
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.

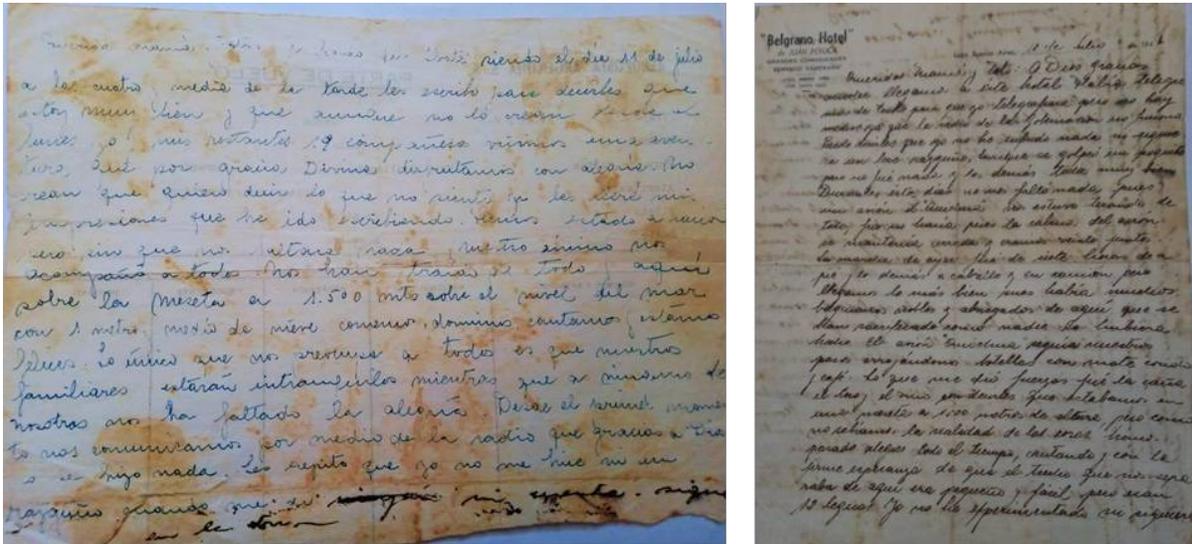


Figura N° 3

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
después de niebla y nieve.
El golpe no fue grande gra-
cias a que caímos en
un buen lugar pero se
gus opinión de la misma
tripulación, es un verda-
dero milagro que nos haya-
mos 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.

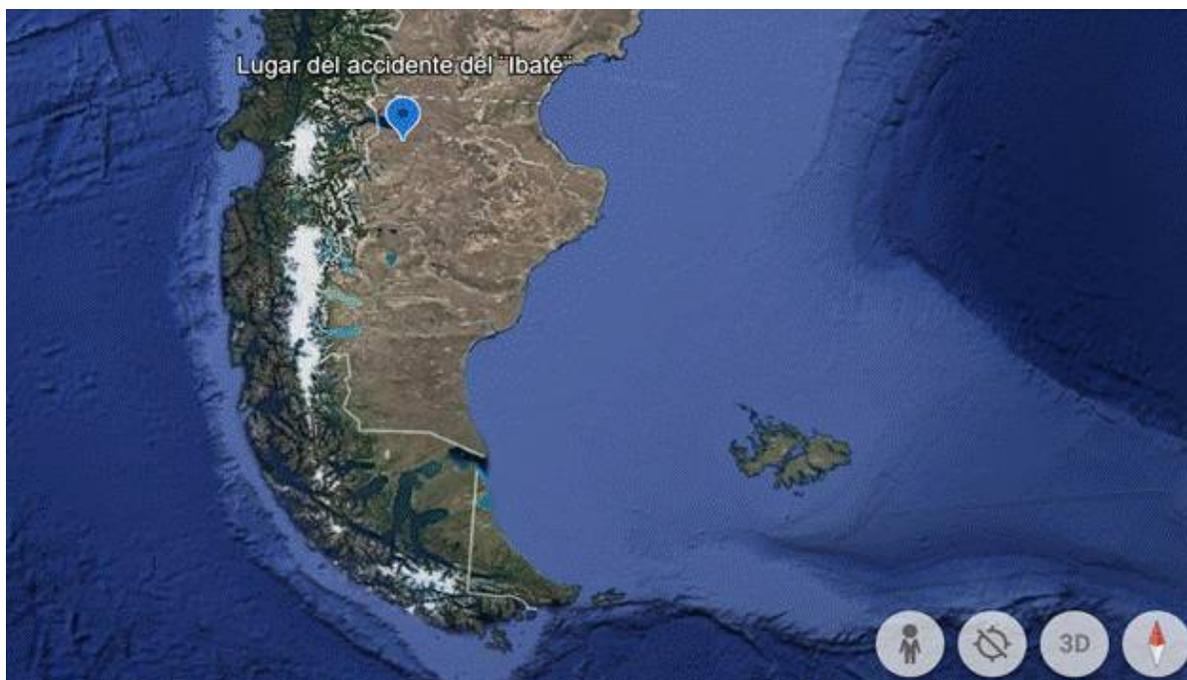


Figura N° 6

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).

