

Otra de las cuestiones introducidas por la defensa de Mario Norberto Bareiro se refiere a la presencia de un helicóptero durante la noche previa al atentado, circunstancia que, a su juicio, fue investigada de modo defectuoso.

Al respecto, cabe señalar que la prueba producida en el debate permitió establecer que entre las últimas horas del 17 de julio de 1994 y la madrugada del día siguiente, un helicóptero sobrevoló el edificio de Pasteur 633, a baja altura, por espacio de algunos minutos; aseveración que encontró respaldo en los dichos de Enrique Antonio Cárdenas, Lidia Bernardita Cazal Martí, Martín Rubén Strajman, Mario Alberto Chencinski, Sara Rosa Goldsztein, Gabriel Omar Gutesman, Isaac Szterenbaum, Marta Nilda Portela, María Isabel Lima Ponce, Eduardo David Medina, María Josefa Vicente y Remo Carena.

En ese sentido, el policía Enrique Antonio Cárdenas manifestó que a eso de las 2 ó 3 de la madrugada del 18 de julio de 1994, en circunstancias en que custodiaba una casa usurpada próxima a la intersección de las calles Viamonte y Pasteur, escuchó el ruido de un helicóptero que daba vueltas sobre el edificio de la A.M.I.A.

Por su parte, Remo Carena dijo que el 18 de julio, en el mismo horario indicado por Cárdenas, le llamó poderosamente la atención el sobrevuelo a baja altura, dando vueltas sobre la mutual judía, de un helicóptero de reducidas dimensiones, de color oscuro; circunstancia que lo llevó a que subiera a la terraza de su edificio, ubicado en la calle Pasteur 594, desde donde pudo observar a dicha aeronave en momentos en que se alejaba en dirección a Plaza Once. También su cónyuge, María Josefa Vicente, recordó en el debate que en la noche previa al atentado, siendo las 3 ó 4 de la mañana, su marido la llamó desde el balcón para que observara un helicóptero, al que describió de color dorado y con un foco que alumbraba hacia abajo, que parecía que estaba por aterrizar sobre el edificio de la A.M.I.A. Agregó que la aeronave permaneció suspendida sobre la mutual y un inmueble lindero, a unos 4 ó 5 metros de altura, por espacio de un minuto, retirándose luego en dirección al oeste.

Lidia Bernardita Cazal Martí, empleaba doméstica en Pasteur 632, 10º piso "A", señaló que el domingo 17 de julio, a eso de las 21.00, aproximadamente, en circunstancias en que ingresaba al edificio, pudo advertir que un helicóptero sobrevoló los inmuebles de la zona durante unos 15 minutos, pareciéndole "muy raro que volara tan bajo y justo enfrente de la A.M.I.A.". Asimismo, Sara Rosa Goldsztein también recordó haber escuchado, en la noche del 17 de julio, mientras se encontraba en su vivienda de Pasteur 676, el ruido de un helicóptero, en tanto que María Isabel Lima Ponce, de Pasteur 651, destacó que esa misma noche, amén de sentir ruidos extraños sobre los techos de su casa, observó luces provenientes de un objeto volador.

En forma coincidente con sus vecinos, Martín Rubén Strajman refirió que durante la medianoche previa al atentado escuchó, durante unos 8 ó 10 minutos, el sobrevuelo de un helicóptero en la zona, cuyo sonido se escuchaba cada vez más próximo, hasta que sintió como si la aeronave estuviera posada sobre la terraza de su edificio, sito en Pasteur 632, tornándose insoportable el ruido; ubicación en la que se mantuvo durante aproximadamente 2 ó 3 minutos. Aclaró que si bien era frecuente el paso de helicópteros por la zona, nunca lo fue en la forma en que lo escuchó aquella noche.

De igual manera, Isaac Szterenbaum explicó que el domingo anterior al atentado, en horas de las medianoche, en oportunidad de ingresar junto con su cónyuge a su vivienda de Pasteur 632, advirtió que un helicóptero daba vueltas sobre el edificio de la A.M.I.A.; circunstancia que calificó de absolutamente infrecuente y de la cual informó al personal de la S.I.D.E., en oportunidad de ser entrevistado uno o dos días después del siniestro, llamándole la atención que el encuestador, invocando que "ya tenía conocimiento de ello", omitió interrogarlo al respecto.

Eduardo David Medina, Mario Alberto Chencinski y Marta Nilda Portela, vecinos de la calle Pasteur 569, 676 y 783, respectivamente, fueron contestes en

señalar que el domingo 17, en horas de la noche –los últimos dos lo situaron entre las 22.00 y 23.00-, escucharon el ruido de un helicóptero volando a muy baja altura; aeronave que, según Portela, estuvo iluminando los techos de los edificios con un reflector. Por último, Gabriel Omar Gutesman, a unas tres cuadras del lugar donde se cometió el atentado, también se percató del vuelo de un helicóptero por esas horas.

