tal cambio.⁸⁵ Cuatro prototipos del *Pulqui II* fueron desarrollados y probados durante las dos primeras presidencias de Perón. Construido sobre la base de un avión de *Focke-Wulf* que también es reconocido como fuente de inspiración del *Mig-15* de fabricación soviética,⁸⁶ el *Pulqui II* estaba impulsado por una sola turbina *Rolls-Royce*, y tuvo su primer vuelo en junio de 1950. Si bien el equipo de Tank es el mejor conocido, el contingente alemán contaba con otros dos: el grupo más pequeño de Reimar Horten, cuya fuga personal de Alemania es descrita como habiendo sido posibilitada por su acceso a documentación vaticana,⁸⁷ y el grupo Henrici. Mientras que Horten asistió a Tank en los primeros momentos de su labor en Córdoba, y también se le arroga el haber desarrollado las alas voladoras,⁸⁸ el equipo Henrici tuvo a su cargo el desarrollo parcial de una bomba voladora; basada en un mo-

83. *Boletín Aeronáutica Reservado*, N°944 y 988. Observadores diplomáticos estadounidenses consideran que la visita de Tank a Europa, un último intento del gobierno de Perón para rescatar lo invertido en el *Pulqui II*, apuntaba a vincular su fabricación con los planes de la OTAN.

84. Véase *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas*, op. cit., tomo IV, p. 285.

85. Marvel al Secretario de Estado, 2 diciembre 1947, 862.20235, RG 59, NA. Véase también Albrecht, Ley y Stanley, op. cit., p. 52. Según Taravella, sin embargo, Tank fue contratado en 1945; una fecha incongruente con la correspondencia diplomática, la biografía de Tank y otras fuentes, ésta permite pensar en un error tipográfico sin detectar por los correctores del volumen de Taravella. Véase Taravella, op. cit., p. 98.

86. *Tecnología Militar*, N°6, 1981, p. 65.

87. Burzaco, op. cit., p. 66.

88. Impulsada por cuatro motores, la primera de tales alas, la IA-38, voló por primera vez en diciembre de 1960. Véase Taravella, op. cit., p. 98.

delo alemán de *Henschel*, ésta fue un antecedente de los más recientes misiles tierra-a-tierra.

A pesar de ello, ninguna de las fuentes primarias éditas de la FAA consultadas, sean las *Memorias anuales* o los boletines, resultaron de gran utilidad a la hora de determinar quiénes trabajaron para ese servicio de las fuerzas armadas. Por un lado, los anuarios de distintas ramas de la FAA eran naturalmente menos importantes que los materiales de base en los que éstos estaban basados y, además, sólo cubrían algunos de los años entre 1945 y 1955. Por ejemplo, el servicio histórico de la FAA carecía de copias de las *Memorias* del Instituto Aerotécnico (IAe) para los años de 1949, 1950, 1953, 1954 y 1955. No queda claro si esto obedece al hecho de que tales anuarios no fueron preparados en cada uno de los años de ambas presidencias de Perón, al igual que durante los términos presidenciales de otros jefes de estado, o si los volúmenes ausentes y las importantes secciones faltantes en varios de los existentes se debían a otras razones. Por el otro lado, la colección completa de los boletines, más detallados que las *Memorias* y sin cortes, sólo resultaron marginalmente más útiles, dado que la información registrada en éstos excluye los nombres y fechas de contratación de los extranjeros que interesan a esta investigación.

En cuanto a las fuentes inéditas, éstas incluían un listado alfabético con los nombres de alrededor de 21.000 personas que habiendo revistado en la División de Personal Civil se habían alejado de ésta desde 1927, además de sus legajos personales. Curiosamente, algunos casos bien conocidos, como aquél de Adolf Galland, no aparecían en el listado. Si, tal como se ha mencionado, éste ingresó al país sin recurrir a una identidad ficticia, ello sugiere que Galland fue contratado por la FAA, aunque no en calidad de asesor civil; que existe/existió más que el listado consultado, éste integramente dedicado a quienes trabajaron para la FMA y el IAe; o bien que Galland fue reclutado por otro empleador, sea militar, gubernamental o privado. De aquéllos que ya han sido nombrados, Dewoitine tampoco aparece entre la documentación consultada, a diferencia de Tank y Horten, por mencionar a un par solamente que sí lo son. Independientemente de si tales documentos fueron preservados, las diversas opciones respecto de Galland, que también pueden hacerse extensibles a Dewoitine, brindan razones válidas para suponer que puede existir más documentación que la consultada. De aquí, entonces, la imposibilidad de determinar, por ahora, el total de europeos centrales y orientales de todos los niveles que fueron contratados por la FAA entre los años de 1945 y 1955.

Una inspección detallada de los legajos personales de aquellos con apellidos extranjeros, en especial de los poseedores de apellidos europeo centrales y orientales, reveló que muchos eran argentinos, o bien extranjeros que habían trabajado para la FMA y/o el IAe fuera del período comprendido entre 1945 y 1955. Adicionalmente, un pequeño número de legajos personales no pudo ser hallado, y otros contenían datos de personas distintas de las mencionadas en el listado original. También se detectaron otros problemas:

1. No todos los legajos personales incluían los mismos datos. Algunos estaban particularmente incompletos en lo referente a la nacionalidad, formación, fecha de ingreso al país y/u otra información relevante de los individuos contratados.
2. Dondequiera que ello fuese posible, la información debió ser cotejada con otras fuentes para expurgar inexactitudes. Por ejemplo, el legajo de un germano étnico nacido en Palestina, país en el que antes de la independencia israelí residía una vieja colectividad alemana ajena al judaísmo, curiosamente identificaba su nacionalidad como "israelita". Resulta indisputable que el listado consultado muestra que hubo judíos, vale decir israelitas, entre el personal civil de la FAA⁸⁹ Además, hasta el día de la fecha no resulta extraño hallar cotidianos argentinos de gran circulación que mezclan los términos israelí e israelita, vale decir que confunden al ciudadano, cualquiera su adscripción religiosa, del estado hebreo, con la membresía del grupo judío, cualquiera sea su lugar de nacimiento.⁹⁰ No obstante, el hecho de que un ex ingeniero del Tercer Reich haya sido identificado como judío, y posiblemente israelí, es sorprendente porque había nacido mucho antes de la independencia del estado hebreo y, por lo tanto, debió ser considerado como palestino.
3. Al igual que las *Memorias* y los boletines,⁹¹ los legajos personales nada revelaban sobre los métodos y prioridades de la FAA, al igual que sobre las redes empleadas para traer a tales individuos a la Argentina. Esto sólo confirma la necesidad de consultar otros materiales de argentinos y extranjeros para tratar de entender quiénes jugaron un papel en el reclutamiento de aquellos eventualmente contratados, y las condiciones que permitieron alcanzar lo logrado.

