

El vuelo 571

Accidente en los Andes



Alexia Lizarraga y Alicia Sacristán

15-E

1. ¿Quiénes somos?.....	4
2. ¿Cómo hemos hecho este trabajo?.....	5
3. Resumen y palabras clave.....	7
4. Justificación.....	8
5. Objetivos generales y específicos.....	10
6. Marco teórico.....	11
a. Breve contexto histórico e introducción.....	11
b. Accidente general.....	11
• Ruta de vuelo.....	11
• Problemas en el suceso.....	13
• Evolución de los afectados.....	16
• Camino de vuelta.....	20

7. Marco práctico.....	25
8. Pasajeros.....	28
9. Conclusión.....	30
a. Pablo Vierci.....	30
10. Bibliografía.....	34
11. Versión extensa de tu proyecto.....	35

1-¿Quiénes somos?:

Hola. Bienvenidos y bienvenidas a nuestro trabajo de investigación sobre el accidente ocurrido en **Los Andes** para el Concurso Nacional de Esdelibro.es. Somos Alexia Lizarraga y Alicia Sacristán estudiantes de Tercero de la Eso en el **Colegio Estudio** en Madrid. En nuestro colegio tenemos una asignatura llamada **Taller de Investigadores** que nos la da la señorita Alba Millán y nos ha enseñado cómo crear un proyecto de investigación con las mejores fuentes de información posibles.

Para este trabajo de investigación, nosotras decidimos que el tema fuera el **accidente de Los Andes**. Elegimos este accidente ya que queríamos enseñar a la gente todos los valores que puede enseñarnos y todo lo positivo que podemos sacar de este, más allá de las decisiones sobre la alimentación.

2-¿Cómo hemos hecho este trabajo?:

Primero debíamos decidir el tema. Nos decantamos por un accidente ya que nos parecía bastante interesante. No solo para investigarlo, si no que para presentarlo más tarde a nuestros compañeros de clase. La madre de Alexia, Sandra Hermida, estaba a punto de estrenar una película llamada ***La Sociedad de la Nieve***. Trás hablarlo con nuestra profesora nos inclinamos por este accidente como tema de nuestro trabajo.

Comenzamos leyendo el libro llamado ***La Sociedad de la Nieve*** del escritor Pablo Vierci (amigo de los protagonistas de esta historia que creó este libro para que tuvieran la oportunidad de contar lo que les había sucedido en la montaña años atrás con sus palabras).

Al acabar nuestra lectura hablamos con Sandra y con nuestra profesora para decidir el punto de vista con el que íbamos a enfocar esta historia. Al tenerlo más o menos claro comenzamos a organizar la información que poseíamos, teniendo en cuenta el índice del trabajo. La fuente de información principal de este suceso es el análisis del libro, comentado anteriormente, ***La Sociedad de la Nieve***, ya que consta de la visión de los dieciséis supervivientes.

Los siguientes meses nos enfocamos en volcar toda la información en el trabajo y para los detalles más técnicos buscamos expertos que nos ayudaran a contarlos de la manera más exacta posible. Por ello decidimos entrevistar a la madre de Alicia llamada Carolina de la Fuente, ya que ejerce de controladora aérea y a nuestra profesora, la señorita Rocío Secades, que nos enseña biología y geología.

Al poseer ya toda la información necesaria decidimos centrarnos en los detalles, entre ellos, las imágenes que íbamos a utilizar para ayudar a lo que estábamos contando, y una encuesta para corroborar ciertos argumentos que utilizábamos.

Para un rápido acceso a algunas fuentes de información sobre el accidente os dejamos estos enlaces:

- [pacto-vida-amor-sociedad-nieve-realidad-ficcion_20142](#)
- [vuelo-571-de-la-fuerza-aérea-uruguay](#)
- [La sociedad de la nieve - Pablo VierciAlrevés Editorialhttps://alreveseditorial.com > libros > la-sociedad-de-la-...](#)

3-Resumen y palabras clave:

Eran un grupo de jóvenes entre los 20 y los 25 años que estudiaban en el colegio uruguayo Stella Maris-Christians Brothers, en el que muchos de ellos jugaron al rugby en el equipo Old Christians –explicaremos quienes en la página 28– . Este equipo solía competir contra los países cercanos y en este caso iban a competir contra el equipo Old Boys chileno. Decidieron que, debido a los altos precios de viajar en esa época, fletar un avión militar sería la mejor opción y, para que fuera rentable, buscaron gente para llenar el pasaje.

