

Conferencia

Respecto a las declaraciones que dicen relación con el procedimiento utilizado por la DINA para hacer desaparecer personas, en el expediente rol 2182-98, Episodio Conferencia, se deben considerar las siguientes declaraciones:

TOMO VII

Fs. 2183 Declaración policial de CARLOS LÓPEZ TAPIA.

"Respecto al ingreso de los detenidos al cuartel Villa Grimaldi, este procedimiento quedaba a cargo de los Comandantes de cada Brigada, es decir, ellos realizaban sus diligencias, informándome posteriormente sus resultados, que luego comunicaba al Cuartel General. Por tratarse de temas de detenidos o diligencias que las agrupaciones practicaban, estos informes eran entregados al Director de Operaciones, Coronel Pedro Espinoza Bravo, o al Director Nacional, Coronel Manuel Contreras. Una vez analizada la información, desde el Cuartel General se impartían las directrices correspondientes, es decir, que los detenidos eran derivados a otros lugares de detención o quedaban en libertad, Cuando se decidía que había que eliminar una persona, la orden provenía del Cuartel General, dirigida al Jefe de la Brigada, quien llevaba a cabo su cumplimiento".

Según lo que me señalaron, ya que no tuve participación directa en los hechos, en este procedimiento los detenidos eran sacados del Cuartel, para posteriormente ser ejecutados y sus cuerpos arrojados al mar desde helicópteros. Esta forma de hacer desaparecer a los detenidos fue utilizada durante todo el año 1976, cuando estuve a cargo de ese lugar, no ocurriendo en más de dos o tres ocasiones."

Fs. 2186 En declaración judicial Carlos López se retracta del último párrafo transcrito en su declaración policial.

Fs. 2410 Policial de Carlos Mardones Díaz.

Al año 1976 era el Comandante del Comando de Aviación del Ejército.

"Con relación al procedimiento utilizado para disponer del uso de los helicópteros, debo señalar que la orden se recibía del Comando de Tropas y, en algunas ocasiones, directamente del General Augusto PINOCHET, a través de sus edecanes, o de otros Generales... De esta forma, todos los vuelos contaban con el conocimiento y la autorización del Comando de Tropas."

"El Puma SA 330, además de tres tripulantes, es decir, el piloto, copiloto y mecánico, puede trasladar a una escuadra equipada, esto significa, unos doce pasajeros". Se contaba con dos aparatos Bell UH (capacidad para tres tripulantes y ocho pasajeros) y nueve Puma.

Fs. 2416 Policial de Olagier Benavente Bustos (Tte. Coronel ®).

"... recuerdo en forma muy clara que en el verano del año 1974, me encontré en la localidad de Peyuhue, con Antonio Palomo quien en ese entonces era Capitán de Ejército y piloto de helicóptero. En esa oportunidad..., es que éste me manifestó que "parte de los presos políticos que recogió el regimiento Tacna fueron llevados al Aeródromo de Tobalaba y desde ese lugar lanzados al mar o a las más altas cumbres", siendo la aeronave piloteada por PALOMO, más varios asistentes."

TOMO VIII

Fs. 2644 Eugenio Fieldhouse Chávez (Prefecto Investigaciones ®).

"Preguntado por el tribunal acerca de si sabe qué destino tenían los detenidos que pasaban por el cuartel Terranova una vez que salían del mismo, responde:

"A la nómina que me refiero volvía y aparecía escrito al costado de cada nombre: "Tres Alamos", "Cuatro Alamos", "Puerto Montt" y "Moneda". Se comentaba que las palabras "Moneda" y "Puerto Montt" significaba que los detenidos iban a parar al mar o a sepultarlos en tierra. Esto era comentario, oficialmente nunca supe categóricamente que significaba eso. En todo caso así aparecía indicado en la nómina de listados que confeccionaban como el destino de los detenidos".

Fs. 2786 Está agregado un informe de la Policía de Investigaciones donde se investiga el número de helicópteros del Ejército y las características técnicas de cada uno, lo que puede resultar importante para determinar cuantas personas podían trasladar, a pesar de que con las declaraciones ya está claro este aspecto.