89. Incluidos en el listado alfabético, entre otros, se encuentran apellidos tales como Abram, Aisenberg, Behar, Blumenfeld, Chudnobsky, Dorfman, Dunayevich, Fiszman, Fridman, Jusid, Kaplun, Leibovich, Lutzki, Mellibosky, Mizrahi, Rabinovich, Raizman, Rubinstein, Soltanovich, Steinberg, Waisman y Zuker. Si se toman en cuenta las limitaciones de todo análisis basado en gran parte en los apellidos, los arriba mencionados dan fe del hecho escasamente conocido entre judíos y otros que la FAA, al igual que el Ejército, contrataron a judíos. Una vez dicha tal cosa, cabe agregar que no existe correlación alguna entre la presencia judía entre los civiles contratados por las fuerzas armadas, tal como lo sugieren los apellidos ashkenazíes y sefaradíes, y su ausencia generalizada del cuerpo de oficiales. A propósito del primer estudio académico del acceso de judíos al cuerpo de oficiales del Ejército, véase Cristian Buchrucker, Fabián Brown y Gladys Jozami, "Los judíos en el Ejército: ausencias y presencias", en *Informe de la Comisión para el Esclarecimiento de las Actividades del Nazismo en Argentina 1997-1999*, op. cit.

90. "Argentina", en *Antisemitism in the World Today* (antiguamente *Antisemitism World Report*), Institute for Jewish Policy Research, Londres, 1999.

91. Los boletines sólo brindan la posibilidad de aventurar la identidad de algunos participantes de la FAA, que junto a otros, arreglaron la contratación y traslado a Buenos Aires de científicos, tecnólogos y trabajadores especializados extranjeros.

La ruta a Buenos Aires: factores coadyuvantes

Cualquiera que fuera la hipótesis de conflicto considerada por la Argentina, ni los aliados ni el Tercer Reich disponían de material bélico para los conflictos reales o imaginarios que los militares argentinos consideraban posibles. No sólo se levantaban obstáculos políticos al acceso argentino a armas estadounidenses, sino que también la Alemania nazi carecía del inventario de pertrechos bélicos que los militares imaginaban, o más bien fantaseaban que Berlín tenía disponibles para ellos. Una vez que Perón fue electo, la escasez de armas, además de las aspiraciones industriales, fueron factores de peso en planes apuntados a incrementar la capacidad del país para fabricar armas y para otras actividades industriales. A ojos del entonces encargado de asuntos rioplatenses del Departamento de Estado, “la Argentina está comprometida en un programa industrial de gran envergadura” que requería de la participación de todo tipo de técnicos, “y el gobierno argentino naturalmente busca conseguirlos a todos”.⁹² Mientras que los tres ingenieros polacos que ya trabajaban a las órdenes de Pallavicini, entre otros polacos que fueron contratados por las fuerzas armadas argentinas,⁹³ ilustran una de las implicancias de lo observado por el funcionario estadounidense, la innegable admiración argentina por los inmigrantes alemanes, una constante de su historia desde el siglo XIX, además de una percepción germana favorable de la Argentina con nexos a la neutralidad del país durante el período bélico y a la antipatía de Perón por los juicios de Nuremburgo (deletreado con claridad máxima muchos años después de los eventos⁹⁴), impulsaron a Adolf Galland a referirse a la excelencia de la acogida argentina de los alemanes en los siguientes términos: “En todo el mundo se erigían barreras para todo lo que fuera alemán. En cambio, entre las fuerzas armadas argentinas no había obstáculos a modo de prejuicios de cualquier naturaleza. A ojos de nuestros colegas argentinos habíamos perdido la guerra, no así el honor”.

Para lograr altos niveles de reclutamiento, los argentinos supieron extraerle provecho a algunas de las debilidades de los aliados en Europa, obteniendo gran rédito de otras circunstancias que simplemente favorecían los planes de Perón y las fuerzas armadas, antes de que se levantasen las restricciones a la emigración de alemanes en 1949. Así, desde fecha temprana, a partir de 1947, el reclutamiento de la Argentina se convirtió en competencia con los aliados y otros países.

Más que un detalle de cómo operaba la cadena, documentos argentinos y otros identifican a un número de funcionarios y agentes argentinos como directamente involucrados en diversos aspectos de la afluencia de científicos, técnicos y trabajadores especializados foráneos. Por un lado, se tiene el rol indiscutible de algunos bien conectados argentinos de origen germano e inmigrantes alemanes, y por

92. Martín a Fuller, 7 marzo 1949, 862.20235, RG 59, NA.

93. Para otros polacos, véase Potash y Rodríguez, art. cit.

94. Torcuato Luca de Tena, Luis Calvo y Esteban Peicovich, *Yo, Juan Domingo Perón. Relato autobiográfico*, Barcelona, 1976.

el otro se tiene a varios diplomáticos argentinos y oficiales de su fuerza aérea. Entre los primeros, los casos descolantes, por cierto que no los únicos, son aquellos de Rodolfo Freude, a cargo de la Secretaría de Información de la Presidencia, y Horst Fuldner (habitualmente identificado en países de habla hispana por uno u otro de sus nombres intermedios, Alberto y/o Carlos), a las órdenes de Freude hasta el año de 1948, y asesor de las autoridades inmigratorias.⁹⁵

Las tareas de Rodolfo, hijo de Ludwig Freude, un empresario de la construcción y ex hombre de confianza de la embajada del Tercer Reich, de quien se dice que fue generoso contribuyente a la campaña electoral de Perón, en la Secretaría de Información de la Presidencia, incluían, según sus propias palabras, asegurarse de que los nombres en los contratos de los reclutados para reparticiones oficiales coincidieran con el de sus documentos de identidad. Cabe agregar que la purga de errores tipográficos, una ocurrencia habitual en el caso de apellidos extranjeros, no constituía la sola preocupación de Freude. En su declaración escrita a la Comisión Nacional de Investigaciones (CNI), creada luego del derrocamiento de Perón, Freude declaró que “se obtenían fotocopias de todos los decretos relacionados con nombramientos para evitar ulteriores inconvenientes”. ¿Qué complicaciones tenía Freude *in mente*? “Sacar fojas o borrar los nombres de las personas nombradas cambiándolas por otras” debido a tales diferencias con sus documentos de identidad.⁹⁶

A pesar de las preguntas obvias a las que invitaba la declaración de Freude, no sorprende que la CNI considerara que sus aportes “no han sido de utilidad”; tal evaluación eventualmente desembocó en el archivado de esa declaración, sin tomarse más medidas al respecto. Cualquiera sea la importancia adscripta a los nexos de Perón con los nazis, éstos por cierto excedían las preocupaciones principales de algunos de los investigadores de la CNI, especialmente aquellos que debían haber estado sujetos a investigación. Tal, por ejemplo, el caso del responsable de archivar la declaración de Freude, ordenada por un coronel Alberto Vélez, el mismo que había buscado armas alemanas y otras, al igual que científicos y técnicos para impulsar la fabricación de armas en la Argentina, durante su período de servicio en España.⁹⁷ Con el telón de fondo del primer gobierno posterior a Perón siendo una coalición conducida por militares, el hecho de que Vélez haya tenido que expedirse respecto de las actividades de Freude era más consecuente con la admiración profesada en el informe de la CNI por la experiencia científica y tecnológica alemana, que con la identificación de Santander de los expertos arribados a la Argentina como apéndices de la internacional parda.

