
Fuera de foco

El accidente del Ibaté de la Aeroposta Argentina en la meseta del lago Buenos Aires en 1946: operaciones de rescate de los sobrevivientes, del equipaje y del avión



 **Eduardo Daniel Cittadini** [1]

Grupo Ibaté, Argentina
edcittadini@gmail.com

 **Julio César Cittadini (h)** [2]

Grupo Ibaté, Argentina
cittadinijc@gmail.com

 **Pablo Marcelo Arbeletche** [3]

Grupo Ibaté, Argentina
parbeletche@gmail.com

 **Horacio Tapia** [4]

Grupo Ibaté, Argentina
htapia57@hotmail.com

Párrafos Geográficos

vol. 1, núm. 23, p. 1 - 41, 2024

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Argentina

ISSN: 1853-9424

ISSN-E: 1666-5783

Periodicidad: Semestral

parrafosgeograficos@fhcs.unp.edu.ar

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/739/7394979002/>

Resumen: El 8 de julio de 1946, en pleno invierno, el avión Junkers JU-52 *Ibaté* de la Aeroposta Argentina S.A. se accidentó en la meseta del lago Buenos Aires (noroeste del actual territorio de la Provincia de Santa Cruz), posiblemente a raíz de la acumulación de hielo en las alas y en los motores. La nieve amortiguó el golpe y evitó una tragedia. Al impactar, el avión perdió el tren de aterrizaje y sufrió otros importantes daños, pero la cabina quedó intacta y sirvió como refugio para los sobrevivientes. Afortunadamente, el radiotelegrafista casi de inmediato pudo contactarse para informar lo ocurrido y dar la ubicación aproximada. Inicialmente, los 17 pasajeros y los 4 tripulantes debieron racionar las escasas provisiones que llevaban, pero al día siguiente fueron divisados por la tripulación del avión *Quichua*, que a partir de ese momento les proveyó de alimentos y abrigos, arrojándoselos desde el aire. La empresa, el gobierno y la población local se movilizaron para el rescate. Dos grupos de rescatistas lograron llegar caminando al avión y, el 12 de julio, luego de pasar cuatro noches en la aeronave, los sobrevivientes emprendieron la salida caminando en fila unos 12 km hasta el borde de la meseta; desde el *Quichua* los iban guiando y les arrojaban provisiones. Desde el borde de la meseta bajaron hasta el puesto El Paje montados a caballo, y finalmente fueron trasladados en camiones hasta Lago Buenos Aires. Pocos días más tarde, integrantes de una expedición militar llegaron también al avión y rescataron el equipaje y la correspondencia utilizando un trineo. Meses más tarde, una vez derretida la nieve, un equipo de Aeroposta Argentina llegó al lugar, reparó el avión, construyó una precaria pista corriendo manualmente piedras y, finalmente, el comandante Dirk Van Leyden despegó el *Ibaté* de la meseta.

Palabras clave: Quichua, Patagonia, Junkers, Arfinetti, Van Leyden.

Abstract: On July 8th, 1946, during midwinter, the Junkers JU-52 *Ibaté* aircraft of Aeroposta Argentina S.A. crashed on the plateau of Lake Buenos Aires (northwest of the current territory of the Province of Santa Cruz), possibly because of the accumulation of ice on the wings and engines. The snow cushioned the blow and prevented a tragedy. On impact, the aircraft lost its landing gear and suffered other significant damage, but the cockpit remained intact and served as a shelter for the survivors. Fortunately, the radiotelegrapher was almost immediately able to make contact to report what had happened and give the approximate location. Initially, the 17 passengers and 4 crew members had to ration the scarce supplies they were carrying, but the next day they were spotted by the crew of the *Quichua* plane, who from that moment on provided them with food and coats, dropping them from the air. The company, the government and the local population mobilized for the rescue. Two groups of rescuers managed to walk to the plane and, on July 12th, after spending 4 nights on the aircraft, the survivors began the exit by walking in a line about 12 km to the edge of the plateau; from the *Quichua* they were guided and provided with supplies. From the edge of the plateau, they went down to the El Paje post on horseback, and finally they were transported in trucks to Lago Buenos Aires. A few days later, members of a military expedition also arrived on the plane and rescued the luggage and mail using a sled. Months later, once the snow had melted, an Aeroposta Argentina team arrived at the site, repaired the plane, built a precarious runway by manually running stones and, finally, Commander Dirk Van Leyden took off the *Ibaté* aircraft from the plateau.

Keywords: Quichua, Patagonia, Junkers, Arfinetti, Van Leyden.

Introducción

Los inicios de la aviación comercial en Patagonia

Luego de la Primera Guerra Mundial, los desarrollos tecnológicos de la aviación militar se volcaron al uso civil y rápidamente se generó una pujante industria en los países desarrollados^[5]. En septiembre de 1918 Pierre George Latécoère creó una compañía aérea llamada Lignes Aeriennes Latécoère, cuyo objetivo era unir Francia con Sudamérica (Szelagowskil y Lescano, 2008). En Argentina, a partir de 1919, comenzaron a llegar misiones aéreas para mostrar sus aviones (Piglia, 2015), ya que el país constituía un mercado atractivo debido a su dinamismo económico, su extensión territorial y su insuficiente infraestructura para transporte terrestre, sobre todo en la Patagonia. En 1927 la empresa vendió sus acciones al industrial Marcel Boilloux Lafont y el nombre de la compañía pasó a ser Compagnie Aéropostale Generale, con una subsidiaria que estableció su sede en Buenos Aires (Szelagowskil y Lescano, 2008). El 5 de septiembre de 1927 se creó Aeroposta Argentina S.A., la cual durante 1929 comenzó a concretar vuelos hacia la Patagonia Argentina, abriendo rutas desde Bahía Blanca hasta Comodoro Rivadavia, ampliándolas luego para llegar hasta Río Gallegos y Río Grande.

Entre 1928 y 1937 operó en todas sus rutas con aviones Laté 25 y Laté 28. Posteriormente, el 2 de febrero de 1937, por Decreto N° 99.184 dictado por el general Agustín P. Justo, se autorizó a la empresa a prolongar sus rutas y se estableció un nuevo plazo de 10 años. Entre las obligaciones fijadas en el contrato, Aeroposta Argentina S.A. se comprometía a "...sustituir dentro del año inicial el material de vuelo en uso, por aviones modernos que satisfagan las necesidades o conveniencias en especial a la seguridad, regularidad, celeridad y comodidad de ese servicio público". Aeroposta siguió utilizando sus monoplanos Laté 28 hasta octubre de ese año, pero para cumplir con lo convenido con el gobierno, suscribió un contrato con la firma alemana Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft para la adquisición de tres Junkers JU-52/3m^[6] (Hulaczuk y Vaccaro, 2016). Los aviones estaban equipados con motores BMW 132 A3 de 525 HP; fueron matriculados y bautizados como LV-AAB *Patagonia*, LV-AAH *Pampa* y LV-CAB *Tierra del Fuego*. El 14 de octubre de 1937 se iniciaron los vuelos regulares entre Buenos Aires (Aeropuerto de Quilmes) y Río Grande (Tierra del Fuego), con escalas en Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande (Szelagowskil y Lescano, 2008). A partir de 1938 se incorporó una nueva ruta en la precordillera en el territorio de Santa Cruz (Piglia,

2015). Posteriormente, aprovechando el cese de operaciones de las empresas alemanas en América del Sur en 1941, se agregaron dos máquinas: el LV-AAJ *Ibaté* (procedente del Sindicato Cóndor de Brasil^[7]) (Figura N°1) y el LV-AAN *Quichua* (del Lloyd Aéreo Boliviano)^{[8].[9]}.

Un medio de transporte rápido y seguro

Los servicios aeropostales en esta extensa ruta permitían transportar pasajeros y correspondencia que llegaban en el mismo día a todas las escalas. Se establecieron tres líneas semanales a la Patagonia, una de las cuales unía Buenos Aires con Río Grande, con escalas intermedias en Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Trelew, Comodoro Rivadavia, Lago Buenos Aires (hoy Perito Moreno), Cañadón León (hoy Gobernador Gregores), Lago Argentino (hoy El Calafate) y Río Gallegos (Piglia, 2015).

La eficacia y la velocidad del transporte de estas rutas aéreas constituían enormes ventajas comerciales con respecto a las tradicionales vías terrestres y marítimas. Paralelamente, la seguridad era un elemento clave de la publicidad de las empresas de aviación, que en Argentina se sustentaba en la ausencia de accidentes graves entre la segunda mitad de los años treinta y mediados de los años cuarenta. Las cualidades más importantes de los Junkers JU-52/3m fueron su seguridad, robustez e indestructibilidad (Hulaczuk y Vaccaro, 2016) y la revista de Aeroposta Argentina capitalizaba esto describiendo detalles técnicos y resaltando la seguridad de sus aviones (Piglia, 2015).



Figura N° 1

La noticia de la incorporación del Ibaté a la flota de Aeroposta Argentina S.A., publicada en la revista de la empresa

Fuente: Revista Aventuras a Escala, año 1 N° 4 (julio de 2000).

El 16 de agosto de 1929 se produjo el primer accidente fatal de la Aeroposta Argentina. A bordo del Latécoère 25 N° 619 (F-AIFX) en ruta entre Posadas y Asunción del Paraguay, el piloto Pedro Ficarelli enfrentó niebla, por lo cual redujo la altitud para poder visualizar

tierra e impactó un cerro cerca de Sapucaí, a unos 80 km al SE de Asunción. El avión se destruyó con el impacto y el posterior incendio. Ficarelli falleció y otros dos ocupantes resultaron seriamente heridos^[10]. El segundo accidente fatal ocurrió el 23 de junio de 1936, cuando Próspero Palazzo -junto a Enrique César Brugo- se estrelló a bordo del Laté 28 N° 929, matrícula F-AJUV (luego R-293 y F-AJUX) en la zona de Pampa Salamanca (60 km al norte de la ciudad de Comodoro Rivadavia) luego de haber partido de la escala Trelew con destino a Comodoro Rivadavia, transportando correspondencia (Bousquet, 1992). Otro accidente importante fue el del Junkers 52 *Pampa* (LV-AAH) de Aeroposta Argentina S.A., tripulado por el piloto Leonardo A. Selvetti, con Alberto Papa como copiloto y mecánico y Emilio Passini como radiotelegrafista. El 17 de junio de 1941 habían despegado temprano de Río Gallegos con destino a Buenos Aires; en el tramo final del viaje se encontraron con una espesa niebla y debido a que contaban con poco combustible realizaron un acuatizaje forzoso sobre el Río de La Plata, a unos 10 km al oeste de Carmelo. Pese a la difícil maniobra no hubo que lamentar víctimas y pasado un tiempo el avión fue reparado y volvió a volar (Bousquet, 1992).

La importancia del accidente del Ibaté

Por lo infrecuente de los accidentes graves y por la importancia de la seguridad como parte de la estrategia de marketing, el accidente del *Ibaté* en julio de 1946 en la meseta del lago Buenos Aires, en el noroeste del actual territorio de la Provincia de Santa Cruz (en aquel entonces esa zona constituía el suroeste de la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia) fue un hecho de suma relevancia. Los acontecimientos de aquellos días tuvieron trascendencia no sólo local, sino también regional y nacional, como lo evidencian las diversas notas periodísticas de esa época en medios de la región y de Buenos Aires. Sin embargo, muchos de los registros de los acontecimientos consistieron sólo en testimonios personales, orales o en formatos informales (notas, cartas, informes, etc.). Los registros formales (libros y artículos en revistas) son muy escasos y poco accesibles. Con el paso del tiempo, la memoria sobre los sucesos se fue erosionando y esta historia quedó fragmentada.

Con la intención de recopilar estas diversas fuentes y fundamentalmente llegar al lugar del accidente, a principios de 2023 se conformó el Grupo Ibaté (Figura N° 2), integrado por familiares de sobrevivientes y rescatistas, pobladores de la zona, historiadores y otras personas interesadas en esta particular historia. Esos vínculos fueron el germen del presente trabajo, cuyo objetivo fue rescatar, reconstruir, integrar y analizar los diferentes hechos y testimonios

relacionados con el accidente del Junkers JU-52 *Ibaté* de la Aeroposta Argentina S.A., ocurrido el 8 de julio de 1946 en la meseta del lago Buenos Aires.



Figura N° 2

Logotipo del Grupo Ibaté. Diseño: Horacio Tapia.

Fuentes de información para la reconstrucción histórica

Debido a la distancia temporal con los hechos, su reconstrucción requirió la combinación de muy diversas fuentes de información. La revisión bibliográfica incluyó notas manuscritas por sobrevivientes mientras ocurrían los hechos (Figura N° 3; Figura N° 4), artículos periodísticos, libros, páginas web, revistas de divulgación (históricas y de aeronáutica) y documentación institucional. La información documental se complementó con entrevistas en profundidad a Eduardo Bernal^[11], uno de los rescatistas de la correspondencia y el equipaje, y a Catalina Sánchez de Cittadini^[12], posiblemente, la única pasajera aún sobreviviente. Asimismo, se realizaron consultas personales a testigos indirectos de los acontecimientos.

La información relevada se complementó con una visita de campo al sitio del accidente^[13], concretada el 19 de febrero de 2023 (Figura N° 5; Figura N° 6)^[14]. Como elementos de apoyo para el relevamiento del sitio, se contó con un equipo de detección de metales^[15] operado por Horacio Tapia (Figura N° 7). El dispositivo permite detectar

piezas a diferentes profundidades dependiendo de su tamaño y ubicación. La búsqueda de metales se focalizó en los dos cordones de piedras que conforman el borde de la pista construida para sacar el *Ibaté*, y en la cabecera de ésta, donde de acuerdo con los testimonios escritos se realizaron las operaciones de reparación.