Respecto al helicóptero de transporte mediano SA.330 Puma se indica: "Su uso está preferentemente destinado al transporte de personal y carga, con una capacidad de 20 pasajeros, dejando presente que la capacidad de carga es Interior de 4.000 lbs. (1.818 Kg.) y Exterior de 5.000 Lbs. (2.272 Kg.) La tripulación básica, aparte de los pasajeros está compuesta por tres personas, un piloto, un copiloto y un ingeniero de vuelo o mecánico. Su autonomía de vuelo es de 03:20 horas".

Fs. 2793 Policial de Juan Carlos Molina Herrera (Fue mecánico de Aviación).

"... el mes de Noviembre de 1979..., mientras me encontraba en el hangar de mantención, pude ver llegar una camioneta de tamaño grande color crema, que se dirigió hasta la puerta lateral derecha del helicóptero SA330 PUMA, que se encontraba en el cabezal de la pista de despegue, como era costumbre para cualquier emergencia. Pasados unos minutos, el jefe de línea el Suboficial Mayor del que sólo recuerdo que su nombre era José, me ordenó tripular esa nave que iba a salir en una misión... Una vez que los pilotos estaban en la nave, que corresponden al Capitán Marcos TEODORIVIC y el Teniente de apellido HERRERA me dirigí a tomar mi posición dentro del helicóptero, por lo cual abrí la puerta lateral izquierda, quedando a la vista dos bultos, que luego identifiqué como un hombre y una mujer envueltos en sacos papeiros plásticos de color blanco, de los cuales sobresalía unas puntas de rieles metálicos... llegando al litoral central a la altura de Quintero...".

Fs. 2872 Judicial de Juan Carlos Molina Herrera.

De su larga declaración en la que ratifica lo dicho, parece ser conveniente leerla íntegramente. Sin perjuicio de lo señalado, resulta curioso que insista en el año 1979, ya que no se registran detenidos desaparecidos este año.

TOMO IX

Fs. 3104 Policial de Juan de Dios González Budo (Sargento 1º).

Con relación a los hechos descritos por Juan Carlos Molina Herrera, en una entrevista..., debo señalar que personalmente nunca participé en estas misiones... Asimismo, nunca tuve conocimiento, a través de comentarios de compañeros de trabajo que hayan participado o tenido conocimiento de estos hechos."

Fs. 3106 Policial de René Alberto Meier Chávez (Sargento 2º), judicial 3220.

Declara en el mismo sentido que el anterior, desprestigiando la personalidad de Molina ("una persona muy especial").

Fs. 3109 Policial de Bernardo Sepúlveda Lara (suboficial Mayor).

En el mismo sentido que los anteriores.

En su segunda declaración judicial a fs. 3159 se retractó de los señalado indicando: "he recordado dos situaciones ocurridas entre los años 1976 y 1977 y analizándolas puedo concluir que efectivamente los helicópteros SA330 PUMA eran utilizados para lanzar cuerpos de personas al mar o a la montaña, no podría precisarlo". "Supe por intermedio de un compañero de nombre Ernesto Bascuñán que estaba con problemas psicológicos, y que el motivo era "lo que se estaba haciendo con los helicópteros"".

Fs. 3113 Policial de José Miguel Cabezas Flores (mecánico de helicópteros).

Declaración judicial a fs. 3198.

"personalmente participé en no más de dos operaciones de ese tipo, recordando que estas se produjeron a fines de 1974 y principios de 1975... En las dos oportunidades se me ordenó que preparara el helicóptero Puma para carga...".

"Recuerdo que la primera vez fueron lanzados cerca de siete cuerpos y en la segunda más o menos la misma cantidad".

"Una vez llegados a la base... se nos instruyó en una oportunidad por el Comandante de la nave Teniente Juan Pablo BASCUR y en otra por el propio comandante de base, Carlos MARDONES, en el sentido de que las operaciones que habíamos realizado eran secretos militares y que no debían ser comentadas con nadie...".

Fs. 3117 Policial de Ernesto Araneda Ortiz, mecánico de helicópteros, judicial a fs. 3153 en que ratifica y aclara dichos.

"... es efectivo que en una ocasión indeterminada de 1975, en dependencias del Batallón de Helicópteros me correspondió lavar, junto a Juan MOLINA HERRERA, una aeronave Puma que se encontraba con su piso manchado con sangre, en cumplimiento de una orden del Oficial Óscar VICUÑA HESSE."

"En mi opinión, los dichos de Juan MOLINA HERRERA están errados en las fechas que él señala, ya que los hechos recuerdo que ocurrieron en 1975."