Despegaron de Montevideo el 12 de octubre, aterrizaron en Mendoza, pasaron la noche y salieron el 13 de octubre hacia Santiago de Chile. Cuando llegaron a los Andes había visibilidad nula y fuertes turbulencias. Al ir a atravesar uno de los picos de menor altura el ala del avión choca y hace que el avión colisione, rompiéndose así la cola. Seguido de esto, el avión se desliza a gran velocidad por una pared de nieve hasta frenar encima de un lago congelado. El rescate ocurrió el **22 de diciembre** al haber pasado 72 días desde el accidente habiendo 29 muertes y numerosos heridos graves.

Palabras clave - *Keywords*:

- Milagro de los Andes - *Miracle of The Andes*
- Los Andes - *The Andes*
- Uruguayos - *Uruguayans*
- Fuerza Aérea Uruguaya - *Uruguayan Air Force*
- Equipo de rugby - *Rugby team*

4- Justificación:

Hemos decidido hacer este proyecto debido a la increíble capacidad de supervivencia del ser humano en situaciones extremas. Añadiendo la colaboración en grupo y el apoyo que un grupo de amigos y desconocidos se dieron entre ellos para su supervivencia. Nos gustaría añadir nuestro deseo de entender esta historia como un ejemplo de **apoyo, solidaridad, amistad, unión y esperanza.**

Queríamos remarcar la incoscienza de la sociedad en base a este accidente y la generalización de los hechos ya que como comentaremos a continuación la gente solo se centra en las decisiones sobre la alimentación y no en otras cosas que esta historia nos puede aportar. Por ello hemos decidido hacer una encuesta que explicaremos en el punto 5 sobre este accidente resumido en una frase.

Después de accidentes como este y a medida que ha ido avanzando la tecnología se han hecho algunos cambios:

- Actualmente todos los aviones tienen radar y son controlados por los controladores de tráfico aéreo los cuales tienen un importante papel en el seguimiento sobre la ruta que debe seguir el avión, además de activar el protocolo de emergencia.

Carolina de la Fuente (controladora aérea)

Por último, antes de pasar al siguiente capítulo queremos decir que este accidente nos ha dado a entender la importancia del compañerismo y trabajo en equipo debido a que en todos los aspectos es beneficioso. A día de hoy siguen estando unidos y felices de cómo ha afectado esta historia a generaciones más jóvenes que no la conocían, y al reconocimiento que se les está dando gracias a la película estrenada en enero de este 2024 llamada La Sociedad de la Nieve.

5- Objetivos generales y objetivos específicos:

Objetivos generales:

- Conseguir las mejores fuentes fiables que se puedan tener para realizar este trabajo.
- Conocer cómo hacer una investigación correctamente y aprender qué fuentes son fiables y cuáles no.
- Aprender a hacer una encuesta como herramienta de investigación.
- Informarte de situaciones complicadas que podrían sucederte a ti.
- Darte a entender lo importante y esencial que es el compañerismo, trabajo en equipo y apoyo mutuo.

Objetivos específicos:

- Sensibilizar a la población sobre este accidente.
- Conseguir las mejores entrevistas..
- Dar a entender que era una situación de vida o muerte y no se debe juzgar por las decisiones tomadas.
- Enseñar que esta brutal historia de supervivencia tiene mucho más que contar aparte de la decisión sobre la comida.
- Poder enseñar en este trabajo nuestros pensamientos sobre este accidente y sobre lo que podemos sacar de él.

Por último hemos realizado una serie de preguntas a personas que nos rodean como compañeros nuestros y familiares.

6-Marco teórico:

- 4.1 (A) Breve contexto histórico e introducción (breve contexto histórico + características del grupo)
- 4.2 (B) Accidente general: Ruta de vuelo, problemas del suceso, evolución de los afectados y camino de vuelta.

