



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 Pejkoovic. 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.

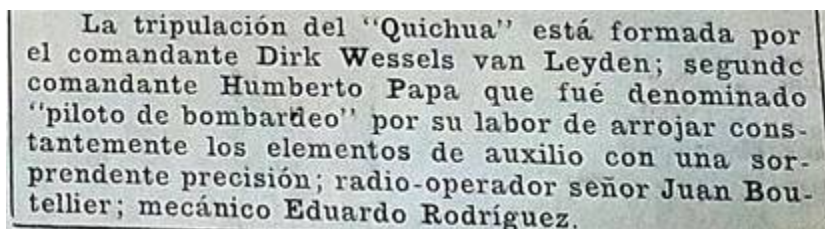


Figura N° 22

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).

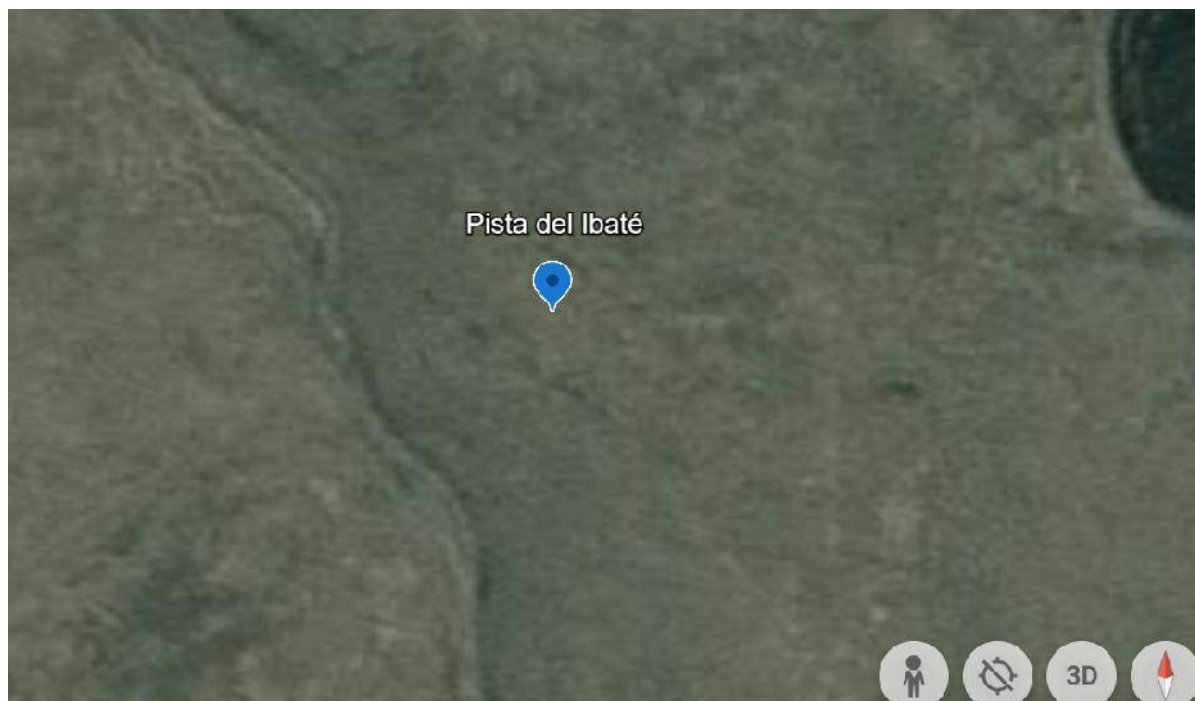


Figura N° 33

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.

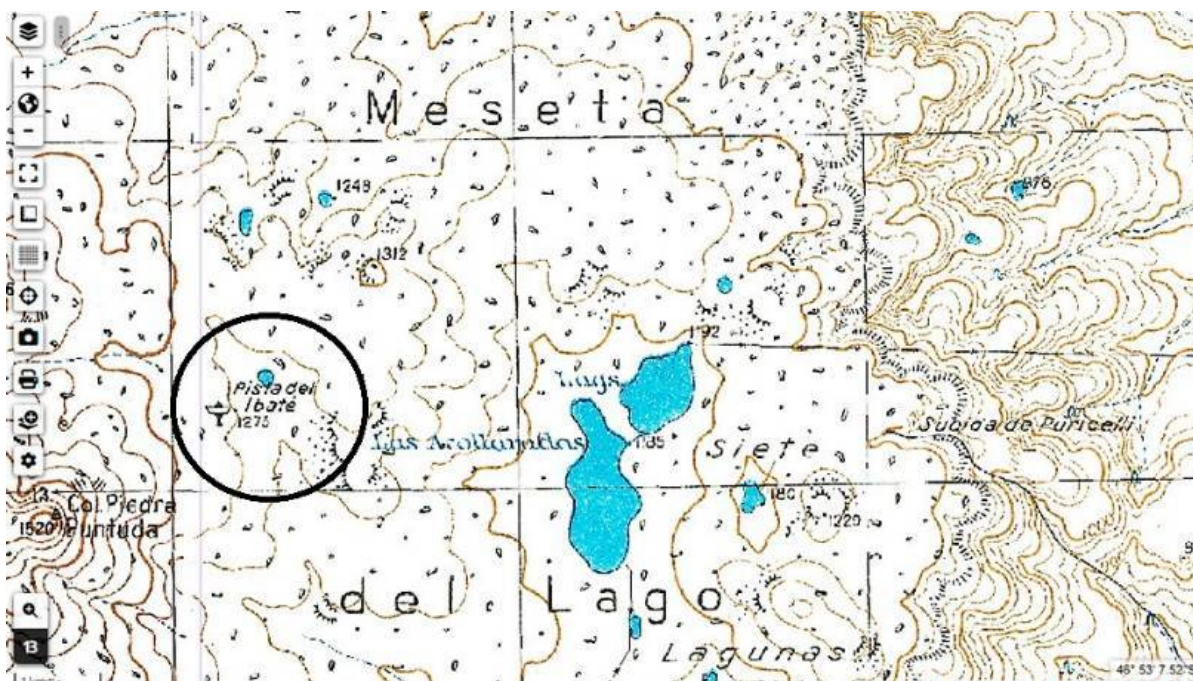


Figura N° 38

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

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

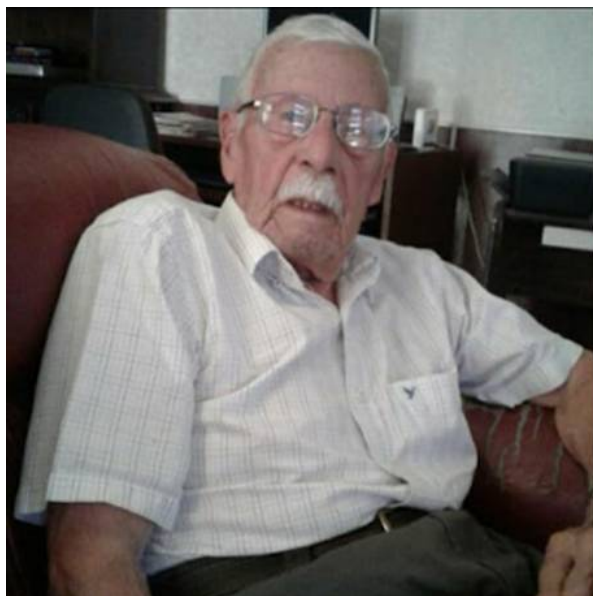


Figura N° 39

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 Chichahuala, 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.
- Szelagowskil, 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 comodorense, 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