Fs. 3120 Policial de Juan Pacheco Figueroa.

Declara desconocer todo antecedente al respecto.

En su segunda declaración judicial a fs. 3162, después de haberlo negado ante la policía y ante el tribunal, declara: "en el año 1976 era un secreto a voces que los helicópteros 330 PUMA eran utilizados para lanzar cuerpos de personas al mar".

Fs. 3516 Judicial de Juan Pacheco Figueroa.

"...recordé que efectivamente se comentaba que los helicópteros Puma estaba siendo utilizados para trasladar cuerpos de personas en ensacadas y las lanzaban al mar. Yo entiendo que estas personas iban muertas, ahora en que circunstancias murieron eso lo ignoro. En relación a lo que se ha dicho de que los helicópteros llegaban con mal olor, yo entiendo que eso fue cuando se hicieron las exhumaciones en el año 1978."

De los pilotos... recuerdo... Mardones Díaz, Palomo, Mahotiere, Vicuña; Moyano, es decir todos los oficiales eran pilotos”.

Fs. 3123 Policial de Sergio Castro Cano.
Declara desconocer todo antecedente al respecto.

Fs. 3120 Policial de Marcos Cáceres Rivera. Judicial fs. 3212.
Declara desconocer todo antecedente al respecto.

Fs. 3128 Policial de Eufemio Pérez Vargas.
Declara desconocer todo antecedente al respecto.
En su segunda declaración judicial a fs. 3161, después de haberlo negado ante la policía y ante el tribunal, declara: “no podría precisar fecha exacta pero entre septiembre de 1973 y 1976 me enteré pero a través de rumores que los helicópteros SA330 PUMA estaban siendo utilizados en transportar cierta carga hacia la costa y lanzarla al mar sin hacerlo público”.

Fs. 3132 Policial de Rigoberto Saavedra Navarro. Judicial a fs. 3211.
Declara desconocer todo antecedente al respecto.

Fs. 3134 Policial de Diógenes Fernández Morales.
Declara desconocer todo antecedente al respecto.
En declaración judicial de fs. 3206 señala: “tengo que sostener que esos hechos ocurrieron”. “El personal decía que algo tiraban por el hoyo del medio de los helicópteros”.

Fs. 3223 Abel Lizama Pino, detective del Departamento V, aclara de quien dependía el Comando de Aviación del Ejército.

Fs. 3226 Sandro Gaete Rojas, detective Departamento V.
“Las órdenes eran recibidas por el Comandante Carlos Mardones Díaz, en su calidad del Comandante del Comando de Aviación. A su vez éstas habían sido impartidas a Mardones Díaz por el entonces Coronel Manuel Contreras Sepúlveda. Es menester, en atención a las características de las operaciones de desaparición de cuerpos de que se trataba, concluir fundadamente que Contreras... era el agente que impartía órdenes para estas operaciones.”

Fs. 3252 Policial de Carlos Óscar Mardones Díaz.
Comandante del Comando de Aviación del Ejército en 1976.
“Con relación al procedimiento utilizado para disponer el uso de los helicópteros, debo señalar que la orden se recibía del Comando de Tropas y, en algunas ocasiones, directamente del General Augusto PINOCHET, a través de sus edecanes, o de otros Generales...”.

Fs. Carlos Óscar Mardones Díaz (se adjunta copia de la declaración).

Fs. 3350 Policial de Gabriel Saldaña Molina.
“... en relación a ciertas operaciones de vuelo que habría participado en el Comando de Aviación del Ejército, donde se habrían lanzado cuerpos de prisioneros

políticos al mar desde helicópteros Puma, debo indicar que personalmente nunca participé en éstas, por estar a cargo de los helicópteros Lama y no tener ninguna incidencia en la compañía Aeromóvil. No obstante lo anterior, era de conocimiento de todo el personal que se desempeñaba en el Comando de Aviación que estas operaciones se realizaban, ya que incluso en una oportunidad fue muy comentado el hecho que se sancionara a ARANEDA ORTIZ o MOLINA HERRERA, por no limpiar la sangre del piso de un Puma."

"... recuerdo... encontrándome de guardia... Llegó una Van, ...me dijeron que la Van llevaba personas que luego lanzaron al mar, no teniendo la certeza de si estaban vivas o muertas".

Fs. 3879 judicial de Gabriel Saldaña.
Ratifica declaración policial.

