

Investigar  
Campo de Mayo

6

# Los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo



Archivo Nacional  
de la Memoria

Secretaría de  
Derechos Humanos



Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos  
Argentina

## **Autoridades**

Presidente de la Nación

**Alberto Fernández**

Vicepresidenta de la Nación

**Cristina Fernández de Kirchner**

Ministro de Justicia y Derechos Humanos

**Martín Soria**

Secretario de Derechos Humanos

**Horacio Pietragalla Corti**

Archivo Nacional de la Memoria

**Marcelo Castillo**

Dirección Nacional de Gestión de Fondos Documentales

**Andrea Copani**

**Investigar  
Campo de Mayo**

**6**

## **Los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo**

Coordinación de la colección  
**Marcelo Castillo y Rodrigo González Tizón**

Coordinación del número  
**Rodrigo González Tizón**

Autor del número  
**Facundo Fernández Barrio**

Corrección editorial  
**Paula Franco Häntzsch**

Diseño y diagramación  
**Darío Addesi**

Imagen de tapa  
**Federico Geller**

Archivo Nacional de la Memoria. Los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo.  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.  
Secretaría de Derechos Humanos, 2023.  
49 p.; 21x29,7 cm. – (Investigar Campo de Mayo. 6)  
1. Historia Argentina. 2. Campo de Mayo. 6. Vuelos de la muerte. I. Título.  
ISSN 2796-969X

## Presentación

En el marco del plan represivo que llevó adelante la última dictadura cívico-militar en Argentina, las Fuerzas Armadas organizaron periódicamente vuelos clandestinos que tenían como misión arrojar al río o al mar a las y los detenidos-desaparecidos, en la mayoría de los casos todavía con vida. Su realización fue denunciada de forma temprana, en el transcurso del primer año del régimen, tanto dentro como fuera del país. Esta práctica era al mismo tiempo un instrumento para llevar adelante el exterminio a gran escala de prisioneros y prisioneras y una estrategia para ocultar toda huella de los crímenes perpetrados por la Junta Militar.

Los llamados “vuelos de la muerte”, tema sobre el que se enfoca este sexto número de la colección, alcanzaron una intensidad particular en Campo de Mayo. Mucho tuvo que ver en ello que la guarnición contara con un aeródromo propio, ubicado en las instalaciones del Batallón de Aviación 601. Según se pudo comprobar judicialmente gracias a los testimonios de sobrevivientes y ex conscriptos, hacia allí eran conducidos en horario

nocturno grupos de personas secuestradas en “El Campito” y en otros espacios de cautiverio clandestino del área de Buenos Aires, para su eliminación física.

A lo largo de la dictadura se utilizaron distintos tipos de aeronaves –incluso helicópteros, los Bell UH-1H Huey– para los “vuelos de la muerte” que partían de Campo de Mayo. Desde 1977, la práctica estuvo a cargo de los Fiat G-222, flamante incorporación de la flota del Ejército Argentino. De mayor porte que sus predecesores, los Twin Otter, estos aviones permitieron aumentar la cantidad de víctimas que se embarcaban en los vuelos clandestinos y, con ello, generaron un salto cualitativo en la maquinaria de exterminio con base en la guarnición.

Con el fin de la dictadura, los aviones continuaron en manos del ejército y operativos, utilizándose fundamentalmente para misiones de transporte, lanzamiento de cargas y paracaidismo. En esos años, también, las aeronaves fueron bautizadas como “La Piadosa Caridad”, “La Excelsa Esperanza” y “La Santa Fe”, nombres que

todavía se pueden leer en sus fuselajes. Durante los primeros años del siglo XXI, los aviones cayeron poco a poco en desuso, hasta que en 2011 el ejército los ofreció como parte de pago por unos helicópteros, intercambio que finalmente no se concretó. Ese mismo año, una inspección ocular llevada adelante por el Ministerio Público Fiscal en el marco de la “Megacausa de Campo de Mayo” permitió determinar que se trataba de las mismas máquinas que habían participado de los “vuelos de la muerte”. En diciembre de 2021, las aeronaves –sobre las que rige una medida de no innovar dada su condición de evidencia judicial– fueron transferidas a la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación.

La creación de un Espacio de Memoria y Promoción de los Derechos Humanos en Campo de Mayo plantea una serie de desafíos en relación con los Fiat G-222. El mayor pareciera ser cómo integrar los aviones al Espacio de Memoria de una manera que, debido a su peso simbólico y su materialidad monumental, estos no se impongan por sobre el guion histórico y memorial. En otras

palabras, ¿cómo evitar la “fetichización” de las aeronaves y propiciar, en cambio, que contribuyan a enriquecer la reflexión sobre el pasado dictatorial y las formas de recordarlo? Desde una mirada histórica de los “vuelos de la muerte”, este número de la colección Investigar Campo de Mayo se propone aportar en ese segundo sentido. Restituir el contexto histórico que albergó a los aviones y definió sus usos –en este caso, como instrumentos centrales del plan de exterminio de la última dictadura–, entendemos, es un camino posible para promover un ejercicio de memoria situado, que vaya más allá de su pura materialidad de objetos y, sobre todo, sea respetuoso de las víctimas.

**Marcelo Castillo**  
**Rodrigo González Tizón**

# Introducción

El método de aniquilamiento conocido en Argentina como “vuelos de la muerte”, consistente en arrojar desde aeronaves a prisioneros vivos o muertos para desaparecer sus cuerpos, se utilizó en distintos lugares del mundo y momentos históricos durante la segunda mitad del siglo XX. Se conocen testimonios y denuncias de que esta práctica clandestina se habría aplicado en contextos tan disímiles como la Guerra de Argelia, el stonismo en Paraguay, el conflicto armado en Colombia, el genocidio guatemalteco, la ocupación indonesia de Timor Oriental, el régimen de Mobutu en Zaire, el priismo en México, las dictaduras chilena y uruguaya o el *apartheid* sudafricano. Más allá de investigaciones periodísticas u oficiales que se abocaron al tema, los “vuelos de la muerte” no fueron abordados como un problema de análisis específico desde el campo de la historia, ni en estudios de casos nacionales ni tampoco en una perspectiva comparada. No se ha investigado, por ejemplo, si la difusión de la práctica en distintos países se debió a la transferencia de saberes represivos entre regímenes o al desarrollo *sui generis* del mismo método en diferentes condiciones (Schmidt, 2022).

Aun así, una aproximación general a la información pública disponible sobre los distintos casos permite afirmar que en ningún país los “vuelos de la muerte” alcanzaron el grado de sistematicidad, duración en el tiempo e impacto en cantidad de víctimas que tuvieron durante la última dictadura argentina. Para el régimen militar que gobernó *de facto* entre 1976 y 1983, el acto de arrojar a prisioneros y prisioneras al río o al mar desde aeronaves no representó episodios puntua-

les o aislados, sino una práctica extendida durante años que involucró de modo orgánico a las tres fuerzas armadas. Aunque los vuelos clandestinos no fueron la única variante del aniquilamiento de personas, alcanzaron a un número desconocido de víctimas que podrían contarse por miles. La eficacia del método residía en su capacidad para desaparecer de modo definitivo e irreversible la enorme mayoría de los cuerpos que se lanzaban al Río de la Plata o el mar Argentino desde aviones o helicópteros militares. Con ellos desaparecía también la evidencia de los crímenes de la represión estatal clandestina.

En Argentina, se presume que los tres principales lugares de despegue de los “vuelos de la muerte” eran el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires, la Base Aérea de El Palomar y el Batallón de Aviación de Ejército 601 de Campo de Mayo<sup>1</sup>. En el caso de Campo de Mayo, la práctica se extendió al menos entre 1976 y 1978 y tuvo por víctimas tanto a detenidos y detenidas del centro clandestino de detención (CCD) “El Campito”, que funcionaba dentro de la guarnición, como a prisioneros y prisioneras que eran traídos especialmente desde otros espacios de reclusión para su eliminación física. Las aeronaves despegaban en horarios nocturnos, con frecuencia semanal, desde el aeródromo del batallón<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Aunque con menor grado de conocimiento histórico debido a la escasez de testimonios, también existen denuncias sobre la partida de vuelos clandestinos desde la Brigada Aérea de Morón, el Batallón de Infantería de Marina 3 de La Plata, la Base Naval de Punta Indio, la Base Aérea de Mar del Plata, el Área Militar de Ezeiza y el Aeropuerto de Fisherton en Rosario.

<sup>2</sup> La cronología propuesta para los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo se basa en la información que ha sido acreditada en sede

Al igual que todas las unidades militares del país, durante la última dictadura el Batallón de Aviación 601 cumplimentó las directivas de las Fuerzas Armadas que organizaron la “lucha contra la subversión” (Pontoriero, 2016). Estas directivas, emitidas por el Comando en Jefe del Ejército y el Consejo de Defensa unos meses antes del golpe de Estado de 1976, dispusieron que cada unidad respondería a una dependencia operacional *ad hoc* para la campaña represiva, en simultáneo a su dependencia orgánica permanente. En el caso del Batallón de Aviación 601, su control operacional quedó a cargo del Comando de Institutos Militares (IIMM), con asiento en Campo de Mayo. El Comando de IIMM estaba al frente de la guarnición y, al mismo tiempo, ejercía el mando de la llamada Zona de Defensa 4, una de las cinco grandes jurisdicciones en que las Fuerzas Armadas dividieron el territorio nacional para el despliegue represivo. Al mismo tiempo, el Batallón de Aviación 601 mantenía su dependencia orgánica respecto del Comando de Aviación de Ejército (CAE), que a su vez dependía directamente del Estado Mayor General del Ejército, y éste, de la Junta Militar de Gobierno.

A través de ambas cadenas de mandos, la orgánica y la operacional, tanto los sucesivos jefes del CAE como el comandante de Institutos Militares eran responsables directos por los “vuelos de la muerte”, que se realizaban de forma metódica, planificada y reiterada desde el Batallón de Aviación 601 (Programa Verdad y Justicia y Dirección

judicial hasta la fecha del cierre de esta publicación. No se descarta que la misma pueda ampliarse a partir de la incorporación de nueva evidencia.

Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014). Al mismo tiempo, la naturaleza del método, que involucraba una actividad tan compleja como el despegue y aterrizaje de aeronaves militares, implicaba que ningún miembro de la oficialidad del batallón pudiera ser ajeno a los vuelos clandestinos. Tanto los sucesivos jefes del batallón como los integrantes de su Plana Mayor, los jefes de las cinco compañías en que se organizaba la unidad y el personal destinado a ella, desde los pilotos y copilotos hasta los mecánicos y la tripulación de las aeronaves, tenían distintos grados de responsabilidad operativa y funcional en los vuelos.

Además de proponer un balance y una actualización de la información disponible sobre los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo, este trabajo se interroga sobre otras dimensiones en torno a esta práctica, tales como su visibilidad pública en el momento de los hechos, su larga reconstrucción testimonial, su lugar en la vida cotidiana de la guarnición, su cronología y territorialidad, su conexión con otros espacios represivos, sus huellas materiales representadas en los aviones usados y las trayectorias de algunas de sus víctimas. Las páginas que siguen abordan en clave histórica una de las prácticas criminales más características de la última dictadura argentina, a través de un caso tan emblemático como poco explorado desde los estudios históricos: la guarnición de Campo de Mayo.

## Vuelos clandestinos, una práctica secreta pero perceptible

Tan temprano como en agosto de 1976, un vecino de Villa Carlos Paz envió una carta de lectores al diario cordobés *La Voz del Interior* en la que narraba una experiencia tétrica:

Me dirijo a usted, en nombre de un grupo de aficionados a la pesca, para ponerlo en conocimiento de un extraño episodio del que fuimos protagonistas. [...] Concurríamos habitualmente a pescar a la zona de Deportivo Central Córdoba; desde hace algún tiempo veníamos observando la presencia de un helicóptero sobre el lago, pero le atribuíamos tareas de desinfección aérea debido a la sequía prolongada que padecemos y a los malos olores que se han hecho habituales en las cercanías del lago. El día 7 de este mes, mientras nos internábamos en el San Roque, [...] en un mal movimiento se nos cayó el motor al agua. Volvimos al club para pedir el auxilio de los buceadores, pero nos indicaron que como ya anochece debíamos esperar hasta la mañana siguiente. El domingo bien temprano [...] emprendieron la búsqueda, pero al cabo de unos quince minutos volvieron a la superficie, bastante asustados, diciendo que se habían encontrado con un cuadro bastante horroroso, ya que habían contado siete u ocho cadáveres en el fondo, con una cosa redonda que les sujetaba los pies. [...] Nos dirigimos a la Comisaría de la Villa para presentar una denuncia, pero no nos la quisieron recibir. Finalmente pensamos en escribir a su diario, a ver si recibíamos una respuesta más satisfactoria<sup>3</sup>.

*La Voz del Interior* no publicó la carta, que fue difundida por la Agencia de Noticias Clandestina (ANCLA) de Rodolfo Walsh y más tarde, en marzo de 1977, recogida en el informe *Argenti-*

*na: Proceso al Genocidio* elaborado en Madrid por la Comisión Argentina de Derechos Humanos (CADHU), uno de los principales núcleos de las denuncias de exiliados y exiliadas contra la dictadura argentina (González Tizón, 2021). El informe de la CADHU subrayaba que el lago San Roque se encontraba a menos de veinte kilómetros de la sede del Tercer Cuerpo de Ejército, en la guarnición militar de Córdoba, una provincia en la que, al menos desde diciembre de 1975, ya habían desaparecido decenas de militantes. La carta de lectores a *La Voz* era sólo una entre otras evidencias de que en Argentina se practicaba lo que años después se conocería como los “vuelos de la muerte”<sup>4</sup>.

En el documento de la CADHU también se recuperaban varias publicaciones de la prensa de Uruguay, de entre abril y mayo de 1976, que daban cuenta de la aparición de cadáveres devueltos por las aguas en las costas uruguayas. Los cuerpos “NN” (“no name”) presentaban signos de torturas, golpes y violaciones y estaban maniatados y vendados. Habían sufrido fracturas múltiples y las fechas de muerte eran varias semanas anteriores a los hallazgos. En algunos casos había rastros

<sup>4</sup>La denominación mediática “vuelos de la muerte” comenzó a usarse en la segunda mitad de la década de 1990, luego de la confesión del marino Adolfo Scilingo al periodista Horacio Verbitsky, en marzo de 1995, sobre los vuelos que la Armada realizaba para desaparecer a prisioneros y prisioneras del CCD que funcionaba en la Escuela de Mecánica de la Armada. Aunque ni Scilingo ni Verbitsky los llamaron “vuelos de la muerte” en la nota original en *Página/12* ni en el libro que se publicó luego (Verbitsky, 1995), esa denominación comenzó a utilizarse en diarios locales y extranjeros durante los meses posteriores a la entrevista. Ver, por ejemplo, *El País*. “Un miembro de la gendarmería argentina revela uso de perros en las torturas a los detenidos”, 28 de abril de 1995; y *La Nación*. “Piden la libertad provisional de Adolfo Scilingo”, 14 de octubre de 1997.

de las intenciones de los asesinos: “Las múltiples fracturas comprobadas y los hilos de alambre hacen pensar, al igual que en los casos anteriores, que el cuerpo debió ser atado con pesadas piedras o bloques de cemento y esto con la finalidad evidente [...] de impedir su reaparición”<sup>5</sup>. Sin embargo, en la prensa nunca se aludía a la posibilidad de que los cuerpos hubieran sido lanzados a las aguas desde aeronaves, una mecánica que sólo podía atribuirse a las fuerzas del Estado. En cambio, las publicaciones de los diarios uruguayos, replicadas por diarios argentinos como *Clarín* y *Crónica*, tejieron teorías sobre “orgías en altamar”, “botines a bordo” o “venganzas de bandas de hampones” cometidas en barcos asiáticos que navegaban el océano Atlántico<sup>6</sup>.

Sin embargo, al menos desde junio de 1976, la inteligencia militar uruguaya contaba con evidencias de que los cuerpos que seguían apareciendo en las costas –en Uruguay se registrarían hallazgos de este tipo al menos hasta abril de 1979– pertenecían a víctimas argentinas. En los peritajes de los cadáveres empezaron a encontrarse documentos, prendas de ropa y dinero de procedencia argentina. Las autoridades militares uruguayas asumieron que los cuerpos llegaban arrastrados por las corrientes marinas desde las aguas del país vecino<sup>7</sup>.

No sólo los uruguayos sabían lo que estaba ocurriendo en Argentina. En marzo de 1978, un cable diplomático secreto enviado desde la emba-

<sup>5</sup>CADHU. Marzo de 1977. *Op. cit.*, p. 64.

<sup>6</sup>Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH). *Colección Vuelos de la muerte*. 1979. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina. Para una reseña sobre los orígenes de esta colección, ver el recuadro incluido en este capítulo.

<sup>7</sup>Idem.

jada estadounidense en Buenos Aires al Departamento de Estado en Washington informaba sobre la reciente aparición de cadáveres en localidades de la costa atlántica:

Durante los últimos dos años, oficiales de la embajada han escuchado rumores de que aeronaves militares fueron usadas para arrojar al mar los cuerpos de terroristas abatidos. Según algunos reportes, las naves partieron del aeródromo de Campo de Mayo (fuentes de la agregaduría de defensa, sin embargo, no pueden confirmar ni desmentir estas afirmaciones.) También existen otros reportes sobre cuerpos que emergieron en las costas uruguayas<sup>8</sup>.

Según el mismo cable, la existencia de los vuelos clandestinos no sólo se conocía en círculos de poder sino que también se sospechaba en barrios y comunidades de las zonas costeras donde aparecían los cuerpos:

Los vecinos dicen que los cuerpos vienen arrastrados por la corriente cuando sopla viento del sur. Están convencidos de que fueron arrojados al mar por aeronaves de la armada desde bases cercanas, a las que usualmente ven volar en el área. Algunos vecinos dijeron haber visto caer fardos desde los aviones. Si uno supone que la cantidad de cuerpos devueltos a las costas es menor que la cantidad total, ya que podrían ser arrojados con peso para hundirlos, se encuentra ante una explicación para las desapariciones de personas<sup>9</sup>.

<sup>8</sup>Embajada de Estados Unidos en Buenos Aires. *Cable N° 01919: “Rumors of bodies disposed at sea”*, 15 de marzo de 1978. Colección Desclasificados del Gobierno de Estados Unidos. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

<sup>9</sup>Idem.

## Los documentos uruguayos sobre las víctimas “NN” de los “vuelos de la muerte”

En 2011, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) entregó a la Justicia argentina una carpeta hallada en sus archivos. Se componía de más de 130 imágenes y partes de la Prefectura y los servicios de inteligencia de Uruguay sobre el hallazgo de cuerpos devueltos por las aguas en las costas uruguayas, en la segunda mitad de la década de 1970, asociados a los “vuelos de la muerte” de la dictadura argentina. El hallazgo de la documentación en los archivos de la CIDH sugería que el organismo había tenido una preocupación específica por los vuelos clandestinos

durante su visita de inspección a Argentina en 1979.