Toda esta información está incluida en el libro ***La Sociedad de la Nieve*** del periodista y amigo íntimo de los pasajeros del vuelo 571, **Pablo Vierci**.

- 4.1 (A) Breve contexto histórico e introducción

Este era un grupo de 45 personas entre el equipo de rugby, los familiares y la tripulación. La mayoría de los pasajeros tenían alrededor de 20 años y tenían una buena condición física. El accidente ocurrió el **13 de octubre de 1972 en el Valle de Lágrimas de los Andes**.

- Accidente general
 - Ruta de vuelo

Este avión volaba desde el aeropuerto de **Carrasco** en Montevideo al **Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez** de Chile. Pero debido al mal tiempo se vieron obligados a detenerse en el aeropuerto **El Plumillero** a las afueras de Mendoza. Allí pasaron la noche y a la mañana siguiente se les citó a todos a las 8 am en el aeropuerto.

Los pilotos no estaban muy convencidos de salir debido al clima. Pero debían salir de Argentina ya que al ser un avión militar no podía pasar más de 24 horas allí. Por la insistencia de los jóvenes de no volver a Uruguay y al encuentro con otros dos pilotos que venían de cruzar la cordillera los cuales les aseguraron que se podía volar perfectamente. Despegaron el avión con destino a Santiago de Chile a las 14:18 (hora local) añadiendo que dos pilotos recién volado la ruta de los Andes con un avión en peores condiciones, comentaron que la ruta estaba perfecta para poder continuar y con las mismas condiciones climáticas.

La ruta que planeaban seguir consistía en la vía Paso del Planchón entre las ciudades llamadas Malargüe situada en Argentina y Curicó en Chile. El avión ascendió hasta los 6.000 msnm (metros sobre el nivel del mar) volando en dirección sur con la cordillera a su derecha. Se encontraban con un viento de cola de 20 a 60 nudos. A las 15:08 le comunicaron a la estación de control de Malargüe su posición girando en dirección noroeste hasta volar por la ruta aérea G17 sobre la cordillera. Lagurara estimó que alcanzarían el Paso del Planchón (el punto de la cordillera en el que se pasaba del control de Mendoza al de Santiago) a las 15:21.

(Brooker, 2020)

ITINERARIO DEL VUELO



FUENTE: ¡Viven!, la tragedia de los Andes de Piers Paul Read.
E.A. | EL MUNDO GRÁFICOS

enlace:

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.elmundo.es%2Finternacional%2F2022%2F10%2F13%2F6346f1d1fc6c83cb6c8b459a.html&psig=AOvVaw2qW9qvNlsGi3ImODTHCtNC&ust=1714553317644000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBIQjhxFwoTCMDLzbPG6YUDFQAAAAAdAAAAABAE>

- Problemas en el suceso

Para la realización de una parte de este apartado hemos contactado con una controladora de tránsito aéreo llamada **Carolina de la Fuente**. Ella cuenta con una larga experiencia en el campo de la ingeniería aeroespacial, con información del libro *La Sociedad de la Nieve* de Pablo Vierci y con la parte técnica del avión con el libro *La enciclopedia de la aviación* de la biblioteca del Colegio Estudio.

Dicha experta nos cuenta que era un avión chárter de la fuerza aérea uruguaya antiguo para la época con prestaciones limitadas. El avión era un Fairchild Hiller FH-227 que puede ascender hasta los 15.000 pies de altitud (unos 4.600 metros). En aquella zona los picos son de casi 7.000 metros de altura por lo que el avión estaba obligado a buscar una zona de paso donde los picos fueran más bajos.

Las **condiciones meteorológicas eran nefastas** y, como hemos dicho anteriormente, el día anterior el avión se había visto obligado a aterrizar en el aeropuerto el Plumillero.

En las zonas montañosas existe un fenómeno de viento y presión que se llama **“onda de montaña”** que consiste en la formación de olas de viento y diferencia de presión muy importantes en los distintos lados de una montaña cuando sopla el viento fuerte. En los Andes, dada su magnitud, este fenómeno es más intenso y este fue uno de los factores que contribuyeron al accidente.