Asimismo, se registraron imágenes con un dron^[16] operado por Santiago Behr y sobrevuelos en una avioneta pilotada por Abel Hamer, con Carlos Vergara como copiloto. En este trabajo de campo se relevó la presencia de vestigios del avión y rastros de las tareas de reparación y rescate de la aeronave.

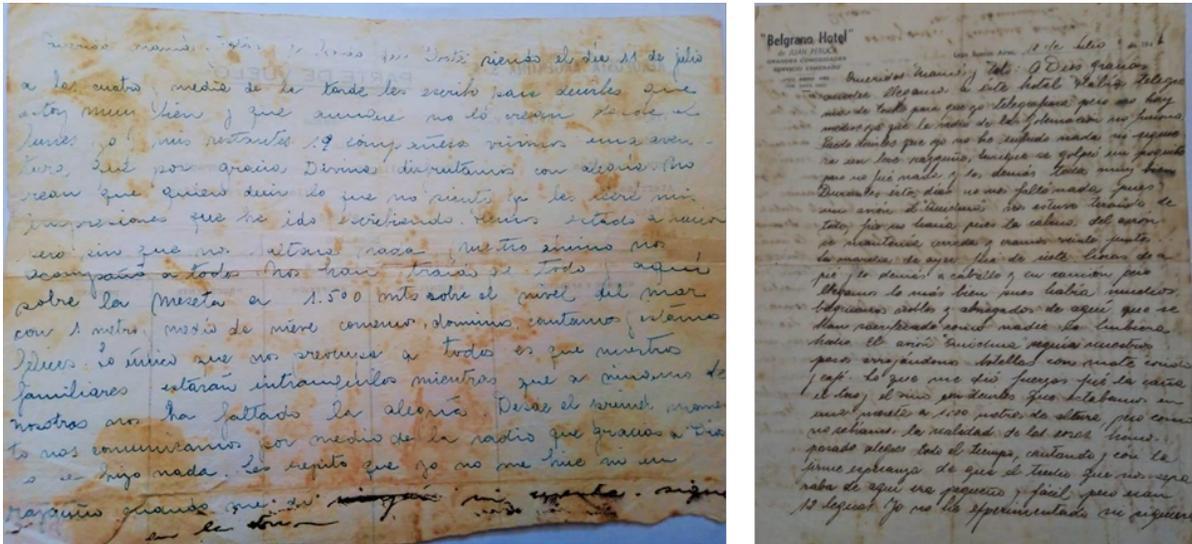


Figura N° 3

Notas escritas por Violeta Villalba el 11 (izquierda) y el 13 (derecha) de julio de 1946.

Fuente: archivo personal de Eleonora Vergalito.

que llegó finalmente
luchando con niebla y hielo
salimos a las 11.10' y
desde las 13.35' nos encontra-
mos en plena meseta, no
deados de niebla y nieve.
El golpe no fué grande gra-
cias a que caímos en
un buen lugar pero se-
gún opinión de la misma
tripulación, es un verda-
dero milagro que nos haya
nos salvado. Gracias a D
no hubo personas mal her-
das. todos sufrimos pequeños
ANTISARNICOS DE YOUNG

Figura N° 4

Fragmento de nota manuscrita por Catalina Sánchez de Cittadini mientras estaba en el avión.

Fuente: archivo personal de Catalina Sánchez de Cittadini.



Figura N° 5

Yendo al lugar del accidente desde el puesto El Paje, el 19 de febrero de 2023

Fuente: Foto de Santiago Behr.

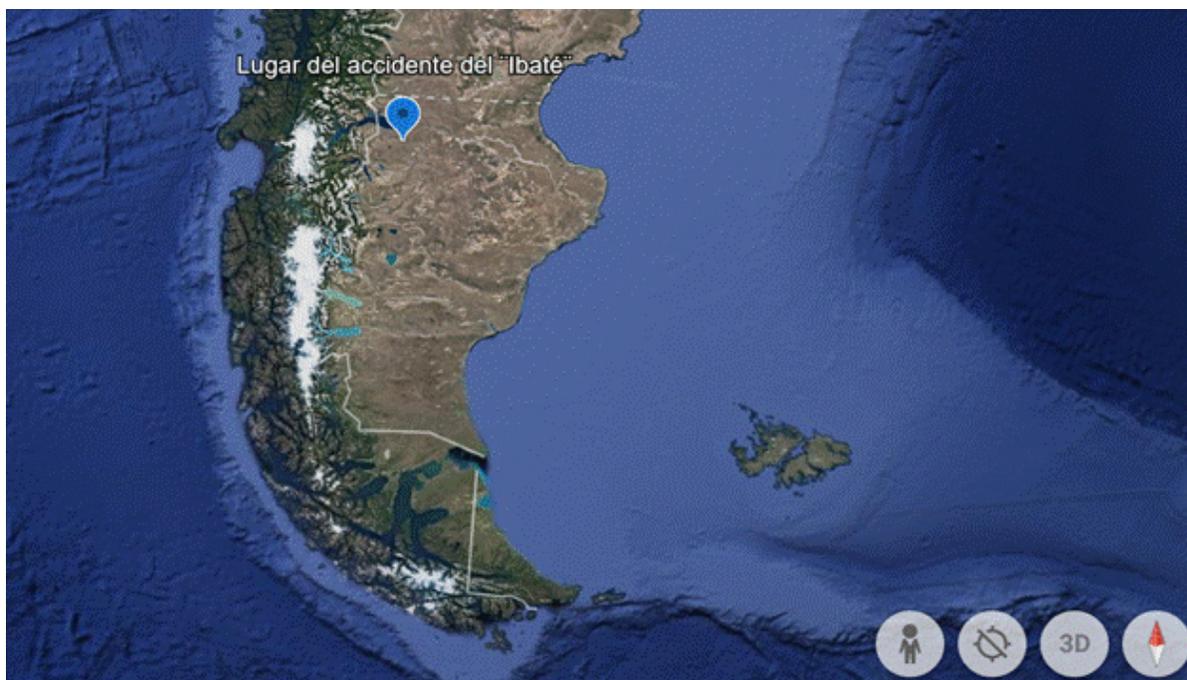


Figura N° 6

Ubicación del lugar del accidente del Ibaté, en el noroeste de la Provincia de Santa Cruz, Argentina

Fuente: Google Earth (fecha de consulta: 20 de enero de 2024).



Figura N° 7
Búsqueda de vestigios en el lugar del accidente con detector de metales.

El accidente

El domingo 7 de julio de 1946, el vuelo del avión Junkers JU-52 *Ibaté*, de Aeroposta Argentina S.A., despegó con demora desde Río Gallegos con diez pasajeros para completar su ruta hacia Buenos Aires, con escalas intermedias en Lago Argentino, Cañadón León, Lago Buenos Aires, Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca. Sin embargo, el mal tiempo hizo que, desde Lago Argentino, donde habían subido otros cuatro pasajeros, el avión no pudiese llegar a Cañadón León y regresara a la tarde a Río Gallegos (Bernal, 1946; Correa Falcón, 1947). El lunes 8 de julio, si bien el tiempo aún se

presentaba inestable y la visibilidad era reducida, el avión reemprendió el viaje con destino a Cañadón León, arribando a dicha localidad a las 10 de la mañana y decolando nuevamente, con tres pasajeros más, rumbo a la escala de Lago Buenos Aires a las 11:10 (Entraigas, 1956). Catalina Sánchez de Cittadini, que se acababa de casar y junto a su esposo abordó el avión en Cañadón León para iniciar su luna de miel, recuerda que “(...) el tiempo estaba muy malo todavía. Le pregunté al piloto: ¿podemos viajar así; y me respondió: si nosotros salimos sabemos lo que hacemos”^[17].

La tripulación estaba compuesta por Juan Arfinetti (piloto); Francisco Couceiro (copiloto); Vito Martínez (mecánico) y Rodolfo Ulises Braschi (radiotelegrafista) (Correa Falcón, 1947; Entraigas, 1956; Sánchez de Cittadini, 2005). Los pasajeros del trayecto entre Cañadón León y Lago Buenos Aires eran Violeta Villalba, Juanita Almeida de Dotti, que se acaba de casar por poder y viajaba a encontrarse con su flamante marido en Buenos Aires^{[18],[19]}, Julio César Cittadini y Catalina Sánchez de Cittadini, que habían contraído matrimonio el 7 de julio y viajaban en su luna de miel, Edelmiro Correa Falcón^[20] y su esposa Magdalena D’Hunval, Mariano Pejkovic, Enrique Amado, el Sr. Álvarez, Julio Domingo Radice, Yamil Hamer, el niño Sañín Simunovic, María Patterson de Jamieson, la Sra. Gallardo y dos de sus niños^[21] (Correa Falcón, 1947)^[22].

A las 12:33, cuando ya faltaba poco tiempo para llegar a Lago Buenos Aires, el avión se accidentó en la meseta homónima, en el noroeste del actual territorio de la provincia de Santa Cruz. La principal causa habría sido la acumulación de hielo en las alas (Correa Falcón, 1947), lo que modificó el perfil de estas e incrementó el peso, lo cual le hizo perder altura. Al mismo tiempo, la gran cantidad de nieve en el lugar del accidente amortiguó el impacto y evitó una tragedia. Entre los escasos registros existen divergencias sobre si se trató de un aterrizaje forzoso o si el accidente tomó a la tripulación de improviso. En una nota publicada en La Nueva Provincia de Bahía Blanca el 15 de julio de 1946^[23], el piloto Juan Arfinetti relataba que “...el aparato adquiría mayor peso a consecuencia de la nieve acumulada sobre sus alas y en los tres motores. Repentinamente, uno de estos detuvo su marcha por haberse congelado sus carburadores”. En otra entrevista publicada en la misma fecha, pero en El Atlántico, Arfinetti relataba que tuvo “(...) la sensación real de que el avión fallaba en su motor (...). El mal estado del tiempo y la baja temperatura agravaba la situación”^[24].

El aterrizaje forzoso, pero controlado, fue la versión más difundida en los medios, como se publicó en la nota mencionada en La Nueva Provincia en base al relato de Arfinetti:

Exigió a fondo a los otros dos motores, pero estos no respondían a causa del intenso frío y el excesivo peso del aparato, por lo que comenzó a planear sobre la meseta y a pocos metros de su superficie, comprendiendo que la nieve habría de amortiguar el golpe, dejó que el aparato se posara sobre ella. El golpe fue brusco para la máquina, pero no así para los pasajeros, que sólo sintieron los efectos de un aterrizaje deshabitual.

Correa Falcón (1947) adhiere a esta versión; relata que antes del impacto ya todos se habían abrochado sus cinturones de seguridad y que “(...) inmediatamente nos dimos cuenta de que se trataba de un aterrizaje forzoso”. Sin embargo, un suboficial del ejército que no quiso dar su nombre declaraba unos días después del accidente que “(...) estábamos lejos de sospechar el accidente cuando vimos que el aparato perdía altura. De pronto un golpe violento nos lanzó de nuestros asientos. En su primer contacto con tierra el avión había perdido su tren de aterrizaje”^[25].

Coincidentemente, Sánchez de Cittadini (2005) menciona que su marido y ella no habían alcanzado a abrocharse los cinturones y que, si bien estaban descendiendo y suponían que ya estaban cerca de Lago Buenos Aires, el impacto los tomó por sorpresa. En una entrevista realizada en 2014, Catalina Sánchez de Cittadini completaba sus recuerdos sobre el momento^[26]:

(...) aproximadamente a la hora se anunció que debíamos abrocharnos los cinturones y el avión empezó a descender abruptamente. Por el tiempo transcurrido pensamos que estábamos por llegar a Lago Buenos Aires. Yo estaba sentada en la última fila en el asiento del pasillo. Busqué el cinturón, pero no alcancé a abrocharlo. Cuando el avión golpeó “volé” hasta la cabina.

Por su parte, Papa (2000), al relatar los daños sufridos por el avión, clarifica cómo fue la caída al mencionar que:

(...) los flaps no estaban extendidos en el momento del contacto con el suelo, siquiera parcialmente, por no haber llegado el momento de iniciar el procedimiento de aterrizaje con visibilidad reducida, por no haberse producido la señal de llegada sobre la antena.

A partir de este detalle, interpretamos que no se trató de un aterrizaje forzoso, sino de un impacto sorpresivo.

Al impactar, el tren de aterrizaje se desprendió. El avión avanzó un corto recorrido más, hizo un giro y quedó con las alas apoyadas sobre la nieve (Figura N° 8), con la nariz hacia el oeste. Además del tren de aterrizaje, con el impacto también se desprendió parte del motor izquierdo, quedando la hélice dañada y desapareciendo el radiador de aceite. El motor derecho también sufrió daños, pero menos graves (Papa, 2000). En un capítulo de su autobiografía, Catalina Sánchez de Cittadini (2005) detalla el momento del impacto:

El impacto fue tremendo para la máquina y para los pasajeros que fuimos lanzados de nuestros asientos. Personalmente fui a dar a la puerta de la cabina pues el envión me arrancó de mi asiento que era el último del pasillo y ahí caí de rodillas. Los pasajeros que habían logrado atarse sus cinturones golpearon su frente y su cara contra los asientos delanteros, los que no estaban atados, cayeron al piso. Afortunadamente sólo sufrimos magulladuras sin importancia excepto el mecánico Martínez que sufrió una profunda herida en el mentón y un fuerte golpe en el tórax lo que le provocó vómitos de sangre posteriormente. No obstante, él fue quien previno el incendio corriendo inmediatamente al exterior con unos matafuegos en mano y saltando sobre los que estábamos en el suelo. Recorrió el perímetro del avión y nuevamente en su interior, nos animó a tener paciencia y a prepararnos para la defensa de todos.

