

Una victoria sobre el olvido y el terror

Por Roxana Barone

Fotos Julián Athos

Una pregunta fue la clave para la investigación que Miriam Lewin llevó adelante con el fotógrafo italiano Giancarlo Ceraudo que permitió que dos de los pilotos que arrojaron prisioneros al mar fueran condenados a cadena perpetua en el juicio ESMA III. El resultado es "Skyvan", un libro que puede leerse en clave de thriller, aunque mejor es leerlo como lo que es: un trabajo que permitió poner algo de luz sobre uno de los crímenes más horribles del Terrorismo de Estado.



Hace más de 20 años que se dedica al periodismo de investigación. Pero esta es la primera vez que a Miriam Lewin el tema de estudio le caló en la piel y en los huesos. La punta del ovillo hay que buscarla en 2007 cuando el fotógrafo italiano Giancarlo Ceraudo le preguntó en un bar porteño: *¿Pensaste en buscar los aviones que llevaron a los prisioneros a los vuelos de la muerte? ¿Sabés dónde pueden estar?*

Lo que sobrevino fue una larga y cuidadosa investigación, que ahora es un libro fascinante - *Skyvan-*, pero que en 2010 tuvo forma de prueba y que sirvió este 27 de noviembre pasado para condenar a los pilotos Mario Arru y Alejandro D'agostino, durante el juicio Esma III.

“Con esa pregunta Giancarlo dio el puntapié inicial a una pequeña victoria sobre el olvido y el terror. Siempre me decía que veía que para mí esta investigación era algo más: que mi alegría, que mi decepción, que mi bronca, que mis miedos no tenían la misma intensidad que para él. El estaba muy comprometido con este trabajo, pero decía que lo mío era algo más visceral y yo creo que esto tiene que ver con la culpa del sobreviviente. Esa eterna pregunta de *¿por qué? ¿Por qué yo y no los otros?* Y en este caso yo encontré no un *porqué* sino un *mínimo para qué*”, dice la autora a la Haraldo.

Sobreviviente del centro clandestino Virrey Cevallos primero y de la ESMA después, su investigación sirvió como aporte para que dos de los pilotos asesinos de los aviones Skyvan pudieran ser condenados. “En esto también está implicado mi propio destino. Yo pude haber sido una pasajera de los vuelos de la muerte. Yo podría haber sido asesinada a los 20 años. Nada garantizaba mi supervivencia. De manera que esto tiene, para mí, una carga emocional profunda”.

Skyvan (Ed. Sudamericana) se puede leer como un thriller, como una historia de dos amigos que pusieron el alma para poner algo de justicia o como el backstage de una de las investigaciones más reveladoras en torno a los vuelos de la muerte, con personajes memorables que luchan contra todas las formas del fascismo. Sin embargo, mejor es leerlo como lo que es: una investigación que permitió poner algo de luz sobre uno de los crímenes más horribles del Terrorismo de Estado, el de la “solución final”, de los que ya había dado cuenta en 1995 Horacio Verbitsky en *El Vuelo*, donde el capitán de corbeta Adolfo Scilingo admitió por primera vez que los prisioneros de la ESMA fueron arrojados vivos al mar.



Miriam Lewin durante la presentación de "Skyvan" en el Museo Sitio de Memoria de la ESMA. El fiscal de la causa ESMA III, Abel Córdoba, definió a los vuelos de la muerte como “un plan criminal absolutamente descomunal”, para el que se dispusieron aeropuertos, camiones para traslado, pilotos, enfermeros que adormecían a los secuestrados antes de ser arrojados al agua. Era un medio que a los represores les aseguraba la impunidad: no había testigos. La víctima no vuelve para contar. La muerte ocurrió, pero finalmente lejos de los autores. Podría haber sido el crimen perfecto. Pero no lo fue.