En esa zona no existe cobertura radar de los aviones, es decir, los controladores aéreos no ven la posición de los aviones sino que son los pilotos quienes analizando la información de radioayudas terrestres informan a los controladores de su posición y ellos dibujan en su mente la situación de los aviones en la zona. En aquel momento las instalaciones de aquella área eran NDB, unas radioayudas poco precisas. De hecho, los pilotos notificaron una posición diferente a aquella en la que se situaban, es decir; estaban perdidos e informaron erróneamente al control aéreo que les guiaba. Pensaban que estaban llegando a Santiago de Chile e iniciaron el descenso entre nubes, con

visibilidad nula. En el descenso empezaron a sufrir **grandes turbulencias** por las nubes y por el efecto de “onda de montaña” llegando a caer en un instante a gran altitud y a continuación pudieron observar que estaban a ras de suelo.

Hoy en día los aviones tienen un sistema llamado "**ground proximity warning**" que alerta al piloto de la cercanía del suelo. Es otro de los factores que pudieron evitar el accidente. Cuando el piloto fue consciente de que se iban a chocar contra la montaña decidió utilizar **toda la potencia de los motores para ascender**, pero el avión no tenía suficiente potencia para subir tan rápido. Esa acción permitió que solo chocará un ala contra el pico. Esa ala cortó parte del fuselaje desprendiendo así la cola y la parte delantera del avión que cayó deslizándose ladera abajo por la nieve a una velocidad de 350 km/h hasta chocar con una acumulación de nieve y hielo.

Las autoridades comenzaron inmediatamente la búsqueda pero debido al **color del avión** (blanco) y a su **pequeño tamaño** no fueron capaces de encontrarlos. Esto hizo que a los diez días se finalizarán las búsquedas de este avión.

Al caer en el **Valle de las Lágrimas** el piloto, el coronel Julio César Ferradas y el copiloto, el teniente Dante Héctor Lagurara **aseguraban haber pasado Curicó (Chile)**. Esto fue un gran error debido a que tuvieron que haberse fijado en las lecturas de los instrumentos donde se podía ver que quedaban entre 60 y 70 Km para llegar hasta el destino. Esto ocurrió debido a las **fuertes corrientes de viento** que se encuentran en los Andes porque los vientos fríos de la montaña chocan con los vientos cálidos de Argentina, y al ser un avión pequeño esto hizo que **disminuyera la velocidad**. Al tener tanta experiencia con esta ruta los pilotos giraron hacia el sur donde acostumbraban sin comprobar la instrumental. Debido a esto al ir a cruzar el pico más bajo se

chocaron. Como hemos dicho anteriormente los pilotos creían haber pasado Curicó, esto hizo pensar a los integrantes del vuelo que ya habían virado hacia el norte y que debían caminar **diez días hacia el oeste en dirección a Chile**, pero en realidad al encontrarse en el Valle de las Lágrimas podrían haber caminado (dos días) hacia el este hasta la estación de esquí **Las Leñas** que se encontraba abierta y en funcionamiento en ese momento.

- Evolución de los afectados

La información que daremos en los siguientes apartados procede del libro ***La Sociedad de la Nieve***, por tanto, de la película basada en él, también llamada, ***La Sociedad de la Nieve*** y en distintas entrevistas a los supervivientes de este accidente.

Las frases que pondremos a continuación entre comillas son frases dichas explícitamente por personajes de esta historia.

Nada más caer el avión se encontraba en muy mal estado debido a las heridas causadas por el impacto y las bajas temperaturas. Las cuales eran **menores de 30 grados celsius bajo cero** cuando caía la noche.

Dos de los participantes del equipo de rugby estaban en primer grado de medicina por lo que pudieron ayudar a algunos heridos, pero la mayoría tenían heridas internas como roturas de cráneo o hierros insertados en el estómago las cuales no podían curar ellos sin ningún.

A lo largo de los días algunos heridos comenzaron a mejorar pero la falta de comida y de minerales es algo que de verdad pudieron notar en la energía y salud del cuerpo por lo que después de **10 días sin alimentación** no pudieron encontrar otra solución que alimentarse de los ya fallecidos (práctica denominada antropofagia).