En Lago Buenos Aires, las primeras versiones señalaban que el avión había caído en la meseta, pero no se sabía si había sobrevivientes ni el lugar preciso del accidente (Thomas de Ramos, 1998). La noticia inmediatamente tuvo impacto nacional y ocupó espacios en la radio y en la prensa de la época, aunque los titulares parecían minimizar los hechos, indicando que se trataba de un aterrizaje de emergencia (Figura N° 9) y de un retraso (Figura N° 10).

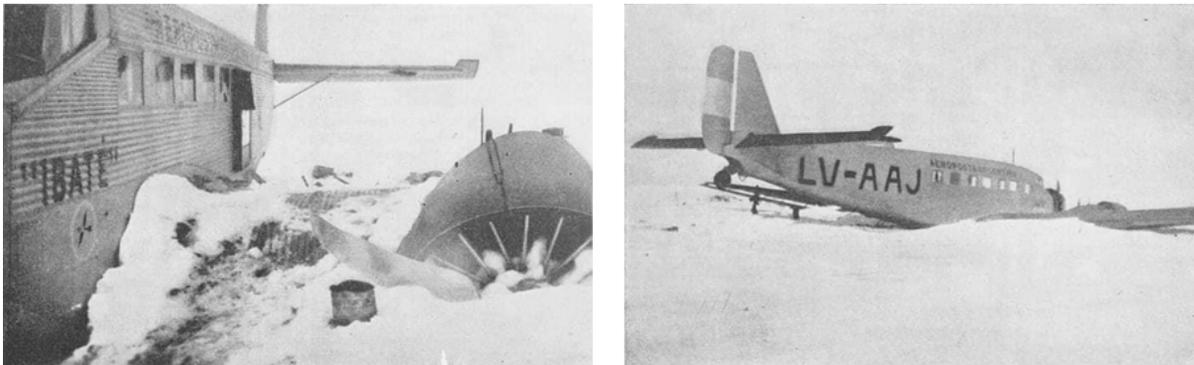


Figura N° 8

Imágenes del Ibaté accidentado en la meseta del lago Buenos Aires, en el noroeste de Santa Cruz, en julio de 1946.

Fuente: izquierda: Rimondi O., *Revista Aventuras a Escala* (2000); derecha: *Revista Argentina Austral* (1946).



Figura N° 9

Publicación en La Nueva Provincia de Bahía Blanca (8 de julio de 1946) dando cuenta de un aterrizaje forzoso

Fuente: Archivo del diario La Nueva.



Figura N° 10

Publicación en La Prensa de Buenos Aires (9 de julio de 1946) informando que el vuelo se había retrasado

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

El avión como refugio

Además de la pérdida del tren de aterrizaje, el aparato sufrió, como consecuencia del fuerte choque, un desplazamiento de sus motores de babor y estribor; pero, felizmente, la cabina de pasajeros resultó

indemne (Correa Falcón, 1947) y se convirtió en el refugio para los pasajeros y la tripulación.

Debido a que no sabían cuánto tiempo deberían permanecer en el avión, los alimentos disponibles fueron requisados por el piloto Arfinetti para racionarlos. Sánchez de Cittadini (2005) detalla que:

(...) el señor Correa Falcón llevaba una botella de exquisito vino que entregó inmediatamente. Una señora aportó unos bombones, otra un paquete de caramelos y nosotros, los recién casados... un piso de la torta de bodas que llevábamos para compartir con los familiares de Julio que no habían podido venir a la boda y vivían en Buenos Aires. Llegó el 9 de Julio. Desayuno: un bombón y una galletita.

Afortunadamente, la radio pudo ser puesta en funcionamiento rápidamente y Braschi pudo comunicarse casi de inmediato con Lago Buenos Aires y con Comodoro Rivadavia, y dar su posición aproximada. Desde Comodoro Rivadavia se comunicaron con la base de Aeroposta Argentina en General Pacheco y rápidamente desde allí decoló el trimotor *Quichua* para dar apoyo en el rescate. Sin embargo, la calidad de la comunicación era deficiente y la situación de los sobrevivientes compleja. Papa (2000) rememora cuando volaban en el *Quichua* hacia Lago Argentino:

(...) tratamos de contactarnos con el Ibaté, pero la señal era muy débil impidiendo interpretar las señales, tal vez por quedarse sin batería en poco tiempo. Con mucha dificultad transmiten un radio diciendo “situación insostenible de hacinamiento”. Fue esto lo último transmitido por el Ibaté con este escueto informe.

Paralelamente, en Lago Buenos Aires se organizaron dos comisiones de rescate por tierra con caballos: una presidida por el comisario local y otra por el Inspector de Tierras (Entraigas, 1956), Ing. Marona, que iba acompañado por otros seis hombres^[27].

La primera noche en el avión fue muy dura. Sánchez de Cittadini^[28] recuerda que “a las 6 de la tarde ya estaba muy oscuro y no se prendían luces para guardar carga de las baterías para la radio”. Continuó nevando y la temperatura exterior descendió a -25 °C; dentro de la cabina el frío era muy intenso y los sobrevivientes no contaban con ropa de abrigo para enfrentar esas duras condiciones (Sánchez de Cittadini, 2005).

El 9 de julio amaneció despejado y pudieron observar un gran promontorio. Los tripulantes fueron a observar de qué se trataba y constataron que era el tren de aterrizaje, a partir de lo cual pudieron reconstruir aproximadamente cómo había sido el impacto (Sánchez de Cittadini, 2005). Para celebrar el Día de la Independencia de Argentina, los sobrevivientes entonaron el Himno Nacional, la

Marcha de San Lorenzo y otras canciones patrias (Correa Falcón, 1947, Sánchez de Cittadini, 2005).

La primera noche, uno de los tripulantes del avión se había acercado sigilosamente al Sr. Julio Cittadini y le había dicho que él llevaba un cordero, pero que no lo había declarado y como empleado de la empresa de aviación, creía que esto podía generarle problemas, por lo cual le consultó a Cittadini si él podría decir que era suyo. Por la mañana, Cittadini anunció al resto de los sobrevivientes que traía un cordero, pero que no lo había declarado antes porque estaba crudo. ¡Todos lo vitorearon y aplaudieron con entusiasmo!^[29] La cocción del cordero representó un desafío no menor. A modo de olla utilizaron la bacha metálica que arrancaron del baño. En ese recipiente colocaron nieve y trozos de carne cortada con un machete, tijeras y cortaplumas (Entraigas, 1956; Sánchez de Cittadini, 2005). Para cocinar el puchero utilizaron el combustible del avión, el cual era arrojado repetidamente a prudente distancia de la aeronave, generando un fuego muy intenso e intermitente. Sánchez de Cittadini (2005) detalla:

Todo lo que requería el encendido del fuego se desarrollaba bastante lejos del avión, las llamaradas tenían varios metros de altura y se incrementaban cada vez que añadían la nafta. Una vez cocido el cordero, se improvisó una gran mesa sobre las alas del aparato que estaba “sepultado” en la nieve y allí nos sentamos para comer siendo nuestra primera salida al aire libre. Estaba nublado, pero no nevaba. Nuestro almuerzo no fue nada rico, gusto a humo, nafta y sin sal... sin embargo nos pareció relativamente bueno.

Cuando estaban comiendo el cordero, escucharon ruidos de motor. Era el avión *Quichua*, comandado por el piloto comandante Dirk Wessels Van Leyden^{[30],[31]}. La nubosidad impedía visualizarlo, pero se lo escuchaba cerca y esto era comunicado por radio. Finalmente, al descender un poco más, desde el *Quichua* pudieron avistar al *Ibaté*. Catalina Sánchez de Cittadini relataba que, por radio, inmediatamente se les comunicó que:

(...) tirarían paquetes y que debíamos observar el lugar de su caída pues se sepultarían en la nieve siendo lanzados de tal altura. Así fueron tirando uno a uno 14 bolsones que contenían víveres, mantas y calzado. Cuando comenzó a llover del cielo tanto bien de Dios, nuestro “puchero” no tuvo más razón de ser. Lo reemplazamos por galleta, lengua de cordero, dulce de membrillo, queso y café con leche. ¡Qué manjar! La tarea del rescate de los bolsones estuvo a cargo del sargento Rádice y del Cabo Yamil Hamer, compañeros de viaje y que por pertenecer al ejército tenían botas y el abrigo adecuado. La faena era fatigosa y algunas veces se frustraba, si los vigías, que éramos nosotros, los pasajeros, no hacíamos las indicaciones correctas, los bultos se hundían completamente en la nieve y desaparecían.

A partir de ese momento, desde el *Quichua* les arrojaron abrigos y provisiones^[32], y las condiciones para los sobrevivientes mejoraron notablemente.

La noche del 9 de julio volvió a ser muy fría. Violeta Villalba detallaba en sus notas que "...la nieve se acumula sobre la máquina y adentro con el calor ambiental se forma agua que debemos secar. Hoy los vidrios están escarchados. Con esa escarcha me lavé la cara"^[33]. Pero el 10 de julio amaneció despejado y pudieron constatar que en las inmediaciones había varios cerros^[34] contra los que podrían haberse estrellado (Sánchez de Cittadini, 2005). Yamil Hamer, oriundo de Lago Buenos Aires, dijo que si se pudiese hacer un fuego desde uno de esos cerros desde el pueblo lo verían y se facilitaría el rescate. Si bien ya habían sido localizados por el *Quichua*, el comandante Arfinetti estuvo de acuerdo con la propuesta y autorizó a Hamer y a Rádice para intentar llegar al cerro^[35]. Llevaban como único alimento una botella de caña (Entraigas, 1956; Sánchez de Cittadini, 2005). Sánchez de Cittadini (2005) detallaba sobre ese momento:

A las 12:12, se dejó ver nuevamente el Quichua que arrojó, como el día anterior, sacos con comestibles, medias y alpargatas. Por radio se nos anunció que venía en camino la comisión de salvataje. Las mujeres que viajábamos en el avión, con mucho ingenio, fabricamos zapatos con trozos de forros de asientos, cueros de zorro y fajas. Con las frazadas hicimos bolsas para meternos adentro. Ese día almorzamos abundantemente. Por las ventanillas observamos la accidentada caminata de nuestros dos compañeros. Notamos que uno caía y el otro volvía a buscarlo y así sucesivamente. Nuestra angustia aumentó hasta que notamos que lentamente habían decidido regresar sin poder cumplir su ambición de escalar el cerro. A las 15:00 regresaron exhaustos y calados de frío. La nieve y la escarcha los vencía.

A pesar del frío, el hacinamiento y la angustia por la espera para ser rescatados, durante los días que permanecieron en el avión el ánimo era bueno, como detallaba Violeta Villalba^[36]:

Las primeras horas usamos la yerba que con rara provisión había traído el señor Pejkoovic, y el mate circuló en rueda criolla de la que participaron tripulantes y pasajeros. Después, cuando llegaron los víveres, las cosas fueron mejor. Se contaban chistes y cuentos en tertulia obligada, lamentando los caballeros tan solo que nadie se hubiera acordado de llevar baraja.

El rescate de los pasajeros y la tripulación

En cuanto se supo del accidente, el Ministerio de Marina dispuso que un avión de transporte de la armada, con base en Río Gallegos, se dirija al lugar del suceso para prestar ayuda^[37]. Asimismo, el Gobierno Nacional ofreció al Directorio de la Aeroposta Argentina el envío de

un avión militar con un cuerpo de esquiadores (Figura N° 11), pero la empresa desestimó el ofrecimiento (Bernal, 1946).

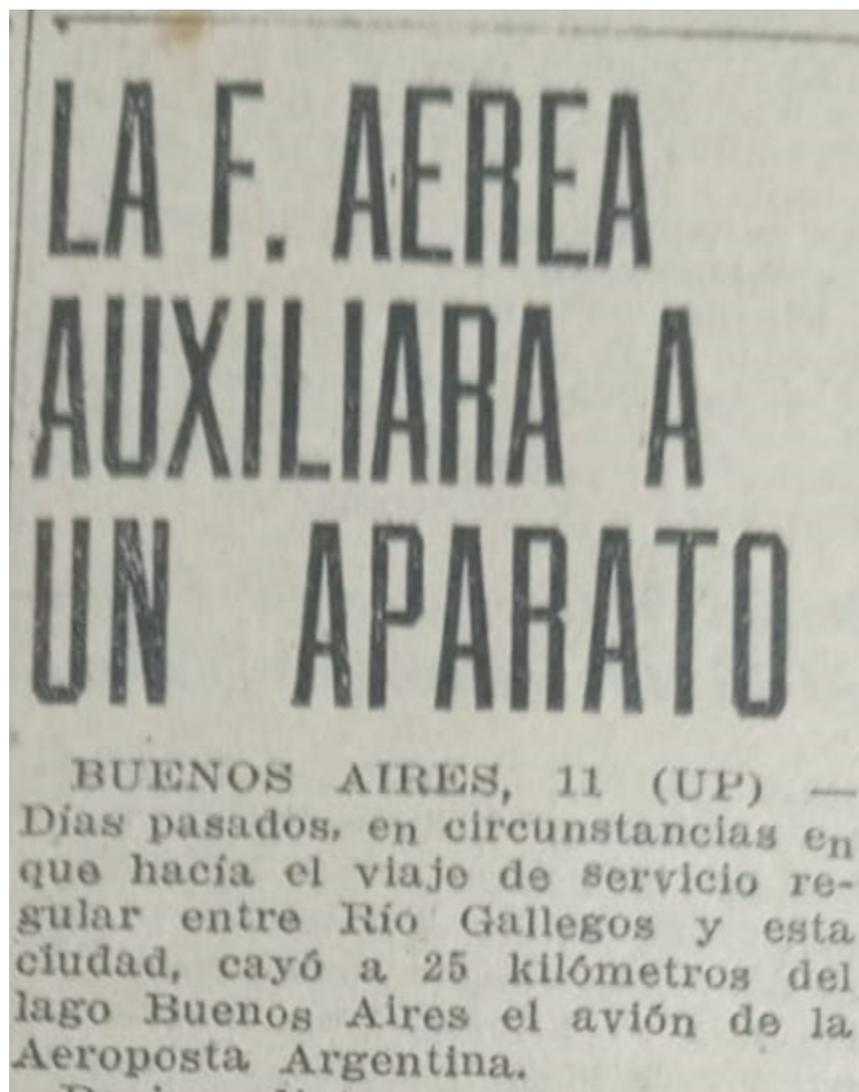


Figura N° 11

Noticia en La Nueva Provincia (Bahía Blanca, 11 de julio de 1946) sobre la movilización de la Fuerza Aérea para las operaciones de auxilio
Fuente: Archivo del diario La Nueva de Bahía Blanca.