Sin embargo, aunque la CIDH presentó los documentos como una novedad en 2011, en realidad se conocían desde la década de 1980, cuando un ex marino uruguayo, Daniel Rey Piuma, desertó de la armada de su país, pidió refugio en Brasil y se llevó consigo copias de las fotos y partes, que difundió primero a través de una organización civil y luego a través del libro *Un marino acusa*, publicado en 1988.

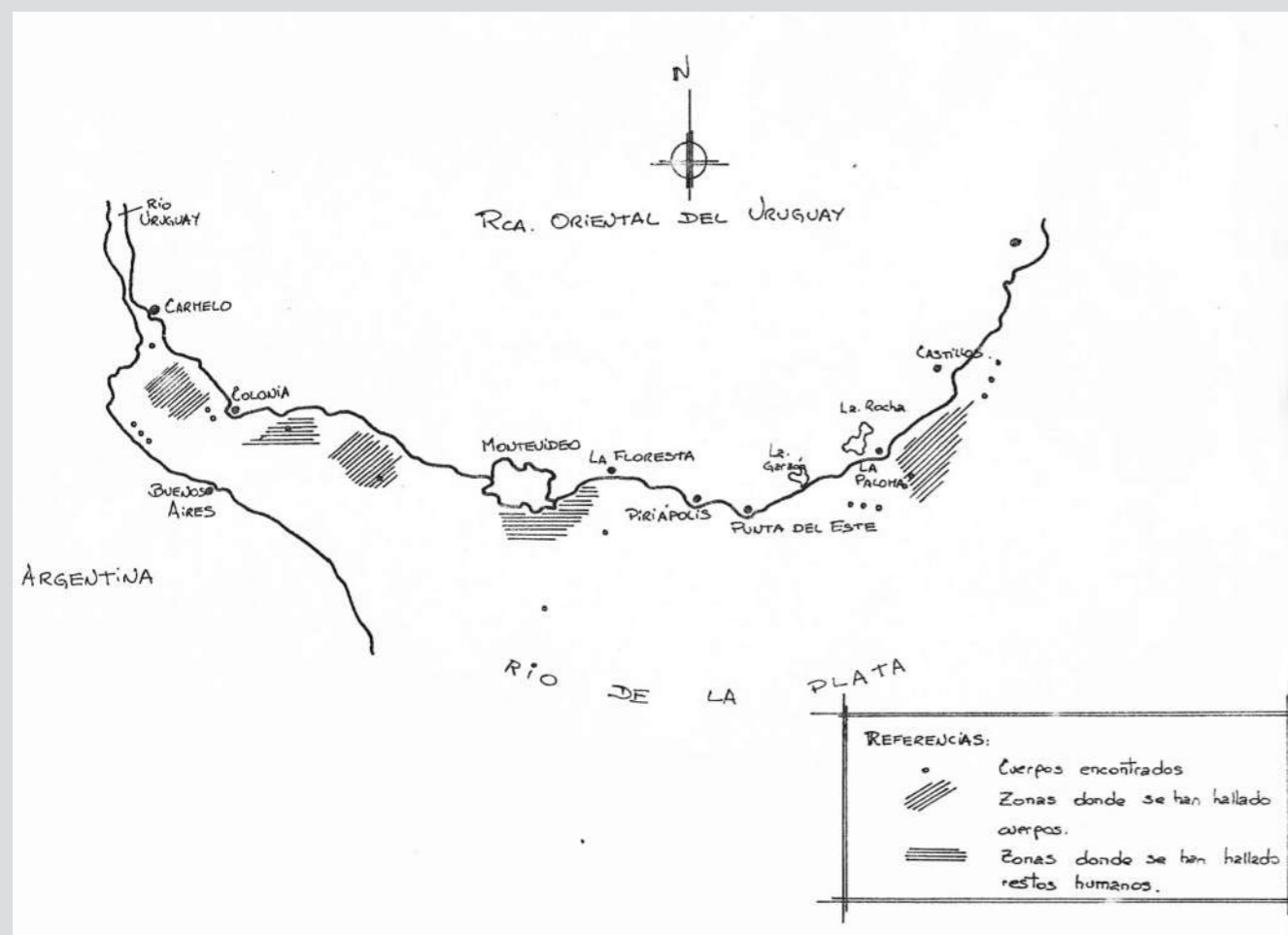
El legajo recuperado contiene tres grandes

grupos de documentos: fotos de los cadáveres, informes mecanografiados de tipo pericial y mapas. Los informes relevan características físicas de las personas al momento de ser encontradas, enumeran evidencias sobre los posibles causales de muerte –en muchos casos se presentan signos de golpes, torturas y violaciones– y anotan hipótesis sobre el presunto momento de las muertes. Hay menciones a marcas de ropa argentinas y dinero con la misma procedencia.

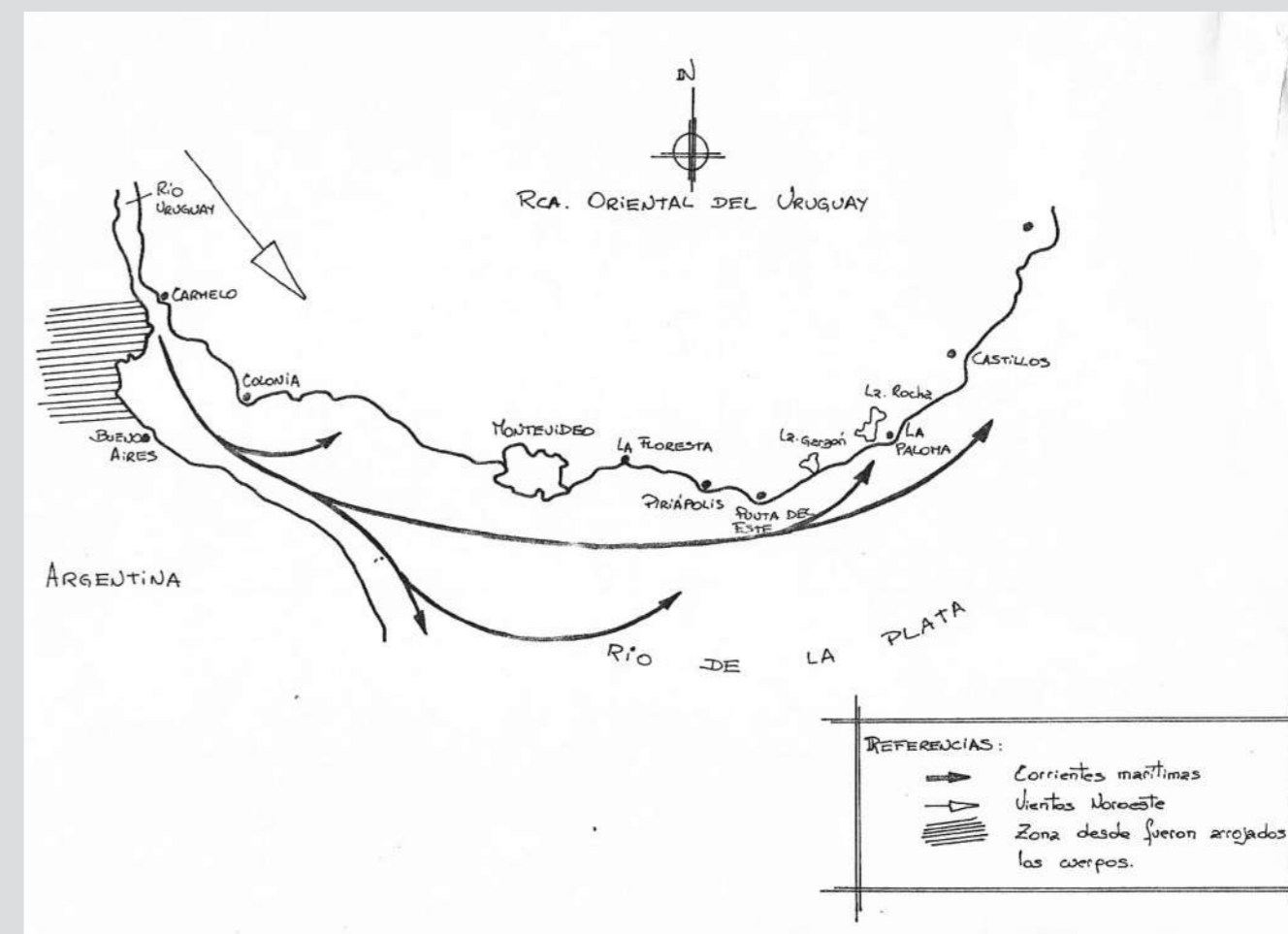
Además de las imágenes de los cuerpos “NN”, la carpeta contiene dos mapas: uno señala con

referencias las zonas con cuerpos encontrados (Montevideo y Colonia) y las zonas en las que se encontraron restos humanos desmembrados (entre Carmelo y Colonia, Colonia y Montevideo, y La Paloma y Castillos). Otro mapa es de corrientes marítimas y señala a Buenos Aires como la zona donde fueron arrojados los cuerpos<sup>1</sup>.

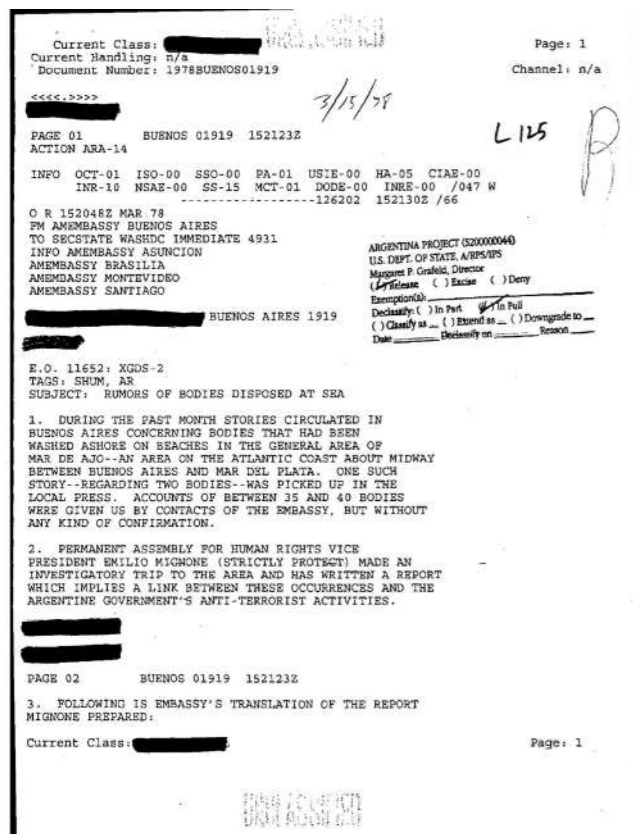
<sup>1</sup> Página/12. “Imágenes que prueban los vuelos de la muerte”, 15 de diciembre de 2011.



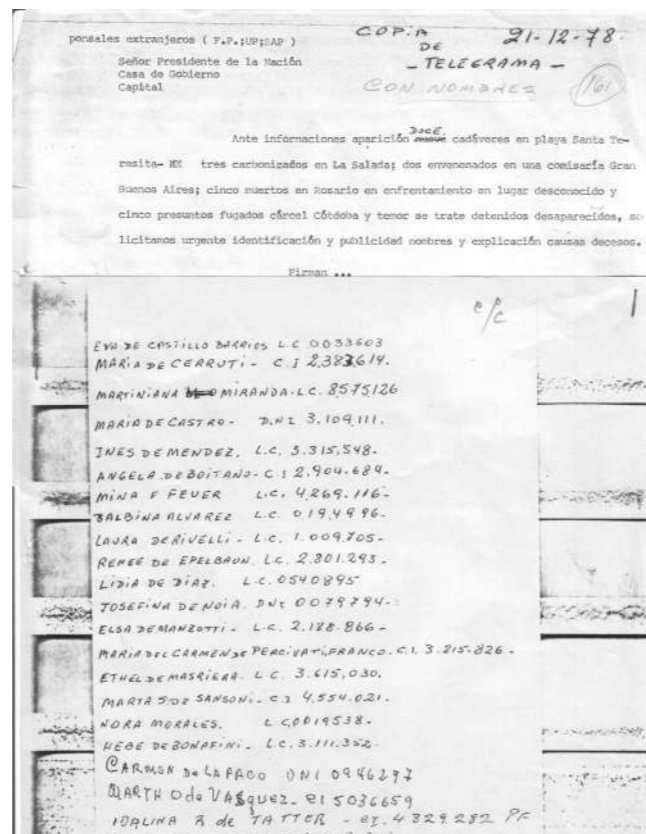
Croquis recopilado por la CIDH en el que se representan las zonas costeras uruguayas donde se hallaron cadáveres de los “vuelos de la muerte” en 1976. Fuente: Colección Vuelos de la muerte. Archivo Nacional de la Memoria.



Croquis recopilado por la CIDH en el que se representan las corrientes marítimas que habrían arrastrado los cuerpos desde las aguas argentinas. Fuente: Colección Vuelos de la muerte. Archivo Nacional de la Memoria.



Cable diplomático enviado desde la embajada estadounidense en Buenos Aires a Washington, en marzo de 1978, en el que se mencionan los “vuelos de la muerte” y se alude a Campo de Mayo como posible sitio desde el que partían. Fuente: Colección Desclasificados del Gobierno de Estados Unidos. Archivo Nacional de la Memoria.



Telegrama enviado al teniente general Jorge Rafael Videla con la firma de varias integrantes de Madres de Plaza de Mayo en el que se solicita la identificación de cadáveres aparecidos en la playa de Santa Teresita, con la presunción de que podría tratarse de personas desaparecidas. Fuente: Archivo personal Marcelo Castillo.

Aun cuando los cadáveres que emergían en las costas eran un tema socialmente perceptible desde 1976, no fue hasta marzo de 1977 cuando se produjeron las primeras denuncias públicas que los relacionaron con vuelos clandestinos realizados por las Fuerzas Armadas argentinas. En su informe *Argentina: Proceso al Genocidio*, la CADHU publicó que las víctimas halladas en Uruguay entre abril y mayo de 1976 eran “presuntamente ciudadanos argentinos y uruguayos asesinados en Buenos Aires y arrojados desde aviones y helicópteros del Ejército y la Marina en las aguas del mar y del Río de la Plata, cuyas muertes se remontaban a diez, quince y aun treinta días”<sup>10</sup>. Casi en simultáneo, Rodolfo Walsh denunció en su *Carta Abierta de un Escritor a la Junta Militar* la aparición de cadáveres en las costas uruguayas y se refirió al caso del adolescente Floreal Ave-

<sup>10</sup> CADHU. Marzo de 1977. *Op. cit.*, p. 63.

llaneda, tempranamente identificado en Uruguay como una de las víctimas argentinas. Walsh mencionaba además un “programa” para “alfombrar de muertos el Río de la Plata o arrojar prisioneros al mar desde los transportes de la Primera Brigada Aérea” con base en El Palomar, donde, según su denuncia, se usaban aviones Fokker F-27 para eliminar a prisioneros<sup>11</sup>.

### Las primeras denuncias de sobrevivientes sobre los vuelos

Un año después de las denuncias de la CADHU y Walsh, Horacio Maggio, un detenido desaparecido que se había fugado de la Escuela de

<sup>11</sup> CADHU. *Open Letter to the Argentine Military Junta March 24, 1977 by Rodolfo Walsh, Journalist, Novelist Arrested March 25, 1977*. Washington, abril-mayo de 1977. Colección Talamante-Barber. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

Mecánica de la Armada (ESMA), se convirtió en el primer sobreviviente de un CCD en confirmar la existencia de los vuelos. En marzo de 1978, Maggio relató en un testimonio público que el Grupo de Tareas de la ESMA eliminaba prisioneros mediante esa práctica de manera frecuente<sup>12</sup>. Su testimonio contribuiría a que el caso de la ESMA, más tarde emblemático como ejemplo de la represión ilegal en Argentina (Feld, 2021), ocupara un lugar destacado en el imaginario social sobre los vuelos, una ligazón que se reforzaría aún más con el llamado “Testimonio de París” de tres ex detenidas de la ESMA ante la Asamblea Nacional de Francia, en octubre de 1979<sup>13</sup>.

Sin embargo, al menos en este punto, la ESMA no era una excepción. El uso de vuelos clandestinos para desaparecer personas también fue tempranamente denunciado por un sobreviviente que se había fugado de Campo de Mayo. En junio de 1979, Juan Carlos Scarpati, ex detenido-desaparecido de “El Campito”, describió ante la CADHU en Madrid el “mecanismo técnico del traslado” de las víctimas<sup>14</sup>:

Era muy sencillo, se ordenaba que todos los prisioneros fuesen encapuchados y que estuvieran en su pabellón y en su lugar, después se sentían ruidos de camiones que se acercaban, permanecían cierto tiempo parados con el motor en marcha y luego se alejaban, cuando todo se “normalizaba” había 40 o 50 lugares vacíos. Estos dos camiones se dirigían a un avión que estaba estacionado en una de las cabecezas de las dos pistas que tiene Campo de Mayo (la que está más cerca del “Campito”) y allí car-

<sup>12</sup> CADHU. *Testimonio ofrecido por Horacio Domingo Maggio fugado en un traslado desde la Escuela de Mecánica de la Armada*. Buenos Aires, 17 de marzo de 1978. Serie Testimonios de la CADHU. Sección CADHU. Fondo Carlos González Gartland. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina. En octubre de 1978, Maggio fue fusilado por el ejército y su cuerpo fue exhibido ante las y los detenidos de la ESMA, hecho del que dieron cuenta los testimonios de numerosos sobrevivientes.

<sup>13</sup> CADHU. *Extracto del testimonio de Ana María Martí, María A. Milia de Pirlés y Sara Solarz de Osatinsky*. 1979. Serie Testimonios de la CADHU. Sección CADHU. Fondo Carlos González Gartland. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

<sup>14</sup> Para un análisis sobre el contenido y el contexto de producción del testimonio de Scarpati, ver el tercer número de la colección *Investigar Campo de Mayo, El testimonio de los sobrevivientes de Campo de Mayo. De la dictadura al juicio a las juntas* (Archivo Nacional de la Memoria, 2023a). Disponible en: [www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-07-18-icm03-sobrevivientes.pdf](http://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-07-18-icm03-sobrevivientes.pdf)

gaban a los prisioneros con destino desconocido, pero según comentarios, este destino era la selva Amazónica o alta mar, preferentemente lo segundo. Después que dejaban su “carga” los camiones regresaban al “Campito” y sus ocupantes procedían a quemar la ropa de los prisioneros trasladados, esto lo pude comprobar personalmente<sup>15</sup>.

Con la irrupción de testimonios de sobrevivientes “reaparecidos” (Lampasona, 2020) como los de Maggio y Scarpati, las menciones públicas a los vuelos clandestinos durante la dictadura dejaron de ser hipotéticas, aunque todavía eran generales, imprecisas y fragmentarias, incluso cuando el tema llegó a transformarse en una preocupación específica para los organismos de derechos humanos que analizaban las denuncias internacionales contra la dictadura argentina<sup>16</sup>.