95. Alfredo J. Tortello a Juan N. Lucero Smith, 4 abril 1949, Secretaría de Asuntos Técnicos 547, AGN.

96. Declaración escrita de Rodolfo Eugenio Ludovico Freude, 1 noviembre 1955, CNI, Vicepresidencia de la Nación, AGN.

97. Anotación de Vélez, 11 abril 1956, CNI, Vicepresidencia de la Nación, AGN.

En cuanto a Fuldner, uno de varios argentinos y alemanes enviados a Europa a reclutar científicos y técnicos, trabajaba para el Ministerio de Aeronáutica en 1948, un alejamiento de la presidencia que puede haber sido más aparente que real.⁹⁸ Los valiosos contactos de Fuldner en el extranjero devenían de su elección de servir al Tercer Reich, tal como algunos de los descendientes de inmigrantes británicos y franceses lo hicieron al servicio de la causa aliada. Si bien el compromiso de Fuldner al NSDAP y a las SS, instituciones ambas a las que estuvo afiliado, no le impidieron desertar del frente ruso, su habilidad para superar toda adversidad debió coexistir con acusaciones de estafa. Al margen de tales *petites histoires*, sus actividades de inteligencia en Madrid le redituaron a Fuldner un sitio entre aquellos que los aliados deseaban que fueran repatriados a Alemania, aunque no en calidad de criminal de guerra.⁹⁹ La buena voluntad hispana y su ciudadanía argentina le permitieron a Fuldner eludir la repatriación. Sin embargo, antes de finalizado el año de 1947, Fuldner regresó a Europa por más de ocho meses, espacio de tiempo en el que tomó contacto con Tank, Galland y Rudel, entre otros que serían contratados. Más tarde, Fuldner declararía que sus actividades habían estado regidas por órdenes directas de Perón. A decir verdad, tal aseveración, parte de las declaraciones tomadas en el curso del enjuiciamiento de un director de migraciones, debe ser matizada por lo revelado por ese mismo juicio, a saber que dos oficiales de la FAA, los brigadieres Bartolomé de la Colina y Juan de San Martín, supervisaban el quehacer de Fuldner.¹⁰⁰

98. Freude a Benito Llambí, 6 julio 1948, Suiza 3/948, División de Política (DP), AMRECIC.

99. Servicio de inteligencia alemán en España, 24 febrero 1956, RG 319, NA. Para documentos anteriores sobre la requisitoria aliada a las autoridades españolas respecto de la deportación de Fuldner, véase Mónica Quijada, "España como posible lugar de tránsito de bienes y personas desde la Alemania nazi hasta la Argentina durante la Segunda Guerra Mundial y la posguerra", *Primer informe de avance*, CEANA, *op. cit.*, Apéndice I.

100. Véase interrogatorio de Carlos Fuldner, Secretaría de Asuntos Técnicos 547, AGN. Algunos de los primeros trabajos escritos en base al voluminoso sumario contra el director de migraciones Pablo Diana, han optado por desestimar el hecho de que, cuando interrogados, las respuestas provistas por todos los involucrados en causas judiciales tienden a subrayar ciertos actores y/o hechos, sin arrojar suficiente luz sobre el total. De ahí que la prudencia dicte la necesidad de corroborar con otros materiales los valiosos aportes surgidos de tales sumarios para confirmar, ampliar, matizar o rectificar lo hallado en éstos. No hacer tal cosa requeriría tomar sin cuestionamiento alguno las declaraciones de todas las partes de una causa judicial. Más generalmente, así como ningún historiador idóneo escribiría una biografía exclusivamente sobre la base de los comentarios magnánimos que forman parte de los obituarios, de la misma manera una evaluación sobria y bien documentada del papel cumplido, por ejemplo, por Branko Benzon, un ex diplomático ustasha en Bucarest y Berlín que como posterior miembro de la Sociedad Argentina de Recepción de Europeos (SARE) pudo recomendar a las autoridades inmigratorias la extensión de permisos de libre desembarco a ciertos yu-

Por lo demás, varios diplomáticos argentinos, entre ellos Enrique Moss, cónsul en Zurich, al igual que Benito Llambí, el superior de Moss a cargo de la jefatura de la legación en Berna, y Carlos Piñeyro, cónsul en Copenhague, que también había sido temporalmente encargado de negocios en la capital danesa, fueron participantes activos en la campaña de reclutamiento. Las actividades de Moss y Piñeyro, ambos responsables ante la cancillería para ciertos temas y ante otras autoridades argentinas en lo referente a la contratación de científicos y técnicos, no pasaron desapercibidas. A comienzos de 1949, un diplomático estadounidense recomendaba que se vigilase estrechamente la oficina de Moss; al igual que su mujer, este diplomático argentino estaba catalogado como pro-alemán, y ambos habían estado sujetos a investigación por parte de personal especializado de la legación estadounidense en Berna.¹⁰¹ Dos años antes, ya habían llegado a oídos de diplomáticos estadounidenses en Suiza versiones sobre actividades cuestionables por parte de sus colegas argentinos. Además, desde tiempo atrás, fuentes diplomáticas danesas consideraban a la esposa de Moss como una germana "con amplios contactos en Alemania con el tipo de personas deseadas por la Argentina".¹⁰² Todo esto sugiere que antes de que la Argentina pudiese reabrir uno de sus consulados en Alemania,¹⁰³ Dinamarca y Suiza, en tanto que países vecinos de Alemania, y España en menor medida, sirvieron como importantes centros de reclutamiento y/o tránsito a la Argentina.