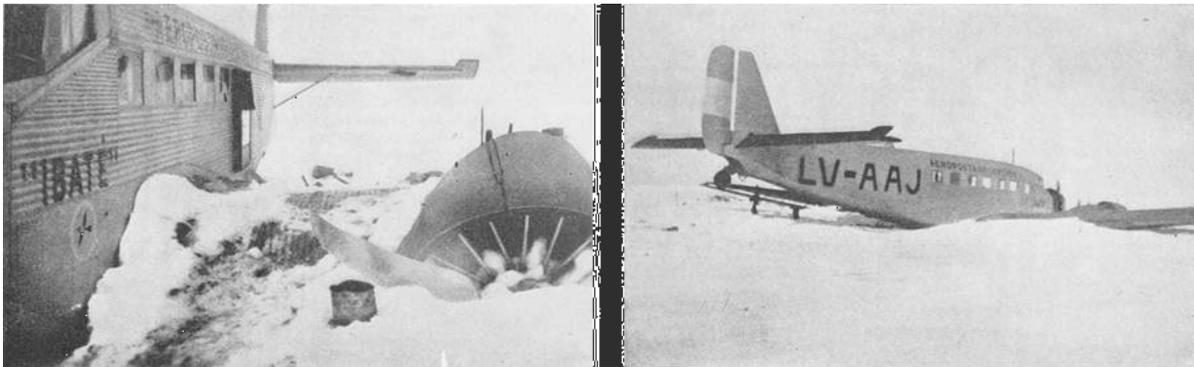


Figura N° 8

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.

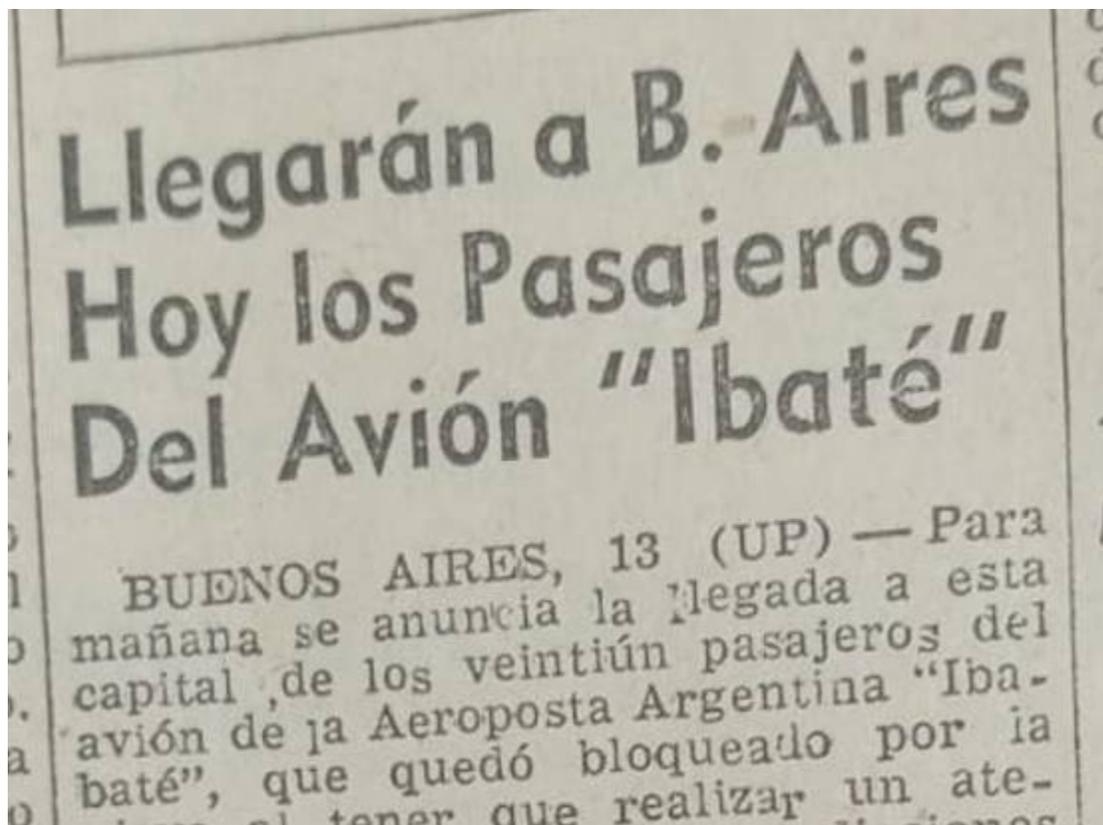


Figura N° 14

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.