Algunos integrantes se negaron a alimentarse de esta manera debido a su **fuerte creencia en Dios** ya que en esos años la sociedad era muy cristiana y creían que no serían perdonados. Hasta el décimo día solo se alimentaron de alguna cosa que llevaban en la maleta para los integrantes del equipo chileno contra el que iban a jugar. La decisión sobre no utilizar estas fuentes de alimento se debía a la **esperanza de que los aviones de rescate les encontraran y rescataran**. Esta esperanza se la transmitía **Marcelo**, el capitán del equipo. Que al estar tan en contra de esta fuente de alimento se decidió no utilizarla. Todo transcurrió así hasta que en el décimo día se anunció en la radio que la búsqueda del avión había finalizado y que se les daba por muertos. Esto hace que Marcelo les pida que coman ya que se había equivocado y esta era la única forma de sobrevivir. Aun así algunos pasajeros como la pareja Methol o Numa Turcatti siguieron sin acceder hasta días más tarde donde se vieron obligados.

Con el paso de los días los supervivientes comenzaron a acostumbrarse a las bajas temperaturas y el único alimento disponible.

Seis días después del comunicado sobre la finalización de la búsqueda del avión la cual son capaces de escuchar a través de la radio ya que en una de las expediciones hechas en los primeros días llegan hasta la cola del avión, situada a dos km –profundizaremos más en el debate sobre las expediciones–. Alrededor de las 23:00 de la noche, una **avalancha de nieve entierra el avión**.

Cuando la nieve entierra el avión y a los pasajeros con él comienza el intento de desenterrarse. Algunos consiguieron salir por su cuenta, otros necesitaron ayuda y **ocho fallecieron por asfixia debido a la nieve**. Entre ellos Marcelo Pérez del Castillo, esto hace que los más jóvenes pierdan a su guía ya que al ser el capitán del equipo en la montaña, ocupaba el mismo cargo.

Al haber pasado ya **tres días** enterrados en el fuselaje consiguieron salir a la superficie y a lo largo de los próximos días se dedicaron a desenterrar el avión. Desvelando así a los que no pudieron sobrevivir al alud.

Al cabo de las semanas el deshielo comienza y eso hace que los cuerpos que hasta el momento se conservaban de buena manera comenzarán a **descomponerse**. Y que las infecciones que el frío no permitía actuar comenzarán a hacerlo. Al fallecer el último de los pasajeros, **Numa Turcatti**, un **gran apoyo y amigo de todos los integrantes** debido a que Numa fue –cómo los supervivientes relatan en infinidad de entrevistas– “una pieza clave durante la convivencia dentro del fuselaje, demostrando una “fortaleza espiritual importante” que ayudó significativamente en la supervivencia de los demás”.

Esta frase la obtenemos de la entrevista de **24 matins.es a los supervivientes Carlos Páez y Roberto Canessa**, y al actor que le interpreta en *La Sociedad de la Nieve*, Enzo Vogrincic. Los cuales reflejan con sus palabras **cómo de importante fue Numa en la montaña**.

Vieron que la situación empeoraba, que algunos heridos estaban al borde del fallecimiento y los demás no se alejaban mucho, por lo que al fallecer Numa **deciden que es el momento**.

Cuando Numa fallece, encuentran en su mano una carta que decía “no hay amor más grande que el que da la vida por sus amigos”. Esto deja a todos de acuerdo con que es hora de salir de la montaña y el día después **Nando Parrado, Roberto Canessa y Antonio Vizintín ponen rumbo a Chile el 12 de diciembre.**

- Estado físico de los supervivientes

Después del impacto del avión hubo casos extremos como el de Nando Parrado. Este después del accidente entró en un coma debido a un traumatismo craneoencefálico a causa del impacto. Sus compañeros creyeron que había fallecido por lo que pusieron el cuerpo en una zona únicamente para los fallecidos donde su cuerpo incluido su cabeza estaban en contacto con la nieve. Sin embargo, este hecho fue lo que le pudo salvar la vida, ya que el frío pudo disminuir el edema y paró la hemorragia. Este despertó del coma 3 días después y fue mejorando a lo largo del tiempo hasta poder emprender la caminata que los pudo salvar.