En julio de 1981, una declaración de muy distinto tenor a los testimonios de sobrevivientes le dio un nuevo espesor al asunto. Luis Alberto Martínez, un suboficial de la Policía Federal, fue el primer represor en reconocer la existencia de vuelos destinados a la desaparición de personas. Su declaración se convirtió en una de las más tempranas intervenciones públicas de perpetradores de la dictadura en torno a la represión ilegal (Feld y Salvi, 2019). En el momento de su testimonio ante la Federación Internacional de los Derechos del Hombre, en Ginebra, Martínez se encontraba detenido en una cárcel suiza y acusado por dos secuestros extorsivos. Relató que había integrado los grupos de tareas de Coordinación Federal –órgano y CCD de la Policía Federal en la ciudad de Buenos Aires– antes y después del golpe de Estado de 1976, y dio detalles sobre los interrogatorios bajo tortura que se realizaban en el lugar de reclusión que más tarde se conocería como “Garage Azopardo”, en la Capital, gestionado por la Policía Federal y bajo la órbita del Primer Cuerpo de Ejército. Según Martínez, el centro tenía una capacidad para quince a veinte prisioneros “periódicamente transferidos”. En un apartado titulado “destino final”, el represor narraba:

Los oficiales y algunos suboficiales llevaban a los prisioneros en furgones pick ups cerrados con destino al Aeroparque Jorge Newbery sobre la Cos-

<sup>15</sup> CADHU. *Testimonio de Juan Carlos Scarpati*. Madrid, 12 junio de 1979, p. 8. Serie Testimonios de la CADHU. Sección CADHU. Fondo Carlos González Gartland. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

<sup>16</sup> CIDH. 1979. *Op. cit.*



tanera, por la entrada de Avenida Sarmiento. Antes de llegar a la vía del ferrocarril había una entrada, guardada por efectivos de Aeronáutica. Estos traslados tenían lugar siempre de noche. Al llegar, los detenidos recibían una inyección, se les decía contra las fiebres, [...] se trataba de somníferos (Ketar y Valium) que venían en paquetes con etiquetas del Ejército Argentino y suministrados por este. Después los prisioneros eran embarcados a bordo de un avión Fiat Albatros, generalmente preparado por los paracaidistas. Después de alrededor de quince minutos de vuelo los prisioneros, ya todos dormidos, eran desnudados totalmente, y después de media hora de vuelo eran arrojados al mar, a la altura de Mar del Plata y mar adentro. [...] Después de algunos días podía suceder que las corrientes marinas devolvieran algunos cuerpos a la costa, pero los cadáveres aparecidos estaban totalmente irreconocibles debido a la acción del agua salada y los peces. [...] Así los cadáveres fueron descubiertos en las playas de San Clemente del Tuyú, Santa Teresita y San Bernardo. La Policía local los retiraba y los transportaba a la morgue. Era allí donde terminaba el trabajo, informadas las autoridades, se enviaba la orden de cerrar la instrucción sin otra investigación y mención de “persona ahogada”<sup>17</sup>.

Según testimonios de sobrevivientes, “Garage Azopardo” habría funcionado al menos desde octubre de 1976. Sin embargo, luego de su descripción de los vuelos clandestinos, el suboficial Martínez aclaraba que “estos hechos se remontan a los años 1975-76”, lo que subraya un interrogante acerca de la fecha en que esta práctica se inició en Argentina.

Existe, además, una pregunta sobre la cantidad de víctimas de los vuelos. Aunque una respuesta exacta es inalcanzable debido a la naturaleza

<sup>17</sup> Federación Internacional de los Derechos del Hombre (FIDH). *Testimonio - Represión y desaparecidos en Argentina*. Ginebra, julio de 1981, p. 6. Colección FIDH. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

clandestina del método (Duhalde, 1983), es posible un acercamiento por aproximación en base a ciertos testimonios privilegiados. En el Juicio a las Juntas Militares, el ex dictador Alejandro Agustín Lanusse relató las circunstancias de la búsqueda de su prima, la diplomática Elena Holmberg, desaparecida en diciembre de 1978. Lanusse declaró que el hermano de Elena, Enrique Holmberg, se había presentado junto al entonces comandante del Primer Cuerpo de Ejército, el general Guillermo Suárez Mason, en una unidad policial de Tigre, cuyo jefe les admitió que habían encontrado un cadáver en el río con un anillo que llevaba las iniciales de Holmberg. Suárez Mason reclamó la entrega del cuerpo, pero el jefe de la unidad respondió que no lo tenía bajo su custodia. Según el relato de Lanusse, Suárez Mason enfureció y “el jefe de la unidad del Tigre le dijo entonces que él tenía razón en recriminarle, pero se olvidaba que si habían tirado más de ocho mil cuerpos al río, cómo reconocer a cada uno”<sup>18</sup>.

Aun cuando es factible que las víctimas de los vuelos se contaran por miles, hasta hoy sólo se han conseguido identificar los restos de treinta y ocho, lo que señala la eficacia del método de desaparición<sup>19</sup>. Entre las víctimas identificadas hay ex detenidos y detenidas de CCD como “El Campito”, la ESMA, Coordinación Federal, “El Banco” y “El Olimpo”, entre otros. En el caso de Campo de

<sup>18</sup> Declaración testimonial de Alejandro Agustín Lanusse, 13 de mayo de 1985 en Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de la Capital. *Causa N° 13/84*.

<sup>19</sup> Registro Unificado de Víctimas del Terrorismo de Estado (RUVTE). “Listado de víctimas del accionar represivo ilegal del Estado argentino. Víctimas de desaparición forzada y asesinato en hechos ocurridos entre 1966 y 1983”, última actualización: 2015. A estos treinta y ocho casos se suman al menos otras dos identificaciones de víctimas de “vuelos de la muerte” realizadas por el Equipo Argentino de Antropología Forense (EAAF) con posterioridad a 2015. Esta sumatoria no incluye a víctimas “NN” cuyas autopsias mostraron compatibilidades con la mecánica de los vuelos, pero sus restos no pudieron ser identificados.

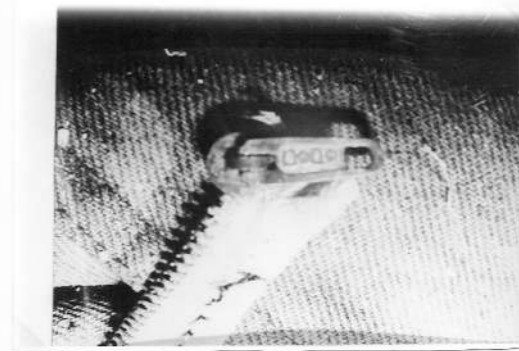
Mayo, no sólo se trataba de la mayor guarnición militar del país y uno de los principales espacios clandestinos de detención del ejército, sino también de una terminal del circuito desaparecedor con una característica única: la pista de la que despegaban las aeronaves se ubicaba en el mismo espacio físico que un CCD, “El Campito”, con funcionamiento sostenido en el tiempo y con ca-

pacidad para alojar a decenas de prisioneros. En un escenario como Campo de Mayo, resultaba probable que la dinámica cotidiana de los vuelos clandestinos fuera conocida por una cantidad considerable de testigos, tal como se comprobaría durante la investigación de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas (CONADEP) luego del fin de la dictadura.

FOMAS No. 12-8 y FOMAS No. 12-9.- Documentan las ataduras que presentaban ambas manos. Para ellas fueron utilizadas cuerdas de persianas.-



FOMAS Nos. 12-1 y 12-2.- Documentan respectivamente una etiqueta y un cierre cremallera, de la ropa de la víctima, demostrando su procedencia argentina.-



Fotografías recopiladas por la CIDH que dan cuenta de la aparición de cadáveres en costas uruguayas. Las imágenes poseen textos que aportan contexto a los hallazgos. A la izquierda, se describe el material de las ataduras que sujetaban las manos de uno de los cuerpos. A la derecha, se infiere la procedencia argentina de los cadáveres por la información recuperada de las prendas de vestir. Fuente: Colección Vuelos de la Muerte. Archivo Nacional de la Memoria.

# La reconstrucción testimonial de los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo

En 1984, el informe final de la CONADEP, el Nunca Más, incluyó un apartado específico sobre la práctica dictatorial del “lanzamiento de detenidos al mar” en el que dedicaba un par de páginas a los vuelos clandestinos:

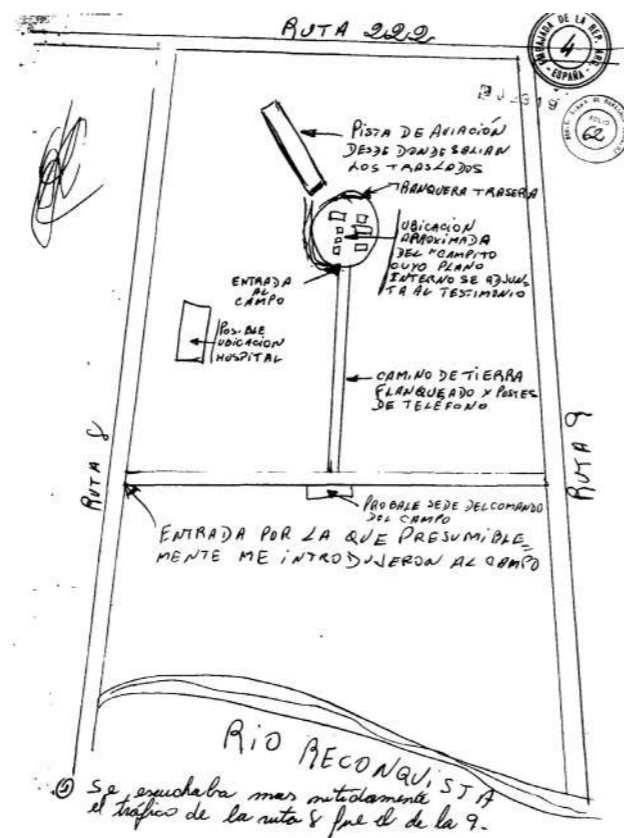
Cuesta creerlo. Sin embargo hay numerosas declaraciones que hacen mención a ello. Algunos por haberlo oído, otros por referencias directas de sus captores; y también están los cuerpos que las corrientes marinas arrojaron a la costa. Cuesta creerlo, pero en el contexto general de esta salvaje represión es lícito pensar que para sus autores no fue otra cosa que un método más de los tantos utilizados con la misma finalidad<sup>20</sup>.

Aunque al Estado argentino aún le “costara creerlo”, para entonces había evidencias palmarias sobre la existencia de los vuelos y se conocían algunos datos sobre su funcionamiento. En el caso de Campo de Mayo, la CONADEP recogió denuncias de diversa procedencia y contenido sobre la mecánica de aniquilamiento. El sobreviviente Juan Carlos Scarpati, quien participó en un reconocimiento ocular del sitio donde había funcionado “El Campito”, ratificó su testimonio de 1979 y agregó más detalles sobre los “traslados”: “Se efectuaban una vez por semana aproximadamente, aunque había semanas en que se realizaban dos y hasta tres traslados cuando había problemas de capacidad por haberse detenido a mucha gente como sucedió en mayo, junio y julio de 1977. No se realizaban en días fijos”<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas. *Nunca Más. Informe de la Comisión Nacional sobre la desaparición de personas*. Buenos Aires: Eudeba, 1984.

<sup>21</sup> CONADEP. *Legajo CONADEP N° 2.819*. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

La CONADEP también recibió denuncias de personas que habían trabajado para distintas dependencias estatales ligadas a la represión en Campo de Mayo. Uno de los primeros testimonios fue el del cabo Jorge Luis Eposto, enfermero y radiólogo del Hospital Militar de la guarnición, quien aludió a la sedación de las víctimas que abordaban los vuelos, una práctica que ya se co-



Croquis elaborado por el sobreviviente Juan Carlos Scarpati ante la CONADEP, en 1984, sobre la relación espacial entre “El Campito” y la pista del Batallón de Aviación 601 desde donde despegaban los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo. Fuente: Subfondo CONADEP. Archivo Nacional de la Memoria.

nocía en los casos de otros CCD como la ESMA o los espacios de reclusión asociados a Coordinación Federal:

Todas las noches salía un avión de transportes [...] del campo de aterrizaje de la base de Campo de Mayo. Era un tipo de avión inconfundible, que salía siempre con rumbo sur-este. La hora de salida era entre las 23 o 24, regresando aproximadamente entre la 1 y la 1:30 de la madrugada. [...] El rumbo que tomaban los vuelos hacía que el avión pasara entre la Escuela Sargento Cabral y el Hospital. El testigo da fe de lo anterior por haberlo comprobado personalmente durante sus noches de guardia. Cuando estaba en su casa, en el barrio de suboficiales de Campo de Mayo, también escuchaba el vuelo del mismo avión y lo comentaba con su esposa. [...] Estos vuelos diarios eran motivo de comentario entre el personal del Hospital. Se decía que llevaban personas que eran tiradas al mar. Y con referencia a las cuarenta o cincuenta personas que viera una mañana en la sala de Epidemiología, lo que más llamó su atención fue el completo silencio e inmovilidad de las mismas, aunque era evidente que estaban con vida por la falta de rigidez que presentaban<sup>22</sup>.

Un testimonio como el de Eposto mostraba hasta qué punto los vuelos habían sido “motivo de comentario” para la comunidad militar que habitaba Campo de Mayo. La CONADEP incluso recibió denuncias, anónimas o firmadas, de personas que habían trabajado para la estructura de inteligencia del ejército y habían tomado conocimiento de los “traslados”. Un denunciante identificado como “Pepe”, que se presentó como “tra-

<sup>22</sup> CONADEP. *Legajo CONADEP N° 6.514*. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

bajador de las oficinas de los servicios”, envió una carta a la presidencia de la comisión, a cargo del escritor Ernesto Sabato, en la que apuntó al Destacamento de Inteligencia 201 de Campo de Mayo como “responsable de la desaparición de alrededor de 1.500 personas”, sepultadas como “NN” en la propia guarnición o en cementerios próximos, aunque “los más, arrojados al mar por avión”. El denunciante afirmaba además que “parece que luego del ’78 se suspendieron los vuelos y se los cremaba en el Hospital Militar”<sup>23</sup>.

A este tipo de detalles se sumaban otros como los aportados por Oscar Rodríguez, quien se presentó ante la CONADEP como agente civil del Batallón de Inteligencia 601 asignado a Campo de Mayo en abril de 1976, para asesorar al personal del Comando de IIMM sobre la organización Montoneros. Según Rodríguez, el acceso a la cabecera de pista de la que partían los vuelos clandestinos no se realizaba por la entrada habitual al Batallón de Aviación 601, sino por un camino alternativo que salía desde la parte posterior de la Plaza de Tiro en forma directa hacia la pista<sup>24</sup>. Descripciones como la suya, sumadas a un plano artesanal de “El Campito” y sus alrededores elaborado por Scarpati, permitirían empezar a reconstruir la dimensión espacial de los vuelos y su relación con el territorio de Campo de Mayo.

Algunas denuncias apuntaban directamente

<sup>23</sup> CONADEP. *Legajo CONADEP N° 744*. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina. En su declaración, el testigo “Pepe” señalaba directamente al coronel Nedo Otto Cardarelli, ex jefe del Destacamento de Inteligencia 201 de Campo de Mayo, como responsable de los delitos denunciados.

<sup>24</sup> CONADEP. *Legajo CONADEP N° 7.171*. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

BUENOS AIRES, 10 de enero 1984

Señor  
Ernesto Sábato  
Calle Languari 3135  
Santos Lugares  
Pcia de Bs. As.

De mi mayor consideración:

Hace mucho tiempo que deseo mantener una correspondencia con Ud. o alguien como Ud., el día 19 de diciembre ppdo lo escuché por radio dialogando con Mónica y entonces decidí escribirle, ya que he vivido aterrorizado por lo que hemos pasado estos años y por lo podía ver desde el trabajo (un sector de los servicios). No pertenezco a la calle ni seguridad ni por sí sola, me desempeño en una modesta oficina desde donde pude observar algunas cosas que pasaban. Los niños, que no siempre pueden llegar a todos, tanto a civiles como a militares.

Le oí decir, sobre el miedo - que no se pueda culpar a nadie por tener miedo - me alivió saber que una persona de su talla no iba a reprochar mis miedos, al haber obrado con cobardía, haber vivido con pánico; por eso me atreví a escribirle, para colaborar en algo con la Comisión Especial que preside. Estos datos, tal vez los conozca, pero, puede que no; en este caso Ud. tendrá seguramente otros medios para cotejarlos y verificarlos yo los corregiré.

El coronel Nedo Otto Cardarelli en 1978/79/80 fue jefe del Destacamento de Inteligencia 201 sito en Campo de Mayo. Esta unidad trabaja en toda la zona norte (San Miguel, San Martín, San Fernando Zaraté, Campana, Delta, etc. Depende del Cdo de Institutos Militares y Jefatura II Inteligencia. He averiguado que a este jefe se le atribuye responsabilidad por desaparecidos, torturas y muertes, de alrededor de 1.000 a 1.500 personas (hombres, mujeres y niños) que fueron sepultados en Campo de Mayo, en cementerios de ciudades vecinas como MN y los más, arrojados al mar por avión o cremados en Hosp Mil de Campo de Mayo.

Luego, de ese destino lo trasladaron a EE UU, junto al agregado Militar (1982/83) para apartarlo temporalmente de esa zona y también para premiarlo. Ya está de regreso y ha sido designado jefe del Batallón de Inteligencia 601 -Viamonte 1816 TE 44-3908, 42-9505/0978. Esta unidad, opera en toda el Área de Cap Fed y tiene control de grandes colegios, iglesias, universidades, diarios, radios, TV, etc., para su obrimiento total es secundado por el Destacamento de Inteligencia 103, Perd 1515, TE 23,5024/6520.

Entiendo que es una ignominia que este siniestro personaje vaya a ocupar ahora un puesto tan especial, con tanto poder sobre la Policía, Sida, Seguridad Federal, Área Naval y Aérea, etc. Allí la mayor parte de la gente trabaja con identificación de encubrimiento con documentación falsificada por la misma autoridad, adn para pagos ascensos, etc., por eso, es muy difícil de controlar. Hay artistas, deportistas, periodistas, autores, profesores, taximetristas, diaristas y lo que se desee. Se supone que en la calle trabajan unos 5.000 / 6.000 agentes.

Le envío un plano estimado de Campo de Mayo y los posibles lugares claves para un estudio.

Bien, don Ernesto, seguiré aportándole más datos. Perdóneme, sé que no hay que tener miedo, estoy convencido, pero tengo enormes dudas que esta carta llegue a Ud. Sin persona causa terrible escoror. No dudo que su correspondencia será controlada, como su teléfono. No me motiva más mi actitud de cautela y no me identificaré. Simplemente será Pepe. Dentro de unos días lo hablaré por teléfono preguntando si tuvo noticias de Pepe, entonces le seguiré escribiendo.

