

**El destino de los detenidos desaparecidos de la DINA en la región metropolitana
Los ángeles de la muerte**

Jorge Escalante. *La Nación de Chile* - 24 de Noviembre de 2003

Una exhaustiva y larga investigación del juez Juan Guzmán y su equipo de detectives del Departamento V logró develar el mejor secreto guardado por la DINA: el destino de sus desaparecidos en la Región Metropolitana. La operación sistemática fue realizada por los pilotos y mecánicos de los helicópteros Puma del Comando de Aviación del Ejército entre los años 1974 y 1978.

OPERACIÓN "PUERTO MONTT"

(1974-1978)

La ruta de los helicópteros



El saco macabro



Los que pilotaron helicópteros Puma entre 1973-1978

- Carlos Mardones (P)
- Antonio Palomo (P)
- Emilio de la Mahotiere (R)
- Luis Felipe Polanco (P)
- Francisco Darrigrandi
- Roberto Valladares
- Adolfo Moyano
- Richter Nuche
- Rodolfo Sánchez
- Gastón García
- Juan Carlos Stolzenbach
- Danton Venegas
- Oscar Vicuña Hesse (P)
- Juan Reveco
- Juan Bascur (fallecido)
- Marcos Teodorovich (fall.)
- Aquiles Navarrete

(P): procesados por el juez Juan Guzmán por el caso de Marta Ugarte.

(R): La Corte de Apelaciones revocó su procesamiento.

Así los lanzaban al mar



Desde los sacos paperos sobresalían las pantorrillas y los pies. A las mujeres se les veían los zapatos con tacones altos o bajos. A veces se les asomaba el ruedo de la falda. A los hombres se les veían los zapatos y el extremo de los pantalones. Cada saco contenía un cuerpo amarrado con alambre a un trozo de riel. Algunos cuerpos todavía mostraban sangre fresca. Otros expelían el olor de la primera descomposición. Otros sacos estaban impregnados de aceite humano, señal de que los cadáveres habían permanecido algún tiempo enterrados. Algunos de los bultos, los menos, no tenían la forma de un cuerpo sino que eran de un tamaño más reducido, sólo parte de los restos.

Fueron al menos 40 viajes. En cada uno subieron de ocho a quince bultos a bordo de los helicópteros Puma. De los 12 mecánicos del Ejército que al final terminaron reconociendo las operaciones, cada uno hizo al menos un viaje. En algunos casos fueron dos, tres e incluso más. Hay otros mecánicos que también participaron en estas operaciones pero que todavía lo niegan. Casi treinta años se guardó el secreto entre pilotos y mecánicos en el Comando de Aviación del Ejército (CAE), estamento responsable de la operación. Al comienzo todos negaron, varias veces. Los pilotos niegan hasta hoy. Pero los mecánicos quebraron el juramento sellado con la sangre de otros. El juez Guzmán y los detectives que lo asisten tomaron esta hebra y la investigaron silenciosos y pacientes durante más de un año, en el marco del proceso por la cúpula comunista desaparecida de calle Conferencia.

Interiorizarse de los detalles de los vuelos de la muerte sobrecoge. Ahí está al fin la respuesta, detallada, y esta vez relatada desde adentro, del destino de los prisioneros de la DINA en Santiago.

Entre 400 y 500 fueron los cuerpos lanzados al mar en estas operaciones realizadas principalmente entre 1974 y 1978, aunque también habrían ocurrido en las últimas semanas de 1973.

El informe de las Fuerzas Armadas que surgió de la Mesa de Diálogo sobre Derechos Humanos en enero de 2001 con información del destino de 200 detenidos desaparecidos (49 en tierra y 151 al mar), apenas consignó 29 casos atribuidos a la DINA. De ellos, sólo 23 aparecieron como arrojados al mar. En la mesa de diálogo el Ejército del entonces general Ricardo Izurieta afirmó que no contaba con más información. Otorgando el beneficio de la duda, el Ejército esa vez no logró romper el secreto de los juramentados. Pero tampoco lo ha hecho hasta hoy.

Las cifras oficiales del Informe Rettig y las entidades continuadoras indican que los desaparecidos de la DINA en la Región Metropolitana entre 1973 y 1978, fueron 590.

LA RAZÓN DEL MAMO

Al final se confirmó la verdad. La confirmaron los mismos ejecutores, o parte de ellos. Como viene ocurriendo con otros casos espeluznantes, como los ejecutados de La Moneda en Peldehue, los que hablaron fueron los de abajo, no los altos oficiales. Los mecánicos son todos suboficiales hoy retirados.