Otro caso, Numa Turcati, no pudo sobrevivir a causa de las heridas infectadas debido al deshielo y a la desnutrición llegando a pesar 25 kg en su último aliento.

Estos eran dos casos muy graves que se encontraban pero otros integrantes tenían diferentes complicaciones que pudieron ir mejorando o pudieron ser su causa de muerte.

Lo que diremos a continuación lo conocemos gracias a la entrevista hecha a la bióloga Rocío Secades.

La fuente de nutrientes era muy escasa ya que el agua que obtenían de la nieve no tenía minerales ni ninguna vitamina y en la única fuente de alimento que se encontraba solo obtenían raciones mínimas por lo que no les proporcionaba la cantidad necesaria de nutrientes y vitaminas y para obtener el máximo posible comían crudo los alimentos.

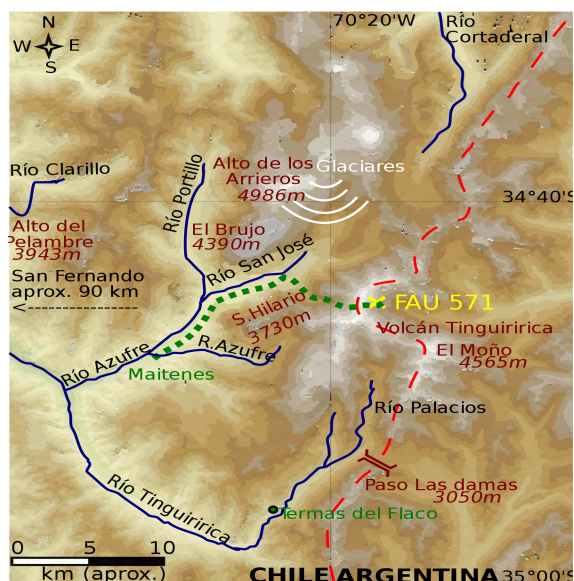
Gracias a los conocimientos que tenían sobre nutrición tomaron decisiones para obtener la mayor cantidad de nutrientes posible. Por esos conocimientos no cocinaban lo que se tomaban y para obtener calcio intentaban extraerlo de los huesos de las personas ya fallecidas.

Debido a la falta de sustancias necesarias para el ser humano, pudieron notar cambios en el color de sus orinas, en la energía que necesitaban y en la disminución de masa muscular.

- Camino de vuelta

Roberto Canessa, Fernando Parrado y Antonio Vizintín fueron los que decidieron salir a buscar ayuda. Pero en una parte de la travesía decidieron que lo mejor sería que Vizintín volviera al fuselaje ya que les ralentizaba debido a que en el tercer día se resbaló y se produjo una lesión motora.

El camino de vuelta se complicó debido al estado de Fernando Parrado y Roberto Canessa. Llevaban consigo alimentos para 10 días y prendas de abrigo para el frío extremo de los Andes. Tardaron en atravesar una montaña 3 días por lo que iban contra reloj debido a la comida limitada que llevaban consigo. Como hemos comentado anteriormente Parrado y Canessa iban hacia el este en dirección a Chile debido a la confusión de los pilotos con la ubicación.



Mapa del lugar del accidente del FAU 571, donde se encuentra indicada la vía recorrida a pie por los supervivientes Parrado y Canessa.

web: wikipedia

File:Volcán-tinguiririca.svg

Creado el: 23 de junio de 2012

Subido el: 1 de noviembre de 2012

enlace:

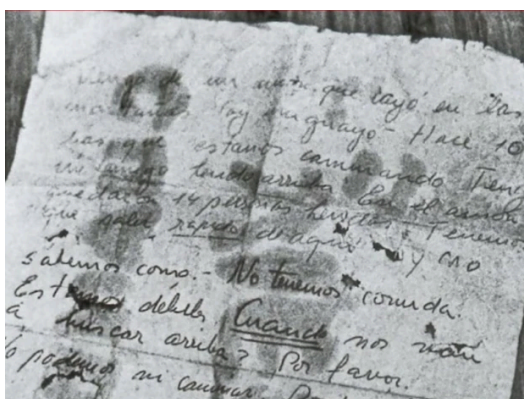
https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fes.wikipedia.org%2Fwiki%2FVuelo_571_de_la_Fuerza_A%25C3%25A9rea_Uruguaya&psig=AOvVaw20AmFaeEpI9oJIIQhGsIXl&ust=1714553233747000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBIQjhxqFwoTCIDVrYzG6YUDFQAAAAAdAAAAABAE

A los diez días de partir del fuselaje y habiendo caminado unos 59 km aproximadamente, llegan a la precordillera de San Fernando, concretamente al sector de Los Maitenes.