En algunos casos, los diplomáticos antes mencionados simplemente giraban a Buenos Aires las propuestas recibidas. No sorprende, entonces, que Llambí haya solicitado al secretario de Aeronáutica que destinara un joven oficial, preferentemente un ingeniero aeronáutico, a la representación diplomática argentina en Suiza a los efectos de evaluar candidatos y propuestas.¹⁰⁴ Que algunos de los primeros fueron ignorados se ve ilustrado de manera prominente por el caso de Werner von Braun, cuyo ofrecimiento a la Argentina quedó sin respuesta antes de que fuera contratado por los Estados Unidos.¹⁰⁵ Por su parte, la oferta de un ingeniero italiano, especialista en la construcción de aviones,¹⁰⁶ como así también de un par de

goslavos, puede silenciar el hecho de que a comienzos de la década de 1950 Pavelic denunció a Benzon como un infiltrado comunista. Para aquellos reclutados por Fuldner, véase Aharoni y Dietl, *op. cit.*, p. 66.

101. Maurice W. Altafer al Secretario de Estado, 13 enero 1949, 862.20235, RG 59, NA.

102. Marvel al Secretario de Estado, 2 diciembre 1947, 862.20235, RG 59, NA.

103. Las autoridades de ocupación estadounidenses solamente autorizaron la reapertura del consulado argentino en Munich, por ejemplo, en la segunda mitad de 1949. Véase Jerónimo Reomorino a Juan Atilio Bramuglia, 18 julio 1949, Alemania 6/949, DPe, AMRECIC.

104. Benito Llambí, *Medio siglo de política y diplomacia*, Buenos Aires, 1997, p. 106.

105. *Id. ant.*, pp. 109-110.

106. Llambí a Bramuglia, 30 marzo 1948; Carlos Desmarás a Llambí, 13 marzo 1948, Suiza 9/948, DP, AMRECIC.

ingenieros suecos fueron declinadas.¹⁰⁷ Estos y otros ejemplos, a la par del caso Dewoitine, sugieren que quienes fueron contratados fueron contactados inicialmente por gente que trabajaba para la Argentina,¹⁰⁸ o bien por colegas que ya habían sido reclutados, y poseían contactos influyentes en el país para avalarlos ante las autoridades pertinentes.

Un ejemplo de los diversos jugadores involucrados y del imperativo de contar con avales surge de la contratación por parte de la FAA de un físico austríaco, Ronald Richter, para el proyecto nuclear. Esta le fue recomendada a Perón por Tank, que había conocido a Richter en Londres cuando estaba interesado en la posibilidad de un avión impulsado por energía nuclear. Richter fue inicialmente contactado en Europa por Herbert Helfrich, un alemán recientemente inmigrado en la Argentina de la segunda mitad de 1947 y ex miembro del NSDAP, cuyas tareas de reclutamiento merecieron evaluaciones dispares.¹⁰⁹ Luego, un oficial de la FAA le ofreció a Richter un contrato, mientras que Augusto Siebrecht, un alemán ex miembro del NSDAP que había conocido a Perón durante su breve función diplomática en Chile de la década de 1930 y que ahora coordinaba la inmigración subrepticia para el gobierno argentino, estaba al corriente del rechazo del físico de esa oferta.¹¹⁰ Sin un contrato firmado, aunque con una mejora de palabra de las condiciones ofrecidas, Richter llegó a Buenos Aires en agosto de 1948. Un primer encuentro con Perón en presencia de Tank, Siebrecht y los brigadieres Juan San

107. Secretaría de Aeronáutica a Pascual La Rosa, 17 setiembre 1948, Suecia 10/948, DP, AMRECIC.

108. Más allá de Fuldner y otros argentinos y alemanes, la búsqueda de científicos y técnicos para la Argentina también formaba parte de las labores de un tal Geza Pejazevic, conocido como alguien que reclutaba "científicos, técnicos y oficiales de ejército alemanes para las autoridades argentinas [y] el cruce trasatlántico desde Génova a bordo de naves argentinas". Klich, art. cit., p. 141n.

109. Según Potash y Rodríguez, art. cit., el retorno de Helfrich a Europa dos meses después de su llegada al país, en julio de 1947, desembocó en la contratación de 17 científicos y técnicos por parte de la DGFM. Sin embargo, la labor de Helfrich no estuvo bien considerada por un diplomático argentino, Guillermo Speroni, que conocía de la búsqueda de mano de obra altamente especializada. Reemplazante de Moss en el consulado en Zurich, en la medida en que Speroni también estaba informado sobre las actividades de Fuldner, su evaluación quizá se hacía eco de algunas de las quejas de los contratados por las promesas incumplidas de Helfrich, y más generalmente arroja luz sobre el resentimiento de diplomáticos de carrera frente a competidores ajenos al servicio exterior argentino. Véase Freude a Llambí, 6 julio 1948; Llambí a Freude, 31 julio 1948, Suiza 3/948, DP, AMRECIC. Ambas cartas llevan firma y sello de Speroni. Respecto de la evaluación de Helfrich hecha por Speroni, entrevistas del autor a Guillermo Aníbal Speroni, Buenos Aires, 1984-1998.

110. Aharoni y Dietl, *op. cit.*, p. 66.

Martín y César Ojeda,¹¹¹ resultó en la contratación de Richter por parte de la Secretaría de Aeronáutica,¹¹² que lo puso al frente del proyecto nuclear en noviembre de 1948.¹¹³

Más allá de mantener a Buenos Aires informado sobre las ofertas recibidas, los diplomáticos argentinos también extendieron contratos, pasajes y pasaportes, o los contactos necesarios para obtener otros documentos de viaje. Un ejemplo de esto es la ayuda que Moss le ofreció a varias personas para que llegaran a Suiza.¹¹⁴ Desafortunadamente para la Argentina, uno de los diplomáticos vinculados con la partida de Tank debió ser reemplazado luego que Kurt Thalau, un experto alemán que también portaba un pasaporte argentino, fue detenido en el aeropuerto de Copenhague, en camino a Buenos Aires.¹¹⁵ Además del reemplazo de Piñeyro, el incidente desembocó en la discreta reubicación en Suecia de Elzear Mouret, otro miembro comprometido del consulado argentino en la capital danesa,¹¹⁶ sin que ninguna de estas consecuencias afectara la eventual llegada al país de Thalau y su ingreso a las filas del personal contratado por la FAA. Por su parte, la Delegación Argentina de Inmigración en Europa, con asiento en Génova, facilitó los traslados a Buenos Aires, siendo la partida desde Italia sólo una de las formas de encarar el cruce transatlántico. Además de la evaluación de su competencia técnica, su salud e inclinaciones políticas, al igual que otras características de los hasta 700.000 italianos cuya inmigración estaba prevista en el acuerdo bilateral italo-argentino, era obligación de la DAIE ocuparse de las necesidades especiales de cada uno de los servicios de las fuerzas armadas, al igual que los de la DGFm.¹¹⁷

Todavía en el tema de los pasaportes, se ha dicho que Perón puso a disposición de criminales de guerra y otros nazis no menos de 2.000 pasaportes argentinos en

111. San Martín y Ojeda fueron enviados previamente a Italia para tramitar la compra de aviones, al igual que para contratar científicos y técnicos.