En Lago Buenos Aires, las autoridades locales y varios pobladores comenzaron a analizar y a organizar alternativas para el rescate. Se conformó una comisión de voluntarios integrada por 22 personas (Tejedor, 2004), entre quienes se destacaron el agente local de Aeroposta Argentina, Alberto F. Zapata, y el Sr. Adolfo Abadie. Este último, inmediatamente comenzó a recorrer con su camión los establecimientos ganaderos cercanos al lugar del accidente para consultar por información sobre los hechos y planificar la opción más factible para ascender a la meseta (Bernal, 1946). En relación con

estos primeros intentos de auxilio, a los 84 años, Armando Nicanor Olivares recordaba cuando, a los 7 años, estaba jugando en la Ea. La Paloma y se escuchó el ruido de los motores de un avión, tras lo cual su padrastro comentó “anda un avión perdido”, ya que ese lugar no era ruta habitual de aviones. Había nevado mucho, con más de un metro de nieve acumulada. Al día siguiente llegó Adolfo Abadie, con su camión Dodge modelo 1940, a avisar que había caído un avión y a solicitar ayuda para salir al rescate. Los señores Melo, Puricelli, Yañez, Juan Suárez y un peón de la estancia salieron inmediatamente a caballo, pero estaba nevando, no se podía ver nada y se desconocía la posición del avión, por lo que debieron regresar al poco rato (Armando Olivares, comunicación personal, febrero de 2023).

Paralelamente, ni bien arribó a la zona el avión *Quichua*, su tripulación se sumó a la búsqueda de alternativas de rescate. Los empleados de Aeroposta Argentina, Garghetti y Menne, se sumaron a la organización del salvataje por tierra, y el comandante del *Quichua* cargó alimentos, fardos de pasto, carpas, licores y otros materiales para abastecer a los sobrevivientes y a los rescatistas^[38].

Después del accidente había seguido nevando, lo cual dificultaba tanto el acceso de rescatistas como una eventual salida de los sobrevivientes. Por otro lado, era necesario identificar la mejor ruta de acceso, ya que la meseta está a unos 1300 m.s.n.m. y sus límites hacia el noreste (sector en el que se accidentó el *Ibaté*) están dominados por abruptos barrancos, con escasos cañadones con pendientes apropiadas para un dificultoso tránsito. De acuerdo con la información brindada por pobladores locales, el mejor lugar parecía ser por el puesto El Paje^[39], de la Estancia La Margarita, del Sr. Angus McPherson, pero la dificultad consistía en identificar el lugar desde el aire para poder orientar a los sobrevivientes, aunque de todos modos en un principio se estimó que no podrían caminar en la nieve debido a la profundidad de esta. Papa (2000) detalla:

Un poblador muy conocido de la región se ofrece para indicar el lugar del Paso del Paje si lo llevamos en el avión, revisando los contornos de la meseta. Aceptamos el ofrecimiento, pero fue un fracaso, pues era la primera vez que subía a un avión, y desde arriba todo le parecía muy chato. Luego de dar varias vueltas descubrimos el paso que más se parecía al que buscábamos, regresando al aeropuerto. Dando por finalizado el trabajo del segundo día, habiendo cesado la caída de nieve. Aumentando el frío con viento sud oeste.

Un poblador de la localidad ofreció una tropilla de caballos para intentar llegar al avión. Dicho voluntario y el mecánico Mario Garghetti (integrante de la tripulación del *Quichua*) lograron subir la barranca, pero una vez en la meseta, los caballos se negaron a continuar ya que la débil capa de hielo se rompía y los animales se lastimaban las patas. Garghetti regresó al pueblo para informar sobre

el fracaso del intento de llegar al avión, mientras que desde el *Quichua* se arrojaron fardos de pasto para los animales que habían quedado en el borde de la meseta (Papa, 2000).

Mini Mood Thomas de Ramos (1998) detallaba en su libro: “(...) mi esposo^[40] preparó una bolsa con café, azúcar, yerba, otros alimentos, material sanitario, frazadas, un calentador *Primus* y sogas, y con otros vecinos salieron de inmediato en camiones y a caballo, rumbo al posible lugar del accidente”. El día 9 por la tarde, un contingente de veinte personas se trasladó hasta el puesto El Paje con la intención de llegar hasta el avión al día siguiente (Tejedor, 2004). El 10 bien temprano, desde el puesto mencionado, un grupo ascendió a caballo hasta el borde de la meseta del lago Buenos Aires, pero al completar el ascenso, los animales quedaron extenuados y se negaron a seguir. Por lo tanto, improvisaron un campamento donde algunos hombres se quedaron con los caballos, mientras que siete rescatistas continuaron a pie. Desde el *Quichua* arrojaban fardos de pasto, leña, abrigos, lonas y alimentos a quienes quedaron en el campamento, y el avión volaba constantemente entre el campamento y el aparato siniestrado para marcar el rumbo. Violeta Villalba detallaba que “...a las 15:23 Couceiro da la voz de gente a la vista. Se acerca la caravana que ha de llegar después de un día de caminata por la nieve. Traen frío y desde lejos piden algo caliente. Se les prepara Nescafé y se les dan bebidas alcohólicas”^[41]. El grupo de siete rescatistas estaba encabezado por Adolfo Abadie, vecino de Lago Buenos Aires; lo integraban también Alberto Navarro, Teófilo Cisterna, José Coya, Anatolio Vivier (Armando Olivares, comunicación personal, febrero de 2023) y Florencio Barbich^{[42],[43]}. Sánchez de Cittadini^[44] recuerda que, al llegar los rescatistas, como parte de las muestras de alegría, alguien hizo disparos al aire^[45].

Sánchez de Cittadini (2005) relata que:

(...) los hombres llegaban extenuados. Uno dijo: los oigo, pero no los veo, estaba enceguecido... Las manos amoratadas, los guantes rotos, maltrechos... Se improvisó una sala de masajes en la puerta del avión. El señor Álvarez hizo las veces de kinesiólogo con mucha habilidad. A uno de los hombres hubo que cortarle las botas pues se le habían hinchado los pies en tal forma, que era imposible extraerle el calzado.

Esa noche durmieron en el avión veintiocho personas: algunos en los asientos, otros en el piso, otros improvisando camas uniendo correas de los asientos próximos. Durante la noche se escuchaban los gritos de algunos de los rescatistas por los calambres que sufrían (Correa Falcón, 1947; Sánchez de Cittadini, 2005).

El día 11 llegó otra patrulla de auxilio que había subido a la meseta por la Ea. Telken, de Juan Campbell Clark (Bernal, 1946). Este grupo estaba dirigido por el subcomisario de policía Lucio Ledesma, quien

era acompañado por otros cuatro hombres (Tejedor, 2004). Violeta Villalba resalta el esfuerzo de estos hombres: “El pingazo del subcomisario Ledesma llegó hace un rato, desde el nueve que nos anda buscando”^[46]. Estos socorristas trajeron la noticia de que en el borde de la meseta esperaban treinta caballos ensillados, al cuidado de varios hombres, a los cuales se arrojaba alimentos desde el *Quichua* (Correa Falcón, 1947). También ellos habían sufrido mucho en el trayecto. Esta comisión estaba integrada también por los empleados de la Aeroposta Argentina Garghetti y Menne, y por vecinos de la zona^[47].^[48] Los rescatistas habían llegado demasiado agotados al *Ibaté* como para emprender inmediatamente una nueva caminata en la nieve, por lo cual el 11 de julio, que además amaneció algo nublado y con nieve blanda, permanecieron junto con los sobrevivientes del accidente, recuperando fuerzas. Aproximadamente a las 10 de la mañana el *Quichua* arrojó ponchos, botas, medias, alpargatas, mate cocido y alcohol, y por la radio les confirmaron que al día siguiente emprenderían el camino de salida.

Como en el avión no había espacio para alojar tanta gente, los socorristas cavaron un pozo en la nieve, armaron un fogón y algunos de ellos pasaron la noche allí, con suministros (alimentos, abrigo y leña) lanzados desde el *Quichua* (Bernal, 1946).

Sañín Simunovic, que en ese momento era un adolescente y viajaba por primera vez en avión, unos días más tarde relataba en una entrevista que:

(...) finalmente llegaron las expediciones en dos grupos de 7 y 4^[49] hombres, con implementos de salvamento. El jueves fue dedicado a preparar la expedición para bajar la meseta y finalmente el viernes por la mañana, a las 8:15, emprendimos la marcha a pie, hundiéndonos en la blanda nieve hasta la rodilla^[50].

El 12 de julio, poco después de las 8 de la mañana, tras la distribución de una ración de queso, chocolate, dulce de membrillo y un trago de caña, emprendieron la marcha en fila, con un grupo de rescatistas adelante y el otro detrás (Correa Falcón, 1946). No se les permitió llevar más de un kilogramo de peso para poder soportar la mayor cantidad de ropa de abrigo sobre el cuerpo^[51]. Sánchez de Cittadini (2005) detalla ese momento:

El día 12, viernes, había que partir. Nuestro desayuno consistió en café con leche y galleta, dos porciones de chorizo cada uno, mortadela y pan. De postre manzana y naranja. A las 8 el avión parecía un camarín de teatro: todo el mundo se revestía lo mejor que le era posible. Todos nos pusimos tres pares de medias, bombachas de campo, botas, poncho, capuchón y guantes. (...) Salimos del trimotor en fila india. Primero los baqueanos, luego los pasajeros

y por último el piloto, copiloto, radiotelegrafista y el mecánico Martínez que iba muy dolorido, sostenido por sus compañeros.

Sobre el momento en que los sobrevivientes y rescatistas abandonaron caminando el avión, Papa (2000) complementa la descripción con su visión desde el aire:

(...) decolamos con dirección al avión siniestrado, observando con sorpresa la fila de personas caminando hacia el norte, casi en la ruta correcta, que rectificamos haciendo un giro hacia el norte, corrigiendo unos grados hacia el Paso el Paje, mientras continuaban saliendo más pasajeros del avión e incorporándose a la fila.

En la prensa, los avances del rescate se seguían con atención (Figura N° 12).



Figura N° 12

Noticia en La Nueva Provincia (Bahía Blanca, 12 de julio de 1946) sobre el inicio de la fase final de las operaciones de rescate de los sobrevivientes

Fuente: Archivo del diario La Nueva de Bahía Blanca

Además de ir marcándoles el rumbo, desde el *Quichua* regularmente les arrojaban provisiones (Bernal, 1946; Papa, 2000; Sánchez de Cittadini, 2005). Aproximadamente a las 16:00 pudieron completar unos 12 kilómetros de caminata en la nieve y, ya con poca luz y nuevamente nevando, llegaron al improvisado campamento en el borde de la meseta, donde inmediatamente (antes de que se hiciera completamente de noche) montaron a caballo para bajar lentamente hasta el puesto El Paje (Bernal, 1946; Sánchez de Cittadini, 2005). Para esta operación, el propietario del campo, Angus McPherson, había puesto a disposición personal y caballos, y el sargento de policía Julián Pesoa organizó la siguiente fase del rescate: el descenso desde el campamento hasta el puesto El Paje (Tejedor, 2004). Sánchez de Cittadini detalla el momento:

(...) montamos a caballo y comenzamos el descenso por un empinadísimo declive, donde el espesor de la nieve era mayor que el de la meseta que terminábamos de atravesar. Los caballos caminaban a un paso lentísimo manteniendo el equilibrio con mucha dificultad y eligiendo con cautela el lugar donde posar sus patas. Nosotros, fuertemente tomados de las monturas, nos dejábamos llevar. Ellos sabían cuál era el mejor sendero, a veces patinaban... Casi dos horas de difícil cabalgata. (...) Cabe consignar que no todos se animaron a bajar a caballo. Algunos prefirieron hacerlo a pie. Los que así lo hicieron con frecuencia resbalaban sobre la nieve congelada y rodaban como ovillos sobre el blanco, blando y frío colchón.

En sus notas, Violeta Villalba complementaba la descripción del momento cuando llegaron al borde de la meseta y empezaron a bajar hacia el puesto El Paje, confirmando que no todos lo hicieron montados a caballo: “Al llegar a la ladera no puedo continuar. Ante la realidad del peligro hasta el momento ignorado, con mis nervios rotos ya me puse a llorar y apeada del caballo, empecé a bajar de a pie”^[52].

Desde el puesto el Paje continuaron en las cajas de dos camiones, uno de ellos de Adolfo Abadie (Bernal, 1946). Los camiones eran abiertos, sin techo ni ninguna protección; transitaban a muy baja velocidad por las condiciones del camino, que hizo que varias veces se encajaran en el barro y la nieve (Sánchez de Cittadini, 2005). Ese tramo también fue muy duro, como lo detallaba Violeta Villalba: “Ese camión nos molía como para hacer chorizos. A veces creía que volcaba. El frío me entumecía. Nunca lo sentí tan fuerte. El viento se ensañaba con mis mejillas”^[53].