Debido al deshielo la carne comenzó a descomponerse y Canessa se empezó a encontrar mal, esto hizo que Nando cargase con las dos mochilas. Al amanecer del día siguiente ven en la otra orilla del río (por el cual llevaban caminando unos días), a un arriero que los observa. Nando intentó comunicarse con él pero no lo consiguió, entonces el arriero saca de su bolsillo unas hojas de papel y decide atarlas junto a un lápiz a una piedra. Nando escribe el mensaje y se lo pasa de vuelta al arriero, el cual avisa a las fuerzas aéreas.

Esto es lo que decía la nota de Nando y Roberto:

“Vengo de un avión que cayó en las montañas. Soy uruguayo. Hace 10 días que estamos caminando. Tengo un amigo herido arriba. En el avión quedan 14 personas heridas. Tenemos que salir rápido de aquí y no sabemos cómo. No tenemos comida. Estamos débiles. ¿Cuándo nos van a buscar arriba? Por favor, no podemos ni caminar. ¿Dónde estamos?”



Revista Gente.

Paul Manso.

El 1 de febrero de 2024, Carta que escribió Nando Parrado a el arriero, Chile, Enlace: enlace:

<https://www.revistagente.com/actualidad/que-decia-la-carta-que-los-sobrevivientes-de-la-tragedia-de-los-andes-le-entregaron-al-arriero-que-les-salvo-la-vida/>

El arriero llamado **Sergio Hilario Catalán Martínez de 44 años de edad** en ese entonces, al leer la nota les lanza tres trozos de pan con queso y se dirige al retén de **Puente Negro** a cargo de Carabineros de Chile con el capitán Leopoldo Vega Courbis al mando. Era el más próximo y se encontraba a diez horas de marcha, al llegar dio la noticia a la fuerza aérea chilena. Luego de ello, una patrulla de Carabineros pone rumbo al lugar donde se encontraban Fernando y Roberto.

La noticia de los supervivientes uruguayos se hace pública y se comienza a transmitir por la radio. Esto hace que la radio portátil la capte y les hace llegar a los supervivientes aún en el fuselaje que habían llegado.

Ese **22 de diciembre** después de 66 misiones sin ningún resultado por parte de la fuerza aérea chilena, Carlos García solicita tres helicópteros Bell-UH 1 para que se trasladen a **Los Maitenes de San Fernando** para organizar una misión de rescate. El inconveniente era que se había levantado un niebla densa que no permitía ver más allá de 100m.

Al llegar los rescatistas a Los Maitenes decidieron interrogar a Parrado y a Canessa y el piloto Carlos García decide llevarse a Parrado como su guía para encontrar los restos del fuselaje. El abordó en el helicóptero al mando de Carlos García acompañado por equipo del SAR (Servicio Aéreo de Rescate).

Ese día se acabaron rescatando 7 de 14 supervivientes repartidos en ambos aparatos

(dos se encontraban ya en tierra). El resto debió esperar una noche más **acompañado de miembros del equipo de rescate en el fuselaje**. Finalmente el día siguiente los supervivientes restantes se rescatan y son llevados en helicóptero a Santiago de Chile para ser atendidos por médicos.

Al llegar decidieron **mentir sobre su alimento y decir que se habían alimentado de snacks comprados en Mendoza**. Todo fue bien hasta que los periódicos “El Mercurio” y “La Tercera de la Hora” decidieron publicar imágenes en las cuales se podían ver **restos de huesos humanos al lado del fuselaje**. Esto obligó a los supervivientes a dar una rueda de prensa en la cual reconocieron esas acusaciones y justificaron mediante la **Santa Cena** que habían tenido que recurrir a la antropofagia para su supervivencia. Quisieron agradecer también a las familias de los fallecidos la comprensión a pesar de su pensamiento al verles de que ellos sí que volvieron, y sus hijos no.