Sin más por el momento, ruego acepte mis excusas por el incógnito, mi modesto aporte puede ser importante para su delicada tarea de esclarecimiento, que ruego a Dios, sea tan limpia como es su trayectoria y la de las personas que lo acompañan.

Con el mayor respeto.  
Pepe

Carta de "Pepe" a Ernesto Sábato, presidente de la CONADEP, donde menciona el recurso a los "vuelos de la muerte" en Campo de Mayo. Fuente: Subfondo CONADEP. Archivo Nacional de la Memoria.

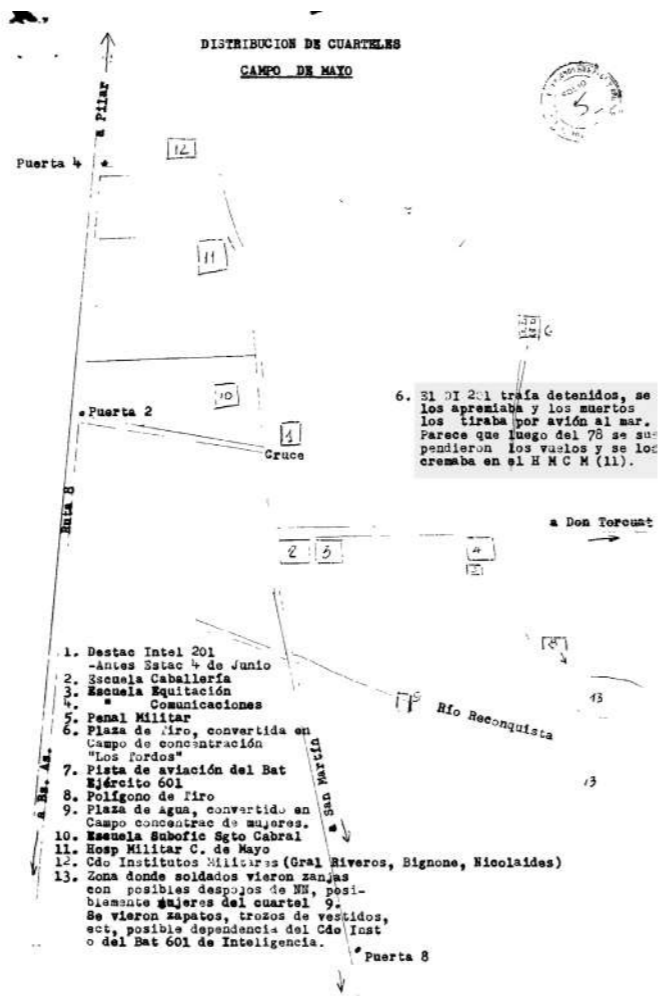
contra integrantes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que habían cumplido diversas funciones en los "traslados", lo que a su vez ofrecía información sobre los actores institucionales involucrados. Una carta anónima a la CONADEP, enviada en agosto de 1984 por alguien que se presentaba como ex "empleado en Campo de Mayo", relataba que un enfermero de la gendarmería se había encargado de aplicar sedantes a las víctimas: "Tuve contacto con un gendarme Desiderio Ávalos, enfermero por aquel entonces, era el encargado de aplicarles las inyecciones con el objeto de poder matar a los prisioneros que allí se encontraban. Los hacían tirar de noche en el avión que partía desde Campo de Mayo". El testigo brindaba además la dirección de la unidad militar en la que revistaba el acusado, y sugería que lo citaran a declarar: "Va a decirles la farmacia donde adquirían

las inyecciones mortales y el coronel que pagaba a un precio elevado aquellas inyecciones"<sup>25</sup>.

Ya desde los tiempos de la CONADEP, los testimonios de ex conscriptos que habían realizado el servicio militar obligatorio en Campo de Mayo fueron un insumo clave para conocer el funcionamiento de los vuelos clandestinos y su inserción en el circuito desaparecedor<sup>26</sup>. En agosto de 1984, una denuncia anónima de un ex "colimba"

<sup>25</sup> CONADEP. Legajo CONADEP N° 7.823. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

<sup>26</sup> Para un análisis sobre la conscripción en Campo de Mayo durante la última dictadura, ver el cuarto número de la colección Investigar Campo de Mayo, *El servicio militar obligatorio en Campo de Mayo. Antecedentes históricos y experiencias de conscripción durante el terrorismo de Estado*. (Archivo Nacional de la Memoria, 2023b). Disponible en: [www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-08-08-icm-conscriptos-b.pdf](http://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-08-08-icm-conscriptos-b.pdf)



del Batallón de Aviación 601, que había cumplido el servicio entre marzo de 1978 y julio de 1979, mencionó a un avión Fiat como una de las aeronaves que se usaban para los vuelos. También dijo haber visto vehículos de la Policía Bonaerense ingresando al batallón, con detenidos y detenidas que serían víctimas de los vuelos:

Un teniente de apellido Castillo del área de Comunicaciones y piloto de aviación [...] le comentó al denunciante en ese tiempo el haber sido copiloto de un avión militar Fiat, [...] que en ese avión se transportaba a un grupo de supuestos "subversivos" y que se los ataba de pies y manos (con las manos hacia atrás) y que a la altura de Mar del Plata para el sur fueron arrojados al mar. [...] Que entre marzo y mayo de 1978 estaban realizando la instrucción nocturna y reciben la orden de ponerse todos los soldados cuerpo a tierra, con la cara mirando al césped, que cerraron los ojos (con la amenaza de que si veían algo los mataban) y en ese momento pasó por la [ilegible] interior del Batallón un carro de asalto de la Policía de la Provincia y autos Ford Falcon (patrulleros), [...] y ante esto el denunciante supuso que se trataba de un traslado de supuestos "subversivos" los cuales serían subidos al avión, y que luego de unos meses esta suposición le fue confirmada por el teniente<sup>27</sup>.

Otro ex conscripto denunció los comentarios que le había hecho un subteniente del ejército, Alejandro Sagristá, sobre su participación en los vuelos. Según el testigo, Sagristá le había mencionado que no sólo se habían utilizado aviones sino también helicópteros pertenecientes a la flota del ejército:

Eran arrojadas al Río de la Plata (probablemente en Punta Indio) personas que habían sido detenidas (desaparecidos) por personal del Ejército (desconoce si otros detenidos les eran enviados). Estas personas eran arrojadas vivas desde los helicópteros. El relato hecho por Sagristá al declarante incluye el detalle de que algunas víctimas se resistían a ser arrojadas aferrándose a las compuertas, por lo cual se les cortaban los dedos o las manos

<sup>27</sup> CONADEP. Legajo CONADEP N° 7.032. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

con un machete de monte que llevaba el personal a cargo<sup>28</sup>.

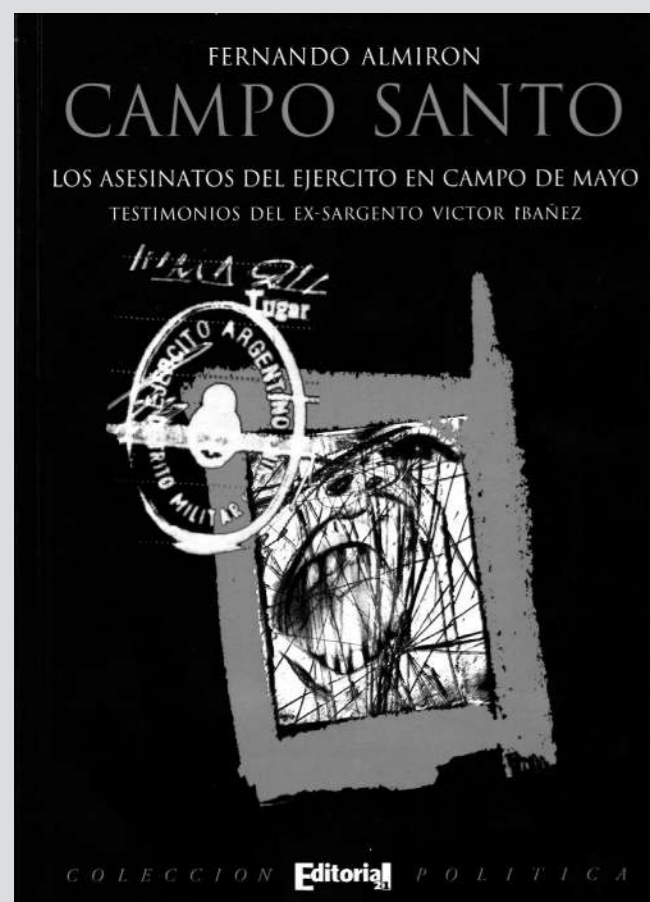
En suma, para fines de 1984, el Estado argentino disponía de una cantidad considerable de información sobre los vuelos clandestinos en Campo de Mayo. Las denuncias referían a cuestiones tales como los momentos y espacios en que se realizaban los "traslados", las aeronaves que se usaban, el método que se aplicaba para hacer abordar a las víctimas y los actores represivos involucrados. No obstante, muchos de estos datos aún se presentaban aislados, obtenidos a través de terceros y desprovistos de una narrativa integral que los hiciera inteligibles. Aunque la CONADEP tuviera el mérito de acreditar la existencia de los vuelos en Campo de Mayo, al Estado argentino aún le faltaban un par de décadas para empezar a conceptualizar su sistematicidad.

## Los vuelos de Campo de Mayo ante la Justicia

La oportunidad para dicha sistematización surgió recién tras la reapertura de los juicios de lesa humanidad en los primeros años del siglo XXI, cuando fiscales, querellas y organismos públicos comenzaron a reunir evidencias más firmes y explicativas sobre los vuelos clandestinos, con valor de prueba jurídica. El tema fue abordado con diversos grados de amplitud y especificidad en varias instancias judiciales y oficiales. Una primera masa crítica de testimonios sobre los vuelos se elaboró en la instrucción de la llamada "Megacausa Campo de Mayo", donde las declaraciones de ex conscriptos del Batallón de Aviación 601 permitieron arribar a una descripción comprensiva sobre la mecánica utilizada. A su vez, estas declaraciones mostraron la dimensión diacrónica de la práctica de los vuelos, que presentaba variaciones en ciertos aspectos según el año en que los testimoniados habían cumplido el servicio militar obligatorio.

<sup>28</sup> CONADEP. Legajo CONADEP N° 1.379. Serie Legajos CONADEP de víctimas del terrorismo de Estado. Subfondo CONADEP. Fondo Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Archivo Nacional de la Memoria. Argentina.

## La confesión y denuncia del ex sargento Ibáñez



Carátula del libro *Campo Santo. Los asesinatos del Ejército en Campo de Mayo*, del periodista Fernando Almirón, que contiene el testimonio del ex sargento Víctor Ibáñez sobre el funcionamiento de “El Campito” y los “vuelos de la muerte”. Fuente: Colección Campo de Mayo. Archivo Nacional de la Memoria.

Una de las descripciones más completas y explícitas que se tienen sobre los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo fue brindada por el ex sargento Víctor Ibáñez, quien estuvo destinado al sector logístico del Comando de IIMM y cumplió tareas cotidianas en “El Campito” que funcionaba en Campo de Mayo. Ibáñez dio su testimonio para el libro *Campo Santo. Los asesinatos del Ejército en Campo de Mayo*, publicado en 1999 por el periodista Fernando Almirón, que incluye un capítulo entero dedicado a los vuelos clandestinos.

Según Ibáñez, la decisión de eliminar a un prisionero se tomaba cuando los represores consideraban que ya resultaba inútil seguir interrogándolo para extraerle información: “Los detenidos, una vez que ya no eran de interés para la gente de inteligencia, eran tirados al mar”. No obstante, los vuelos también servían para desaparecer a detenidos y detenidas traídos desde otros CCD para su destino final: “Traían gente de otros lugares de detención. [...] La gran mayoría funcionaba en la provincia de Buenos Aires. Como ‘El Campito’ estaba prácticamente pegado a la cabecera de la pista del Batallón de Aviación de Campo de Mayo, [...] era el lugar ideal”<sup>1</sup>. Ibáñez remarcó todas las necesidades operativas que implicaba un vuelo, a las que sólo podía dar respuesta la oficialidad especializada del Batallón de Aviación 601:

Tenían que sacar el avión de la base, pedir el combustible para el vuelo, autorización para el despegue. Por más trucho que fuera, en el Ejército, en esos momentos, esas operaciones no las autorizaba

<sup>1</sup> Almirón, 1999. Todos los fragmentos citados de Ibáñez a continuación pertenecen al libro de Almirón.

cualquiera. Además debían tener una hoja de ruta, por si llegaban a tener una emergencia, un accidente. Hay un centro de control aéreo en el que se toma nota de todos los vuelos. Ahí debería estar todo registrado.

El testimonio del ex sargento es uno de los pocos que pudo dar cuenta del accionar inmediatamente anterior al despegue de los aviones, ya que en ocasiones él mismo participó, en calidad de subordinado, en el “traslado” de las y los detenidos desde el CCD hasta la pista aérea:

Cuando se preparaba un vuelo, los que estaban a cargo del operativo convocaban a los celadores, todos suboficiales. Nos daban el número identificatorio de cada uno de los prisioneros que teníamos que ir a buscar para ser embarcados. Después de recogerlos en los distintos pabellones, los agrupábamos en un lugar descampado, lejos de las instalaciones, donde arrancaba el camino que llevaba hasta la cabecera de pista del aeropuerto militar. Ahí, los detenidos eran cargados en un camión civil robado que tenía una caja de aluminio cerrada. [...] Como yo era uno de los choferes, más de una vez me tocó conducir a todos ellos amontonados en la caja a lo largo de este recorrido: salíamos por la puerta de adelante, tomábamos el acceso que venía de la ruta, dábamos la vuelta por un camino lateral, hacíamos 200 metros y desandábamos el camino de tierra por el campo hasta la pista donde esperaba el avión con los motores encendidos.

Como parte del entramado represivo de Campo de Mayo, Ibáñez también fue testigo del momento de sedación de las víctimas y de su ascenso

a las aeronaves. De acuerdo con su propio relato, en algunas oportunidades se encargó de recibir a los prisioneros a bordo de las aviones y de acomodarlos en su interior:

Los llevaban engañados. Les hacían creer que los estaban “blanqueando” y que pasaban a disposición del Poder Ejecutivo [...] Cuando se llegaba a la pista, los prisioneros eran formados al pie de la escalerilla del avión, de a uno en fondo. Los del grupo de eliminación ya los estaban esperando. A veces era uno, a veces eran dos los tipos que se ocupaban de aplicarles una inyección antes de subirlos. Les decían que el Servicio Penitenciario exigía esa vacuna para incorporarlos al sistema carcelario federal. Todo mentira. [...] Los pinchaban de a uno a medida que llegaban al pie del avión. Después los prisioneros subían cuatro o cinco peldaños de la escalerilla y ya se sentían mal. Yo y otros dos muchachos los esperábamos arriba. Los guiábamos hasta el lugar donde tenían que sentarse. Ni bien se acomodaban empezaban los dolores. Estiraban las piernas y se estremecían por los primeros retorcijones en el estómago. No sé qué les produciría esa droga, pero en menos de un minuto ya estaban como muertos.

A lo largo de varios años, Ibáñez ha vuelto a testimoniar sobre los “vuelos de la muerte” en instancias judiciales. En sus declaraciones, el ex sargento identificó a varios oficiales del ejército responsables de la práctica de aniquilamiento.

Así, pudo determinarse que, durante 1976, en Campo de Mayo era frecuente el ascenso de detenidos y detenidas a aeronaves del ejército y la fuerza aérea, con los ojos vendados y signos de haber sido sedados (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014). Las víctimas llegaban hasta la pista de aviación en transportes terrestres de diverso tipo y pertenecientes a distintas fuerzas: camiones Unimog y Mercedes Benz del ejército, autos Falcon, camiones frigoríficos civiles, camiones de gendarmería, celulares de la Policía Federal. Los testimonios también aludieron a evidencias materiales como la aparición de ampollas vacías del anestésico Ketalar en las cercanías de la pista o manchas de sangre en las aeronaves utilizadas. Hubo varias referencias a Punta Indio, una localidad cercana a la desembocadura del Río de la Plata en el mar Argentino, como destino de los vuelos, conducidos por personal del ejército uniformado con ropa de pilotaje. Según los denunciados, los vuelos no sólo partían de la pista de aviación sino que también, en ocasiones, helicópteros del ejército descendían

en la zona boscosa donde se encontraba el CCD “El Campito” para cargar cuerpos que luego eran arrojados a las aguas.

Los testimonios de ex conscriptos que habían cumplido el servicio militar durante 1977 reafirmaron varias de estas descripciones y las ampliaron con nuevos detalles (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014). Para ese año, se mencionó la carga de cadáveres embolsados en los aviones, así como de detenidos vivos que subían encapuchados y con las manos atadas hacia atrás. Hubo comentarios sobre la maniobra especializada, propia de pilotos entrenados, que las aeronaves debían hacer para lanzar a las aguas a personas con o sin vida; y sobre la puesta en funcionamiento de una sirena con luz roja, conocida como “toque de queda”, cada vez que ingresaba un camión con carga hacia el aeródromo, lo que indicaba que los soldados debían relevarse de su puesto. Los vuelos clandestinos no se registraban en las planillas de las aeronaves o se registraban con datos adulterados. El ingreso de transportes terrestres con detenidos y detenidas al

Batallón de Aviación 601 seguía siendo frecuente, y a los vehículos vistos en 1976 se sumaban otros como camionetas Ford F-100 del ejército y patrulleros de la Policía Bonaerense. Se denunció, además, que oficiales y suboficiales del ejército solían amenazar a los conscriptos para que mantuvieran el secreto sobre la práctica de aniquilamiento. Al hallazgo de ampollas de Ketalar se sumaron menciones a jeringas, ropa y accesorios femeninos en la zona aledaña a la pista. Según los testigos, los vuelos eran nocturnos y Punta Indio volvía a aparecer como el principal destino, con pilotos que incluso pedían el parte meteorológico de dicha localidad antes de despegar.