Finalmente, aproximadamente a las 19:00 llegaron a Lago Buenos Aires. Allí ya había una pequeña multitud que los esperaba, ya que la noticia del accidente había salido en los diarios de Buenos Aires y en las radios (Entraigas, 1956). A las celebraciones se sumó la tripulación del *Quichua*. El agente de la Aeroposta Argentina, Alberto Zapata, organizó el alojamiento en los dos hoteles que había disponibles en el pueblo (Correa Falcón, 1947): el Belgrano y el Fénix. Asimismo, la

población local expresó su solidaridad y generosidad y ofreció alojamiento y comida en muchas casas particulares (Sánchez de Cittadini, 2005).

Los sobrevivientes fueron revisados por el Subteniente Médico (Retirado) Domingo Miguel Di Sarli^[54], que comprobó algunas contusiones leves (Bernal, 1946; Bernal, 2002). El único seriamente herido fue el mecánico del *Ibaté*, Vito Martínez, que había sufrido vómitos de sangre (Sánchez de Cittadini, 2005).

Luego de los saludos y las muestras de alegría, se pasó lista y se constató que no estaban presentes Braschi ni Álvarez. Van Leyden aseguraba haber visto llegar a la totalidad del grupo al puesto El Paje, por lo cual se envió gente inmediatamente a dicho lugar, pero se constató que allí no estaban. Al día siguiente, el *Quichua* volvió a sobrevolar la zona del accidente y en el casco de una estancia vecina, a los pies de la meseta, divisaron a varias personas haciendo señas. Para saber si los sobrevivientes faltantes estaban allí, desde el avión arrojaron un mensaje atado a una varilla con una soga de unos 10 metros, con las siguientes instrucciones: “Si el señor Álvarez se encuentra allí, pongan dos mantas en el suelo despejado. En cambio, si es Braschi pongan tres mantas rojas, o frazadas en el suelo, y si están juntos pongan cuatro frazadas en el suelo”. Luego de una serie de intensos movimientos en el casco del establecimiento, pudieron divisar cuatro frazadas, tras lo cual se comunicaron con la estación de radio y solicitaron que un vehículo fuese a buscarlos para unirlos al resto de los sobrevivientes (Papa, 2000).

El 13 de julio siguió nevando intensamente, por lo cual debieron permanecer en Lago Buenos Aires. Sin embargo, la noticia del rescate ya salía en medios regionales y nacionales (Figura N° 13; Figura N° 14).

Recién el 14 de julio los sobrevivientes continuaron viaje en el avión *Quichua* rumbo a Buenos Aires (Figura N° 15), con escalas intermedias en Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca. A las 17:55 el *Quichua* aterrizó en General Pacheco (Entraigas, 1956), poniendo fin a la operación de rescate de los pasajeros.

En Bahía Blanca, la noticia tuvo amplio desarrollo con motivo de la escala del *Quichua* en la ciudad en su ruta hacia Buenos Aires llevando a los sobrevivientes (Figura N° 16; Figura N° 17; Figura N° 18). En las notas se resaltaba la destreza y el coraje de los tripulantes del *Ibaté* y del *Quichua* (Figura N° 19). Asimismo, el 15 de julio, el diario Clarín publicaba una nota con motivo de la llegada de los pasajeros a General Pacheco, luego del rescate (Figura N° 20), y lo propio hacía el diario La Prensa (Figura N° 21).



Figura N° 13

Publicación en El Avisador Comercial (Trelew, 13 de julio de 1946) en la que se daba cuenta sobre el inminente rescate de los sobrevivientes del Ibaté

Fuente: archivo de la biblioteca Agustín Álvarez de Trelew.

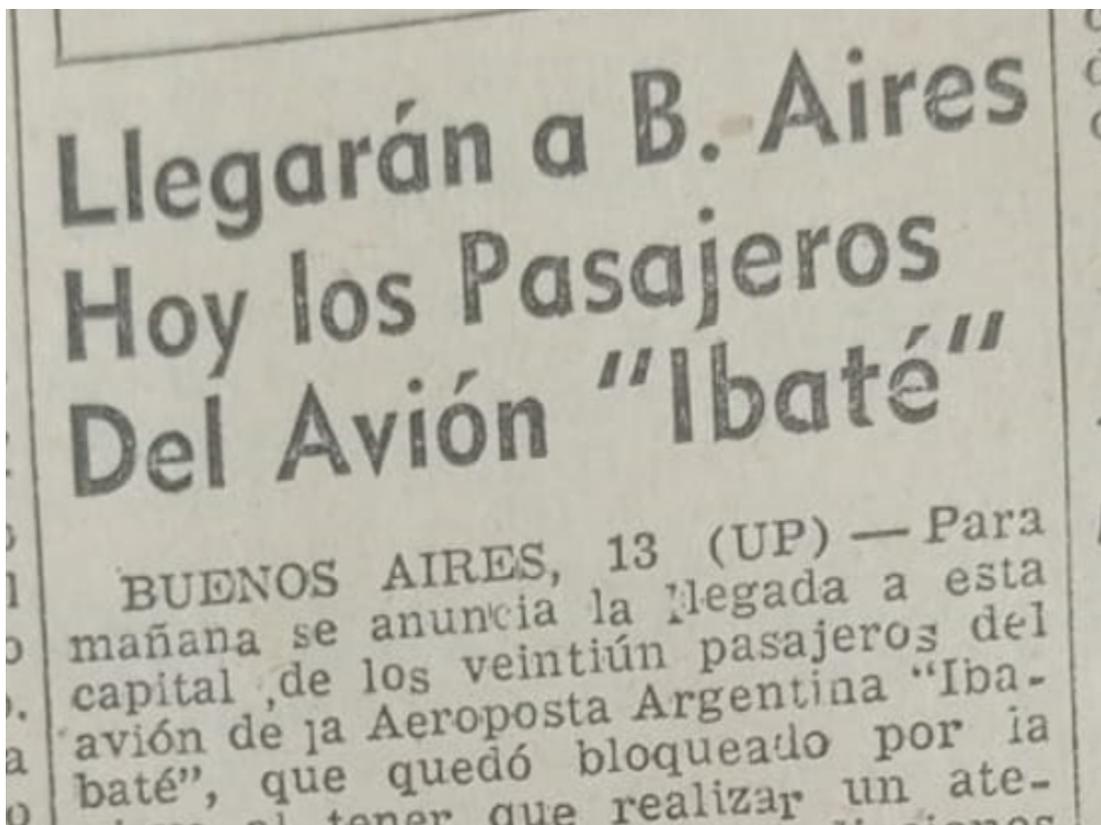


Figura N° 14

Titular anunciando el próximo arribo de los sobrevivientes a Buenos Aires (La Nueva Provincia, 13 de julio de 1946).

Fuente: Archivo del diario La Nueva de Bahía Blanca.



Figura N° 15

Algunos de los pasajeros luego de ser rescatados, posando delante del Quichua, en el que continuaron su viaje. De izquierda a derecha: Sañín Simunovic, Magdalena D'Hunval, Edelmiro Correa Falcón, Violeta Villalba, María Patterson de Jamieson, Juanita Almeida de Dotti, Catalina Sánchez de Cittadini, Julio César Cittadini y Mariano PejkoVIC. Foto publicada en La Nueva Provincia (15 de julio de 1946).



Figura N° 16

Anuncio de la llegada a los pasajeros rescatados a Buenos Aires. El Atlántico, p. 2. Bahía Blanca, 14 de julio de 1946.

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.



Figura N° 17

Titulares de notas publicadas en El Atlántico, relacionadas con el accidente del Ibaté. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946.

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.



Figura N° 18

Nota con detalles sobre el accidente y el rescate, con motivo del paso de los sobrevivientes por Bahía Blanca. La Nueva Provincia, 15 de julio de 1946.

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

En diversas entrevistas los testigos resaltaban la destreza que había tenido Humberto Papa para arrojar las provisiones con gran precisión (Figura N° 22).

El rescate de los pasajeros y tripulantes coronó con éxito una relevante movilización de instituciones públicas y privadas, locales y nacionales, así como de muchos pobladores de la zona. En una publicación del periódico El Avisador Comercial de Trelew del 27 de julio de 1946 (Figura N° 23), se reproducían las palabras del Director Delegado de la Aeroposta Argentina S.A., Dr. Pueyrredón, en una nota brindada en radio El Mundo, en la que daba cuenta de esto en sus palabras de agradecimiento y reconocimiento:

(...) al Exmo. Presidente de la Nación^[55], quien comprensiva y generosamente ofreció el concurso del cuerpo de esquiadores experimentados; a los miembros de la Aeronáutica, de la Armada y del Ejército; al Señor Gobernador del Territorio de Santa Cruz^[56]; al Señor Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia^[57]; a los miembros del Instituto Geográfico Militar; a la Policía; a las autoridades y vecinos de Lago Buenos Aires; y finalmente, al personal de nuestra dependencia y a la tripulación del avión que llenaron cumplidamente su labor.



Figura N° 19

Tripulación del Ibaté y del Quíchua (La Nueva Provincia, 15 de julio de 1946).

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.



Figura N° 20

Nota sobre el accidente y el rescate de los sobrevivientes luego de su llegada a Buenos Aires, publicada en Clarín el 15 de julio de 1946. En el epígrafe de la fotografía se lee “Momento de la llegada de los pasajeros del Ibaté a la aeroplaza de General Pacheco, al ser recibidos por sus familiares, donde se registraron escenas de gran emoción”.

Fuente: archive.org



Figura N° 21

Nota publicada en La Prensa (Buenos Aires, 15 de julio de 1946) con motivo del arribo de los sobrevivientes a General Pacheco.

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

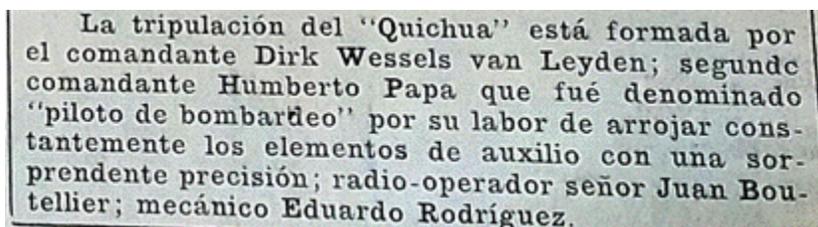


Figura N° 22

Fragmento periodístico que destaca la destreza de Papa para arrojar las provisiones desde el Quichua (El Atlántico, 15 de julio de 1946).

Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

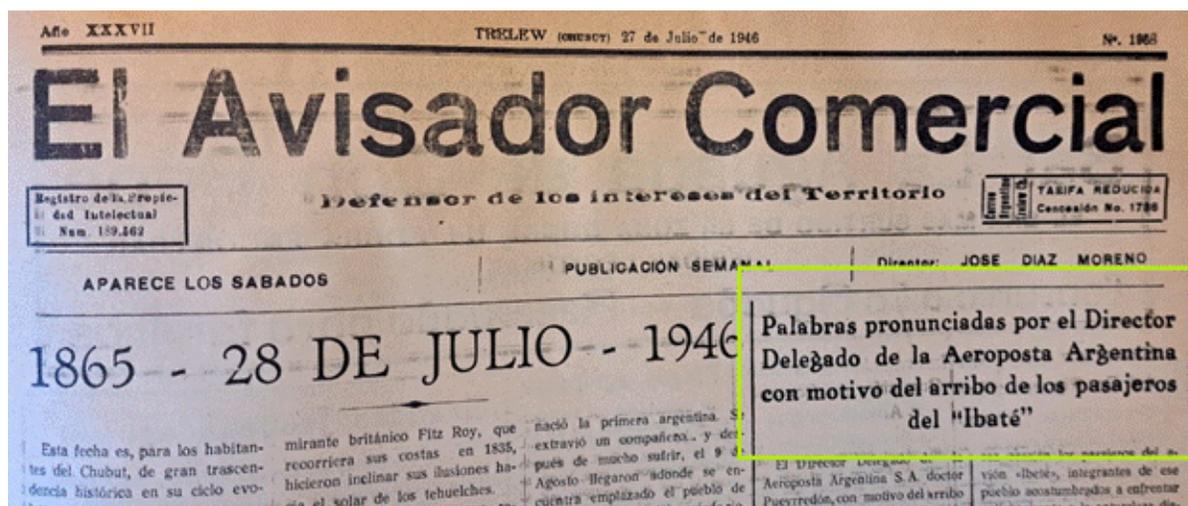


Figura N° 23

Noticia sobre los sucesos del Ibaté en El Avisador Comercial (Trelew, 27 de julio de 1946).

Fuente: archivo de la biblioteca Agustín Álvarez de Trelew.

La recuperación de la correspondencia y del equipaje^[58]

El 11 de julio de 1946, cuando los sobrevivientes aún no habían podido ser rescatados, el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, General de Brigada Armando S. Raggio, designó una comisión de auxilio. Se nombró jefe de la comisión al Mayor Rómulo Virgilio Perucchi de la División Central del Comando de la Agrupación Patagonia, y Segundo Jefe al Teniente 1° de Gimnasia y Esgrima, Ricardo Comes, de la misma repartición. La comisión se completó con el Subteniente Médico de Reserva Domingo Di Sarli, el Subteniente de la Reserva, Eduardo Nicolás Bernal, del Regimiento 8 de Infantería General O'Higgins, Jefe del grupo de esquiadores, el mecánico Cuello, el Sargento 1° mecánico Strumball, el Sargento 1° enfermero Calvinio, los Cabos Ferreyra, Merino, Baez y Castro, y el Cabo motorista Nicolai, además de 9 soldados del Comando de la Agrupación Patagonia y uno del Regimiento 8 de Infantería (Bernal, 1946).