En procura de corroborar y explicar los motivos del mencionado sobrevuelo, esa noche, sobre el edificio de la mutual judía, se convocó a la audiencia de debate a Guillermo Roberto Filmore, Jorge Eduardo Bianchi, Carlos Alejandro Aguilar, Julia Alejandra Espeche, Eduardo Nogueras, Gustavo Zunino, Alberto Apolinario Gómez y Mauricio José Francisco Segurado, quienes se desempeñaron como controladores aéreos del aeroparque “Jorge Newbery” de esta ciudad, durante los días 17 y 18 de julio de 1994, como así también a los comodores de la Fuerza Aérea Argentina Juan Miguel Eduardo Maclay y Carlos Alberto Maffeis.

Todos ellos coincidieron en afirmar que el aeroparque metropolitano contaba con una repetidora del radar instalado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, con capacidad para detectar toda aeronave que sobrevolara la Capital Federal más allá de cierta altura, la que, según las distintas versiones, variaba entre los 70 y los 300 metros; ello, sin perjuicio de aclarar que la constatación resultaba más sencilla cuando la nave contaba con el identificador de vuelo denominado “transponder”. Explicó, además, que toda aeronave, sea comercial, privada o de una fuerza de seguridad, debía comunicar su plan de vuelo a la torre de control, registrándose ello en una cinta que se conservaba durante 30 días. Existía, también, un registro documental -denominado “fajas de vuelo”- que se guardaba seis meses.

No obstante tales disposiciones, los controladores aéreos también coincidieron en señalar que para la época del atentado era factible que un helicóptero sobrevolase la Ciudad de Buenos Aires sin ser detectado por la autoridad aeronáutica, no habiendo recordado Carlos Aguilar, encargado de esa labor el

17 de julio de 1994 hasta la mañana del día siguiente, que se hubiera producido alguna novedad en relación a los vuelos realizados durante ese lapso.

A requerimiento del juez instructor, el comodoro Juan Maclay y el jefe de la División Escuadrón Aéreo de la Policía Federal Argentina, comisario Norberto Gaudiero, informaron acerca de los vuelos de helicópteros producidos en la Capital Federal durante los días 17 y 18 de julio de 1994, entre las 20.00 y las 24.00 y entre las 06.00 y las 10.30, respectivamente (ver fs. 2863/2864, fs. 3407/3408 y fs. 63.609); requerimiento inexplicablemente incompleto si se advierte que muchos de los vecinos refirieron haber observado la aeronave en las primeras horas del 18 de julio.

Con base en dicho informe y en el proporcionado a fs. 29.907, referido a los helicópteros de la Policía Federal Argentina que se desplazaron en la mañana del 18 de julio a la zona afectada por la explosión, se convocaron al debate Sebastián Ziliotto, Luis Alberto Acevedo, Mariano Julián Panzini, Miguel Ángel Vila, Fabián Oscar Rojas, Nilo Ruiz Díaz, Pablo Alejandro Santano, Marcelo Pittis, Claudio Serrano, Hugo Corti, Manuel Rueda, Diego Andersen y Omar Aldo Parisi, pilotos de dicha institución, todos los cuales negaron haber permanecido en posición estacionaria sobre el edificio de la A.M.I.A. ni haber iluminado la zona con un reflector durante las últimas horas del 17 de julio ni en las primeras del siguiente.

Por otra parte, a fs. 64.718 se informó que en los aeródromos de las localidades de La Matanza, Quilmes y Morón, de la Provincia de Buenos Aires, no se registraron vuelos de helicópteros en las fechas indicadas.

En definitiva, si bien la prueba producida en el debate permitió acreditar el extremo enunciado al inicio, ella resultó insuficiente para establecer la procedencia de la aeronave y los motivos por los cuales sobrevoló la zona que horas más tarde constituiría el epicentro del atentado. Ello, sin perjuicio de

señalar la imposibilidad de arrimar al debate la información relativa a los vuelos realizados en el lapso comprendido entre las 24.00 del día 17 de julio y las 06.00 del día siguiente, ni de aquellos que, eventualmente, pudieron haberse emprendido desde el Aeropuerto Internacional "Ministro Pistarini", de la localidad de Ezeiza, ni de los aeropuertos de Don Torcuato, San Fernando y San Justo, en razón que tal información, por el transcurso del tiempo, fue destruida en cumplimiento de disposiciones vigentes.

Dicho déficit probatorio, que frustró la posibilidad de ahondar las circunstancias que explicarían tan singular acontecimiento –un vuelo estacionario sobre la mutual, durante algunos minutos, en la noche anterior al atentado- y acerca del cual se tejieron numerosas hipótesis, nunca confirmadas, constituyó una inadmisibles desaprensión del magistrado instructor, dado que omitió requerir, en el tiempo oportuno y en la forma adecuada, aquellos datos que hubieran echado luz a la cuestión; máxime cuando la sospechosa presencia fue anunciada al juzgado interviniente el mismo día del atentado (ver certificado actuarial del 18 de julio de 1994, obrante a fs. 447), corroborada luego por los primeros testimonios arrimados al proceso.