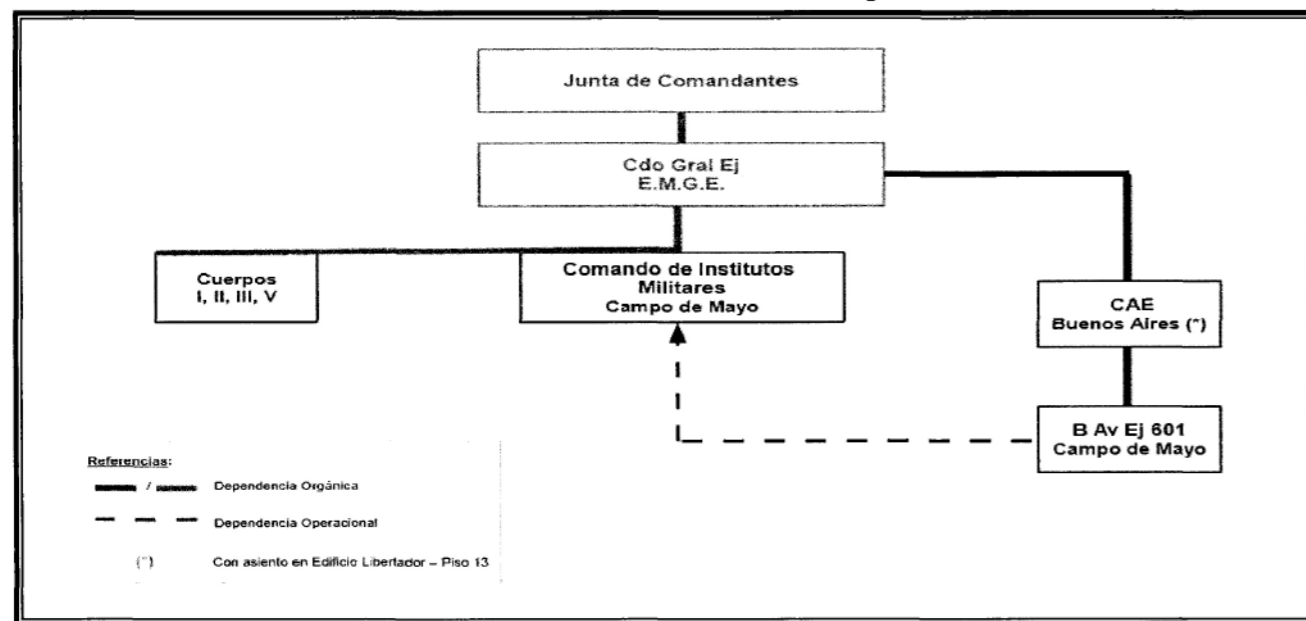
Si la instrucción de la “Megacausa Campo de Mayo” fue el marco en el que comenzó a articularse un abordaje sobre los vuelos desde una perspectiva jurídica, el llamado juicio “Vuelos de la muerte”, iniciado en 2020 y concluido en 2022, permitió una reconstrucción histórica de la prác-

tica de aniquilamiento con un nivel de detalle hasta entonces inédito<sup>29</sup>. La acusación del Ministerio Público Fiscal (MPF) en el debate oral y público, organizada en torno a los casos de cuatro víctimas de los vuelos operados desde Campo de Mayo, se valió de las declaraciones de decenas de ex conscriptos que, como testigos involuntarios de los “traslados”, aportaron información sustantiva sobre el método de desaparición y sus derivas<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> En este debate oral y público, la Justicia condenó a prisión perpetua por su responsabilidad en los “vuelos de la muerte” al ex comandante de Institutos Militares, Santiago Riveros, y a tres ex miembros del Batallón de Aviación de Ejército 601: Luis del Valle Arce, comandante del batallón entre diciembre de 1975 y diciembre de 1977; Ángel Delsis Malacalza, segundo comandante entre diciembre de 1975 y diciembre de 1978, además de piloto de aviones Twin Otter y Fiat; y Eduardo María Lance, miembro de la Plana Mayor del batallón y oficial de Operaciones entre junio de 1976 y febrero de 1978, además de piloto de aviones Fiat.

<sup>30</sup> Alegato del Ministerio Público Fiscal (MPF), 30 de marzo de 2022 en Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. Causa N° 27004012/2003/TO21: “Malacalza, Ángel Delsis y otros”.

### Batallón de Aviación de Ejército 601



Cuadro de dependencias orgánica y funcional y de estructura funcional del Batallón de Aviación de Ejército 601, la unidad militar que ejecutaba los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo. Fuente: Programa Verdad y Justicia - Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Humanitario - Ministerio de Defensa de la Nación.

### La fuga del conscripto Villegas

Durante el llamado juicio “Vuelos de la muerte”, iniciado en 2020 y concluido en 2022, un ex conscripto del Batallón de Aviación de Ejército 601, Francisco Villegas, relató un episodio fuera de lo común que acabó con su fuga de Campo de Mayo y su desertión del ejército. Según el relato de Villegas, quien había sido asignado a la compañía Servicios del batallón, todo ocurrió una noche de guardia en que le tocaba custodiar el helicóptero que descansaba en la guarnición para uso personal del dictador Jorge Rafael Videla. Como hacía frío y llovía, Villegas se guareció dentro del helicóptero y se quedó accidentalmente dormido. Al poco tiempo despertó por unos gritos: “No me pegues, hijo de puta”.

Sin bajar de la aeronave, Villegas se asomó y observó tres camiones “con cajas como las de carniceros, con chapa de aluminio”, de los que hacían descender a los golpes a unos veinte hombres en fila. Todos fueron obligados a abordar un avión. Ante la evidencia de que era un testigo involun-

tario de un “vuelo de la muerte”, Villegas entró en pánico. Abandonó su fusil y su casco en el helicóptero y corrió a campo traviesa, hasta las vías de un tren que abordó para escapar. Según el alegato del Ministerio Público Fiscal en el juicio oral, el testigo “al final ya no miraba, sino que trataba de escuchar y cuando el avión –que tomó vuelo enseguida– despegó volvió la calma, también se fueron los autos y las camionetas. Ahí él se fue también porque sabía que, si lo veían, lo mataban”.

Francisco Villegas desertó del servicio militar y tuvo que refugiarse durante más de un año en el campo, cerca de la localidad bonaerense de Moreno, luego de que las Fuerzas de Seguridad fueran a buscarlo a su casa en Presidente Derqui, provincia de Buenos Aires. Más de cuarenta años después, lo recordó en un juicio de lesa humanidad<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Declaración testimonial de Francisco Villegas, 23 de febrero de 2021 en Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. Causa N° 27004012/2003/TO21: “Malacalza, Ángel Delsis y otros”.

Juan Carlos Herrera, ex soldado de la compañía Comando del Batallón de Aviación 601, recordó que era habitual que concurrieran a Campo de Mayo camionetas provenientes de Coordinación Federal, con personal vestido de civil y caracterizado con pelo largo, al que tenían orden de dejar pasar:

En una oportunidad tenía la orden de no dejar entrar a nadie y vino una camioneta furgón, con los vidrios tapados con diario, que era de Coordinación Federal. Ante su negativa a dejarla ingresar, se bajó de ella un señor con una pistola 11.25 y el testigo alcanzó a ver gente que estaba esposada, encadenada en la parte de atrás. Enseguida le pegaron un grito desde la guardia, autorizando el ingreso. Dijo que las personas iban tiradas en el piso del furgón, encadenadas. [...] Esos vehículos pasaban por la torre de control y luego hacia la pista. Después cruzaban toda la pista principal hasta el lugar donde había unos árboles. Detrás de esos árboles había una pista de emergencia, de tierra. Los vehículos iban a ese lugar. Dijo que era normal ver en ese lugar al avión Twin Otter y que desde ahí despegaba. Cuando el avión despegaba, el furgón se iba. Cuando el avión regresaba, entraba la autobomba de los bomberos, comentándose que allí lo manguereaban para limpiarlo. [...] Recordó el diálogo que tuvo con un suboficial al que le preguntó si tiraban paracaidistas de noche, respondiéndole “No sea boludo, soldado, ¿no sabe lo que hace el avión ese? ¿No sabe como lo llaman al avión ese? A ese avión le dicen ‘el verdugo’”<sup>31</sup>.

La mención a vehículos con detenidos que llegaban desde Coordinación Federal aparece en varios testimonios, lo que refuerza la evidencia de que los vuelos clandestinos desde Campo de Mayo no sólo servían para desaparecer a personas cautivas durante varios días o semanas en la propia guarnición, sino también a víctimas traídas desde otros CCD. Estas personas llegaban allí para su eliminación física inmediata: en sus casos, Campo de Mayo servía como terminal del circuito desaparecedor, como sitio donde las víctimas se enfrentaban a su destino final. Cabe observar que Coordinación Federal no pertenecía a la Zona de Defensa 4, jurisdicción que el Comando

de IIMM de Campo de Mayo tenía asignada para llevar adelante la “lucha contra la subversión”, sino a la Zona 1. Este dato da cuenta de la flexibilidad y adaptación que asumía la organización práctica de la represión, más allá de lo estipulado por la normativa (Ranalletti, 2020). Según otros testigos, como el ex conscripto José Luis Miceli, los miembros de otras fuerzas que ingresaban a Campo de Mayo para entregar a detenidos y detenidas tenían contacto directo con los oficiales del ejército que se desempeñaban como autoridades del Batallón de Aviación 601:

Comentó que donde él hacía la guardia, en la Compañía de Servicios, ingresaban regularmente Ford Falcon, de noche, que decían que eran de Coordinación Federal. [...] Dijo que las personas que ingresan en los Falcon se dirigían hacia donde estaba el jefe o segundo jefe, recordando que se trataba de Luis Del Valle Arce y del mayor [Delsis] Malacalza. Miceli contó algo que a él mismo le había llamado mucho la atención: habían incorporado a un oceanógrafo en la división del ejército. Dijo que había ingresado al Batallón en junio o julio de 1976. [...] Que cuando preguntaban qué hacía ahí, se les respondía que estudiaba las corrientes del río y el mar. En ese momento para ellos su presencia ahí era como “llevar un buzo a la montaña”, no se entendía qué hacía ahí<sup>32</sup>.

Varios testimonios mencionan también que los oficiales del ejército a cargo de los vuelos mostraban preocupación por que los conscriptos no se convirtieran en testigos de la práctica, lo que en ocasiones llevaba a situaciones de amenaza o amedrentamiento. Rubén Núñez, ex soldado de la compañía Servicios del Batallón de Aviación 601, recordó un episodio de esa naturaleza durante su conscripción en 1976:

Una noche fue hasta el hangar de los bomberos para comprar una bebida y allí fue atendido por un suboficial. En ese instante se produjo un corte general de electricidad. Dijo haber estado dentro del hangar por espacio de diez minutos y cuando salió vio que aterrizaban dos aviones Fokker de la fuerza aérea. Se quedó en el lugar de curioso y vio que cargaban o descargaban del avión una especie

de jaula que contenía animales o personas, “no se distinguía bien, pero se movían”. Al día siguiente, en la formación, un oficial les habló y les preguntó si algún soldado había visto algo, refiriéndose a lo que había sucedido la noche anterior. Indicó que esa persona era un capitán, de apellido Lance o algo parecido [N. del A.: se refiere al represor Eduardo Lance, condenado por los “vuelos de la muerte” en 2022]<sup>33</sup>.

No obstante, la posición de los conscriptos frente a los vuelos clandestinos podía variar según el caso. No siempre eran testigos casuales: en ocasiones, sus superiores los involucraban en la preparación previa de las aeronaves o su limpieza posterior. El hecho de que los soldados tuvieran un papel que cumplir –aunque fuera involuntario e incluso desinformado– revela hasta qué punto la práctica de aniquilamiento afectaba la vida cotidiana en la guarnición, donde todos los actores, desde los conscriptos y enfermeros del Hospital Militar hasta los propios pilotos y oficiales jerárquicos, debían servir a la eliminación del “enemigo” cuando las circunstancias lo demandaban. El ex conscripto Daniel Tejeda, por ejemplo, relató que dos o tres veces, en distintos días, tuvo que preparar junto a otros compañeros un helicóptero para lo que los militares llamaban un “vuelo sanitario”:

Entre otras cosas, les tocaba retirar los asientos del helicóptero. Recordó que se preparaba el helicóptero Bell de un día para el otro y entre las cinco y seis de la mañana se ponía en marcha. Y a veces se escuchaban tiros. Luego el helicóptero salía del playón, llegaba casi hasta el final del Batallón, donde terminaba la pista y había una especie de monte. De ese monte de árboles salía un Carrier y se acercaba hasta donde estaba el helicóptero, que se ponía de costado para que cargaran algo que no se alcanzaba a ver. En una de las ocasiones, cuando regresó el helicóptero al cabo de tres o cuatro horas, había que limpiarlo porque había sangre en el piso. [...] Mencionó que la sangre era abundante y que todavía no se había secado. Que la sangre estaba en la parte del helicóptero donde se sube la carga<sup>34</sup>.

Entre los testimonios de ex conscriptos que realizaron el servicio militar en 1977 hay numerosas menciones al ingreso de camiones con aspecto de transporte de alimentos, tipo “frigoríficos”, que se dirigían directamente hacia la pista custodiados por autos de civil, donde los esperaba un avión Fiat con el motor puesto en marcha. Gerardo Crifasi, ex soldado de la compañía Servicios del Batallón de Aviación 601, recordó que dichos camiones llegaban por una ruta interna y pasaban frente a la torre de vuelo con dirección a la cabecera de pista, donde los aguardaba la aeronave lista para despegar:

Recuerda que cuando pasaban estos camiones, el soldado de guardia que se encontraba apostado al pie de la torre de vuelo dejaba pasar al camión. Como dijo el testigo: “Todo soldado que hacía guardia ahí sabía que cuando venía el camión civil cerrado a toda velocidad, se corría o lo pasaba por arriba”. Supo que a ese camión lo denominaban “el fiambbrero”. Desde la torre se podía ver que los Fiat se cargaban por la panza del avión, a través de una rampa. [...] Dijo que los soldados de la clase anterior les habían enseñado la labor que debían cumplir en el destino asignado y que ellos les decían que lo que se cargaba en los aviones Fiat eran ‘terroristas’. [...] Recordó a Malacalza como piloto del avión, incluso mencionó que el nombrado se acercaba antes del vuelo para obtener el parte meteorológico que el testigo le entregaba<sup>35</sup>.

Esta mención de Crifasi a aquello que los soldados de la clase anterior “les habían enseñado” remite al modo en que la información sobre los vuelos circulaba dentro de la comunidad militar de Campo de Mayo. Los soldados no sólo se referían al tema entre ellos sino que también, en ocasiones, recibían comentarios de suboficiales u oficiales del ejército, tal como narró Pedro Trejo, ex conscripto de la compañía de Apoyo Aéreo:

En una oportunidad le llamó la atención la llegada al Batallón de unos camiones celulares de la Policía Federal; en esa ocasión, y siendo el testigo chofer de Briel [N. del A.: se refiere al represor Ángel Briel, jefe del Batallón de Aviación desde mediados de 1977], el nombrado le indicó que lo

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> Idem.

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> Idem.

llevara a la parte de arriba, a la zona de la pista. Cuando llegaron a la barrera de ingreso, Briel le indicó que esperara con el vehículo en ese lugar y el militar siguió a pie unos 300 metros en dirección a la cabecera de la pista, hasta el lugar donde estaban los celulares junto a uno de los Fiat G-222 del Batallón. Mientras esperaba en el lugar que se le había indicado, se le acercó un suboficial y le dijo si sabía qué llevaban al avión. Como el testigo dijo no saberlo, el suboficial le indicó que allí llevaban “subversivos, fiambres”, aclarando que eran “muertos de la subversión”<sup>36</sup>.

Aunque la mayoría de los testimonios de ex concriptos de Campo de Mayo sobre los vuelos

<sup>36</sup> Idem.

remiten a 1976 y 1977, en el juicio “Vuelos de la muerte” también declararon algunos ex “colimbas” que mostraron que la cronología del método se extendió, al menos, hasta 1978<sup>37</sup>. Andrés Kupelian, quien realizó el servicio militar en la guarnición ese año, recordó un episodio durante una práctica de combate nocturna, cuando el sargento a cargo les ordenó que se echaran cuerpo a tierra y los amenazó con su revólver para que no levantaran la cabeza ni miraran hacia los costados. Kupelian dijo que pudo observar el paso de

<sup>37</sup> También se conoce la declaración de un represor de Campo de Mayo que dijo haber participado en los “vuelos de la muerte” durante 1979, cuando revistaba en el área de inteligencia del Comando de Institutos Militares. Ver el recuadro “Las revelaciones en el legajo del represor Stigliano” en el último capítulo.



Foto aérea de Campo de Mayo tomada durante un relevamiento de la Fuerza Aérea Argentina en septiembre de 1976 donde pueden apreciarse el aeródromo con sus dos pistas, la principal y la secundaria -de tierra- (b), y “El Campito” (a). Fuente: Colección Campo de Mayo. Archivo Nacional de la Memoria.

varios autos particulares y de camiones celulares de transporte de detenidos. Todos los vehículos se dirigieron a la pista del Batallón de Aviación 601 y, poco después, despegó un avión Fiat G-222. A la mañana siguiente, un teniente primero reunió a los soldados y les dijo que él había sido el conductor del primer auto que conformaba la caravana que habían visto. Agregó que el avión había regresado cuarenta minutos después del despegue y que “no había que pensar nada extraño”. Según el testigo, esos comentarios llamaron la atención de los soldados, porque en general “nunca nos daban explicaciones de nada, pero esa mañana fue peculiarmente insistente en convencernos de que nada había pasado, que era una situación muy normal”<sup>38</sup>.

Otro ex concripto, Genaro Bernal, quien también realizó el servicio en 1978, relató un episodio casi idéntico al de Kupelian durante una instrucción nocturna. Además, contó que en otra ocasión, cuando estaba apostado de noche en la barrera de entrada al aeródromo, se le acercó el jefe de guardia y le dijo que iba a llegar una caravana de vehículos. Le ordenó que, en el momento en que la viera, levantara la barrera, se alejara unos metros y mirara en sentido contrario. Bernal recordó que había un avión con los motores encendidos y que se produjo un movimiento inusual en la torre de control, donde los vehículos que ingresaron a Campo de Mayo se detuvieron e hicieron descender a personas que parecían estar atadas entre sí<sup>39</sup>.

A diferencia de lo que ocurrió en los casos de otros CCD asociados a los “vuelos de la muerte”, en los que las voces de las víctimas e incluso de los victimarios tuvieron un papel fundamental en la reconstrucción histórica de la práctica de aniquilamiento, su funcionamiento en Campo de Mayo se conoce principalmente gracias al testimonio de los ex concriptos, lo que subraya el lugar protagónico que los “traslados” ocupaban en la vida cotidiana dentro de la guarnición. Tal como se verá en el próximo capítulo, decenas de personas que trabajaban o revistaban en Campo de Mayo conocían hasta los modelos de las aeronaves que se utilizaban para la desaparición de personas.

<sup>38</sup> Idem.

<sup>39</sup> Idem.

# Las aeronaves de los vuelos clandestinos en Campo de Mayo

La Justicia argentina ha podido acreditar que en Campo de Mayo se utilizaron al menos cuatro tipos de aeronaves para los “vuelos de la muerte”. Las declaraciones de ex conscriptos y otros testigos coinciden en que, durante 1976, se usaron helicópteros Bell, un avión Twin Otter del ejército y, en menor medida, aviones Fokker de la fuerza aérea. Desde principios de 1977, en cambio, prevaleció el uso de aviones Fiat recién incorporados a la flota del ejército. Todas estas aeronaves, algunas de las cuales hoy constituyen el principal vestigio material de los vuelos clandestinos en la guarnición, estaban asignadas al Batallón de Aviación 601 y dependían directamente de su Plana Mayor, al igual que los pilotos que las conducían. Todas ellas contaban con atributos relacionados con sus funciones reglamentarias que, al mismo tiempo, las hacían aptas para la práctica de aniquilamiento, como las capacidades para volar de noche, retirar las puertas, lanzar carga desde el aire, transportar a un número determinado de personas y volar con una cierta autonomía de combustible<sup>40</sup>.