Preguntado por el tribunal quienes eran los jefes de la Sección Operaciones Aéreas los años 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982 y 1983, responde:

"... don Enrique Aguilera, un Oficial de apellido Goicochea ya fallecido, un Oficial de apellido Polanco y otro de apellido Valladares. No puedo precisar con exactitud las fechas en que estuvieron desempeñándose en dicho cargo".

"A cargo del Batallón de Apoyo Logístico estaban los siguientes oficiales: Cadenasso (fallecido), Garay, un Capitán de nombre Augusto Pinochet quien era el hijo mayor del General Augusto Pinochet Ugarte, Delamahotiere."

"El Jefe de la Sección de Operaciones se las comunicaba al Batallón de Aviación y el Comandante del Batallón de Aviación le daba las órdenes al Comandante de la Compañía Aeromóvil que era el que disponía cual era el Helicóptero que estaba disponible y el Jefe de la Línea designaba al mecánico."

"Todas las órdenes operativas provenían del Comandante del Comando de Aviación, puesto que el Jefe de la Sección de Operaciones como tampoco el Comandante de la Sección Aeromóvil no tenían mando."

"No vi como sacaban los cuerpos. Según lo que yo tengo entendido las personas que eran transportadas en la VAN estaban vivas y drogadas. Esto no lo supe en el momento en que entró la VAN al recinto del Comando de Aviación sino que esta información surgió de las conversaciones que manteníamos los compañeros de curso que vivíamos dentro de la unidad."

Fs. 3357 Policial de Juan Domingo Pérez Collao (Suboficial Mayor ®).

"En el año 1970, llegué destinado al Comando de Aviación del Ejército".

"Es el caso que las operaciones aéreas que se realizaban en coordinación con personal de los servicios de inteligencia del gobierno militar, comenzaron ya en el año 1974 y eran de conocimiento del gran parte del personal del Comando. Recuerdo que el entonces centro de detención de prisioneros políticos "Villa Grimaldi", quedaban inmediatamente al costado del Aeródromo y estaba comunicado con éste por intermedio de un portón metálico negro, que eran por el cual hacían ingreso unos vehículos tipo Van, con vidrios polarizados, los que dirigían hasta el lugar de estacionamiento de los PUMA, en donde me podía percatar que el personal del servicio de inteligencia procedía a cargar el helicóptero con bolsas en cuyo interior era sabido que habían cuerpos sin vida de personas".

"En una oportunidad, me correspondió tripular una aeronave en una de estas operaciones, al parecer en el año 1975, no recordando quienes eran el piloto y

copiloto, pero sí que la aeronave se dirigió mar adentro a la altura de Santo Domingo, lugar en el cual se lanzaron los cuerpos al mar”.

Fs. 3433 Judicial de Juan Domingo Pérez Collado.

“ratifico íntegramente y en todas sus partes mi declaración policial”.

“Me acuerdo del nombre del piloto que era Juan Reveco Bravo”.

Fs. 3362 Policial de Juan Díaz Morales (Suboficial ®).

“Respecto de las operaciones de vuelo en que se arrojaban cuerpos de detenidos al mar, puedo señalar que escuché comentarios de compañeros de labores, entre los años 1976 y 1977 aproximadamente, que daban cuenta de estos procedimientos en que se utilizaban helicópteros Puma, tripulados por mecánicos más antiguos.”.

Fs. 3363 Policial de Julio César Urbina Muñoz (Suboficial ®).

“Sobre los dichos en la televisión de Juan MOLINA HERRERA, puedo señalar que desde mi punto de vista lo único que no me correspondió presenciar fue las reuniones que cita en sus dichos, donde menciona que los mecánicos nos reuníamos en el casino a comentar estos hechos. Si bien es cierto, el procedimiento de arrojar cuerpos al mar era conocido por todos los integrantes del Comando de Aviación, el tema no se comentaba entre nosotros, debido a que no era algo agradable de conversar. Con la única persona que conversé estos temas fue con mi amigo y compañero Ernesto BASCUÑAN DELGADO (fallecido), quien me confidenció haber efectuado misiones similares en unas dos ocasiones.”

