



Comandante en jefe dijo que el Ejército fue transparente

Cheyre: "Sabía que algo andaba mal y que se ocultaba información"

MAURICIO AGUIRRE

El comandante en jefe del Ejército, Juan Emilio Cheyre, dijo ayer que a las pocas horas de ocurridos los hechos intuyó que algo andaba mal en la base O'Higgins, tras el accidente que le costó la vida a un oficial y a dos suboficiales en la Antártica. Por este hecho desde octubre se desarrollan en paralelo una investigación en la justicia militar y un sumario administrativo en la institución castrense.

"Cuando removí (en octubre) a los dos oficiales sabía que algo andaba mal y que se estaba ocultando información. Y aparece el cuento de la pérdida del trineo y el papá del capitán (Enrique Encina, muerto en la tragedia) me dice que las relaciones eran raras en la base. Además, hablo con una científica que me dice

Cheyre dijo que, tras hablar con funcionarios de la base, "noté nerviosismo en ellos".

ra vez a las irregularidades que cometieron el comandante de la base, teniente coronel Armando Ibáñez, y el subcomandante Mauricio Toro, quienes ocultaron información sobre las condiciones en que se produjo el hecho.

Los dos oficiales fueron relevados de la base el 11 de octubre, dos semanas después de la tragedia. Tras el accidente, el Ejército informó oficialmente que la caída del vehículo se había producido en el marco de una exploración de refugio en la Antártica. Sin embargo, se trataba de una operación para recuperar un tri-

neo perdido (ver nota principal).

El comandante en jefe del Ejército hizo estas declaraciones a su regreso de su visita a Sudáfrica. Cheyre aseguró que en este caso el Ejército no ocultó información y que él se fue enterando paulatinamente de los hechos. "El primer día, cuando ya se resuelve lo de los muertos, me quedo allá y hablo con el papá del capitán (Encina). Ahí ya huelo mal (...) es una sensación, una intuición. Segundo, llamó por teléfono y hablo con el comandante y con el enfermero que participó en el rescate. Ahí noté nerviosismo en ellos", dijo.

Agregó que "nadie" le informó "lo que había sucedido". Tras intuir que algo andaba mal, manifestó Cheyre, formó una red de contacto al interior de la base que le permitió

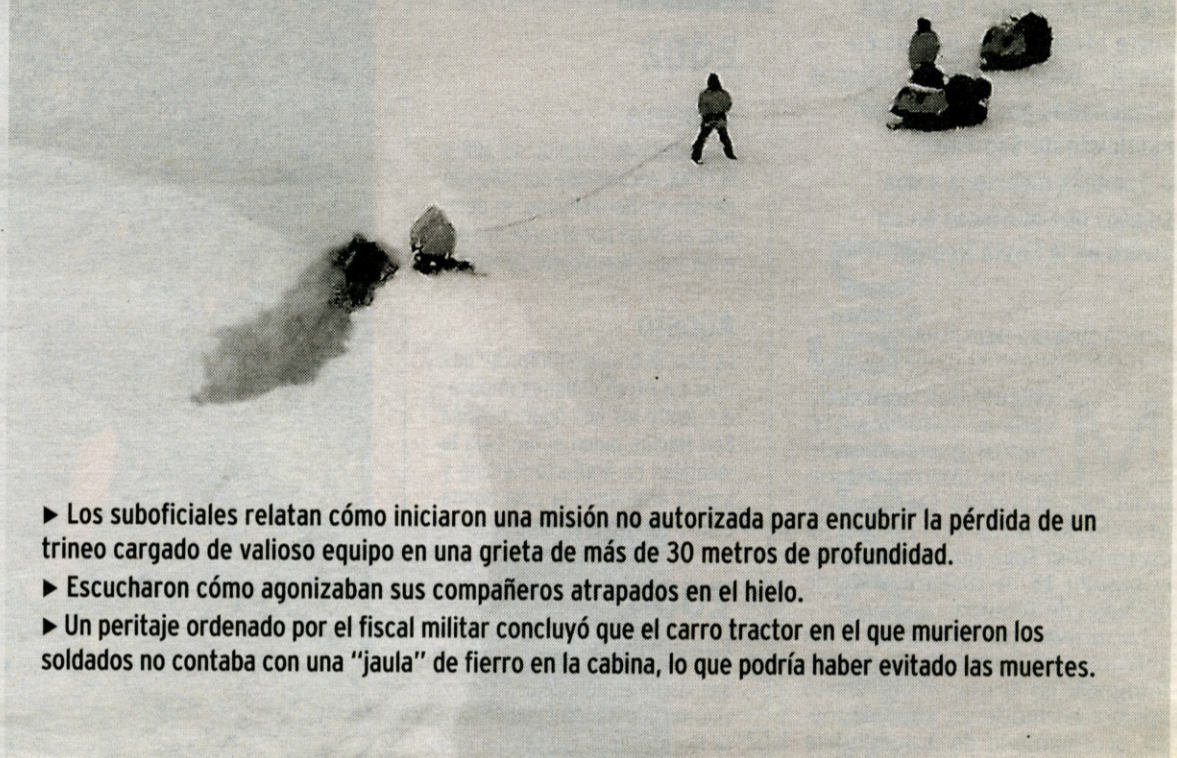
contrastar la información sobre el accidente.