Si bien el imaginario social asocia los “vuelos de la muerte” al uso de aviones, en Campo de Mayo también se utilizaron helicópteros Bell UH-1H Huey, conocidos en la jerga militar como “avispon verde”. Los Huey se habían incorporado al Batallón de Aviación 601 desde principios de la década de 1970 y componían el grueso de la flota aérea del ejército. Se trataba de un modelo apto para misiones de transporte de tropas, ataque y apoyo cercano, con capacidad para unas diez personas además de la tripulación. Como ya se mencionó, varios ex conscriptos declararon que los helicópteros eran preparados con antelación para los vuelos clandestinos y se les quitaban los

asientos. Se los veía partir en horas de la noche o la madrugada desde la cabecera de la pista de aviación, a donde arribaban vehículos terrestres que transportaban hasta allí a las víctimas<sup>41</sup>. Algunos testimoniantes, incluso, declararon que sus superiores les habían ordenado limpiar manchas de sangre en los helicópteros tras los vuelos nocturnos. Aunque la mayoría de las alusiones a estas aeronaves corresponden a 1976, también existen unas pocas referencias en relación a la participación del hangar de helicópteros en los “vuelos de la muerte” durante 1977<sup>42</sup>. A diferencia de lo que ocurrió con algunos de los aviones usados en Campo de Mayo, hasta hoy no fue posible identificar la matrícula de los helicópteros pertenecientes a la flota que se utilizaron para los “traslados”.

Hacia 1976, el ejército no contaba con aeronaves propias de gran porte. Las funciones aeronáuticas atribuidas a cada una de las Fuerzas Armadas establecían que sólo la fuerza aérea era responsable del transporte aéreo pesado, lo que obligaba al ejército a depender de aviones ajenos para movilizar materiales de gran magnitud. Esta condición, propia de las actividades militares regulares, explicaba la presencia de aviones de la fuerza aérea en Campo de Mayo, donde operaban bajo dependencia funcional del Batallón de Aviación 601. Aunque en menor medida que otras aeronaves, los Fokker de la fuerza aérea aparecen mencionados en los testimonios en relación a los

<sup>41</sup> Declaraciones testimoniales de los ex conscriptos Alberto Espila y Daniel Tejada, 24 de febrero de 2021 y 19 de abril de 2021 en Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.* Por otra parte, el ex sargento Víctor Ibáñez mencionó que, al menos en una ocasión, vio aterrizar a un helicóptero en la Plaza de Tiro para llevarse un cuerpo de alguien que “probablemente se les haya muerto a los interrogadores”. Ver Juzgado Federal Criminal y Correccional N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

<sup>42</sup> Declaración testimonial del ex conscripto Manuel Almirón, 19 de marzo de 2021 en Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

<sup>40</sup> Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

vuelos clandestinos. El ex sargento Víctor Ibáñez dijo haber presenciado el embarco de detenidos en un Fokker F-27, el mismo modelo que Rodolfo Walsh había denunciado en su *Carta Abierta a la Junta Militar*<sup>43</sup>. Los Fokker que se utilizaban en Campo de Mayo eran comandados por pilotos de la fuerza aérea, adecuadamente instruidos para su conducción (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014). Al igual que en el caso de los helicópteros, no se han identificado las matrículas de los Fokker usados para los “vuelos de la muerte”.

En cambio, sí se conoce cuál fue el único avión Twin Otter perteneciente al ejército que se utilizó para los vuelos. Los Twin eran aviones de despegue corto, ágiles, con capacidad para doce a catorce personas además de la tripulación, que podían aterrizar en cualquier pista y que solían usarse para prácticas de paracaidismo. Frente a las declaraciones de ex conscriptos sobre la utilización de este tipo de aeronave para los “traslados” durante 1976, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación aportaron al juicio oral conocido como “Vuelos de la muerte” un informe sobre el historial de los Twin Otter que pasaron por el ex Batallón de Aviación 601<sup>44</sup>. De los cuatro que hubo en su hangar, sólo tres se incorporaron antes del período investigado. De esos tres, uno se estrelló y quedó fuera de uso en 1975, durante una misión de reconocimiento preliminar al Operativo Independencia en Tucumán. De los dos restantes, pudo establecerse que uno de ellos no estaba en Campo de Mayo sino en Bahía Blanca en el mo-

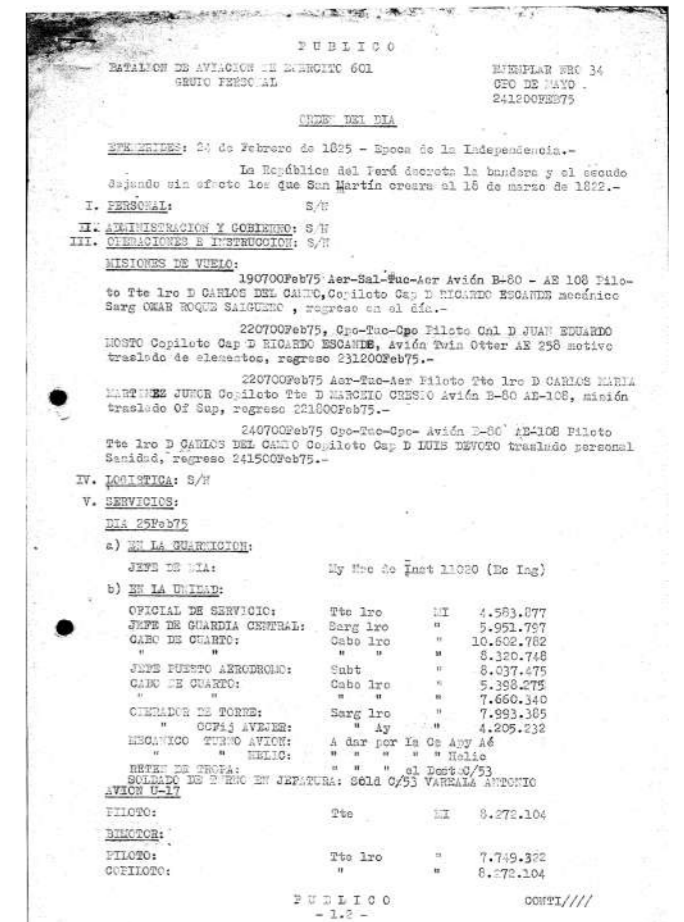
<sup>43</sup> Juzgado Federal Criminal y Correccional N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

<sup>44</sup> Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

mento de los hechos<sup>45</sup>. Por descarte, entonces, el Twin Otter de Campo de Mayo que mencionaron varios testigos era aquel que llevaba la matrícula AE-258.

Al igual que el resto de los Twin Otter, el avión había sido adquirido por el ejército en 1968, cuan-

<sup>45</sup> Actualmente hay una causa abierta en Neuquén que investiga los traslados de veinte víctimas desde esa provincia hacia el CCD bahiense “La Escuelita”. En la causa se probó que ese Twin Otter, matrícula AE-106, se usó para los vuelos clandestinos entre Neuquén y Bahía Blanca durante 1976.



Orden del día del Batallón de Aviación de Ejército 601 que da cuenta de que, para febrero de 1975, el avión Twin Otter AE-258 utilizado para los vuelos clandestinos desde 1976 ya se encontraba activo en Campo de Mayo. Fuente: Ministerio de Defensa.



do la dictadura de Juan Carlos Onganía compró varias unidades a la fabricante canadiense Havilland para repartir entre distintos organismos estatales. El AE-258 permaneció en poder del ejército durante casi toda la última dictadura. En enero de 1983, durante una reestructuración de su flota, la fuerza subastó el Twin Otter, que fue adquirido por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)<sup>46</sup>. La empresa petrolera lo rematriculó como LV-APT y le cambió el verde militar opaco de su pintura. En la década de 1990, la flota de YPF sufrió un desguace en el marco de las políticas de ajuste y privatización de la economía de los gobiernos de Carlos Saúl Menem. El Twin Otter permaneció en Comodoro Rivadavia hasta 1997, bajo operación de Transportes Aéreos Petroleros, hasta que finalmente fue alquilado y luego vendido a un club de paracaidismo en el partido bonaerense de Lobos. Allí fue rebautizado como “Sky High” y se le retiraron de manera permanente ambas puertas laterales.

A fines de 2005, el club paracaidista de Lobos vendió el Twin Otter a la empresa aeronáutica ca-

<sup>46</sup>Sobre el derrotero del Twin Otter AE-258 desde el fin de la dictadura hasta la actualidad, ver *El Cohete a la Luna*. “Un avión de la muerte en Canadá”, 20 de marzo de 2022.

nadiense Maji Aviation, en Quebec, que volvió a rematricularlo, esta vez como C-FGLF. Maji retuvo el avión hasta agosto de 2007, cuando lo vendió a la aerolínea charter Transwest Air, de la ciudad de Prince Albert, provincia de Saskatchewan, Canadá, una compañía que brindaba servicios de pasajeros y también vuelos de pesca, trabajos de topografía y operaciones de extinción de incendios forestales y evacuación médica. Transwest actualizó por última vez el certificado del Twin Otter ante el registro de aeronaves civiles del gobierno de Canadá en junio de 2017, lo que significa que el avión seguía entonces en condiciones de volar. En enero de 2021, Transwest Air se fusionó con otra compañía, West Wind Aviation, y pasaron a conformar Rise Air, la actual propietaria del avión. Se trata de una de las principales compañías de transporte aéreo en el oeste de Canadá, donde ofrece vuelos charter, corporativos, médicos y de traslado de cargas. Hoy el Twin Otter sigue volando en territorio canadiense y registra viajes recientes. En un caso similar, el del avión Skyvan de la Prefectura Naval que se usó para los vuelos clandestinos con víctimas de la ESMA (Lewin, 2017), el Estado argentino encaminó acciones que permitieron recuperar la aeronave.



La evolución del avión Twin Otter A-258 utilizado para los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo: primero con su pintura y matrícula originales cuando pertenecía a la flota del ejército, luego cuando fue adquirido por YPF en los años ochenta y finalmente cuando pasó a manos de una empresa aérea privada de Canadá. Fuente: El Cohete a la Luna.

## La llegada de los aviones Fiat a Campo de Mayo

Los testimonios de ex conscriptos que realizaron el servicio militar obligatorio en 1977 indican que, desde principios de ese año, el ejército priorizó el uso de aviones Fiat modelo G-222 para los “vuelos de la muerte” desde la guarnición. A partir de documentación hallada en el archivo de la Dirección de Aviación de Campo de Mayo, pudo reconstruirse el proceso de adquisición de tres aeronaves Fiat por parte del ejército (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014). El contrato de compra con la fábrica de Torino, Italia, se firmó en septiembre de 1976. Su entrega se concretó en dos etapas: dos aviones llegaron a Argentina en febrero de 1977 y el tercero, en diciembre de ese año<sup>47</sup>. Del historial de los

<sup>47</sup> Quien estuvo al frente de la misión de traslado al país de los aviones desde Italia fue el represor Ángel Delsis Malacalza, ex segundo comandante del Batallón de Aviación 601 entre 1975 y 1978, condenado a prisión perpetua en 2022 por los “vuelos de la muerte” desde Campo de Mayo. Cuando Malacalza trajo los aviones a Argentina, el ejército lo homenajeó con un cuadro de las tres naves cruzando el océano Atlántico, que permaneció colgado en la guarnición hasta que el Ministerio de Defensa ordenó que lo

Fiat surge que el primero de ellos, con matrícula AE-260, se puso en funcionamiento en febrero de 1977; el segundo, con matrícula AE-261, en mayo de 1977; y el tercero, con matrícula AE-262, en mayo de 1978 (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014).

A mediados de los años setenta, el ejército había comenzado a considerar la obtención de aviones con una capacidad de transporte y carga que hasta entonces la fuerza no poseía. El porte de los Fiat G-222 era el máximo permitido por la normativa aeronáutica, y su adquisición se pensó para reducir la dependencia respecto de las aeronaves de la fuerza aérea. Durante la dictadura, el ejército no sólo utilizó los Fiat para los vuelos clandestinos desde Campo de Mayo sino también para misiones formales, como la movilización de tropas hacia la frontera con Chile durante el conflicto por el canal de Beagle o la asistencia a la Provincia de Buenos Aires durante las graves inundaciones de 1980. En abril de 1982, los aviones fueron movilizados desde Campo de Mayo hacia la Patagonia para dar apoyo en la Guerra

retiraran tras la condena judicial al represor.



Cuadro que recrea el vuelo de las aeronaves Fiat G-222 desde Italia hacia la Argentina, encontrado en el marco de la inspección ocular al Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601. Fuente: Gustavo Molfino.

de Malvinas, con tareas de transporte de carga y personal y evacuación de heridos. Sin embargo, sólo uno de los Fiat voló hasta las islas<sup>48</sup>.

Después de la Guerra de Malvinas, los Fiat pasaron a operar bajo el control de la Sección de Transporte Logístico del Escuadrón de Aviación de Apoyo General 603, también con asiento en Campo de Mayo, donde los bautizaron como “La Piadosa Caridad”, “La Excelsa Esperanza” y “La Santa Fe”. El ejército los mantuvo operativos durante un par de décadas, con misiones de transporte táctico, lanzamiento de cargas y entrenamientos de paracaidismo. Sin embargo, hacia mediados de la década de 2000, los aviones em-

<sup>48</sup> Para más información, ver el segundo número de la colección Investigar Campo de Mayo, *La guerra de Malvinas en Campo de Mayo* (Archivo Nacional de la Memoria, 2023c). Disponible en: [www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-05-09-icm02-malvinas\\_0.pdf](http://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-05-09-icm02-malvinas_0.pdf)

pezaron a caer en desuso y fueron alojados junto a la pista del Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601. Para 2004, los tres Fiat se hallaban fuera de servicio.

En 2011, el ejército ofertó las tres naves como parte de un canje por la compra de veinte helicópteros italianos. Sin embargo, aunque los helicópteros se incorporaron, finalmente los Fiat se mantuvieron en Campo de Mayo. Ese mismo año, durante una inspección ocular a la guarnición en el marco de la “Megacausa Campo de Mayo”, por primera vez el MPF logró identificarlos como los aviones de los “vuelos de la muerte”, que habían estado en desuso en el ex Batallón de Aviación 601 sin que nadie se percatara durante décadas. En 2020, durante otra inspección ocular realizada para el juicio “Vuelos de la muerte”, por primera vez familiares de las víctimas pudieron subir a bordo. En la actualidad, los tres aviones se

encuentran en los pastizales de la guarnición, al costado de la pista del Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601. Tras un largo tiempo sin que nadie los peritara, hoy los Fiat permanecen en ese lugar protegidos por una medida de no innovar de la Justicia. En 2021, las

tres aeronaves fueron transferidas por el gobierno nacional a la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación, para trasladarlas en un futuro cercano al predio del Espacio de Memoria y Promoción de los Derechos Humanos que funcionará en un sector de la guarnición.



Los tres aviones Fiat G-222 se encuentran junto a la pista del Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601, dentro de la guarnición militar de Campo de Mayo. Fuente: Gustavo Molfino.

## Un “avión de la muerte” en Malvinas

Durante la Guerra de Malvinas, en abril de 1982, el personal y la flota del Batallón de Aviación de Ejército 601 se vieron afectados al conflicto bélico. Los pilotos y aeronaves de la Compañía de Aviación de Apoyo General 601, que integraba el batallón con asiento en Campo de Mayo, cumplieron misiones de transporte de personal y materiales dentro del continente, entre Buenos Aires y la Patagonia. Sin embargo, el diario de guerra de 1982 de la compañía, en el que se registran los vuelos realizados por sus aeronaves durante el conflicto, da cuenta de un único viaje a las islas<sup>1</sup>. El avión Fiat G-222 con matrícula AE-262, uno de los que se había usado para los “vuelos de la muerte” al menos entre 1977 y 1978, realizó un traslado de personal y carga a Malvinas comandado por el piloto militar Delsis Malacalza. Según el registro de vuelo, el avión despegó del aeródromo

de Campo de Mayo en la tarde del 26 de abril y, luego de pasar por Comodoro Rivadavia, las islas Malvinas y otra vez Comodoro Rivadavia, regresó a la guarnición en la tarde del día siguiente.

Hacia 1982, Malacalza ya no revistaba en el Batallón de Aviación 601 sino en el órgano superior del que éste dependía, el Comando de Aviación del Ejército. Sin embargo, su relación con los tres aviones Fiat de Campo de Mayo provenía de la época de los “vuelos de la muerte”, cuando él mismo comandó la misión de transporte de las aeronaves desde Italia hacia Argentina luego de su adquisición por el Estado argentino, en 1977 y 1978. Como segundo comandante del Batallón de Aviación 601 entre diciembre de 1975 y diciembre de 1978, además de piloto de aviones Twin Otter y Fiat, Malacalza fue responsable directo de los “vuelos de la muerte”, crímenes por los que fue condenado a cadena perpetua en 2022.

Debido a su único viaje a las islas Malvinas durante la guerra, el avión Fiat que comandó Malacalza se tornó durante décadas un objeto de valor simbólico para el ejército, hasta que se descubrió su uso previo para la desaparición de personas.

<sup>1</sup> Compañía de Aviación de Apoyo General 601. *Diario de Guerra*. 1982. Serie Diarios de Guerra. Servicio Histórico del Ejército. Citado en el segundo número de la colección Investigar Campo de Mayo, *La guerra de Malvinas en Campo de Mayo* (Archivo Nacional de la Memoria, 2023). Disponible en: [www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-05-09-icm02-malvinas\\_0.pdf](http://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023-05-09-icm02-malvinas_0.pdf)

SECRETO			
ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS			
Fecha y Hora	Relato de Actividades y Acontecimientos	Cond Atmosf	Llegada y re de element
261500Abr82/ 271730Abr82	<b>Misión:</b> TP, en Apoyo del Cdo II MM, Traslada Gr1 CALVI <b>Aeronave:</b> AE-179 <b>Tripulación:</b> Cap GORDOA-Tte lro CARULLO-Sarg lro FERNANDEZ <b>Itinerario:</b> CPO-EPO-BAR-CRV-CPO <b>Horas Voladas:</b> 09:10	210/15 15 Km 1013.5 16/05	
261600Abr82/ 271530Abr82	<b>Misión:</b> TP-TC, en Apoyo Ca Ab Mant Aeron 601 <b>Aeronave:</b> AE-262 <b>Tripulación:</b> Tonl MALACALZA-Tte lro MAISONNAVE-Sarg Ay VILDOZA-Sarg Ay RUIZ <b>Itinerario:</b> CPO-CRV-MLV-CRV-CPO <b>Horas Voladas:</b> 14:00	210/15 15 Km 1013.5 16/05	

*Diario de Guerra* de la Compañía de Aviación de Apoyo General 601 del ejército donde se consigna el viaje a las islas Malvinas del avión con matrícula AE 262. En el documento consta la presencia del piloto militar Delsis Malacalza entre la tripulación de la aeronave. Fuente: Fondo CEM. Servicio Histórico del Ejército.