“Por mi parte, recuerdo que en la primavera del año 1975, aproximadamente en el mes de septiembre u octubre, me designa el jefe de línea para volar, ordenándome que prepare un helicóptero Puma, sin asientos, para cumplir una misión. Debido a esto me correspondía preparar la nave y estar dispuesto a iniciar un viaje, desconociendo el destino. Una vez con la nave preparada, alrededor de las 10:00 horas, llegan a ella el piloto y copiloto, abordando el helicóptero e iniciando el vuelo. Nos dirigimos al recinto militar de Peldehue, donde actualmente se encuentra el Fuerte Arteaga, posándose en un sitio eriazado amplio, donde nos esperaba una camioneta con personal vestido de civil, sin apariencia militar. Con el motor funcionando y con la tripulación a bordo, se acercó la camioneta, abrieron las puertas, cargaron unos bultos, que eran sacos paperos, amarrados, donde se podían divisar las extremidades de cada persona que quedaban fuera del saco. Por este detalle de las piernas, pude concluir que dentro de las personas ensacadas había hombres y mujeres.” “...tienen que haber subido a la nave siete u ocho bultos”.

“Posteriormente, a mediados del año 1976..., fui designado para un vuelo de similares características... llegaron los pilotos, a cargo de Emilio DE LA MAHOTIER”.

Tengo recuerdos que en ese tiempo apareció en una playa central el cuerpo devuelto por el mar..., recuerdo que el primer viaje detallado fue antes de ese hecho y el segundo el forma posterior.”.

Fs. 3429 Judicial Julio César Urbina Muñoz.

“ratifico íntegramente y en todas sus partes mi declaración policial...”.

Preguntado por el tribunal si las personas que fueron lanzadas en un o otras ocasiones estaban muertas o podrían haber estado vivas, responde:

"Muertas. Esto lo digo debido a la forma en que tiraban los sacos...". "En 1976 en cambio se trataba de sacos mucho más pequeños que venían amarrados en la boca del saco y contenían restos humanos que pueden haber sido desenterrados porque presentaban un olor fétido. Se trataba de restos en descomposición según presumo."

Fs. 3366 Policial de José Ávila Jara (mecánico de aviación).

"Respecto a las declaraciones dadas a conocer por Juan Carlos MOLINA HERRERA, puedo señalar que es efectivo que el Comando de Aviación facilitó los medios para que se arrojaran los cuerpos de personas al mar, hechos ocurridos durante el año 1974. Sobre este tema en particular, puedo señalar que en una ocasión me ordenaron este tipo de misión."

"... tiene que haber sido en invierno de 1974, me dan la instrucción que debo preparar un helicóptero Puma para ir a la Escuela de Paracaidistas de Pedehue, motivo por el cual debía quedar la aeronave sin los asientos y sin la tapa trasera. Durante el día, cuya hora no puedo precisar, llegaron los pilotos al mando de REVECO, cosa que no puedo confirmar, para iniciar viaje en esa dirección". "Sin apagar los motores, desde el exterior abrieron la puerta derecha, subieron dos civiles que vestían parkas, quienes recibieron unos bultos, consistentes en sacos paperos, supuestamente con personas, que no alcanzaban a más de cuatro."

"Tengo conciencia que este procedimiento se utilizó desde principios del año 1974, incluso en los primeros viajes sólo iba el piloto y copiloto, sin tripulante; pero después con el tiempo se nos incorporó, creo que con el propósito de comprometernos y así evitar que se conocieran estos hechos."

Fs. 3523 Judicial de José Ávila Jara.

"Ratifico íntegramente mi declaración policial".

"recibí una orden emanada del Comandante de la Compañía para que preparara un helicóptero para el día siguiente... Esto para volar con destino hacia Peldehue."

"... un sector cercano a Peldehue, ...subieron dos personas civiles a las que nunca antes había visto, quienes empezaron a cargar unos bultos en sacos paperos, y estos sujetos viajaron junto a los cuatro bultos..."

Fs. 3531 Judicial de Juan Reveco Bravo.

"Nunca me correspondió hacer las veces de piloto o de copiloto en los traslados que el tribunal refiere... Tampoco tenía conocimiento a la época en que trabajé en dicho comando..."

Fs. 3405 Manuel Contreras Sepúlveda.

"El Coronel Carlos Mardones Díaz, comandante del comando de aviación dependía directamente del comandante el jefe del ejército y no tenía ninguna relación de mando conmigo".

Fs. 3460 Policial de José Enrique Gutiérrez (Suboficial mayor ®).