El general Cheyre señaló que tiene su conciencia tranquila y que el Ejército actuó en forma oportuna. Aseveró que se actuó con la misma transparencia que en otros casos, en referencia a la tragedia de Antuco. "Lo correcto es que nosotros nos pronunciamos cuando conocemos la resolución administrativa y judicial", dijo. Y explicó que le hubiese gustado que las familias de las víctimas hubiesen tenido "un mejor contacto del avance judicial".

La autoridad afirmó que en los próximos días se pondrá en curso una ordenanza militar y un código de conducta.

Declaraciones judiciales de los procesados y sobrevivientes sobre la fatídica misión

Antártica: testimonios de sobrevivientes relatan pormenores de tragedia



► Los suboficiales relatan cómo iniciaron una misión no autorizada para encubrir la pérdida de un trineo cargado de valioso equipo en una grieta de más de 30 metros de profundidad.

► Escucharon cómo agonizaban sus compañeros atrapados en el hielo.

► Un peritaje ordenado por el fiscal militar concluyó que el carro tractor en el que murieron los soldados no contaba con una "jaula" de hierro en la cabina, lo que podría haber evitado las muertes.

JORGE POBLETE Y MACARENA ROYO

Todo comenzó con una grieta oculta por la nieve. El martes 6 de septiembre, mientras una patrulla de seis hombres de la Base Antártica Bernardo O'Higgins realizaba una misión de exploración hasta el refugio Jorge Boonen Rivera, ocurrió algo imprevisto. "Habíamos avanzado unos 3.000 metros aproximadamente (desde el refugio Abrazo de Maipú), cuando se escuchó un ruido raro en el carro y escuché que mi capitán (Enrique) Encina le dijo al conductor, el suboficial (Fernando) Burboa: acelera, acelera, una grieta".

Luego "mi capitán Encina me ordena que abra la puerta trasera del carro para avisarle a la moto que venía detrás de nosotros (...) y ahí nos percatamos que uno de los trineos", con valioso equipo de telecomunicaciones, vestuario, combustible y herramientas, había caído en el hoyo.

Esta declaración del suboficial Fernando Noriega -contenida en el expediente del caso, a piezas del cual accedió La Tercera- fue el punto de partida de la sucesión de errores y negligencias que terminó con tres soldados muertos y con los dos principales oficiales de la base -los tenientes coroneles Armando Ibáñez y Mauricio Toro-, procesados por el fiscal militar de Punta Arenas, Marcos Ibacache, por incumplimiento de deberes militares y por el cuasidelito de homicidio del capitán Encina y los suboficiales Jorge Basualto y Fernando Burboa.

El oficial a cargo de la misión era el comandante Toro, quien comunicó lo sucedido al teniente coronel Ibacache, entonces comandante de la base, quien, además, está encausado por falsedad.