Hay que admitir que el ex jefe de la DINA, Manuel Contreras, tenía por una vez la razón. “No hay detenidos desaparecidos de la DINA, están todos muertos” dijo

recientemente a una documentalista del Canal+ de la TV francesa. Lo que Contreras nunca ha reconocido es que la macabra y sistemática operación de lanzar los cuerpos al mar existió. Y que nunca pudo ser planificada sólo por quien fue el jefe del Comando de Aviación del Ejército entre enero de 1974 y diciembre de 1977, coronel Carlos Mardones Díaz. Éste, junto a otros cuatro ex pilotos del CAE, fue procesado el viernes 14 de noviembre de 2003 por el juez Guzmán en calidad de cómplice y encubridor en el sumario por la muerte de Marta Ugarte. El de esta dirigente comunista fue el único cuerpo de las víctimas arrojadas al mar que afloró desde las profundidades del Océano y que en septiembre de 1976 varó en la playa La Ballena, cerca de la caleta Los Molles en la V Región. Fue la única falla del sistema de exterminio, la pista que permitirá ahora condenar a los culpables. Ningún otro cuerpo lanzado al mar apareció. El “culpable” de la defectuosa atadura del peso que permitió que el cadáver de Ugarte subiera a la superficie y se convirtiera en una evidencia fundamental, está identificado y confeso de su criminal error.

Pero Guzmán también procesó por este caso en calidad de autores de secuestro y homicidio a Contreras y a su propio primo, el brigadier (R) Carlos López Tapia, quien en 1976 era el jefe de la Brigada de Inteligencia Metropolitana de la DINA y a la vez jefe de Villa Grimaldi. Éste fue el principal centro clandestino de reclusión y tortura en el país, y desde allí fue sacada la mayor cantidad de los cadáveres que iban al mar. El juez fue respaldado el viernes 21 de noviembre de 2003 por la Quinta Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, que confirmó los procesamientos. Aunque revocó el del piloto Emilio de la Mahotiere “por encontrarse en Francia” cuando desapareció Marta Ugarte.

TOBALABA-PELDEHUE

La operación “Puerto Montt” (código con el que en los centros clandestinos de la DINA se marcaba en el registro de prisioneros a quienes serían ejecutados y lanzados al mar) tuvo un protocolo de actuación que se repitió. Antes de cada vuelo los mecánicos recibían la orden de sacar los asientos del Puma (18 a 20) y el estanque de combustible adicional. La autonomía de vuelo de este helicóptero sin el segundo estanque es de dos horas y media. Cada viaje era ordenado por el jefe del CAE al jefe de la Compañía Aeromóvil de ese comando de helicópteros. Todos los vuelos quedaban registrados.

Familiares de detenidos desaparecidos arrojando flores al mar. La actuación del juez Juan Guzmán ha podido establecer el número de las víctimas lanzadas al océano, no su identidad.

Las máquinas partían cada vez desde el aeródromo de Tobalaba en la comuna de La Reina, donde durante esos años funcionó el Comando de Aviación del Ejército. La tripulación la conformaban un piloto, un copiloto, y un mecánico. El vuelo se iniciaba con destino a Peldehue, en Colina. Allí, en terrenos militares, descendían y eran esperados normalmente por dos o tres camionetas Chevrolet C-10, casi siempre de color blanco, cuya sección trasera estaba cubierta por un toldo. A cargo de estos vehículos estaban dos o tres agentes de civil. Los civiles recorrían los toldos que ocultaban los cadáveres amontonados y los descargaban para ponerlos dentro del helicóptero. A continuación el Puma volvía a elevarse con los agentes civiles a bordo. Normalmente se orientaba hacia la costa de la Quinta Región, y a la altura de Quintero la máquina tomaba dirección mar adentro. La menor de las veces los vuelos se fueron mar adentro a la altura de San Antonio o Santo Domingo.

Alcanzada una distancia adecuada, el piloto daba la orden para iniciar la descarga de los cuerpos. El lanzamiento se efectuaba a través de la escotilla de más o menos un metro cuadrado ubicada en el medio del helicóptero, donde se encuentra el gancho de carga que baja por dentro a la altura del rotor principal. Pero la descarga también se hacía a veces desde una escotilla de popa, de 1,80 metros de alto por casi un metro de ancho. El lanzamiento lo efectuaban los agentes civiles, que eran los responsables no sólo de llevar los cuerpos a Peldehue y ponerlos dentro de la nave, sino de supervisar que los bultos llegaran al fondo del mar.