“No, no lo fue. Hubo un montón de elementos que tienen que ver con el destino, por ejemplo que hubiera una sudestada que arrojara cinco cuerpos a las costas de General Lavalle. Esto casi nunca pasa, habían estudiado las corrientes marinas como para garantizar que los cuerpos nunca regresaran, pero en este caso hubo cinco cuerpos que regresaron. Cinco cuerpos (la monja Léonnie Duquet, las Madres de Plaza de Mayo Azucena Villaflor, Esther Ballestrino de Careaga y María Eugenia Ponce de Bianco y la militante de Derechos Humanos Angela Auad, todas secuestradas de la Iglesia de la Santa Cruz), cuya autopsia fue hecha por un médico policial honesto que dijo que había marcas compatibles con caída de altura, y estos cuerpos fueron enterrados en tumbas individuales en el Cementerio de General Lavalle, lo que permitió que los antropólogos forenses las identificaran”, recuerda la periodista, coautora de *Ese infierno. Conversaciones de cinco mujeres sobrevivientes de la ESMA*, entre otros libros.

Operación de puerta trasera

No debe ser abierta durante el vuelo

Excepto bajo órdenes del capitán

(Leyenda en la compuerta trasera del Skyvan PA-51)

•••

El libro relata cómo periodista y fotógrafo localizaron algunos de los aviones short Skyvan y Electra Lockheed L 188 desperdigados por el mundo y reconstruyen sus historias: uno estuvo a punto de convertirse en confitería, uno de los destinos más bizarros de estas naves de la muerte; otro se usa para filmar rallies; en otro -que localizaron en Ford Laudarle, Miami- encontraron las pruebas más contundentes: un periodista al que habían contratado para que los ayudara en la investigación descubrió las planillas con el registro de los vuelos. “*Las del 76, las del 77, hasta el 82 inclusive. Tienen datos, fechas, destinos... incluso los nombres de los pilotos de cada trayecto*”, le dijo Bruno por teléfono.

Y Miriam Lewin enmudeció al otro lado de la línea.

En ese sentido parece inexplicable que nadie antes se haya hecho la pregunta de Ceraudo...

Creo que tiene que ver con una cuestión cultural, esta interacción cotidiana con los testimonios del pasado, el vivir en una ciudad como Roma donde no se puede hacer una excavación para hacer el subte sin que encuentres una villa romana, objetos de arte, y que todo eso te sirve -al estudiarlo, al preservarlo, al restaurarlo- para entender cómo se vivía en aquella época. Esa concepción de buscar en los testimonios del pasado nosotros no la tenemos. Para ellos es algo cotidiano, para nosotros no. Se ve que Giancarlo lo tenía en su naturaleza, por eso cuando él me dice *¿dónde están los aviones de los vuelos de la muerte?*, yo digo: *no habla bien español, ¿de qué me está hablando?* Me provocó mucha extrañeza y entonces le respondí que nunca había pensado en eso. *¿Para qué podría servir?* Nosotros reconstruimos la vida de nuestros desaparecidos, queremos buscar a sus hijos, queremos buscar sus huesos, pero... los aviones ¿para qué?

Lo cierto es que sirvió y para mucho. “Entrecruzando las fechas de la aparición de los cuerpos nos dimos cuenta que correspondían al vuelo del 14 de diciembre de 1977. Además, teníamos una certeza: ese día las monjas francesas –Alice Domon, cuyo cuerpo sigue desaparecido, y Léonnie Duquet- habían sido fotografiadas con la bandera de montoneros en el sótano de la ESMA. Lo habían hecho para desembarazarse de la responsabilidad que, ante la opinión

pública internacional y ante el gobierno de Francia, significaba haber secuestrado a dos ciudadanas francesas. Entonces sabemos que ese fue el último día en que fueron vistas y el vuelo que salió de Aeroparque es del 14 de diciembre a las 21.30. No hay ningún otro que coincida. No es que hubo un vuelo el 15 a la mañana, sino que es ese el que indudablemente y que ahora convalidó la Justicia el vuelo asesino de la Iglesia de la Santa Cruz. Yo no creo en cosas sobrenaturales, pero hasta el médico que hizo la autopsia se llamaba *Dios*. Todo se fue conjugando: lo que nunca pasa, pasó. No hay muchos otros cuerpos aparecidos. Sólo una ínfima parte volvió y tuvimos la suerte de haber encontrado las planillas de ese avión".