El ocultamiento

El comandante Ibáñez declaró que "no informé a nadie de mis superiores de la pérdida del trineo, ya que



EL EX COMANDANTE de la base, Armando Ibáñez (derecha) y el segundo comandante, Mauricio Toro (izquierda), se encuentran en prisión preventiva.

no lo vi necesario, pues según lo informado por el capitán Encina, había posibilidades ciertas de recuperar las especies sin peligro para nadie", ya que él había marcado el lugar de la grieta con el GPS. Versión que, sin embargo, fue rechazada por el fiscal en el encausamiento.

El suboficial Manuel Soto declaró que "era opinión unánime que se informara al escalón superior de la pérdida del trineo y equipo para que se diera de baja, pero el teniente coronel Toro dijo que había que volver a la grieta a recuperar el trineo y el equipo". El oficial mencionado admitió ante el fiscal que prohibió a sus subordinados comentar el tema y recordó que, en

una o varias oportunidades, les mencionó "la prohibición de que el personal informara de estos hechos a terceras personas fuera de la base, ya que lo correcto era que cualquier hecho o incidente ocurrido en la base lo debía informar su comandante".

Regreso a la grieta

Así, en secreto, se organizó la misión "de rescate".

A las 9.00 del 28 de septiembre, partieron en busca del trineo perdido. En un sno-cat (ver infografía) conducido por el suboficial Burboa iban el capitán Encina, los suboficiales Basualto, Noriega, Raúl Poo, Héctor Cisterna y Sergio Ulloa. En

ESTRES POSTRAUMÁTICO

Sobrevivientes sufren secuelas psicológicas

Al igual que algunos de los conscriptos que participaron en la marcha de Antuco, los sobrevivientes de la tragedia en la Antártica han sufrido severas secuelas psicológicas a raíz del accidente.

Es el caso de los suboficiales Fernando Noriega y Raúl Poo, a quienes se les otorgó licencias médicas luego

de ocurridos los hechos. Fuentes ligadas a los uniformados afirmaron que ambos permanecieron internados cerca de 10 días en el Hospital Militar producto del síndrome de estrés posttraumático, que hace a las víctimas de guerras o eventos catastróficos revivir lo vivido a meses de los hechos.

una motonieve, detrás, iban el comandante Toro y el suboficial Soto.

El suboficial Noriega relató: "Llegamos al sector Mackenna, donde estaba todo cerrado. No se veía nada. Mi capitán Encina le hizo presente a mi teniente coronel Toro que no se podía continuar. Recuerdo claramente que le dijo: 'mi comandante, no están las condiciones para continuar'. Mi comandante Toro dijo, 'esperemos', cosa que hicimos y efectivamente unos 30 minutos después aclaró un poco".

Miedo

Tras sobrepasar el refugio de Maipú, sigue el relato de Noriega, "estamos a 500 metros de la grieta. Aquí empezamos a sentir miedo porque estaba todo barrido (cubierto por nieve). Entonces, mi capitán Encina dijo, 'por qué no damos cien mil pesos cada uno y pagamos el trineo, para no estar arriesgando la vida en este momento'. Yo lo apoyé inmediatamente, al igual que Cisterna, pero Basualto y Burboa dijeron que no tenían por qué pagar algo que no les correspondía", lo que tendría una consecuencia fatal.

Luego el suboficial Burboa detuvo el vehículo. Noriega aseguró que Burboa "le dijo a mi capitán que él no seguía, a lo que el oficial le dijo: 'avanza despacito otro par de metros. ¿No viste la cara que tiene mi comandante?'".

El suboficial Soto testificó que al llegar al sector de la grieta se bajó junto al suboficial Poo para rastrear la zona con sondas de avalancha. "Sondeamos el sector, visualmente todo estaba parejo y la grieta tapada, por lo que avanzamos sin encontrarla". Toro declaró que mientras los soldados revisaban el terreno, Encina le dijo que "si ya no se veía era mejor devolverse, a lo que asentí. Viramos y tomamos el mismo sendero marcado en la ida. Todo por seguridad".