112. *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la Segunda Tiranía*, op. cit., tomo I, p. 46. El papel de Helfrich en la llegada de Richter a la Argentina sugiere que su función, y posiblemente la de otros reclutadores, no estaba limitada a un solo servicio de las fuerzas armadas.

113. La contratación de Richter significó, entre otras cosas, que la Argentina se privó de los servicios de dos físicos *senior* y con mejores calificaciones que Richter, Guido Beck y Richard Gans. La llegada de estos últimos al país había estado patrocinada por el físico argentino Enrique Gaviola; ello determinó que fueran tratados con la misma desconfianza que el Ejército argentino y otros dispensaban al idiosincrático Gaviola. Véase Klich, "Richard Gans, Guido Beck and the Role of German Speaking Jewish Immigrants", art. cit.

114. Altafer al Secretario de Estado, 13 junio 1949, 862.20235, RG 59, NA.

115. Véase Carmel Offie al Secretario de Estado, 8 abril 1948; C. Monteith Gilpin a Robert A. Lovett, 16 abril 1948, 862.20235, RG 59, NA.

116. Véase el legajo personal de Elzear Mouret, AMRECIC.

117. Carlos A. Zimman, "Trabajo integral en la Delegación Argentina de Inmigración en Europa, conforme al acuerdo entre Italia y la República Argentina", manuscrito inédito.

blanco,¹¹⁸ y quizá hasta 8.000.¹¹⁹ No hay lugar a dudas de que algunos documentos argentinos fueron facilitados a varios científicos y técnicos contratados para el proyecto aeronáutico. No obstante ello, ni esas cifras ni las historias de quienes han tratado de aportarles credibilidad han sido corroboradas por materiales de archivo argentinos, estadounidenses u otros. Esto puede tener algo que ver con el hecho de que luego de la temporaria detención de Thalau en el aeropuerto de Copenhague, donde había intentado abordar un vuelo con un pasaporte a nombre de Ernesto Fourcase/Fourcade, suministrado por el consulado argentino, la Argentina se vio obligada a volcarse hacia otras opciones; tal el caso de los menos comprometedores documentos de viaje emitidos por la Cruz Roja, que también eran aceptados por México, a pesar de la diferente actuación de ambos países durante el período bélico.

Al igual que Tank, Thalau cruzó subrepticamente la frontera alemana; en el caso del segundo ello se logró con la asistencia de Guenther Toepfke, un alemán que junto a otros trabajaba para los aliados, abocado a la remoción de minas en la zona fronteriza, función que le permitió abusar de su autoridad para atravesar la frontera germano-danesa para dedicarse al contrabando humano.¹²⁰ Si bien se menciona no menos de un centenar de científicos y técnicos clave que abandona-

Que éste no es un documento oficial de la DAIE, tal como sostienen ciertos autores, ha sido aclarado por el propio Zimman. Los asuntos de la Argentina peronista jamás han sido tan prolijos como algunos los suponen. El deseo argentino de excluir a candidatos con credenciales o simpatías de izquierda de entre los trabajadores importados, al igual que la judeofobia de Santiago Peralta, el director de migraciones hasta mediados de 1947, coexistieron con la filiación socialista de Zimman, un *protegé* de Miguel Miranda, bajo cuya jurisdicción Perón ubicó a la DAIE, como parte de un esfuerzo consciente o no de evitar que todo lo concerniente con los asuntos migratorios estuviesen coloreados por las credenciales ultranacionalistas de Peralta.

118. Según Pedro Bianchi, el abogado defensor de Erich Priebke, su papel como embajador itinerante del gobierno de Perón lo había familiarizado con la entrega de tales pasaportes, una intimación que estaba vinculada con la entrega de tales documentos a sus destinatarios. Curiosamente, el archivo de la cancillería argentina carece de un legajo personal de Bianchi. Ello significa que tal legajo desapareció debido a su supuesto papel en la entrega de esos pasaportes y/u otras razones; él tuvo algo que ver con tales pasaportes pero no disfrutaba de inmunidades diplomáticas, y por lo tanto jamás correspondió que se le abriera un legajo personal en el Ministerio de Relaciones Exteriores; o quizá tampoco existieron los 2.000 pasaportes y la misión de Bianchi, independientemente de los documentos que la Argentina puso a disposición de algunos a través de otros canales. Véase Elena Llorente y Martino Rigacci, *El último nazi: Priebke, de la Argentina a Italia. Juicio a medio siglo de historia*, Buenos Aires, 1998, p. 143.
119. A propósito de la desestimación de esta cifra por parte del primer jefe de la misión israelí en Buenos Aires, Jacob Tsur, como una burda exageración, véase entrevista del autor a Tsur, Jerusalén, 1983.
120. Gilpin a Lovett, 16 abril 1948; George Marshall a ciertos diplomáticos estadounidenses, 5 mayo 1948, 862.20235, RG 59, NA.

ron Alemania a través de esta red, fuentes diplomáticas argentinas familiarizadas con el tema sostienen que alrededor de un décimo de éstos fueron a Buenos Aires vía Dinamarca.¹²¹ De ser así, ello significa que la red de Toepfke no trabajaba exclusivamente para la Argentina, o bien que sus logros fueron bastante más limitados que aquellos informados originalmente.

Cualquiera que sea la cifra más exacta de aquellos que huyeron a Buenos Aires con Dinamarca como centro de triangulación, su contigüidad con Alemania no fue el único factor que alentó a la Argentina a centrar la mira en ese país escandinavo. Al igual que en Suiza, el deseo danés de librarse de la presencia alemana beneficiaba a la Argentina. Otros países, sin excluir a ex neutrales, pueden haber competido con la Argentina, pero admitiendo no tener nada en contra de la re-migración de alemanes una vez que éstos hubiesen aportado todo lo que podían dar a los proyectos para los cuales se los había requerido. Tal el caso de Suecia, un país que no tenía problema en admitir que brindaría refugio a científicos alemanes verdaderamente capaces, siempre que éstos resultasen ser útiles a los intereses suecos; Suecia también trató de contratar a Tank.¹²² Incluso en el caso de aquellos que no trabajaron para ese país, Suecia fue usada por otra red abocada al envío a la Argentina de especialistas en la fabricación de armas. Un participante activo en tal red fue Carlos Werner Schulz, un argentino de ascendiente alemán y ex oficial de las SS, de quien se decía que poseía una embarcación para la navegación costera. Por espacio de meses, se dice que este barco fue empleado en la migración ilegal de técnicos alemanes a la Argentina vía Suecia. Sin embargo, de atenerse a lo sostenido por fuentes suecas y aliadas, la policía sueca y la oficina militar a cargo de la emisión de permisos de salida consideraban que el número de arribos subrepticios a Suecia era relativamente bajo.¹²³