"Sólo tuve conocimiento que personal militar externo al Comando de Aviación llegaron en muchas oportunidades hasta el aeródromo de Tobaraba a cargar las aeronaves con sacos en los que se podía distinguir de fácil manera que se trataba de cuerpos humanos sin vida y que muchos de ellos tenían amarrados trozos de rieles de tren." "... según mi apreciación personal, todos los vuelos que se realizaban con material

aéreo del Comando de Aviación del Ejército, eran de pleno conocimiento del señor Comandante de la unidad y de la oficina de Operaciones Aéreas.”.

“Este tipo de operaciones se comenzaron a escuchar en el interior del Comando de Aviación desde el año 1974 hasta el año 1978, aproximadamente, además que estos eran de forma muy regular, siendo denominadas sólo como “operaciones secretas””.

Fs. 3463 Judicial José Enrique Gutiérrez.

“Ratifico en todo su contenido mi declaración policial”.

“Preguntado ... si vio personalmente vehículos que transportaban bolsas conteniendo cuerpos humanos...”

“Llegaban con frecuencia, pero no todos los días. El personal que traía dichos bultos eran civiles, al menos no portaban uniformes..., eran siempre estos civiles los que echaban los cuerpos al mar”.

“Entre los que más recuerdo como jefes de la oficina de operaciones era el mayor Luis Polanco Gallardo...”.

Fs. 3476 Judicial de Antonio Palomo Contreras.

“Preguntado por el tribunal si le correspondió transportar personas viva o muertas,...” “Absolutamente no.”.

Fs. 3480 Judicial de Emilio de la Mahotiere.

“Preguntado por el tribunal acerca de si participó en vuelos como piloto o copiloto en los cuales se trasladaban bolsas conteniendo cuerpos humanos para ser lanzados al mar...” “No me toco volar en aquellos vuelos”.

Fs. 3547 Judicial de Óscar Vicuña Hesse.

Niega cualquier participación en los hechos.

Fs. 3552 Judicial de Raúl Adolfo Moyano (piloto).

También niega conocimiento y participación.

Fs. 3562 Judicial de Luis Polanco Gallardo (piloto).

Niega toda participación en los hechos.

Fs. 3564 Judicial de Juan Riquelme Vergara (piloto)

“No, Nunca recibí órdenes de esa naturaleza. Tampoco tuve conocimiento de que otro piloto del Comando hubiese cumplido esas determinadas órdenes.”.

Fs. 3575 Judicial de Carlos López Tapia.

“Yo supe poco antes de entregar mi puesto, cargo que ocupé menos de un año, comentarios de que se efectuaban este tipo de operaciones, como un rumor, no me consta. Jamás tuve participación en los hechos que señala el tribunal, es decir traslados de personas vivas o muertas para ser lanzadas al mar desde helicópteros. Vuelvo a insistir en que de haber sabido jamás habría participado en actividades de esa naturaleza.”.

Fs. 3583 Se dictó auto de procesamiento que se adjunta en este informe por secuestro con homicidio en la persona de Marta Ugarte.

A Mardones lo procesan como cómplice del delito, lo que es muy discutible porque no está acreditada ni su participación en los hechos relativos al secuestro ni a la muerte,

actuación que es más propia de la figura típica del encubrimiento, que en Chile está tratada como una especie de partícipe en el artículo 17 del Código Penal.

Por otra parte, es indudable que si está procesando por el encubrimiento de un delito puntual, el cometido contra Marta Ugarte, no puede someter a proceso a todos los pilotos porque sólo participó uno de ellos. Además, no existe medio de prueba alguno en relación a la participación de un piloto preciso y determinado en la operación de arrojar el cuerpo.

Fs. 3649 Se revoca auto de procesamiento respecto a Emilio De La Mahotiere y extrañamente se confirma en lo demás, lo que no se aprecia del contexto porque la participación que se le imputa y los medios de prueba son similares.

En resumen:

Está acreditado que se lanzaban cuerpos al mar, pero no está acreditado respecto de qué personas.