La caída

Soto declaró que "me subí a la moto con Toro. Este último conducía el vehículo. El carro inició el avance y de repente se perdió del horizonte y le grité (a Toro) '¡grieta!, ¡acelere!'. Me encordé y autoasegu-

ré, grito entonces hacia la grieta y nadie me respondió".

Uno de los soldados dentro del vehículo era el suboficial Poo: "Habríamos avanzado unos 80 metros más o menos, por la misma huella que recién habíamos pasado, cuando el carro de improviso cayó de punta en una grieta (...) Como a 30 metros de profundidad se detuvo el descenso, pero el motor continuaba funcionando".

"Salí como pude de cómo estaba apretado en las latas", agregó. Luego, bajó otros 10 metros, hasta donde estaba un trineo con cuerdas que habían llevado por seguridad. Desde ese punto comenzó a pedir ayuda hacia arriba.

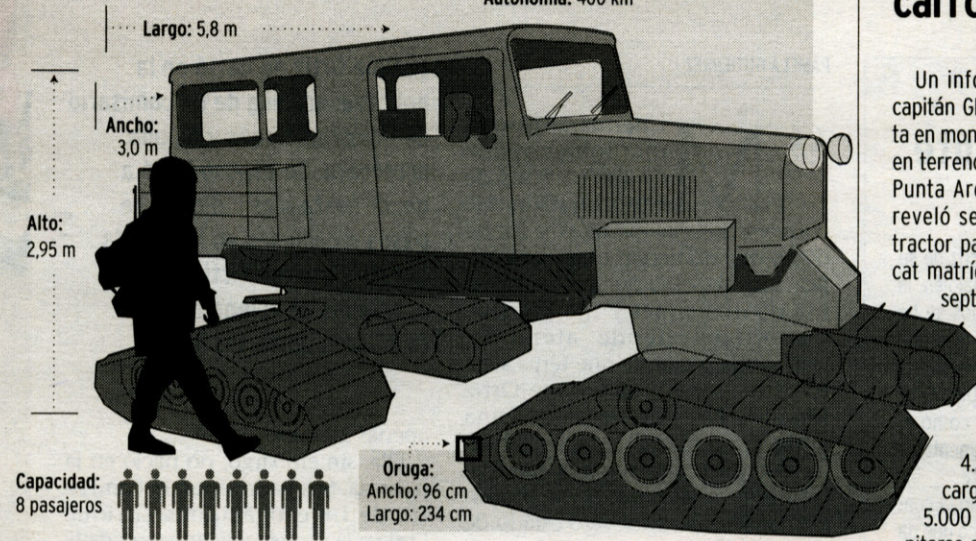
“ Mi capitán Encina dijo 'por qué no damos \$100 mil cada uno y pagamos el trineo, para no estar arriesgando la vida en este momento' ”.

Fdo. Noriega, suboficial mecánico

El vehículo del accidente

Los militares que murieron en la Antártica el 28 de septiembre de 2005 viajaban a bordo de un tractor para la nieve Tucker Sno-cat que cayó cerca de 30 metros.

Vehículo: Tucker Sno-cat	
Peso: 4.270 kg	Peso de carga: 1088 kg
Capacidad combustible: 190 lt.	
Motor Cummins 6BTA	
Capacidad de arrastre: 1000 kg (trineo)	
Autonomía: 400 km	



“ Mientras estaba en el carro el suboficial Burboa me decía, 'pelaíto, me ahogo' (...) Yo le decía 'ya voy', a pesar de que veía que no se iba a poder ”.

Héctor Cisterna Torres, suboficial enfermero del Ejército

“ Polaco, mátame ”

Poo dice que Encina le gritaba mientras tanto: "Polaco, mátame, estoy sufriendo, estoy herido, boto sangre por la boca y la nariz, por favor, mátame" (...) Yo le decía 'ya voy', a pesar de que veía que no se iba a poder, porque estaba muy apretado por los fierros".

El suboficial Cisterna, otro de los sobrevivientes, recordó: "Mientras estaba en el carro, el suboficial Burboa me decía, 'pelaíto, me ahogo'. Yo le daba ánimo, que no lo iba a abandonar (...) Burboa todavía hablaba cuando salí. Oía su voz cada vez más lejana".