En el caso de Suiza, ya en 1947 Estados Unidos estaba en conocimiento del hecho de que la legación argentina en Berna estaba emitiendo visas a alemanes de identidad desconocida, no necesariamente científicos y técnicos, que habían entrado al país de manera extralegal. Entre otros hechos documentados, la Argentina podía beneficiarse aquí de la posibilidad que tenían estos alemanes de dejar la confederación helvética sin visados de salida, excepto cuando las autoridades suizas habían sido alertadas a priori sobre la identidad de los ilegales recién ingresados.¹²⁴ De hecho, según un informante extremadamente confiable de la agregaduría militar estadounidense, con contactos altamente ubicados en el gobierno hel-

121. A juzgar por declaraciones del entonces cónsul argentino en Londres, Máximo Etcheopar, él fue informado al respecto por Mouret. Entrevista del autor a Máximo Augusto del Carmen Etcheopar, Buenos Aires, 1984.

122. Matthews al Secretario de Estado, 3 enero 1949, 862.20235, NA. Véase también Conrads, *op. cit.*, p. 152.

123. Gilpin a Lovett, 16 abril 1948; Marshall a diplomáticos estadounidenses, 5 mayo 1948, 862.20235, RG 59, NA.

124. Austin R. Preston a John Carter Vincent, 31 octubre 1947; Charles H. Owsley a Preston, 6 noviembre 1947, 862.20235, RG 59, NA.

vético y aquél de otro país europeo, “no eran muchas las preguntas que se le hacían a los ciudadanos alemanes en Suiza respecto de la legalidad o ilegalidad de su presencia en el país siempre que éstos desearan partir [...] preferentemente a la Argentina”.¹²⁵ En contraste con la fuente antes mencionada, la histórica auto-percepción suiza como país de tránsito para gran parte de aquellos que ingresaban a la confederación, sea que se tratara de ex nazis o de sus víctimas judías antes,¹²⁶ sugiere que su rápida partida del país era claramente la principal preocupación helvética, no su destino.

Las operaciones argentinas en Suiza también se beneficiaban de tres realidades adicionales:

1. Por lo menos, dos líneas aéreas europeas tenían vuelos a Buenos Aires con escalas en Zurich o Ginebra, que permitía a viajeros destinados a la Argentina abordar tales vuelos en Suiza directamente.
2. Tales líneas aéreas y sus agentes de reserva suizos compartían un natural interés en consolidar su posición de mercado. Además, los esfuerzos de KLM para evitar la pérdida de pasajeros y/o rutas dada la introducción de mayores controles de pasajeros, disfrutaban de la comprensión crucial del gobierno holandés. Con ese telón de fondo, un funcionario oficial de ese país intimó que algunos “representantes de KLM en Sudamérica” contactaban de *motu proprio* “a personas interesadas en hacer venir gente desde Alemania”, con el objeto de incrementar el volumen de pasajeros. De la misma manera, el interés comercial de Swiss Air, que por entonces actuaba como agente de reservas de la línea aérea holandesa, era consistente con el interés político de la confederación helvética en desembarazarse rápidamente de la presencia alemana. De ahí que la recomendación del cónsul norteamericano en Zurich de que “las autoridades holandesas” diesen instrucciones para examinar con mayor minuciosidad a todos los que pretendían viajar a la Argentina, no arrojó el resultado esperado. La convergencia de intereses entre KLM y su agente helvético por un lado, y por el otro entre Swiss Air y la confederación helvética, todos ellos con sobradas razones propias para no querer “desalentar tal afluencia ilegal”, se tradujo en reticencia oficial holandesa a facilitarle a los aliados en Suiza las listas de pasajeros de KLM. En su lugar, los holandeses proponían que el contralor de los pasajeros se efectuase en las escalas africana (Dakar) o brasileñas (Natal y Río de Janeiro) de tales vuelos, asunto en el que a modo de concesión, KLM se comprometía a no quejarse “por atrasos específicamente causados por los controles de seguridad”.¹²⁷

125. Tom Carruth a Fisher, 4 febrero 1948, 862.20235, RG 59, NA.

126. Para una investigación exenta de apologías sobre el temprano trato dispensado a los refugiados judíos del período nazi, realizada antes de la reciente autoindagación sobre la performance de Suiza durante ese período, véase Daniel Bourgeois, “La porte se ferme: la Suisse et le problème de l’immigration juive en 1938”, *Relations internationales*, París, verano 1998.

127. Preston a Herman B. Baruch, 30 diciembre 1947, Baruch a Preston, 10 febrero 1948, 862.20235, RG 59, NA.

3. Existían individuos, o quizá redes, que operaban un lucrativo tráfico de documentación helvética en favor de quienes no reunían los requisitos necesarios para abandonar la confederación de manera legal. Contar con un documento suizo con un visado argentino era todo lo que las aerolíneas le exigían a sus pasajeros germanos y otros que deseaban viajar a la Argentina. En otras palabras, necesitaban un *ersatzpass* que las autoridades helvéticas no tenían problema en emitir, toda vez que el beneficiario se hubiese asegurado de una visa de ingreso argentina. Sin embargo, de ser insuficiente la laxitud que acompañaba el interés de las autoridades helvéticas en la partida de los germanos, la alegada venalidad de algunos funcionarios suizos ya le había redituado a ciertos alemanes que habían pagado hasta 200.000 francos suizos el documento de residente temporario de la confederación, que debían presentar a KLM, por ejemplo, antes que la aerolínea neerlandesa los aceptase para un vuelo a Buenos Aires.

Lo antes mencionado permite extraer por lo menos un par de conclusiones. En primer lugar, algunos funcionarios de gobierno y otros suizos supieron cosechar beneficios de la miseria de las víctimas del nazismo primero, y de sus victimarios después.¹²⁸ En segundo lugar, sería ocioso considerar que la reluctancia del gobierno holandés a adoptar una posición más favorable a los requerimientos estadounidenses se debía a los intereses de la aerolínea neerlandesa exclusivamente.