En su informe de comisión, Eduardo Bernal (1946) detalla:

Apresuradamente se reunieron todos los elementos necesarios para lo que se presumía un posible salvataje de pasajeros y correspondencia, cargándose un trineo, cinco pares de esquís, raquetas canadienses y criollas, bastones andinos y de esquí, ramplones, piquetas, cuerdas de avalancha, cuerdas varias, elementos de sanidad para toda clase de curaciones de primera instancia, material quirúrgico, drogas, etc. Cada uno de los integrantes de la comisión cargó su equipo individual compuesto de mochila, bolsa cama, traje andino, carpa individual, elementos de rancho y aseo, etc. Finalmente se preparó un cargamento de víveres para varios días y combustible en suficiente cantidad para los tres vehículos que debían marchar. (...) A las 14:45, luego de pasar revista a los efectivos, el Jefe de la comisión inició la marcha.

El viaje desde Comodoro Rivadavia hasta las inmediaciones del lago Buenos Aires fue sumamente dificultoso por las condiciones del camino, con nieve y barro que hicieron la marcha extremadamente lenta (Figura N° 24). Viajando toda la noche, con paradas sólo para descansar un poco, para desencajar los vehículos o para reparaciones, recién a las 20:45 del 12 de julio lograron llegar a Lago Buenos Aires; 30 horas para recorrer una distancia de 400 km (Bernal, 1946).



Figura N° 24

Integrantes de la comisión militar en su trayecto de Comodoro Rivadavia a Lago Buenos Aires.

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.

En Lago Buenos Aires pudieron tomar contacto con las autoridades locales y los sobrevivientes del accidente, quienes habían arribado al pueblo 2 horas antes. Como se mencionó anteriormente, el médico de la comisión, Domingo Miguel Di Sarli, fue quien revisó el estado de salud de los sobrevivientes. A pesar de que el principal objetivo de las operaciones de rescate ya se había cumplido, la misión de este grupo no se detuvo y esa misma noche comenzaron a organizar la última etapa de expedición para llegar al avión y rescatar el equipaje y la correspondencia.

Luego de un descanso reparador, el mediodía del domingo 14 de julio partieron nuevamente de Lago Buenos Aires y a las 15:30 arribaron a la Ea. El Rincón, de los hermanos Couto Blanco (Bernal, 2002). Perucchi eligió esa opción de ascenso debido a un error de información que ubicaba al avión al este del Cerro Negro, 40 km al sur de Lago Buenos Aires (Bernal, 1946), a pesar de las recomendaciones de los lugareños y de la opinión de Bernal de intentar subir por el puesto El Paje (Bernal, 2002). Bernal (1946) resalta la colaboración de los dueños del establecimiento:

(...) enterados de la misión a cumplir se brindaron íntegramente, colaborando con sus valiosos conocimientos de la meseta para tratar de localizar el posible lugar en que se encontraría el Ibaté, en busca del cual se partiría a la mañana siguiente. Esa noche se durmió y comió bien aprovechando las comodidades brindadas por los propietarios del establecimiento.

A las 8:00 del 15 de julio partieron de la Ea. El Rincón. Bernal (1946) detalla:

(...). los hermanos José y Manuel Couto Blanco montados, se iban turnando en la tarea de tirar el trineo, mientras el resto de la comisión, a pie, marchaba hacia el filo de la meseta (Figura N° 25). Luego de una hora de marcha fue necesario dejar las cabalgaduras y entonces el grupo de esquiadores tomó la tarea de arrastrar el trineo (Figura N° 26). No fue cosa fácil poder llevarlo en los tramos finales hasta alcanzar la meseta.

La nieve blanda complicó la marcha, por lo cual recién a las 15:00 avistaron al *Ibaté* a unos 5 o 6 km.

El tiempo parecía inestable, estaban muy cansados, la nieve tenía poca consistencia (por lo cual se enterraban al caminar a pesar de contar con raquetas canadienses) y no contaban con elementos para pernoctar (Bernal, 2002). Estimaron que tenían escasas posibilidades de regresar en lo que quedaba del día con el trineo cargado, por lo que decidieron regresar y buscar otra vía para rescatar la correspondencia. Sin embargo, cuando llegaron al borde de la meseta ya estaba muy oscuro y no sabían si estaban al sur o al norte de la Ea. El Rincón. Con la esperanza de ser vistos desde la estancia usaron las luces de la bengala y como respuesta divisaron luces intermitentes que el *Negro Cuello* les hizo desde una camioneta (Bernal, 2002). A las 21:00, luego de 13 horas de marcha para recorrer más de 40 km, la comisión llegó nuevamente a la Ea. El Rincón (Bernal, 1946; Bernal, 2002).

Al día siguiente, con la colaboración de José Coya y Adolfo Abadie, marcharon hasta el puesto El Paje y establecieron allí campamento. El miércoles 17 de julio se dedicaron a preparar los pertrechos para un nuevo intento de rescate de la correspondencia y el 18 a las 7:00 partieron desde el puesto El Paje, con Adolfo Abadie, el Mayor Perucchi, el Teniente 1° Comes y el Subteniente Di Sarli a la cabeza. El Subteniente Bernal, el baqueano José Coya y el Cabo Ferreyra iban a la cola con un trineo que había sido atado a la cincha de un caballo. A las 9:00 llegaron al borde de la meseta, pero poco después debieron dejar los extenuados caballos al cuidado del soldado Cuñado, prosiguiendo el resto de los rescatistas a pie hasta el *Ibaté*, al que llegaron a las 12:30 (Figura N° 27; Figura N° 28).



Figura N° 25

Integrantes de la comisión militar intentando llegar al Ibaté con un trineo tirado por caballos.

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.



Figura N° 26

Integrantes de la Comisión de rescate del equipaje y la correspondencia. Izquierda a derecha: José Coya, Eduardo Bernal, Adolfo Abadie, Ricardo Comes, Rómulo Virgilio Perucchi, Domingo Miguel Di Sarli, Ferreyra y Merino; sentado: Castro.

Fuente: revista Argentina Austral (1946) y archivo personal de Eduardo Bernal.



Figura N° 27

El Jefe y 2° Jefe de la comisión militar, Mayor Rómulo Perucchi y Tte. 1° Ricardo Comes.

Fuente: Revista Argentina Austral (1946).

Ante la imposibilidad de palear la nieve para descubrir las bauleras, rompieron el piso de la cabina de pasajeros y desde allí extrajeron el equipaje, la correspondencia y las encomiendas. Estuvieron allí unas 3 horas hasta terminar de cargar el trineo y, luego de tomar un refrigerio, emprendieron el regreso (Bernal, 2002) (Figura N° 29; Figura N° 30).



Figura N° 28

Arribo de la comisión militar al Ibaté

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.



Figura N° 29

Los integrantes de la comisión militar extrayendo el equipaje de la bodega y acondicionándolo en un trineo para su traslado.

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.



Figura N° 30

Integrantes de la comisión militar trasladando 250 kg de correspondencia y equipaje en un trineo.

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.

A las 19:00, ya con muy poca luz, lograron llegar al campamento en el borde de la meseta, donde esperaba el soldado Cuñado con los caballos. Después de reacomodar los aproximadamente 250 kg de carga emprendieron el descenso hacia el puesto El Paje. En ese trayecto, en tres oportunidades el trineo se deslizó violentamente en la nieve helada y arrastró a los hombres. En una cuarta ocasión, el trineo volcó y se desacomodó la carga. Como ya era de noche y el frío era muy intenso, decidieron dejar el trineo allí, asegurado con bastones andinos, y a las 21:00 llegaron al puesto El Paje. El viernes 19 de julio, bien temprano, regresaron a buscar el trineo que había quedado a unos 2 km del puesto (Figura N° 31).



Figura N° 31

Los rescatistas de la comisión militar descendiendo de la meseta con el trineo cargado con el equipaje y la correspondencia.

Fuente: archivo personal de Eduardo Bernal.

Por la tarde regresaron a Lago Buenos Aires y en el despacho del Subcomisario de Policía Lucio Ledesma y ante la presencia del Juez de Paz Eugenio Guridi y del agente de la Aeroposta Argentina Alberto Zapata, se labró un acta por duplicado detallando la correspondencia y el equipaje rescatado por la comisión de auxilio (Bernal, 1946; Bernal, 2002).

Arreglo y recuperación del *Ibaté*^[59]

El *Ibaté* permaneció en la meseta hasta la primavera siguiente, cuando se derritió la nieve. Fue entonces cuando un equipo de 17 personas de Aeroposta Argentina, integrado por técnicos de la empresa, parte de la tripulación que participó en el rescate de los sobrevivientes^[60] y personal de apoyo, viajó desde General Pacheco al lugar del accidente, con la misión de recuperar el avión. Llevaban consigo las herramientas necesarias para reparar el tren de aterrizaje y piezas de repuesto para reemplazar elementos sospechados de estar dañados (Papa, 2000; Tejedor; 2004). También llevaban equipo de

comunicación para poder mantener al tanto al campo de vuelo sobre la marcha de los trabajos, un equipo de luz con motor a nafta y carga de la batería del avión (Papa, 2000).

Una vez arribados a Lago Buenos Aires, en un camión se trasladó a todo el personal, los repuestos y las herramientas, accediendo por el puesto El Paje hasta el lugar del accidente. Al llegar allí, y tras observar y analizar el estado del avión y las características del lugar, comenzaron con los trabajos de reparación. Papa (2000) detalla las operaciones:

Con el aparato apoyado en el suelo, se comienza a socavar por debajo del aparato, extrayendo suelo arenoso mezclado con piedras de diversos tamaños. Transcurre un par de horas retirando tierra y comenzaron a dar forma al hoyo, surgiendo la posibilidad de llegar a zonas de grandes bloques de roca. Por suerte llegan a la profundidad deseada sin grandes contratiempos.

Se repone el tren de aterrizaje, socavando y haciendo un pozo debajo, lo suficientemente profundo, para trabajar con comodidad, retirándolo de la difícil posición con la ayuda de un tractor con suficiente potencia. (...) Mientras continúan socavando bajo el avión, otros inspeccionaron las cazoletas de apoyo para comprobar su resistencia, optándose finalmente por el recambio.

Pedro Malerba, empleado de Aeroposta Argentina, lideró un equipo de peones para hacer una pista de la cual pudiese despegar el avión (Tejedor, 2004). Papa menciona al respecto:

Con la presencia del comandante Van Leyden, se inicia con otro grupo la preparación de una pista para decolaje, retirándose las piedras en dirección noroeste, determinado por el viento predominante y el sector adaptable y parejo, libre de cerros y de lomos, con una superficie suficientemente plana, salvo las piedras que se van levantando y colocando en los bordes que señalarán la pista y dirección del decolaje diurno.

Los bordes de la pista se conservan actualmente; es un terreno dominado por roca basáltica, sumamente difícil de emparejar (Figura N° 32). La pista tiene unos 80 m de ancho por casi 270 m de largo, con una orientación que coincide perfectamente con la descripción de Papa previamente citada (Figura N° 33).



Figura N° 32

Cordón de piedras que conformaba el costado de la pista construida para despegar el Ibaté (foto: febrero de 2023).



Figura N° 33

Imagen satelital actual del lugar del accidente en la que se identifican los dos cordones de piedras que delimitan la pista construida para decolar el Ibaté, con orientación SE-NO.

Fuente: Google Earth (fecha de consulta: 20 de enero de 2024).

Papa (2000) relata que “un tercer grupo retira las hélices de ambos motores laterales y el radiador de aceite izquierdo” (Figura N° 34; Figura N° 35), y brinda más detalles de la logística de la operación:

Llegando a la finalización del gran hoyo debajo del avión y lo suficientemente profundo para trabajar con comodidad, se aprovecha la ubicación del avión mirando al oeste y se construye una rampa por donde deberá subir el avión una vez colocado el tren de aterrizaje, apoyando las ruedas en el suelo calzadas con piedras chicas. (...) Colocado el tren con nuevas cazoletas, las ruedas quedan colgando por falta de peso que influye en el sistema de amortiguación especial que posee el aparato. Se calzan las ruedas levantándolas todo lo posible, aceptando el deslizamiento corto de las alas sobre el suelo parejo hasta llegar a la rampa preparada para apoyar las ruedas y todo el peso.



Figura N° 34

El Ibaté siendo reparado en la primavera-verano de 1946

Fuente: Río Negro Online, 3 de mayo de 2010. Nota: En el trabajo de campo en febrero de 2023, con el detector de metales se encontraron 3 piquetes de hierro enterrados, en ubicaciones que coinciden con las de las patas del trípode que se ve en la fotografía de la izquierda.



Figura N° 35

Izquierda: piquete de hierro ubicado con detector de metales, utilizado como anclaje del trípode con el que se levantó un motor durante la reparación del Ibaté, a fines de 1946. Derecha: vestigios del Ibaté encontrados en el lugar del accidente en febrero de 2023.

Conforme avanzaban con las reparaciones, se percataron de que, al sacar el avión hacia adelante, la cola bajaría considerablemente, por lo que cavaron y acondicionaron otra rampa para impedir el contacto de la sección posterior del avión con el suelo al bajar la rueda al pozo (Papa, 2000)^[61].

Papa (2000) continúa detallando las tareas de reparación, entre las que se incluye la colocación de la batería bien cargada, y cómo el avión fue posicionado en la improvisada pista:

Con cables de acero se abrazan ambos sostenes de las ruedas, mientras el camión se sitúa delante del avión a prudencial distancia preparado para remolcar el cable. Con la batería en su sitio se pone en marcha el motor central que por su altura quedó libre de tocar el suelo en su primer y segundo golpe (...). Con el motor central rodando, esperando a tomar temperatura, con todo preparado, con la barra guía de cola colocada y un mecánico guía

soportando el viento producido por el motor central. Se pronuncia la voz de arranque con el central y el camión haciendo deslizar en el suelo un corto trecho, hasta hacer contacto con las ruedas en la rampa con cuidado y finalmente sale descansando parado sobre sus ruedas en la punta de la pista. (...) A continuación se descapotaron los motores laterales, aparentemente se encuentran en óptimas condiciones de funcionar, haciendo una minuciosa revisión, colocando nuevas hélices, revisando capots en cada motor y radiador de aceite.