Arriba, dice Soto, "grité a Poo que amarrara una cuerda en una cinta que bajé, cosa que hizo. Posteriormente, con la moto, mi tte. coronel Toro tractó al sargento Poo (...) Con este mismo procedimiento subimos

a los otros tres (Ulloa, Noriega y Cisterna) (...). Luego el tte. coronel Toro resolvió ir con el sargento Poo a buscar ayuda a la base", por lo que ellos pasaron la noche en el refugio Abrazo de Maipú.

Encubrimiento

"La mañana siguiente llegó (el teniente coronel) Toro con más gente y nos fuimos a la grieta (...) cortando fierro, sacando la puerta, llegamos finalmente donde estaban y constatamos que los tres se encontraban fallecidos".

La historia no termina allí. Tras enviar un equipo de rescate, Ibáñez decide escribir una orden falsa para encubrir el propósito de la misión, agregando en la página trece una hoja firmada por Encina para otro informe. Declaró al fiscal que lo hizo solo y "en un momento de desesperación".

INFORME RESERVADO

Peritaje revela deficiencias del carro de nieve

Un informe reservado que el capitán Glezis Ramírez, especialista en montaña del Ejército, elaboró en terreno para el fiscal militar de Punta Arenas, Marcos Ibacache, reveló serias deficiencias en el tractor para la nieve Tucker Sno-cat matrícula E-502 que el 28 de septiembre cayó en una grieta tapada con nieve en la Antártica.

El informe N° 1585/02 concluye que "el carro sno-cat de 4.200 kilos, el cual con la carga adicional bordeaba los 5.000 kg, al momento de precipitarse a la grieta, se desplazaba en una zona de inminente peligro, por los antecedentes con que se contaba (trineo caído a tierra el 6 de septiembre de 2005)".

Agrega que el carro "dejó al descubierto dos falencias principales. La primera, no contar con un corte de motor y de tracción automática, al momento de perder desnivel o adherencia de las dos orugas delanteras con la nieve o hielo, ya que de haberlo tenido, éste habría quedado suspendido en el borde de la grieta (...) Lo segundo, contar con una jaula de fierro acerado en el interior de la cabina, la cual habría permitido mantener intacta la cabina, brindando total seguridad a sus ocupantes".

Este último punto es significativo: según el mismo informe, "la cabina en su parte delantera está totalmente aplastada y aprisionada con las paredes de la grieta, la cual presenta un angostamiento que frenó la caída".

El informe también concluye que el pronóstico meteorológico emanado por el Centro de la Base Frei advertía de una rapidez del viento de unos 28 kilómetros por hora y menos nueve grados Celsius bajo cero, lo que se traduce en una sensación térmica de entre -21° y -25°.



PODER JUDICIAL

**CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO
JUZGADO DE FAMILIA DE PUDAHUEL**

Llama a concurso público para proveer el cargo de:

ADMINISTRATIVO TERCERO

Grado XIV de la Escala de Sueldos del Personal del Escalafón de Empleados del Poder Judicial.

Información sobre requisitos de estudio, documentos solicitados, rentas y otros en www.poderjudicial.cl

Los antecedentes serán recibidos hasta el día 13 de Febrero de 2006, en: Calle Juan Miranda N° 818, Quinta Normal, Santiago

COMUNICADO

DESVIOS DE TRANSITO SECTOR LOS HEROES

Por obras para el Ministerio de Obras Públicas, Constructora Norte Sur S.A., informa:

A contar del lunes 06 de febrero de 2006 y hasta el lunes 20 de febrero de 2006, se cierra el tránsito de la calle Manuel Rodríguez poniente de la comuna de Santiago, entre calles Moneda y Sazié.

Los vehículos que se desplazan de norte a sur por esa avenida se desviarán por los siguientes recorridos:

Alternativa 1: Avenida Manuel Rodríguez poniente - Moneda - Av. Brasil - Av. Almirante Latorre - Toesca

Alternativa 2: Avenida Manuel Rodríguez poniente - Agustinas - San Martín - San Ignacio - Vidaurre - Sazié