Al principio de la investigación ustedes no tenían indicios de que el resultado pudiera ser exitoso, pero aún así siguieron adelante.

Es que al contrario de otras investigaciones no había un objeto, no existía *el malo*; *el malo* era anónimo. No sabíamos a quién estábamos buscando, como sí pasó, por ejemplo, en el caso del cura Julio César Grassi (la investigación que permitió condenarlo por abuso sexual). Aquí se trataba de localizar un objeto, un avión y no sabíamos de qué manera acceder a la identidad de los pilotos. Y eso realmente fue una sorpresa: que la gente con experiencia en Aeronáutica no supiera que, ubicando a los aviones, indefectiblemente íbamos a encontrar las planillas con todos los datos que describían cada uno de los vuelos que se habían hecho con esa aeronave.

La investigación duró unos diez años. ¿Cuáles fueron los hitos en todo este proceso?

El momento más intenso fue cuando enviamos al periodista free-lance a investigar el avión de Fort Lauderdale, que era el más accesible; porque había otro Skyvan, pero estaba en manos de las Fuerzas Armadas británicas; es decir hubo otros aviones pero eran inaccesibles. Pero cuando este periodista me dice que tiene las planillas de todos los vuelos, tuve la sensación de que habíamos llegado a algo, aunque no sabía todavía a qué. El otro gran momento, pero de decepción, fue después de que Enrique Piñeyro y Adolfo Pérez Esquivel hicieran la denuncia en la Justicia Federal. La lentitud de la justicia argentina nos hacía pensar que los pilotos se podían fugar. Enrique De Saint Georges –ahora fallecido- y Mario Arrú eran comandantes en actividad de Aerolíneas Argentinas. Es decir, habían dejado la Prefectura en el 78 y se habían incorporado a la aviación comercial haciendo vuelos internacionales. De manera que la composición que nos hacíamos era: *incorporan estas pruebas a la megacausa ESMA y cualquiera de los abogados que ve las pruebas les puede comunicar a los pilotos que la detención es inminente y provocar su fuga*. Esta agonía duró desde que se hizo la denuncia a principios del 2010 hasta abril de 2011, cuando fueron detenidos.

Y el otro gran momento fue durante la lectura de la sentencia. ¿Esperabas este resultado condenatorio?

Es increíble porque toda la información que provenía del juzgado nos hacía ser muy pesimistas. Nosotros creíamos que iban a ser muy duras las penas en el caso de los genocidas que ya habían sido condenados pero que iban a ser más laxas en el caso de los otros que eran juzgados por primera vez y, que en el caso de los pilotos, o los iban a absolver o les iban a dar penas muy bajas, de manera que les pudieran computar los dos tercios de la condena. Y como llevaban seis años presos se iban a ir a la casa. De manera que fui a presenciar la sentencia con muchísimo pesimismo y cuando leyeron la primera de las condenas, la de Mario Arru, a prisión perpetua, pegué un salto y me abracé con Mabel Careaga y con la hija de Mari Ponce de Bianco. Fue una enorme sorpresa y una enorme reivindicación. Según nos dijeron, uno de los jueces dedicó la última semana a volver a analizar la prueba y concluyó que era contundente.

Sin embargo hubo pilotos que quedaron en libertad...