Las identidades de los cuerpos arrojados al océano en esta operación no están establecidas, puesto que los testigos dicen no haberlas conocido nunca, salvo la de Marta Ugarte. Quienes sí las conocen, como el ex jefe de la DINA Manuel Contreras, niegan que esta operación existió.

“BRILLABAN”

Los rieles “recién cortados, por lo que brillaban por los lados cortados” como los vio preparados el comisario de Investigaciones y agente de la DINA Nibaldo Jiménez Santibáñez, entregaban, en principio, la seguridad de que la prueba del crimen se iría con el pedazo de metal al fondo del océano. Dice Jiménez en una de sus declaraciones procesales que cuando preguntó un día para qué eran esos rieles cortados en trozos, recibió por respuesta “esos son pa’ los paquetes”. Cuando preguntó ¿qué paquetes?, sostiene que le respondieron “los que se van cortados todos los días de aquí, un lote grande al mar, los envuelven en un saco bien amarrados con alambre, echan el cuerpo y el riel, y con el peso del riel se van al fondo”.

Ya no eran ex prisioneros que hablaban de los rieles, ni sólo el campeón de pesca submarina Raúl Choque, que una vez en la década de los años 80 declaró a la prensa que vio osamentas en el fondo marino frente a Pisagua, pegadas a trozos de rieles. Ahora los fragmentos de vía eran una realidad vista por uno de los propios agentes que lo contaba a un juez.

Tampoco había enloquecido el coronel retirado Olagier Benavente Bustos, cuando el 24 de junio de 1999 declaró en una entrevista a La Nación que el “piloto de Pinochet, su regalón, Antonio Palomo”, le contó un día de verano un par de años después de 1973 en Pelluhue, donde ambos tenían casa de descanso, que le había correspondido hacer viajes pilotando un Puma para lanzar cuerpos al mar. “Partían desde Tobalaba”, dijo el coronel (R) Benavente que le había dicho Palomo. Era la primera vez que un alto oficial retirado revelaba parte del secreto. Pero esa vez todo quedó allí, sólo en las declaraciones. No existían todos los antecedentes descubiertos ahora. Por supuesto, Palomo desmintió las declaraciones de Benavente cuando el juez Guzmán lo interrogó.

LA LIMPIEZA

Cumplida cada misión de vuelo, los helicópteros regresaban al lugar en Peldehue donde habían quedado estacionadas las camionetas C-10. Allí descendían los agentes civiles, montaban en las camionetas y se iban.

El helicóptero volvía a elevarse y se dirigía a su base del CAE en Tobalaba. Desocupada la máquina de su tripulación, los mecánicos realizaban la operación de limpieza del piso, que la mayoría de las veces quedaba con sangre impregnada y

con un penetrante olor a carne descompuesta. Manguereaban el piso y el interior y dejaban ventilarse la máquina. Cuando el olor y la sangre desaparecían, los mecánicos volvían a instalar los asientos y el estanque de combustible adicional, a no ser que ya se supiera que al día siguiente ese mismo helicóptero debía cumplir una tarea similar. Normalmente esta limpieza no era realizada por los mismos mecánicos que habían participado del vuelo. Entre los limpiadores estuvo más de una vez E.A.O., el mismísimo mecánico personal del Puma N° 256 del comandante en jefe del Ejército, general Augusto Pinochet. Aunque éste sostiene en el proceso que “nunca” le tocó realizar alguno de estos vuelos a alta mar. Su jefe fue por muchos años el ahora brigadier (R) Antonio Palomo.

La mayor parte de los desaparecidos que salían de Villa Grimaldi con la marca “Puerto Montt” partían del aeródromo de Tobalaba.

“Cuando conversábamos entre los mecánicos, pude ver que varios de ellos habían realizado este tipo de viajes”, declaró en el proceso otro mecánico que participó en los vuelos y a quien nombraremos “Rotor 1”.

Las identidades de los mecánicos que finalmente contaron al juez las tenebrosas historias que permitieron conocer estos hechos, LND las mantiene en reserva. El hijo de uno de ellos fue secuestrado por algunas horas el viernes antepasado, el mismo día en que el juez Guzmán dictó los primeros procesamientos por el caso de Marta Ugarte contra cinco ex pilotos de los Puma, además de Contreras y López Tapia. Dos individuos lo obligaron a subir a un auto, lo amarraron, le pusieron una capucha en la cabeza, lo golpearon, y le dijeron que le dijera a su padre que “cierre el hocico”. Luego lo botaron en una calle de Santiago.