En una línea de investigación que sólo es posible apreciarla con el auto de procesamiento, el Ministro Guzmán acredita que se lanzaban cuerpos al mar, lo que aparece suficientemente fundamentado, pero sin lógica procesal de ninguna naturaleza vincula a personas determinadas con el caso de Marta Ugarte y los procesa como encubridores, situación que –a juicio de este abogado- constituye una aberración que no me explico como pasó la revisión de la Corte. No me estoy pronunciando respecto a la calidad de autor que se imputa a determinados procesados, sino simplemente a establecer un encubrimiento de delito cometido contra persona indeterminada e imputárselo antojadizamente a un piloto determinado, lo que se escapa de la lógica procesal.

Por otra parte, respecto a las personas que fueron lanzadas al mar y no han sido encontrados sus cuerpos, en los casos que existen autos de procesamiento está tipificado como secuestro y, al ser una figura permanente, no es posible procesar a estas personas como encubridores porque no se puede demostrar su participación con posterioridad a los hechos si sostenemos que el delito aún se está cometiendo.

ANEXO

CARLOS LÓPEZ TAPIA, hasta el año 1976 se desempeñó como segundo comandante en el Regimiento Coraceros de Viña del Mar, en marzo de este año fue destinado a la DINA, con el grado de Teniente Coronel y fue designado Comandante de la División de Inteligencia Metropolitana en reemplazo de Marcelo Moren Brito y se ubicó físicamente en Villa Grimaldi.

Olagier Benavente Bustos (Tte. Coronel ®). Teniente Coronel y 2º Comandante del Regimiento de Talca en octubre de 1973, quien reemplazó en forma interina a Jaña.

Eugenio Fieldhouse Chávez (Prefecto Investigaciones ®). A mediados de 1974 fue designado a Villa Grimaldi y se desempeñó en este lugar hasta agosto de 1977.

En el año 1974, el Comando de Aviación del Ejército creó plazas para mecánicos de Aviación y cerca de 15 personas fueron designadas para hacer un curso de cuatro meses en Panamá, el que terminó en septiembre de 1974. Razón por la cual los mecánicos que declaran prácticamente todos comenzaron a desempeñarse en esa fecha en el Comando de Aviación.

Juan Carlos Molina Herrera. El año 1974, con grado de Cabo Segundo con la especialidad de Mecánico de Aviación, fue destinado al Comando de Aviación del Ejército.

Juan de Dios González Dubó. En 1974 fue destinado al Comando de Aviación, en septiembre de este año aproximadamente lo dejaron a cargo de un helicóptero UH-1H, en 1975 fue destinado a la compañía de mantenimiento.

Bernardo Sepúlveda Lara. Desde agosto de 1974 se desempeñó como mecánico de helicópteros en el Comando de Aviación, con el grado de cabo 2º.

José Miguel Cabezas Flores. En el año 1974 fue destinado como mecánico de planta del Comando de Aviación del Ejército.

Ernesto Araneda Ortiz. Mecánico de Aviación que hizo el curso y está en la misma situación que los anteriores.

Juan Jesús Pacheco Figueroa. Mecánico de Aviación que hizo el curso y está en la misma situación que los anteriores.

Eufemio Pérez Vargas. Realizó el curso de mecánico de helicópteros en 1970 y este año fue destinado al Comando de Aviación con el grado de Cabo 2º y en 1974 se seguía desempeñando en este Comando.

Diógenes Fernández Morales, no especifica grado ni fecha en la que ingresó, sólo señala que es técnico de helicópteros.

Gabriel Saldaña Molina. También fue uno de los suboficiales designados para hacer el curso en Panamá el año 1976 que después se integró al Comando de Aviación como mecánico.

Juan Domingo Pérez Collao. Fue a realizar el curso de mecánica de helicópteros el año 1970, aparentemente con el grupo de Eufemio Pérez y después se integro al Comando de Aviación.

Juan Díaz Morales. En 1972 fue contratado como soldado 2º en el Comando de Aviación, el año 1973 realizó el curso en la Escuela de Suboficiales egresando el año 1974 con el grado de Cabo Segundo y siendo destinado al Comando de Aviación, permaneció hasta el año 2002.

A fs. 3366 José Ávila Jara. En marzo de 1973 fue destinado, por su calidad de mecánico, al Comando de Aviación donde permaneció hasta 1988.

Juan Reveco Bravo. Ingresó al Comando de Aviación el año 1971 donde se desempeñó hasta 1975 con el grado de teniente.

José Enrique Gutiérrez. Mecánico de Aviación, que fue enviado a realizar el curso el año 1970 a Panamá, para integrarse el mismo año al Comando de Aviación.