Posteriormente colocaron las hélices y revisaron cuidadosamente todas las piezas y los comandos. Como se mencionó anteriormente, se constató que, al momento del impacto, los flaps no estaban extendidos ni siquiera parcialmente. Papa (2000) completa su suscripción de estos momentos:

(...) Continuando con la inspección, se revisan los motores laterales, sin hallar problemas a la vista. Por último, se controla la cantidad de aceite en los depósitos de cada motor, poniéndose en marcha ambos motores laterales uno por vez, no parando el central que suministra corriente a la batería. Se controlan los tabs^[62] con el comando desde la cabina del piloto en caso necesario de un motor parado o en fallas. Por último, se bombea el tanque de nafta por gravedad alojados sobre la cabina de pilotos para la puesta en marcha de los motores.

El 15 enero de 1947 (Anderson et al., 2019), una vez completados los arreglos y la preparación del terreno, el comandante Dirk Van Leyden, acompañado de su tripulación, despegó el avión y tras un corto vuelo aterrizó en Lago Buenos Aires. Inmediatamente se reabasteció y retornó al lugar del accidente, aterrizó en la pista *Buenos Aires Meseta* (Figura N° 36) y volvió a decolar una vez más con el resto del personal^[63]. Así relata este momento Humberto Papa (2005) en su libro “Manchón Austral”:

Se embarcan todos los materiales sobrantes y herramientas utilizadas sin abandonar nada sobre el suelo, sumando importante peso al avión, disponiéndose a efectuar el decolaje hasta el lago Buenos Aires, que tomará pocos minutos para llegar.

Inicia la carrera el Ibaté sobre la pista preparada por el personal de mecánicos, únicos espectadores presentes, tomando altura triunfal, conducido por el comandante Van Leyden, con el resto de la tripulación, aterrizando en el Lago Buenos Aires, regresando media hora después aterrizando en la misma pista preparada con el esfuerzo de todos, bautizada “Buenos Aires Meseta”. Sin parar los motores suben al avión el resto del personal, poniendo el punto final al rescate del avión Ibaté, con gran júbilo y satisfacción, barbudos y agotados.



Figura N° 36

Imagen aérea actual (febrero de 2023) de la pista “Buenos Aires Meseta”.

Fuente: foto: Carlos Vergara.

Conclusiones

Este trabajo se propuso rescatar, reconstruir e integrar los diferentes hechos y testimonios relacionados con el accidente del Junkers *Ibaté* de Aeroposta Argentina S.A., ocurrido en julio de 1946. Las fuentes bibliográficas encontradas fueron escasas, pero algunas son muy detalladas. Las memorias de sobrevivientes y rescatistas, escritas en tiempo real o poco después de los hechos, y complementadas con entrevistas a protagonistas y con relatos indirectos, permitieron conocer las vicisitudes con notable precisión. El trabajo de campo permitió dimensionar la enorme fortuna que tuvieron aquellos pasajeros y tripulantes para que no se lamentaran víctimas fatales en el accidente, el coraje de quienes fueron a rescatarlos y la increíble capacidad y determinación de quienes arreglaron y despegaron el avión unos meses más tarde. Aún en el presente, en verano y con vehículos de doble tracción, el lugar es de muy difícil acceso.

Las operaciones de rescate constituyen evidencia de un profundo conocimiento y de una gran convicción y solidaridad por parte de algunos de los pobladores locales, entre quienes diversos testimonios resaltan a Adolfo Abadie^[64]. El reconocimiento de las autoridades de Aeroposta Argentina y de la población en general se explicitó en un

acto organizado por el delegado local de la empresa, Alberto Zapata, realizado el 12 de octubre de 1946 en el Bar Argentino, de Orlando Pessolano, en el que se les entregaron presentes a los doce rescatistas que habían integrado las dos comisiones de salvataje (Tejedor, 2004). A cada integrante del primer grupo de rescate se le obsequió un reloj de oro, y a los del segundo grupo una medalla de plata con la inscripción “Colaboró Acc. Aviación” y la fecha “8-7-1946”. La medalla llevaba en el centro una figura de la cabina de un avión y su piloto en relieve (Thomas de Ramos, 1998) (Figura N° 37). Los hechos también resaltan la solidaridad y el compromiso de muchos otros habitantes de Lago Buenos Aires, quienes, como parte del operativo de rescate, se movilizaron para colaborar desinteresadamente con todos los medios disponibles.

Por otra parte, las operaciones de reparación en el lugar del avión *Ibaté* demuestran la gran capacidad de los técnicos de Aeroposta Argentina, así como la experiencia de vuelo y el coraje del comandante Dirk Van Leyden, quien despegó el avión en condiciones extremas.



Figura N° 37

Medalla entregada a Carlos Segundo Ramos como reconocimiento por su participación en el segundo grupo de rescate.

Fuente: foto: Oscar David Ramos.

Los acontecimientos tuvieron amplia trascendencia en su momento, tanto como noticia periodística como en ámbitos aeronáuticos y geográficos, como lo evidencia el hecho de que la pista

figurara en una carta del Instituto Geográfico Militar (IGM) de 1947 (Figura N° 38). Sin embargo, los diversos registros estaban fragmentados y eran poco accesibles, y al momento de realizar esta investigación quedaban muy pocos protagonistas y testigos directos de los acontecimientos, destacándose entre ellos el rescatista Eduardo Bernal y la pasajera Catalina Sánchez de Cittadini (Figura N° 39).

En esta investigación se intentó rescatar del olvido histórico a todos los sobrevivientes, rescatistas y colaboradores de las operaciones de auxilio. Sin embargo, sigue habiendo protagonistas anónimos. Por ejemplo, no se pudo dar con los nombres de los dos niños de la Sra. Gallardo que viajaban en el *Ibaté* ni conocer el nombre completo de ella, y algunos integrantes de las comisiones de rescate no son mencionados con sus nombres en los diferentes documentos. A partir de este artículo, esperamos que futuros aportes puedan completar algunas piezas de este apasionante rompecabezas.

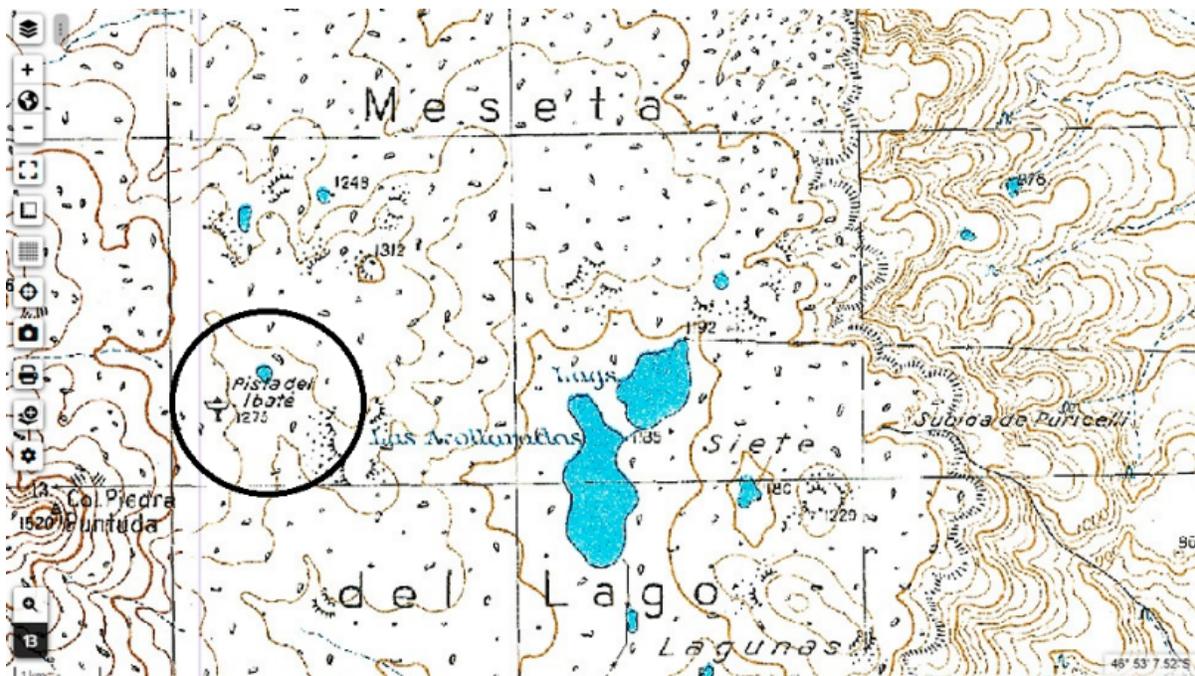


Figura N° 38

Pista del Ibaté en carta del IGM de 1947 (escala 1:100.000).

Fuente: Instituto Geográfico Nacional de Argentina^[65].



Figura N° 39

Izquierda: Eduardo Bernal, integrante de la comisión de rescate de la correspondencia y el equipaje (foto: enero de 2023). Derecha: Catalina Sánchez de Cittadini (posiblemente, la última sobreviviente del accidente) con restos del Ibaté en sus manos, 77 años después.

Fuente propia: fotografía febrero de 2023.

Agradecimientos

A Gabriela A. Raggio, de la Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca; a Claudia Laferte del Archivo de la Biblioteca Popular Agustín Álvarez de Trelew; a Graciela Chichuala, de la Biblioteca y Archivo Mini Mood Thomas de Perito Moreno; al personal de la Biblioteca Pública Provincial Juan Hilarión Lenzi de Río Gallegos, y a Cristian Ovejero, del Archivo del diario La Nueva de Bahía Blanca.

A nuestros compañeros del Grupo Ibaté, que aportaron datos, materiales y críticas, pero sobre todo conformaron un ámbito de estímulo para esta investigación: Abel Hamer, Eleonora Vergalito, Enrique Toni, Armando Olivares, Arturo Puricelli, Carlos Luraghi, Gerardo Nieto, Harry Nauta, Néstor Méndez, Luis Milton Ibarra Philemon, Raúl Castañón, Stella Maris Rodriguez y Ana Do Amaral.

A quienes nos acompañaron en esta reconstrucción histórica o nos hicieron llegar materiales escritos, imágenes, datos, contactos y correcciones: Oreste Cittadini, Santiago Behr, Rosario Vera Fernández Cittadini, Nicolás Taiana, Andrés Luraghi, Carlos Surraco, Marta Cittadini, Fernando Manavella, Verónica Ramos, Oscar David Ramos, Isabel Henríquez de Ramos, Rosa

Giamberardino de Abadie, Felisa Martínez Malerba y Roberto Cittadini.

A Andrés Lascano de Estancia Laurat Bat y Mónica Pazos de Estancia El Page, quienes nos permitieron pasar por sus establecimientos para acceder al lugar del accidente. A Carlos Andrés Alonso, encargado de Estancia El Page, que nos indicó por dónde subir a la meseta. A Juan y Pedro Garitaonandia de la Estancia la Vizcaína, por donde tratamos de llegar al sitio en 2011, y a Ramón Asiandin, que nos acompañó en ese intento.

A las muchas personas que nos ayudaron y motivaron para concretar este artículo.

Muy especialmente, a Eduardo Bernal, rescatista e invaluable testigo directo de los acontecimientos, y a Catalina Sánchez de Cittadini, protagonista y sobreviviente de los acontecimientos aquí relatados.

Bibliografía

- Anderson, L., Endres, G. y Mulder, R. (2019). Latin America - The Bandeirante spirit (pp. 249-259). In: Junkers JU 52/3m. Success beyond the Luftwaffe. EAM Books, 416 p.
- Bernal, E. N. (1946). El emocionante episodio del Ibaté providencialmente salvado en la nevada meseta del Lago Buenos Aires. Escenas angustiosas vivadas con entereza y valor. Ejército Argentino, Agrupación Patagonia, Comisión de Auxilio al Ibaté. *Informe de comisión. Yacimientos Petrolíferos, Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia*, 2 de agosto de 1946.
- Bernal, E. N. (2002). 60 años en el deporte de un maestro pampeano en la Patagonia Sur. Capítulo 5: Una aventura en la nieve, pp. 37-39. Comodoro Rivadavia.
- Correa Falcón, E. A. (1947). *Revista Geográfica Americana*, N° 169 año XV, octubre de 1947.
- Entraigas, R. (1956). *Perfiles patagónicos*. Capítulo “Viaje de bodas patagónico” (pp. 48-51). Editorial Don Bosco, Argentina, 238 p.
- Hulaczuk, S. y Vaccaro, H. (2016). Historia argentina: Junkers Ju-52 en Argentina (I) Junkers Ju-52. *Revista Aeroespacio* 63. Blog de las Fuerzas de Defensa de la República Argentina: Historia argentina: Junkers Ju-52 en Argentina (I) (fdra.blogspot.com)
- Olarte, J. G. (2014). El vuelo secreto de mi padre y el hundimiento del “Admiral Graf Spee”. En: <https://www.histarmar.com.ar/Biblioteca/El%20Vuelo%20Secreto.pdf>
- Papa, H. (2000). *Manchón Austral*. Ed. Dunken, Argentina, 170 p.
- Perucchi, R. V. (1946). El suceso del Ibaté. *Revista Argentina Austral* 183: 38-42.
- Piglia, M. (2015). En torno al viaje en avión en la Argentina: representaciones y experiencias, 1929-1958. *Avances del Cesor* 13: 133-158. <http://web2.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/AvancesCesor/index>
- Rimondi, O. (2000). Aeroposta y los alemanes. Invierno de 1946 (pp. 33-35). *Aventuras a Escala* (mayo de 2000).
- Sánchez de Cittadini, C. (2005). *Hilvanando recuerdos. Capítulo: Viaje de bodas patagónico* (pp. 41-57). Ediciones Del Cedro, Gaiman, Argentina, 210 p.
- Szelagowski, P. E. M. y Lescano, J. (2008). Transmisiones Alemania-Argentina: Bauhaus y Junkers entre nosotros. *Actas del Primer*

Congreso Argentino de Ingeniería Aeronáutica, pp. 431-440. La Plata, Argentina, 3 al 5 de diciembre de 2008.