Un detallado relevamiento de las ventajas que la Argentina supo extraer de los intereses de otros países –en este caso de Dinamarca, Suecia, Suiza y Holanda– no puede reemplazar el estudio del contraste entre la posición respecto de la reconstrucción europea y de la Argentina en general por parte de los aliados, en particular Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, y el papel específico de estas potencias en la migración de científicos, técnicos y otros trabajadores especializados en particular. A tono con el instinto inicial de varios factores estadounidenses, antes de la Guerra Fría los norteamericanos estaban a favor de un proceso de desnazificación más profundo que los británicos. A decir verdad, el nivel de preparación del personal destinado a tal fin no igualaba a quienes estaban involucrados en el Proyecto Paperclip para la utilización de científicos y técnicos alemanes por parte de los Estados Unidos y Gran Bretaña.

Al igual que en el caso de la Unión Soviética, la explotación de miembros de la comunidad científica del otrora Tercer Reich tampoco era ajena a Francia. Está claro que todo esto trataba de mantenerse en el más estricto secreto, ya que lo contrario, hubiera debilitado la prédica de las cuatro potencias en contra de las actividades subrepticias de la Argentina y otros países. Los franceses también compartieron con los Estados Unidos su preocupación ante la mudanza a la Argentina de especialistas y otros trabajadores alemanes.¹²⁹ En la medida en que Francia esperaba que la dispersión germana a través del mundo reduciría las

128. Sam E. Woods a Leland Harrison, 21 julio 1947; Carruth a Fisher, 4 febrero 1948, 862.20235, RG 59, NA.

129. Murphy al Secretario de Estado, 8 febrero 1949, 862.20235, RG 59, NA.

chances de futuras amenazas alemanas, el país no estaba opuesto a toda afluencia alemana a la Argentina. Lo que le molestaba a Francia era el éxito relativo de la Argentina en su competencia para reclutar científicos y técnicos del ex Tercer Reich. Y a pesar de ello, cuando se trataba de considerar la conveniencia de solicitar la extradición de Dewoitine, otras razones de Estado tomaron precedencia sobre el deseo de verlo cumplir su sentencia a trabajos forzados. Sin ignorar el hecho de que era poco posible que la Argentina concediese la extradición de alguien que había sido felicitado por las autoridades aeronáuticas del país, la embajada francesa en Buenos Aires informó al Quai d'Orsay en 1949 que Dewoitine, menos influyente que en otros tiempos, todavía había logrado promover intereses comerciales franceses, en particular cuando sus contactos le permitieron a una firma francesa ganar una licitación para la provisión de aluminio.¹³⁰

Así como los Estados Unidos y Gran Bretaña habían tenido sus divergencias respecto de las implicancias políticas de la neutralidad argentina —una intolerable expresión del creciente alineamiento político con el Eje de sucesivos gobiernos argentinos, vs. una política ventajosa para la causa aliada, en la medida en que resguardaba los suministros de carne y otros productos de ataques alemanes¹³¹— de la misma manera ambos países tuvieron sus diferencias respecto del interés argentino en adquirir armas e importar mano de obra especializada. Mas allá de su papel como la primera potencia aliada en suministrar aviones al país en la temprana posguerra, inadvertidamente o no, Gran Bretaña pudo haber contribuido, a que la Argentina recurriese a la ruta escandinava para la importación de algunos científicos y técnicos alemanes: los británicos, curiosamente, respondieron a una consulta argentina respecto de la verificación de antecedentes de alemanes residentes en países antiguamente ocupados por el Tercer Reich que ni los estadounidenses ni ellos mismos tenían la forma de comprobar la actuación en pro del nazismo de esos germanos, en países tales como Dinamarca u otros.¹³² Resta determinar si la innecesaria puesta al descubierto de tal deficiencia fue una mera *gaffe*, o quizá reflejaba una predisposición británica favorable a fortalecer la presencia europea en la Argentina como forma de proteger sus propios intereses de la aspiración estadounidense de eliminar toda influencia extrahemisférica de América Latina.

Los Estados Unidos pueden haber frustrado más de una vez el interés de Perón en adquirir armas en ese país pero, luego de 1949, la misma racionalidad de privar a la Unión Soviética de científicos y técnicos del Tercer Reich que fuera empleada como justificación del Proyecto Paperclip, impulsó a los Estados Unidos a facilitar la contratación por parte de la Argentina, entre otros países, de aquéllos que no habían sido de utilidad para sus necesidades. Dos años antes, el entonces embajador norteamericano, George Messersmith, había argumentado en favor de

130. Diana Quattrocchi-Woissón, "Relaciones con la Argentina de funcionarios de Vichy y colaboradores franceses y belgas durante y después de la Segunda Guerra Mundial", en *Tercer informe de avance*, CEANA, *op. cit.*

131. Eizenstat, *op. cit.*, p. xxxvi.

132. Klich, *op. cit.*, p. 140.

“el desplazamiento de [algunos] alemanes y otros científicos y profesores europeos a la Argentina”, vistos como “instrumentos que pueden ser de gran asistencia en el desarrollo de la industria [argentina]”.¹³³ Desoídas durante el período de Messersmith en Buenos Aires, en enero de 1949 el Departamento de Estado se abstuvo de expresar reserva alguna respecto de la partida a la Argentina de cuatro académicos germanos, uno de los cuales luego revistó en el programa nuclear argentino. Para ese entonces, algunos de los diplomáticos estadounidenses declaraban abiertamente que “los estudiosos, científicos y técnicos alemanes” que habían llegado en la temprana posguerra a la Argentina “no eran considerados más peligrosos para la seguridad del hemisferio”.¹³⁴ Para ese entonces, no menos de 36 alemanes y austriacos habían sido contratados por la FAA. Al haber arribado a la Argentina antes del levantamiento de las restricciones aliadas, todos presumiblemente abandonaron Europa extralegalmente.