## Las víctimas de los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo

Tal como se ha mencionado en el primer capítulo de este trabajo, hasta hoy el Estado argentino sólo ha conseguido identificar los restos de cerca de cuarenta víctimas de los “vuelos de la muerte”. De ese total, unas pocas fueron reconocidas como detenidos y detenidas que habían pasado por “El Campito”. El conjunto más significativo de casos fue reunido en el juicio “Vuelos de la muerte”, donde se abordaron los crímenes de cuatro personas que habían estado cautivas en dicho CCD: Rosa Eugenia Novillo Corvalán, Adrián Enrique Accrescimbeni, Juan Carlos Rosace y Roberto Ramón Arancibia. Esos casos sirvieron como muestra para desentrañar la mecánica utilizada para desaparecer a una cantidad desconocida de secuestrados y secuestradas en Campo de Mayo. Durante el debate oral, a las declaraciones de ex conscriptos y otros testigos se sumó la prueba científica crucial que aportaron los restos de las víctimas. Sus cadáveres, hallados en las costas del mar Argentino, presentaban rastros compatibles con heridas violentas previas a sus muertes y

mostraban signos de haber sido arrojados desde gran altura.

El MPF reconstruyó la trayectoria de las cuatro víctimas, desde sus detenciones ilegales hasta la aparición de sus cadáveres devueltos por las aguas<sup>49</sup>. En la primera semana de diciembre de 1977, cuatro cuerpos fueron hallados en las costas de Punta Indio. Perteneían a tres hombres y una mujer. La policía local los recogió y trasladó a la morgue de Santa Teresita, donde las autopsias determinaron que tres de ellos habían muerto por destrucción de masa encefálica y otro, aún hoy sin identificar, por asfixia por inmersión. Sus muertes habían ocurrido entre diez y doce días antes de que los arrojaran al mar. La mujer había recibido tres disparos. Antes de que la enterraran como “NN” en el cementerio de Magdalena, la policía local mandó a analizar sus huellas dactilares al laboratorio policial de necropapiloscopia en La Plata. El 16 de febrero de 1977 llegó la respues-

<sup>49</sup> Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.*



Adrián Enrique Accrescimbeni, Rosa Eugenia Novillo Corvalán, Juan Carlos Rosace y Roberto Ramón Arancibia. Sus casos fueron incluidos en el juicio “Vuelos de la Muerte en Campo de Mayo”, donde se probó su asesinato a través de vuelos clandestinos que partieron del aeródromo de la guarnición. Fuente: Registro Unificado de Víctimas del Terrorismo de Estado. Archivo Nacional de la Memoria.

ta al destacamento: las huellas correspondían a la ciudadana Rosa Eugenia Novillo Corvalán, según constaba en el Registro Nacional de las Personas. Pero la identificación de Novillo Corvalán, víctima de homicidio, no se incorporó al sumario ni se informó a ningún órgano judicial. Tampoco se rectificaron el acta de defunción ni el libro de inhumaciones del cementerio. El accionar policial demoró por más de veinte años la aparición de Novillo Corvalán, cordobesa, militante del Partido Revolucionario de los Trabajadores-Ejército Revolucionario del Pueblo (PRT-ERP), una de las presas políticas fugadas de la cárcel del Buen Pastor en 1975. La habían secuestrado en 1976, cuando tenía veintiséis años, al igual que a su pareja, Guillermo Pucheta, aún desaparecido. La familia de Rosa cree que estaba embarazada de dos meses cuando se la llevaron.

En 1997, el Equipo Argentino de Antropología Forense (EAAF) obtuvo por primera vez acceso a los registros de necropapiloscopia de la Policía Científica, dependiente del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires. Allí se encontró la pericia de 1977 que había identificado a Novillo Corvalán, quien figuraba como desaparecida en la lista de la CONADEP. La identificación no sólo permitió asociar su caso al episodio del hallazgo de los cuatro cuerpos en Punta Indio, sino que además brindó la ubicación del cementerio de Magdalena en la que se había registrado la inhumación de la mujer. El siguiente paso era corroborar que los papeles coincidieran con lo que había en el terreno. En 1998, por pedido de la familia, el EAAF exhumó los restos de la fosa indicada para corroborar si pertenecían a Novillo Corvalán. A las coincidencias en sexo, edad

LOCALIDAD: . DTo. C, BELAVIDEZ PUNTA DE INDIO (MAGDALENA) K

PERICIA: 93/76 PERITO: Of. Cortazzo

EXPEDIENTE: 324.470 CAUSA: "HOMICIDIO"

FECHA DE ENTRADA: 9/12/76 VICTIMA: M.M. FEMEA L.O

INTERVIENE: Dr. CARLOS MACHADO Juez Federal RESULTO SER: ROSA EUGENIA NOVILLO CORVALAN

PRIO. CADAVER: 48.314 s/ant. PRIO. REGISTRABA: CORVALAN

COMPROBADA: 8/2/77 TELEGRAMA: / / CONTESTADA: 16/2/77

COLABORACIONES SOLICITADAS: ANTEC. PERSONALES-FEDERAL-REG. NAC. PERSONAS

IDENTIFICADO EN: REG. NAC. PERSONAS (L.C. 6.680.253)-

Ficha con los resultados del estudio realizado por el laboratorio policial de necropapiloscopia de La Plata donde se corrobora que el cuerpo inhumado como NN en el cementerio de Magdalena era el de Rosa María Novillo Corvalán. Fuente: Archivo EAAF.

y altura se sumó la verificación por cotejo entre radiografías de la víctima y del esqueleto hallado, que permitieron la identificación positiva.

En 2010, el EAAF inició una investigación sobre el cementerio de Magdalena, donde se sabía desde 1997 que, además de Novillo Corvalán, habían sido inhumados otros cuerpos devueltos por las aguas que podían pertenecer a desaparecidos y desaparecidas. Se exhumaron varios restos “NN” de posible interés forense en el sector “G” del cementerio, el mismo en el que se había encontrado a Novillo Corvalán. La evidencia comenzó a emerger desde la etapa de excavación. En dos fosas contiguas se hallaron sendos esqueletos con fracturas visibles, colocados boca abajo, uno de ellos con las muñecas y los tobillos atados con sogas de nylon. En la otra fosa se halló la misma sogá.

El trabajo de laboratorio mostró que los esqueletos pertenecían a hombres muertos entre los dieciséis y diecinueve años. Ambos presentaban múltiples fracturas de huesos. Los forenses interpretaron esas lesiones severas como la causa de las muertes y establecieron que eran compatibles

con un choque contra una superficie dura. Mediante comparación genética con familiares de desaparecidos se pudo determinar que los restos pertenecían a Adrián Enrique Accrescimbeni y Juan Carlos Rosace, estudiantes de la escuela técnica Emilio Mitre de la localidad bonaerense de San Martín, militantes de la Unión de Estudiantes Secundarios (UES), secuestrados con pocas horas de diferencia en noviembre de 1976, cuando tenían diecisiete y dieciocho años. Otro compañero de ellos, secuestrado y liberado unas semanas después, le contó a la familia de Rosace que había podido verlo y conversar con él en “El Campito”.

En el caso de Rosace, además, pudo verificarse que tenía lesiones infligidas varios días antes de su muerte: una costilla rota unas dos semanas antes de que lo arrojaron desde un avión. El traumatismo era compatible con las lesiones que sufrían las personas cautivas en los CCD como producto de las torturas y golpizas de los represores. Los restos de ambos estudiantes, como los de Novillo Corvalán, presentaban señales de haber pasado por los “vuelos de la muerte”. Según los forenses, se trataba de evidencias tan específicas como una

fractura con forma de “T” en la pelvis.

En 2009, el EAAF había iniciado también otra investigación, en el cementerio de General Lavalle, para dar con los restos de otra posible víctima de los vuelos que figuraba en los registros locales. Allí constaba un acta de defunción de febrero de 1978 sobre un cuerpo masculino “NN” hallado en las costas de Las Toninas y víctima de presunto homicidio. La autopsia registraba la causa de muerte: politraumatismo por caída de gran altura sobre superficie dura, con fracturas varias. El trabajo arqueológico en el cementerio permitió ubicar un esqueleto con quebraduras visibles. Las pruebas de laboratorio confirmaron luego que se trataba de un hombre de treinta y dos a cuarenta y dos años, que presentaba tanto fracturas mortales compatibles con caída desde gran altura como lesiones provocadas varios días antes de la muerte: al igual que en el caso de Rosace, costillas rotas. Las pruebas genéticas posteriores determinaron que los restos pertenecían a Roberto Ramón Arancibia, salteño, militante del PRT, secuestrado a los treinta y ocho años en su casa en Buenos Aires y trasladado a Campo de Mayo.

Los cuatro casos tratados en el juicio no fueron las primeras víctimas asociadas a Campo de Mayo cuyos restos sirvieron como evidencia científica de la práctica de los vuelos clandestinos. En mayo de 1976, la prensa de Uruguay publicó imágenes de cadáveres devueltos por las aguas a las costas uruguayas. En una de las fotos podía verse un cuerpo con tatuaje de un corazón y las iniciales “FA”. El dato llegó a Julio Viaggio, abogado de la Liga Argentina por los Derechos del Hombre (LADH), quien actuaba en representación de la familia de Floreal Avellaneda, un adolescente de quince años, militante de la Federación Juvenil Comunista, secuestrado y desaparecido en abril de 1976. En plena dictadura a ambos lados del Río de la Plata, Viaggio logró que las autoridades policiales uruguayas remitieran a Buenos Aires las huellas digitales del cadáver hallado para compararlas con las de Floreal. La identificación fue positiva: “El Negrito” Avellaneda había sido víctima de los “vuelos de la muerte”. Tras la liberación de su madre Iris Pereyra de Avellaneda de la Unidad Penitenciaria N° 2 de Devoto en 1978, la familia inició los trámites para la extradición

de los restos, pero desde el cementerio uruguayo informaron que no se encontraban allí<sup>50</sup>. Los registros que databan su ingreso habían sido borrados. En 1983, los padres de Floreal, ambos militantes comunistas, viajaron a Uruguay para intentar localizar el cuerpo, pero el rastro se había perdido. Hasta hoy se desconoce su destino. En 2009, la Justicia argentina dio por probado que, antes de su “traslado” en un vuelo clandestino, Floreal Avellaneda había permanecido cautivo en “El Campito” tras su paso por una comisaría de Villa Martelli<sup>51</sup>.

Más allá de los casos reseñados hasta aquí, se han identificado los restos de otras víctimas de los “vuelos de la muerte” en torno a las cuales existen hipótesis sobre su posible paso por Campo de Mayo. Tal es el caso de Roque Montenegro, militante del PRT-ERP, secuestrado en febrero de 1976 junto a su esposa Hilda Torres y su hija recién nacida Victoria<sup>52</sup>. En 2011, el EAAF localizó e identificó los restos de Montenegro en el cementerio uruguayo de Colonia. La autopsia arrojó resultados compatibles con una víctima de los vuelos clandestinos. Su cuerpo había sido devuelto por las aguas en mayo de 1976 y sepultado como “NN”, al igual que otros cadáveres aparecidos en el mismo momento y las mismas circunstancias. Se presume que Montenegro habría estado cautivo en Campo de Mayo ya que allí revisaba el apropiador de su hija Victoria, el mayor Hernán Tetzlaff, en el momento de su desaparición<sup>53</sup>. Según estimaciones del EAAF, Montenegro habría sido “trasladado” en mayo de 1976. Por el momento es la única víctima de los “vuelos de la muerte” identificada cuyo secuestro se produjo con anterioridad al golpe de Estado.

<sup>50</sup> *Página/12*. “Un comienzo de justicia para los 30 mil”, 27 de abril de 2009.

<sup>51</sup> Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 1 de San Martín. *Causa N° 2005 y su acumulada N° 2044 c/ Santiago Omar Riveros y otros*.

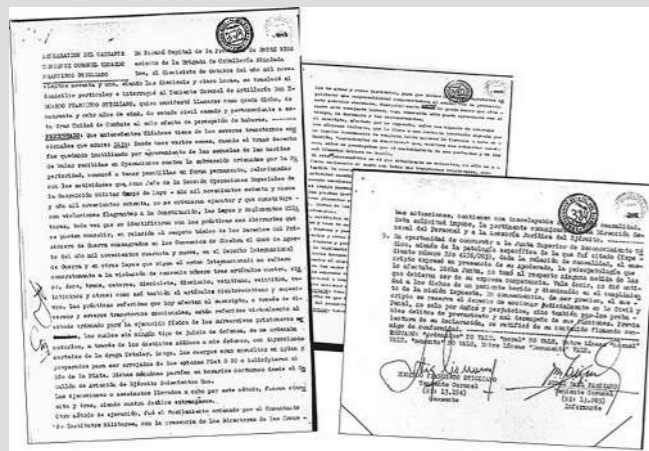
<sup>52</sup> La familia Montenegro fue secuestrada en una casa de su propiedad en William Morris, en el oeste del conurbano bonaerense. Existe una hipótesis de que, tres meses después del operativo, otro militante que resultaría víctima de los “vuelos de la muerte”, Alfredo Aspeleiter, habría sido secuestrado en la misma casa. Los restos de Aspeleiter fueron localizados e identificados por el EAAF en 2017, en el cementerio uruguayo de Colonia, el mismo donde habían sido hallados los restos de Roque Montenegro. Ver *Página/12*, “La búsqueda de Victoria Montenegro y la foto que no pudo tener”, 4 de marzo de 2023.

<sup>53</sup> *Página/12*. “La incertidumbre no hace bien”, 24 de mayo de 2012.



Trabajos del EAAF en el cementerio de Magdalena para inhumar restos NN de posibles desaparecidos, que luego fueron identificados como víctimas de los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo. Fuente: Archivo EAAF.

## Las revelaciones en el legajo del represor Stigliano



Proceso administrativo iniciado por el represor Eduardo Stigliano en el que confiesa su participación en los “vuelos de la muerte” y da detalles sobre su operatoria. Fuente: Página/12

En 2006, la Secretaría de Derechos Humanos (SDH), como querellante en la “Megacausa Campo de Mayo”, produjo un informe de investigación sobre el legajo de un represor asignado al Comando de Institutos Militares, en el marco de una pesquisa mayor sobre los crímenes cometidos en la guarnición durante la dictadura. Se trataba del entonces capitán Eduardo Stigliano, jefe de la sección Operaciones Especiales (SOE) del Departamento de Inteligencia II del Comando de Institutos Militares entre 1979 y 1980. La SOE funcionaba como un grupo de tareas dentro de la estructura operacional del Comando, dispuesta para la “lucha contra la subversión”. Según la reglamentación del ejército, como jefe de la SOE, Stigliano era el encargado de planificar las operaciones especiales de inteligencia, reunir y procesar la información obtenida en ellas y difundirla a los comandos superiores y adyacentes, además de determinar las necesidades y el empleo del personal de inteligencia especial<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ejército Argentino. *Reglamento RC-3-30: “Organización y Fun-*

En el legajo de Stigliano se encontró un reclamo de resarcimiento que elevó al área de personal del ejército, en diciembre de 1991, por heridas físicas y presuntos trastornos psiquiátricos derivados de su participación en la “guerra” antisubversiva. En el trámite incluía una declaración sobre el origen de los “diversos y severos trastornos emocionales” que lo habían llevado a iniciar un “tratamiento psiquiátrico ambulatorio con diagnóstico ‘neurosis de guerra’ de carácter moderado”:

Desde hace varios meses [...] comencé a tener pesadillas en forma permanente, relacionadas con las actividades que, como Jefe de la Sección Operaciones Especiales de la Guarnición Militar Campo de Mayo –año 1979 y año 1980– se me ordenaron ejecutar. [...] Las prácticas que hoy afectan al suscripto [...] están referidas virtualmente al método ordenado para la ejecución física de los subversivos prisioneros, los cuales sin ningún tipo de juicio de defensa, se me ordenaba matarlos, a través de los distintos médicos a mis órdenes, con inyecciones mortales de la droga Ketalar. Luego, los cuerpos eran envueltos en nylon y preparados para ser arrojados de los aviones Fiat G-222 o helicópteros al Río de la Plata. Dichas máquinas partían en horarios nocturnos desde el Batallón de Aviación de Ejército 601. Las ejecuciones o asesinatos llevados a cabo por este medio fueron cincuenta y tres, siendo cuatro de ellos extranjeros. [...] El suscripto, afectado por lo expuesto, sufre una especie de neurosis con síndrome violento, que lo lleva a una conducta inestable signada por un impulso irrefrenable de venganza hacia quienes lo llevaron a esta situación, “combatientes de escritorio” (Programa Verdad y Justicia, 2015).

*cionamiento de los Estados Mayores. Tomo I*. Citado en Programa Verdad y Justicia. *El Estado Mayor del Comando de Institutos Militares. Zona de Defensa IV*. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Buenos Aires, 2015.

La principal revelación del reclamo de Stigliano tiene que ver con la posible realización de “vuelos de la muerte” durante 1979 y/o 1980, algo que no aparece mencionado en testimonios de sobrevivientes ni ex conscriptos. Además, Stigliano dio un supuesto número de cantidad de víctimas, cincuenta y tres. Más allá de la veracidad o no de la cifra exacta, resulta plausible la proporción mencionada por el represor, para un período en que la intensidad de la represión y la cantidad de “caídas” de militantes habían disminuido sensiblemente respecto del primer trienio de dictadura. Por otra parte, el reclamo de Stigliano revelaba hasta qué punto la oficialidad del Comando de Institutos Militares –del que dependía operacionalmente el Batallón de Aviación 601– estaba involucrada en los “vuelos de la muerte”. Como jefe del SOE, el represor no sólo asistía el momento de los “traslados” sino que daba la orden para que los médicos militares sedaran a las víctimas antes de abordar las aeronaves.

Además de sus presuntos trastornos psiquiátricos, Stigliano adjuntaba en su reclamo su historia clínica, en la que constaban una herida de bala recibida en marzo de 1976 y otra por una esquirra de granada, en septiembre de 1979, ambas en actos de servicio. También incluía una felicitación firmada en abril de 1980 por el entonces comandante de Institutos Militares, Cristino Nicolaidis, por su “lucha contra la delincuencia terrorista”. Además, Stigliano mencionaba a “un delincuente subversivo, Petrus, que fuera capturado en Brasil, por la Sección a mi cargo”, en alusión al dirigente montonero Horacio Campiglia, secuestrado y desaparecido en el aeropuerto internacional de Río de Janeiro, en marzo de 1980, cuando participaba en la llamada “Contraofensiva” de Montoneros.