Tejedor, D. (2004). *Odisea en la meseta del Lago Buenos Aires, accidente del avión Ibaté* (pp. 295-300). Historia del Departamento Lago Buenos Aires. Imprenta municipal, Perito Moreno.

Thomas de Ramos, M. M. (1998). *Por amor a mi tierra*. Ed. Marymar, Argentina, 116 p.

Notas

[1]

Grupo Ibaté. Correo electrónico: edcittadini@gmail.com. Argentina. ORCID: 0000-0001-7229-0391.

[2]

Grupo Ibaté; Estancia Guillermina. Correo electrónico: cittadinijc@gmail.com. Argentina. ORCID: 0009-0007-5165-9058.

[3]

Grupo Ibaté; Instituto Aeronaval; Instituto Nacional Newberiano. Correo electrónico: parbeletche@gmail.com. Argentina. ORCID: 0009-0006-7384-4396.

[4]

Grupo Ibaté. Correo electrónico: htapia57@hotmail.com. Argentina. ORCID: 0009-0001-9700-3683

[5]

Historia de la Aeroposta Argentina - Historia - General Pacheco Web

[6]

El prototipo del Junkers JU 52/3m (3m por Dreimotoren, trimotor) estaba propulsado con tres motores Pratt & Whitney Hornet de 550 HP, y realizó su vuelo inaugural en abril de 1931. Las prestaciones de este JU 52/3mce fueron tan marcadamente superiores a las de la versión monomotor, que se decidió suspender la producción de ésta. El primer comprador fue el Lloyd Aéreo Boliviano, que recibió siete ejemplares a partir de 1932 (Junkers Ju 52 - Wikipedia, la enciclopedia libre).

[7]

Había sido fabricado en 1933 y en Lufthansa estuvo matriculado como D-AHIH "Rudolf Kleine" (Anderson et al., 2019).

[8]

Revista Lima Víctor: Lima Víctor N°80 Primavera 2023 (revistalimavictor.blogspot.com)

[9]

Los Junkers JU-52 prestaron servicio hasta 1947, cuando fueron reemplazados por Douglas DC-3 (Szelagowskil y Lescano, 2008).

[10]

Crash of a Latécoère 25.2R in Sapucaí: 1 killed | Bureau of Aircraft Accidents Archives (baaa-acro.com)

[11]

Falleció en Comodoro Rivadavia el 5 de junio de 2024, a la edad de 101 años.

[12]

Actualmente sería la única sobreviviente entre los pasajeros y la tripulación. El 1 de marzo de 2024 cumplió 99 años.

[13]

En esta expedición de campo participaron Julio Cittadini, Enrique Toni, Armando Olivares, Arturo Puricelli, Gerardo Nieto, Horacio Tapia, Néstor Méndez, Pablo Arbeletche, Raúl Castañón, Eduardo Cittadini, Gabriela Romano, Adriano Cittadini Romano, Micaela Cittadini Romano, Martino Cittadini Romano y Pedro Cittadini Romano. Las coordenadas del lugar habían sido registradas previamente por Néstor Méndez y Arturo Puricelli, quienes habían llegado al lugar -a caballo- a fines de 2021. A su vez, ellos habían contado con coordenadas registradas en Google Earth, orientándose a partir de fotos aéreas.

[14]

En 2011, en base a indicaciones de Ramón Asiandin, empleado de la Ea. La Vizcaína, Catalina Sánchez de Cittadini y sus hijos Oreste, Marta y Eduardo, habían intentado llegar al lugar del accidente subiendo a la meseta por la mencionada estancia, pero no lograron identificar el sitio exacto ni encontraron ningún vestigio. Tras la excursión de 2023 se pudo constatar que habían estado a unos 2000 m del sitio. En realidad, la ubicación de la pista era conocida desde hacía muchos años por varios aviadores civiles de Perito Moreno que se habían formado con el instructor de vuelo Santiago Sánchez. Incluso, durante el curso, utilizaban la pista para pruebas de aproximación, aunque sin tocar tierra (Abel Hamer, comunicación personal, febrero de 2024).

[15]

SimpleX - Makro Nokta.

[16]

DJI Mavic Air 2, toma imágenes en formato DNG y JPG, tanto en 12 como 48 megapíxeles.

[17]

Relato en primera persona de accidente de avión 70 años después (youtube.com). Entrevista a Catalina Sánchez de Cittadini, realizada por Cristian Serio y Nora Andrea Bustos (2014).

[18]

La Nueva Provincia, p. 9. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[19]

En sus notas, Violeta Villalba comentaba que "...conoció al novio y en 15 días se comprometieron y se casaron por correspondencia. Él en Bs As, debe estar muy asustado y ella tan optimista con el matrimonio". Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[20]

Gobernador del Territorio Nacional de Santa Cruz entre 1918 y 1921.

[21]

En la presente investigación no se pudieron establecer los nombres de estos dos niños ni el nombre completo de la Sra. Gallardo.

[22]

De este listado se desprende que viajaban dieciséis pasajeros. En un manuscrito que Violeta Villalba escribió mientras esperaban el rescate, también suma veinte personas cuando menciona "...yo y mis restantes diecinueve compañeros...". Sin embargo, Sánchez de Cittadini (2005) menciona diecisiete. También se indica que eran diecisiete pasajeros (o veintiuno en total incluyendo la tripulación) en diversas notas periodísticas publicadas en los días posteriores al accidente.

[23]

La Nueva Provincia, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia.

[24]

El Atlántico, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[25]

El Atlántico, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[26]

Relato en primera persona de accidente de avión 70 años después (youtube.com). Entrevista a Catalina Sánchez de Cittadini, realizada por Cristian Serio y Nora Andrea Bustos (2014).

[27]

La Nueva Provincia, 15 de julio de 1946.

[28]

Relato en primera persona de accidente de avión 70 años después (youtube.com). Entrevista a Catalina Sánchez de Cittadini, realizada por Cristian Serio y Nora Andrea Bustos (2014).

[29]

Julio César Cittadini, fallecido en 1997, relató esta anécdota una incontable cantidad de veces.

[30]

Dirk Wessels Van Leyden hizo su curso de piloto en 1933 en el aeródromo de Castelar del Centro de Aviación Civil. Después de obtener su licencia se trasladó a Holanda, donde ingresó en la Escuela Nacional de Aviación y siguió cursos especiales de acrobacia, vuelo nocturno y ciego. En abril de 1938 regresó al país, revalidó esos títulos y se desempeñó como Instructor de Vuelo. Trabajó en varias empresas de aviación y obtuvo una beca para perfeccionarse en la Escuela Oficial de Houston, de la que egresó con los títulos de Piloto de Multimotores, de Vuelo por Instrumentos y de Navegación Radioeléctrica. En 1942 regresó a Argentina e ingresó en la compañía Aeroposta Argentina, como copiloto del Comandante Domingo Irigoyen de los Trimotores Junkers Ju-52. Pocos años más tarde ascendió a Comandante de Junkers. Van Leyden tuvo cargos de gestión en Aeroposta Argentina, pero sin dejar de volar. El 7 de diciembre de 1950 se creó Aerolíneas Argentinas a través de la fusión de Aeroposta Argentina, A.L.F.A., FAMA y Z.O.N.D.A., siendo nombrado como primer Presidente de esta empresa. Fuente: Olarte, 2014.

[31]

La tripulación del Quichua la completaban Humberto Papa (copiloto), Juan Boutelier (radionavegante) y Eduardo Rodríguez (mecánico).

[32]

Las provisiones estaban en fardos de pasto. En cada uno había atada una soga y un trapo rojo para facilitar su ubicación si se hundía en la nieve (Papa, 2000).

[33]

Notas de Violeta Villalba. Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[34]

Además de que el avión pudo haberse estrellado contra algún cerro, Papa (2000) menciona que cuando se inspeccionó el lugar en el verano siguiente, se identificó una laguna de menos de una hectárea a 100 metros de donde quedó el avión. En su relato especulaba que, si el avión hubiese caído en la laguna, la capa de hielo hubiese cedido y el avión con sus pasajeros y su tripulación se hubiesen hundido.

[35]

Ese cerro es actualmente conocido como cerro “La Cancha”, en alusión a la pista construida en el verano siguiente para despegar al Ibaté luego de su reparación.

[36]

Nota en *El Atlántico*. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946. Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[37]

Nota en *La Prensa*. Buenos Aires, 9 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[38]

El Atlántico. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946. Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[39]

Para el trabajo de campo en febrero de 2023, el ascenso se realizó por este mismo lugar, pero sólo pudieron subir los vehículos con doble tracción.

[40]

Carlos Segundo Ramos.

[41]

Notas de Violeta Villalba. Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[42]

Felisa Martínez Malerba (comunicación personal, marzo de 2024).

[43]

Hasta el momento no pudimos dar con el nombre del séptimo rescatista.

[44]

Relato en primera persona de accidente de avión 70 años después (youtube.com). Entrevista a Catalina Sánchez de Cittadini, realizada por Cristian Serio y Nora Andrea Bustos (2014).

[45]

En el trabajo de campo en el lugar del accidente en febrero de 2023, con el detector de metales se encontró una vaina calibre 32, marca Orbea.

[46]

Notas de Violeta Villalba. Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[47]

Uno de ellos era Carlos Segundo Ramos (Thomas de Ramos, 1998).

[48]

El Atlántico. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946. Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[49]

En realidad, el segundo grupo estaba integrado por 5 hombres.

[50]

La Prensa, p. 14. Buenos Aires, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[51]

El Atlántico. Bahía Blanca, 15 de julio de 1946. Fuente: Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia de Bahía Blanca.

[52]

Notas de Violeta Villalba. Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[53]

Notas de Violeta Villalba. Fuente: Archivo personal de Eleonora Vergalito.

[54]

Integrante de la comisión de auxilio despachada por el comando de la Agrupación Patagonia, que llegó a Lago Argentino 2 horas después que los sobrevivientes.

[55]

Juan Domingo Perón.

[56]

Rafael Lascalea.

[57]

Gral. Armando S. Raggio.

[58]

Los detalles de esta misión surgen de un pormenorizado informe de comisión redactado por Eduardo Bernal -fechado el 2 de agosto de 1946- y de una entrevista con el mencionado rescatista realizada en enero de 2023. Sobre esta operación, en septiembre de 1946 se publicó un artículo en la revista Argentina Austral (183: 38-42) titulado “El suceso del Ibaté”, en el que se citaba como fuente un informe remitido por el Mayor Rómulo Perucchi. Sin embargo, el contenido de este artículo es exactamente el mismo que el del informe de Bernal, quien en un libro publicado en 2002 aclaraba “...aparecerían meses después en la conocida Revista “ARGENTINA AUSTRAL”, que editaba la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, donde apareció sin modificar una coma el trabajo de mi autoría con la firma y la foto del Jefe de la Comisión Rómulo Perucchi. Nunca quise cuestionar la paternidad del artículo, que entregué firmado al propio Perucchi y se publicó en la prensa comodorensis, pero hoy a más de medio siglo no puedo silenciar ese plagio...” (Bernal, 2002).

[59]

A partir de diversos relatos, se sabía que, en el verano siguiente al accidente, el avión había sido reparado en el lugar y que había sido sacando, volando. Pero el único documento escrito que detalla cómo fue dicha operación es un capítulo del libro Manchón Austral, de Humberto Papa (2000), que constituye la única fuente bibliográfica (afortunadamente muy detallada y de primera mano, ya que el autor era el copiloto del avión Quichua). Sin embargo, la visita in situ al lugar del accidente fue sumamente valiosa para interpretar con mayor precisión el relato y valorar la dificultad de las tareas realizadas.

[60]

Entre ellos se encontraba el mecánico Mario Garghetti, que había participado en el rescate de los sobrevivientes.

[61]

En el trabajo de campo de esta investigación, no se encontraron indicios de ninguna de las dos rampas, que, por los detalles de Humberto Papa, deben haber sido de dimensiones considerables. Se especula que una vez completados los trabajos de reparación del avión, los pozos fueron nuevamente rellenos.

[62]

Los tabs son unas aletas auxiliares compensadoras colocadas en el borde de salida de una superficie de control primario (timón de dirección, profundidad, alerones) y se pueden mover hacia arriba o hacia abajo.

[63]

Después de la recuperación del Ibaté LV-AAJ, el avión pasó al Ministerio de Agricultura con la matrícula LV-ZIG. Prestó servicio como avión fumigador en el norte de Argentina, fundamentalmente en el combate de la langosta.

[64]

Además de los rescatistas mencionados en las páginas precedentes, en sus notas Violeta Villalba nombra a Elfie Niclos, Julio Rementería, Ambrosio Ortega, Alberto Navarro, Basilio Ávila, Diógenes Díaz, Cabo Maidana y Alberto Instituto.

[65]

www.mapa.ign.gob.ar



Disponible en:

<http://portal.amelica.org/ameli/journal/739/7394979002/7394979002.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe,
España y Portugal
Modelo de publicación sin fines de lucro para conservar la
naturaleza académica y abierta de la comunicación científica

Eduardo Daniel Cittadini [1], Julio César Cittadini (h) [2],
Pablo Marcelo Arbeletche [3], Horacio Tapia [4]

**El accidente del Ibaté de la Aeroposta Argentina en la
meseta del lago Buenos Aires en 1946: operaciones de
rescate de los sobrevivientes, del equipaje y del avión**

Párrafos Geográficos

vol. 1, núm. 23, p. 1 - 41, 2024

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco,
Argentina

parrafosgeograficos@fhcs.unp.edu.ar

ISSN: 1853-9424

ISSN-E: 1666-5783