Durante un largo período en la causa estuvieron los fiscales Mercedes Soiza Reilly y Guillermo Friele que habían articulado una carga de prueba que excedía la confesión que habían hecho públicamente los pilotos Julio Poch en un restaurante de Bali, Ruben Ormello en Aeroparque y Emir Sisul Hess en un complejo turístico de Bariloche. Primero creo que hay que preguntarse por qué estas confesiones y me parece que tiene que ver con que es intolerable vivir con la imagen de haber participado de una maniobra homicida semejante; que la intensidad de la experiencia hace que esta gente quiera jactarse de eso como si fuera un hecho heroico. Es un poco incomprensible pero se da, como en el caso de los nazis que

estuvieron ocultos y que finalmente en alguna reunión terminaron contando lo que hicieron. En el caso de los argentinos, la fiscalía pudo probar qué lugar ocupaban en la estructura. Poch era piloto naval, estaba habilitado para manejar aviones de hasta un límite de peso, compatibles con los Skyvan; en su legajo figuraba como piloto en un operativo conjunto en el marco del Plan Cóndor y la documentación que se había secuestrado de su domicilio en Holanda estaba fraguada. De manera que había muchos elementos como para condenarlo, tanto a él como a los otros pilotos. Yo creo que la fiscalía va a apelar esos casos.

Vos contás en el libro las diferencias de tratamiento de esta investigación en el exterior y en la Argentina, donde hubo como una suerte de campana de silencio....

Giancarlo es una especie de héroe nacional en Italia. Estuve hace poco en un festival de fotografía cerca de Milán, con centenares de personas que lo aplaudían de pie y donde el conductor del evento decía: *Para nosotros es un orgullo que sea un italiano el que participó en esta investigación*. Fue muy impresionante: acá no pasa nunca, no pasó. Giancarlo nunca pudo entender por qué en la Argentina no se le daba la misma importancia que se le daba en el exterior, con entrevistas en la televisión sueca, la francesa, en el Sunday Times, en el New York Times... Con la sentencia pasó más o menos lo mismo. A mí me llamaron de la televisión suiza, de la alemana, de la rusa, de holandesa, de la RAI... Acá hubo repercusión, pero costó. Nos cuesta. Nos sigue costando.



Skyvan nació después de *Destino Final* (Schilt Publishing), un bellissimo e impactante libro de fotografías de Giancarlo Ceraudo, que no se restringe a la búsqueda de los aviones de la muerte, sino que incluye documentación fotográfica del Equipo Argentino de Antropología Forense, de centros clandestinos de detención, de sobrevivientes y familiares de las víctimas y textos del juez Baltasar Garzón, Horacio Verbitsky, Enrique Piñeyro, Maco Somigliana, Taty Almeida y el relato de Miriam Lewin.

¿Das por finalizada la investigación?

No lo sé aún. Lo que sí creo es que con el material obtenido durante el juicio hay elementos como para instruir una causa contra el resto de los pilotos de *Skyvan*, que eran 14. No son muchos, si restamos a los tres que fueron identificados quedan once y sus nombres están en las planillas. Además, de los *Electra* no sabemos nada porque no tenemos documentación; pero tenemos uno en la base Almirante Zar, otro en el Museo Naval Espora en Bahía Blanca y el tercero -acá nomas- en manos de un civil, en un playón de venta de resagos industriales, cuyo dueño, Jorge Ramirez, nos dijo que se le apersonaba un personaje muy extraño, que se quedaba largamente mirando el avión. Lo que ocurre es que mientras exista un pacto de silencio y no haya pruebas documentales es difícil avanzar. Según dice Scilingo se usaban indistintamente unos u otros aviones, pero no identifica a los pilotos en su testimonio ante Verbitsky y en su libro posterior tampoco, sólo a algunos como Jorge Raúl Vildoza, jefe del grupo de tareas de la ESMA, que supuestamente murió en Sudáfrica. Es muy impresionante cómo estos tipos orquestaron todo para borrar, hacer desaparecer las huellas de la desaparición y garantizar que los cuerpos no aparezcan nunca más.



Skyvan PA-51, uno de los aviones fotografiados por Gianarlo Ceraudo en el libro "Destino Final"