Durante la época en que Stigliano revistó en Campo de Mayo, la guarnición fue una de las

principales bases desde las que operó el ejército para reprimir a los militantes de Montoneros que buscaban regresar al país en el marco de la Contraofensiva. Se presume que la SOE que dirigía el represor estuvo abocada a esa tarea. La SOE se integraba de miembros rotativos que cumplían funciones operativas “en comisión” por períodos de dos o tres meses, y que provenían de las distintas escuelas del Comando de Institutos Militares.

En su reclamo, Stigliano también advertía que, para protegerse, había dejado “pruebas instrumentales” con cinco testigos a los que había entregado copias del listado de las víctimas de los vuelos clandestinos “con número de documento, matrícula de aeronaves utilizadas, nombre de tripulación, horario de salida y horas de vuelo, nombres y jerarquías del personal de Gendarmería que estaba afectada a la vigilancia de los prisioneros, nombre y jerarquía del personal involucrado como testigos de fusilamiento” (Programa Verdad y Justicia, 2015). Según el represor, esa información también había quedado a resguardo de los estudios jurídicos que lo patrocinaban, en sobres lacrados. En 2008, tanto la SDH como los abogados de víctimas querellantes solicitaron a la Justicia que tomara medidas para dar con esos listados en el marco de la “Megacausa Campo de Mayo”, pero las acciones encaminadas resultaron infructuosas. Hasta hoy se desconoce si alguien aún conserva las copias mencionadas por Stigliano.



Floreal "el Negrito" Avellaneda. Secuestrado en Argentina en abril de 1976, su cadáver apareció en las costas de Uruguay en mayo de ese año. Fue identificado a partir de un tatuaje y, de manera fehaciente, por sus huellas digitales, aunque luego su cuerpo fue desaparecido y el cementerio que lo alojaba borró todo registro de su ingreso. Fuente: Registro Unificado de Víctimas del Terrorismo de Estado. Archivo Nacional de la Memoria.

En 2019, un cotejo de huellas dactilares ordenado por la Cámara Federal de la Ciudad de Buenos Aires permitió identificar los restos de Mario Hernández, militante peronista y cofundador de la Asociación Gremial de Abogados, secuestrado por el ejército en su casa del norte del Gran Buenos Aires, en mayo de 1976. El cuerpo de Hernández había aparecido en las costas del Río de la Plata, a la altura de Berisso, en junio de 1976. La Policía Bonaerense había tomado las huellas y lo había sepultado como "NN" en el cementerio de La Plata. En 2023, el caso Hernández se debatió en un juicio oral y público en el que se trató su asesinato y desaparición a través de un "vuelo de la muerte". El ex general Santiago Riveros resultó condenado por el caso. La Justicia dio por probado que, antes de su "traslado", Hernández había permanecido cautivo en Campo de Mayo<sup>54</sup>.

<sup>54</sup> *Página/12*. "Otra condena para el genocida Riveros, amo y señor de Campo de Mayo", 3 de noviembre de 2023. Por otra parte, en su testimonio de 1979, Juan Carlos Scarpati mencionó entre las víc-

Más allá de las víctimas de los vuelos clandestinos cuyos restos fueron identificados, también se cuenta con testimonios de sobrevivientes de Campo de Mayo que declararon haber conocido el destino hacia las aeronaves de otros detenidos cuyos cuerpos nunca se recuperaron. En el juicio "Vuelos", el ex conscripto Eduardo Cagnolo, quien estuvo secuestrado en "El Campito", dijo haber presenciado un "traslado" en noviembre de 1976:

Ese día había mucho movimiento desde la mañana temprano donde se producía el cambio de guardia y nos tomaban asistencia, nombrándonos por el número que cada uno tenía. Se escuchaban ruidos de vehículos con los motores que permanecían encendidos, no sé si eran camiones u otro tipo de vehículos. Vino un guardia y dijo: "Bueno, los que nombro se ponen de pie". Nombró como quince o veinte personas, tanto hombres como mujeres. Una vez que terminó nos hizo poner en fila. A través de un agujerito que tenía en la capucha pude ver que no había ningún guardia en el galpón. Me arrimé a una de las paredes que era de chapa y tenía una rendija. Por lo que pude ver, había una fila de gente ahí, pero nada más porque fue un instante. Apenas pude ver por ese agujerito que había. Estaban formados así en fila india, nada más, cerca de donde posiblemente era la enfermería que yo había estado unos días antes<sup>55</sup>.

Según el testigo, entre los detenidos "trasladados" pudo reconocer a Domingo Menna, miembro de la conducción del PRT-ERP: "Estábamos atados con cadenas en los pies, unos con otros, y con la capucha. La excepción era Domingo Mena. [...] Él no tenía solamente los pies atados sino las manos, y la cadena que tenía atada en las manos estaba amarrada a una columna del galpón"<sup>56</sup>.

Por último, en el marco de la "Megacausa Campo de Mayo", un ex conscripto declaró haber presenciado el ascenso a un avión de un grupo de víctimas entre las que habría reconocido al diri-

timas que vio en "El Campito" a un hombre que identificó como "Marito" que había sido "detenido en la zona del Gran Buenos Aires, en 1976". Ver CADHU. 12 de junio de 1979. *Op. cit.*

<sup>55</sup> Declaración testimonial del ex conscripto Eduardo Cagnolo, 1 de junio de 2021 en Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de San Martín. *Op. cit.*

<sup>56</sup> *Idem.*

gente montonero Roberto Quieto, secuestrado en diciembre de 1975 en una playa de Martínez, en la zona norte del Gran Buenos Aires. Miguel Ángel Hait realizó el servicio militar obligatorio en el Batallón de Aviación 601, donde estuvo destinado como soldado artillero en la Compañía Helicópteros de Asalto entre febrero y julio de 1976. Según su relato:

Aproximadamente en el mes de abril de 1976, siendo aproximadamente las 8:20 horas, el dicente había ido a retirar las fichas de vuelo desde la torre de control de vuelos que se encontraba junto al aeródromo y regresaba hacia la Compañía de Helicópteros, cuando observó a su derecha que había dos camiones Unimog [...] estacionados junto a un avión Twin Otter. [...] Que junto a la escalerilla del avión vio a un grupo de personas y a otras personas ascendiendo. Que vio que ingresaba también al avión personal uniformado del ejército vestido con campera de vuelo. [...] Que detrás de esa persona vio a un hombre, que iba ascendiendo por la escalerilla, chocó su cabeza contra el marco superior de la puerta, giró y entonces el dicente vio que tenía sus ojos vendados, sin perjuicio de lo cual reconoció que se trataba de Roberto Quieto, que era segundo o tercer jefe de Montoneros. Que a Quieto lo había visto por los medios de comunicación y ahora que lo veía personalmente lo observó mucho más delgado. Que Quieto estaba bien vestido, con traje y sus movimientos eran muy lentos. Que al darse vuelta luego del golpe con el marco de la puerta, Quieto se detuvo y una mujer, vestida de civil, posiblemente represora ya que no tenía vendas en sus ojos, lo tomó del brazo y lo ingresó junto a ella a la aeronave (Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2014: 22).

Roberto Quieto sigue desaparecido hasta hoy, al igual que la gran mayoría de detenidos y detenidas que pasaron por Campo de Mayo.

## Palabras finales

Aun cuando los “vuelos de la muerte” se convirtieron a lo largo de las décadas en uno de los principales significantes de la última dictadura argentina, esta práctica sistemática de aniquilamiento no ha sido objeto de mayor interés para los estudios históricos sobre el pasado reciente de nuestro país. Mientras que la Justicia hizo grandes avances en la reconstrucción del método y sus circunstancias, en ocasiones apoyada por investigaciones periodísticas o de organismos oficiales, los vuelos clandestinos prácticamente no recibieron un tratamiento específico desde la historia. Esto resulta incluso más notorio en el caso de Campo de Mayo, cuya dinámica represiva ha sido menos abordada que la de otros espacios de cautiverio en un sentido general.

Aunque este trabajo no pretende ser un aporte desde el campo académico, puede funcionar como una primera aproximación en clave histórica a ciertos nudos problemáticos en torno a los “vuelos de la muerte” ejecutados desde el Batallón de Aviación de Ejército 601. Primero se analizó el lugar que los vuelos clandestinos ocuparon en la escena pública durante la propia dictadura. El hecho de que se tratara de un método secreto no evitaba que su existencia resultara perceptible o conocida para diversos actores de la sociedad civil, desde vecinos hasta embajadas extranjeras o periodistas como Rodolfo Walsh, que se enteraban de la aparición de cadáveres en las costas, de testimonios de sobrevivientes que denunciaban los “traslados” o incluso de la confesión de un represor como Luis Alberto Martínez desde Suiza, en 1981. Tal como pudo constatar en documentos diplomáticos desclasificados por Estados Unidos, Campo de Mayo ocupó tempranamente un lugar destacado en el relato sobre los vuelos, sobre todo a partir del testimonio de Juan Carlos

Scarpati desde Madrid, en 1979.

La extensa reconstrucción testimonial de los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo, desde las primeras denuncias ante la CONADEP hasta las declaraciones judiciales recogidas tanto en la “Megacausa Campo de Mayo” como en el juicio “Vuelos de la Muerte”, mostraron el papel central de la voz de los ex conscriptos que realizaron el servicio militar obligatorio en el batallón de aviación, testigos involuntarios o forzados de la mecánica de aniquilamiento. A través de sus testimonios, pero también de las voces de otros actores involucrados como el ex sargento Víctor Ibáñez, se observó la dimensión cotidiana de los vuelos clandestinos, es decir, lo que éstos implicaban para las relaciones entre conscriptos, suboficiales y oficiales dentro de la guarnición y para el funcionamiento de excepción que imponían en ella.

En cuanto a la cronología de los “vuelos de la muerte”, ya que éstos no se registraban en las planillas de los aviones o se registraban con datos falseados, es difícil establecer las fechas extremas precisas de su funcionamiento. Aunque se trata de una pregunta abierta, en este trabajo se vio que el grueso de los testimonios corresponde a 1976 y 1977, aunque algunos ex conscriptos también fecharon vuelos en 1978. Además, en su reclamo administrativo de 1991, el represor Eduardo Stigliano se refirió al despegue de aviones con algunas decenas de víctimas en 1979 y/o 1980.

La reconstrucción testimonial de los vuelos también arroja algunas pistas sobre su inserción en el circuito desaparecedor. En Campo de Mayo existía un centro clandestino de detención pegado a un aeródromo con aeronaves y pilotos entrenados. Esta particular característica lo transformaba en un sitio ideal para la eliminación de detenidos y detenidas, no sólo de “El Campito”

sino también de otros espacios de reclusión, posiblemente de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, que enviaban allí a sus prisioneros para su destino final inmediato. En la organización práctica de este sistema, la influencia de Campo de Mayo se extendía más allá de la jurisdicción formal que tenía asignada para la “lucha contra la subversión”, la Zona de Defensa 4, por ejemplo, cuando en la guarnición se desaparecía a detenidos llegados desde Coordinación Federal.

Aquí también se abordó uno de los principales dispositivos materiales sobre los que se sostuvieron los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo, es decir, las aeronaves utilizadas. El ejército usó distintos modelos para la desaparición de personas. En un principio, durante 1976, se valió de un avión pequeño, el Twin Otter, y de los helicópteros Bell, que figuran en numerosos testimonios aunque históricamente concitaron una menor atención que los aviones. En esa época también se utilizaban los Fokker de la fuerza aérea, lo que subraya el carácter orgánico de los vuelos para las tres fuerzas armadas. Más tarde, desde 1977, predominó el uso de los Fiat, una adaptación de la práctica clandestina en aprovechamiento de una circunstancia formal-institucional, como la adquisición de nuevas aeronaves para la flota del batallón. A partir de entonces, este cambio permitió embarcar a una mayor cantidad de detenidos y detenidas en cada traslado, y liberó al ejército de su relativa dependencia de la fuerza aérea.

Se recorrió, además, la trayectoria de algunas víctimas de los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo. Como se ha dicho, la eficacia del método de desaparición se manifiesta en la escasa cantidad de víctimas cuyos restos pudieron ser recuperados e identificados. En el caso de Campo de Mayo, apenas un puñado de detenidos y dete-

nidas, cuyo paso por “El Campito” se conoce con mayor o menor grado de certeza, fueron hallados después de muertos, identificados y reconocidos desde la ciencia forense como víctimas de los vuelos. Otros pocos, cuyos restos nunca fueron recuperados, aparecen mencionados por testigos directos como detenidos “trasladados” en las aeronaves del batallón de aviación.

Los vuelos clandestinos en Campo de Mayo fueron una práctica sistemática, sostenida en el tiempo y que alcanzó a una gran cantidad de víctimas. Su realización involucró la participación de la oficialidad del Batallón de Aviación de Ejército 601 y de sus cadenas de mandos, tanto la orgánica del Comando de Aviación de Ejército como la operacional del Comando de Institutos Militares. Tal como sugirió el represor Stigliano en el reclamo administrativo hallado en su legajo, no resulta descabellado pensar que en la época se confeccionaran listas de los detenidos y detenidas “trasladados”, aunque al día de la fecha no se tiene conocimiento fehaciente de ningún documento del estilo. Hasta el momento en que se escribe esta publicación, ningún oficial de los que cumplieron funciones en el dispositivo represivo clandestino de Campo de Mayo durante la última dictadura brindó información alguna sobre los “vuelos de la muerte” en la guarnición.

# Bibliografía

- Archivo Nacional de la Memoria (2023a). *El testimonio de los sobrevivientes de Campo de Mayo. De la dictadura al Juicio a las Juntas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretaría de Derechos Humanos, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.
- Archivo Nacional de la Memoria (2023b). *El servicio militar obligatorio en Campo de Mayo. Antecedentes históricos y experiencias de conscripción durante el terrorismo de Estado*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretaría de Derechos Humanos, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.
- Archivo Nacional de la Memoria (2023c). *La guerra de Malvinas en Campo de Mayo*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretaría de Derechos Humanos, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.
- Almirón, F. (1999). *Campo Santo. Los asesinatos del ejército en Campo de Mayo. Testimonios del ex sargento Víctor Ibáñez*. Buenos Aires: Editorial 21.
- Duhalde, E. (1983). *El Estado Terrorista argentino*. Buenos Aires: Ediciones El Caballito.
- Feld, C. (2021). “La ESMA y la memoria de la dictadura en Argentina: la lenta construcción de un emblema nacional”, *Pasajes: Revista de pensamiento contemporáneo*, N° 62.
- Feld, C. y Salvi, V. (eds.) (2019). *Las voces de la represión. Declaraciones de perpetradores de la dictadura argentina*. Buenos Aires: Miño y Dávila Editores.
- González Tizón, R. (2021). “Los desaparecidos empiezan a hablar”: una aproximación histórica a la producción testimonial de los sobrevivientes de la dictadura argentina desde el exilio (1976-1983)”, *Páginas*, Año 13, N° 31.
- Lampasona, J. (2020). “(Re)apariciones: Los sobrevivientes salen a la escena pública”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 82, N° 3.
- Lewin, M. (2017). *Skyvan. Aviones, pilotos y archivos secretos*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Pontoriero, E. (2016). “‘Preparativos de guerra’: Ejército, doctrina antiterrorista y planes represivos en los orígenes del terror de Estado, 1973-1976”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 5.
- Programa Verdad y Justicia y Dirección Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario (2014). *Batallón de Aviación de Ejército 601 (B Av Ej 601). Campo de Mayo*. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos; Ministerio de Defensa.
- Programa Verdad y Justicia (2015). *El Estado Mayor del Comando de Institutos Militares. Zona de Defensa IV*. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Buenos Aires.
- Ranalletti, M. (2020). “Eran las órdenes de Dios? Planificación centralizada, autonomización operativa y violencia extrema en la campaña de represión clandestina (1976-1983)”, en Águila, G., Garaño, S. y Scatizza, P. (coords.). *La represión como política de Estado. Estudios sobre la violencia estatal en el siglo XX*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Rey Piuma, D. (1988). *Un marino acusa*. Montevideo: Ediciones TAE.
- Schmidt, M. (2022). “Locating death flights within Western Counter-insurgency Doctrine”, versión Mimeo. Recuperado de: [www.academia.edu/70204012/Locating\\_Death\\_Flights\\_within\\_Western\\_Counter\\_insurgency\\_Doctrine](http://www.academia.edu/70204012/Locating_Death_Flights_within_Western_Counter_insurgency_Doctrine)
- Verbitsky, H. (1995). *El vuelo*. Buenos Aires: Planeta.





El método de aniquilamiento conocido en Argentina como “vuelos de la muerte”, consistente en arrojar desde aeronaves a prisioneros vivos o muertos para desaparecer sus cuerpos, se utilizó en distintos lugares del mundo y momentos históricos durante la segunda mitad del siglo XX. Sin embargo, la información pública disponible sobre los distintos casos permite afirmar que en ningún otro país la práctica alcanzó el grado de sistematicidad, duración en el tiempo ni la cantidad de víctimas que tuvo durante la última dictadura cívico-militar argentina. Durante los años del régimen militar, el acto de arrojar a prisioneros y prisioneras al río o al mar desde aeronaves no representó episodios puntuales o aislados, sino una práctica extendida en el tiempo y que involucró de modo orgánico a las tres fuerzas armadas.

Aunque los vuelos clandestinos no fueron la única variante del aniquilamiento de personas que se puso en práctica durante la última dictadura argentina, se presume que su impacto podría contarse en miles de víctimas. La eficacia del método, que en buena medida explica su uso extendido por la Junta Militar, residía en su capacidad para desaparecer de modo definitivo e irreversible la enorme mayoría de los cuerpos que se lanzaban a las aguas del Río de la Plata o el Mar Argentino desde aviones o helicópteros militares. Con ellos desaparecía también la evidencia de los crímenes de la represión estatal clandestina.

Campo de Mayo, en particular el aeródromo

del Batallón de Aviación 601, fue uno de los principales puntos de despegue de los “vuelos de la muerte”. La práctica se extendió al menos entre 1976 y 1978, aunque no se descarta que su duración haya sido todavía mayor. Tuvo por víctimas tanto a detenidos y detenidas de “El Campito”, principal centro clandestino de la guarnición, como a prisioneros y prisioneras que eran traídos especialmente desde otros espacios de reclusión para su eliminación física. Según pudo reconstruirse a partir de testimonios de sobrevivientes y ex conscriptos, las aeronaves despegaban en horarios nocturnos, con frecuencia semanal, desde el aeródromo del batallón.

Además de proponer un balance y una actualización de la información disponible sobre los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo, este trabajo se interroga sobre otras dimensiones de esta práctica. Algunas de ellas son su visibilidad pública en el momento de los hechos, su larga reconstrucción testimonial, su lugar en la vida cotidiana de la guarnición, su cronología, su conexión con otros espacios represivos, sus huellas materiales representadas en los aviones usados y las trayectorias de algunas de sus víctimas. *Los “vuelos de la muerte” en Campo de Mayo*, sexto número de la colección que investiga la historia de la guarnición y su rol en el terrorismo de Estado, explora en clave histórica una de las prácticas criminales más características de la última dictadura argentina desde uno de sus escenarios principales.