Otro de los mecánicos, “Rotor 2”, relató en la investigación que apenas se iniciaron estos vuelos, el comandante del CAE Carlos Mardones reunió a pilotos y mecánicos y les ordenó que “estas son misiones secretas que ustedes no deben comentar con nadie que no participe en ellas. Ni siquiera deben hablarlo con sus familias”.

EL TRIBUNAL

El comisario (R) Nibaldo Jiménez, ex agente DINA con funciones en Villa Grimaldi y en el recinto de José Domingo Cañas, sostiene que “quienes enviaban a los individuos al mar era una reunión que se hacía con los jefes de grupo de esa época, los capitanes Miguel Krassnoff Martchenko, Maximiliano Ferrer Lima, y otros, porque había varios cuarteles. Se reunían en algo así como un tribunal, donde decidían qué detenido se salvaba y quiénes se iban al mar con el código anotado Puerto Montt. Esos “otros” a quienes se refiere Jiménez eran los de siempre, Marcelo Moren Brito y Pedro Espinoza Bravo, ambos jefes rotativos de varios de los centros clandestinos de la DINA.

El resultado de cada una de esas reuniones, continúa Jiménez, “era enviado al general Contreras, jefe máximo de la DINA (...) El general Contreras era quien revisaba las listas y en definitiva era quien decidía la suerte de los detenidos”.

Otra de las víctimas de la DINA fue el periodista Máximo Gedda Ortiz, hermano de los Gedda que realizan el programa de televisión “Al sur del mundo”. Detenido en julio de 1974, desapareció en el recinto de Londres 38. Jiménez cuenta el estado en que vio su cuerpo antes de que, presumiblemente, engrosara la lista de lanzados al mar. “Un sujeto de apellido Gedda estuvo detenido. Le habían sacado con cuchillo

la carne de la pierna y se le veía el hueso. Estaba colgando, lo tenían colgando. Lo habían flagelado”.

Jiménez describe otra figura del horror y la brutalidad contra otro de los desaparecidos de la DINA. Se trata del fotógrafo Teobaldo Tello Garrido, quien había sido funcionario de Investigaciones durante el gobierno de Salvador Allende. Fue detenido en agosto de 1974 y permanece desaparecido. “Fui a verlo a un cuarto abarrotado de detenidos, al abrir su boca vi que estaba ensangrentada. Sus dientes habían sido removidos con un alicate por parte del señor Marcelo Moren (...) El coronel Moren era bastante bruto”.

PILOTOS DE LA CARAVANA

Entre los cinco ex pilotos de helicópteros Puma que el juez Juan Guzmán procesó por el secuestro y homicidio de Marta Ugarte están quienes fueron los pilotos de la Caravana de la Muerte. Antonio Palomo fue el piloto durante el tramo sur de este operativo, actuando como su copiloto Emilio de la Mahotiere González. Por el tramo norte de la caravana, el piloto fue el mismo De la Mahotiere y el copiloto, Luis Felipe Polanco Gallardo. El quinto piloto declarado reo es el coronel (R) Oscar Vicuña Hesse.

Una segunda fase de este método de desaparecimiento de detenidos arrojando sus cuerpos al mar, se inició después de 1978 y duró al menos hasta 1981-82, una vez que a fines de 1978 fueron descubiertos los cadáveres de 15 campesinos en un horno de Lonquén y el Ejército y Pinochet se alarmaron.

Esta segunda fase conocida como “las remociones” clandestinas, fue admitida incluso por el ex director de la Central Nacional de Informaciones, general Odlanier Mena, y sobre ella han prestado también declaraciones algunos ex agentes que participaron en el operativo. A esta operación pertenecen, entre otros, los prisioneros de Chihuío en la X Región; los ejecutados de La Moneda desenterrados desde Peldehue; y las 26 víctimas de la Caravana de la Muerte enterradas clandestinamente en el desierto de Calama. Estas no fueron víctimas de la DINA.

Probablemente, dada la experiencia adquirida, esta segunda fase fue realizada por los mismos pilotos y mecánicos del Comando de Aviación del Ejército. Este episodio no está totalmente aclarado judicialmente. En todo caso, los comandantes del CAE después de Carlos Mardones fueron: el coronel Hernán Podestá Gómez, entre enero y diciembre de 1978; coronel Fernando Darrigrandi Márquez, entre enero de 1979 a julio de 1981; y el coronel Raúl Dinator Moreno, entre agosto de 1981 y febrero de 1982.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”, CEME: <http://www.archivo-chile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos,

información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.) Envía a:
archivochileceme@yahoo.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores.

© CEME web productions 2005