Con la Guerra Fría *in mente*, el hecho de que dos de los cuatro alemanes contratados por la Universidad de Tucumán fuesen ex miembros del NSDAP ya no era problemático. Sin embargo, el cambio de actitud también fue la resultante de los esfuerzos fallidos del Departamento de Estado desde 1948 de hallar una forma de controlar en Suiza la partida para la Argentina de alemanes que habían ingresado a territorio helvético ilegalmente. Al haber rechazado la sugerencia holandesa de controlar en Brasil la identidad de los germanos que viajaban a Buenos Aires a bordo de vuelos de KLM, los diplomáticos estadounidenses que se ocupaban de los asuntos rioplatenses no sólo llegaron a vocear algunas de las pasadas recomendaciones de Messersmith, sino que también afirmaron que “si este gobierno desea controlar [el desplazamiento de] ciertos alemanes peligrosos, tal control debe ejercerse en Alemania, y si este gobierno no está suficientemente comprometido en evitar la salida de alemanes peligrosos desde Alemania no puede albergar expectativas que los gobiernos de otros países se muestren suficientemente preocupados en frustrar el ingreso de alemanes que burlan los controles alemanes”. En otras palabras, no había más alternativa que controlar en Alemania a aquellos que deseaban abandonar el país. Con enorme franqueza, un diplomático estadounidense llegó a admitir que, siendo la dificultad más importante lo inadecuado de los controles de salida de Alemania, era difícil mostrarse crítico respecto de la Argentina, entre otros países, por la asistencia prestada a germanos “que ya habían tenido éxito en eludir nuestros controles”.¹³⁵

133. George S. Messersmith al Secretario de Estado, 5-11 marzo 1947, 835.42762SE, RG 59, NA.

134. Departamento de Estado al asesor político estadounidense sobre asuntos alemanes, 28 enero 1949; Martin a Fuller, 7 marzo 1949, 862.20235, RG 59, NA.

135. Lovett a ciertos diplomáticos y cónsules estadounidenses, 21 abril 1948; memorandum a la División de Asuntos Rioplatenses, 25 febrero 1949; Martin a Fuller, 7 marzo 1949, 852.20235, RG 59, NA.

Coda

Al igual que otros temas vinculados con la Argentina del período bélico y de la temprana posguerra, el reclutamiento de científicos y técnicos para impulsar el desarrollo de las industrias militares, en este caso la fabricación de aviones, ha estado afectado por las medias verdades, cuartos de verdades y simples falsedades que naturalmente fueron parte de la propaganda antinazi por un lado, y por el otro de aquélla dirigida contra el régimen militar y el gobierno sucesor argentinos. Ello significa que la evidencia sobre la indisputable importación de europeos altamente calificados, parte de la cual todavía debe ser hallada, requiere de una cuidadosa evaluación para hallar el tono de gris que mejor se acerca a una reconstrucción veraz de los diversos aspectos de una realidad compleja.

Como competidor de la temprana posguerra, la Argentina comenzó por contratar a franceses e italianos para construir aviones militares en 1946, antes de pasar a los científicos y técnicos alemanes en 1947. En la medida en que estos últimos también eran requeridos por otros países, tales ex miembros de la comunidad científica del Tercer Reich disfrutaron en la Argentina de una acogida mejor, según su propia admisión, que aquélla dispensada a sus pares, por ejemplo, por los Estados Unidos y la Unión Soviética.

En vez de estar primero y primordialmente determinados por consideraciones ideológicas, los esfuerzos argentinos de posguerra para contratar alemanes eran el resultado de la falta de voluntad política de diversos países para atender los requerimientos militares argentinos, mientras que las anteriores expectativas cifradas por el régimen militar en el Tercer Reich primero y España, después no fueron más que expresiones de deseo. Adicionalmente, el interés en mano de obra especializada alemana reflejaba el desarrollo alcanzado por la ciencia y tecnología germanas (en sí misma una poderosa razón para la feroz competencia entre aliados y otros países por tal mano de obra), y la admiración histórica de la Argentina por los inmigrantes alemanes, que Perón prolongó y sus sucesores militares, o al menos algunos de ellos, continuaron.

El alistamiento de científicos y técnicos alemanes dependió, hasta cierto punto, de la asistencia prestada por dos importantes clérigos católicos, por lo menos. En cierta medida, el grado de éxito alcanzado por el país fue proporcional a las fuerzas que se le oponían. Puesto de otra manera, el papel jugado por varios países europeos, e incluso por los Estados Unidos (especialmente, aunque no solamente, luego de marzo de 1949), si bien está claro que no estaba diseñado para exclusivo beneficio de la Argentina, fue hábilmente explotado por el gobierno de Perón.

Al haber recurrido a ex miembros del NSDAP para la campaña de reclutamiento, la Argentina no tomó precauciones para evitar ofrecerle empleo a quienes estuvieron involucrados en crímenes de guerra. Esto, empero, es a priori insuficiente para equiparar automáticamente a todos los científicos y técnicos, especialmente los alemanes arribados antes de marzo de 1949, con criminales de guerra, en vez de fugitivos. Y, sin embargo, cuando se considera la identidad de los reclu-

tadores, y las directivas oficiales respecto del tipo de inmigrantes que debía evitarse, es meramente fortuito que ninguno de los contratados por la FAA igualase la prominencia de Dewoitine como criminal de guerra en su país de origen.

RESUMEN

Antes de finalizada la Segunda Guerra la Argentina se mostró interesada en incrementar su limitada autosuficiencia en la fabricación local de armamentos. Ese interés era consecuente, en general, con la industrialización del país, así como estaba particularmente ligado con la imposibilidad durante el período bélico de asegurarse el abastecimiento de las armas que sus fuerzas armadas habían requerido de proveedores tradicionales y otros. Como parte de ese proceso de acrecentamiento de la autosuficiencia, el país recurrió, entre otros, a científicos y técnicos del otrora Tercer Reich para producir aviones militares. Este artículo primero se ocupa de ciertas imágenes engañosas respecto de la importación por parte Argentina de científicos y técnicos que habían trabajado para el Tercer Reich y sus aliados. También se fija en el papel cumplido por reclutadores y reclutados (especialmente aquéllos que trabajaron para la Fuerza Aérea Argentina (FAA)), al igual que en sus respectivos antecedentes y logros. Finalmente, centra la mira sobre las circunstancias locales e internacionales que permitieron el arribo de los antes mencionados. El ejercicio está sustentado por un relevamiento de fuentes éditas e inéditas argentinas, en particular materiales de archivo de la FAA que no habían sido revisados hasta ahora, al igual que de materiales extranjeros, permitiendo ésto diferenciar realidades de exageraciones y distorsiones.

ABSTRACT

Before the end of World War II Argentina was keen to increase its limited degree of self-sufficiency in the domestic production of armaments. Consistent with the country's industrialization in general, such an interest was also particularly linked with Argentina's inability to secure the weapons its armed forces had sought from traditional and other suppliers during the wartime period. In the process, Argentina engaged former Third Reich brainpower, among other things, to produce military aircraft. This article first deals with certain misleading images about Argentina's importation of scientists and technicians who had worked for the Third Reich and its allies. It also focuses attention on the role of recruiters and recruited (especially those working for the Argentine Air Force (FAA)), as well as on their respective backgrounds and achievements. Finally, it looks into the local and international circumstances that enabled the arrival of the above-mentioned. The exercise is underpinned by a survey of published and unpublished Argentine sources, in particular hitherto unused FAA archival materials, as well as of various foreign materials, and affords the possibility of differentiating realities from exaggerations and distortions.