El versículo que pondremos a continuación está extraído de la biblia.

La Santa Cena:

“Esto es mi cuerpo, que por vosotros es dado; haced esto en memoria de mí... Esta copa es el nuevo convenio en mi sangre, que por vosotros se derrama”



Revista Gente

Foto: La nacion

Declaración de Sergio Catalan a la Revista Gente en 1993

El arriero Sergio Catalán acompañado de Nando Parrado y Roberto Canessa.

Ubicación: Chile

Enlace:

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.lanacion.com.ar%2Flifestyle%2Fla-increible-historia-del-arriero-heroe-que-logro-rescatar-a-los-sobrevivientes-de-la-tragedia-de-nid13102022%2F&psig=AOvVaw0nGBwHqePFwKMpO8Xw_ZT7&ust=1714554301429000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBIQjhxqFwoTCMDQ1YjK6YUDFQAAAAAdAAAAABAE

7- Marco Práctico:

En este trabajo de investigación nuestra intención ha sido reflejar nuestro punto de vista, el cual compartimos con los supervivientes de este accidente en partes como la opinión de Roberto, Nando y Enzo sobre Numa, y su relevancia en la montaña. Esta acción la hemos llevado a cabo de la mejor manera posible buscando entrevistas y fuentes testimoniales las cuales reflejaran todo lo que queremos compartir. Todo el apoyo entre ellos como –lo que ellos llamaron– “**Sociedad de la Nieve**”.

Nos gustaría compartir cómo se organizaban y tenían sus roles y aportaciones al grupo. Como ejemplo tenemos a **los buscadores**, entre ellos, Fernando Parrado el cual salía a caminar cada día para prepararse para salir de allí, o Canessa y Zerbino que eran **los médicos** ya que al estar en su primer año de medicina curaban a los heridos y enfermos. En la situación que se encontraban todos tenían un **cargo que aportar** para que todo fuese en orden y que el trabajo en equipo les hiciese mejorar la situación.

Hemos decidido hacer una encuesta para apoyar nuestros argumentos de la justificación de este trabajo:

Las preguntas que hemos llevado a cabo son las siguientes:

- ¿ Qué crees que fue lo que les ayudó a continuar?

Compañeros: “creemos que lo que les ayudó a continuar a cada uno fue el instinto de supervivencia el cual en casos extremos te puede ayudar a buscar la mejor manera de seguir adelante”

Familiares: “creemos con certeza que algunas víctimas de este terrible suceso han podido salir de él mediante el trabajo en equipo y la organización entre ellos”

- ¿ Si tuvieses que describir el accidente en una sola palabra, cual seria?

Compañeros: “canibalismo”

Familiares: “esperanza”

- ¿ Cual ha sido vuestra primera impresión al oír hablar sobre este accidente por primera vez?

Compañeros: “La primera vez que oímos hablar sobre este accidente nos sorprendió la forma en la que se alimentaban. Algunos de nosotros seguimos pensando en que no debieron alimentarse de esa forma, y otros opinamos que no tuvieron otra opción. A todos nos pareció lo más impactante de este accidente.”

Familiares: “Siempre nos va a impactar la forma en la que sobrevivieron, alimentándose mediante cuerpos de los fallecidos, pero al mismo tiempo nos ha causado más impresión la forma en la que colaboran entre sí sin ningún tipo de egolatría y con una gran generosidad entre todos para salir de aquella situación el mayor número de personas. La forma en que se organizaban entre sí y los distintos

roles que se asignaban entre ellos para intentar hacer aquella situación algo más sencillo.”

Después de hacer esta pequeña encuesta, hemos podido ver los diferentes puntos de vista de gente con gran diferencia de edad. Además creemos que influye también el hecho de que para nuestros padres y demás familiares esto estuvo presente en un punto de sus vidas. En cambio para la juventud actual esta historia se dio a conocer con la reciente película ya comentada anteriormente. Creemos al igual que los personajes relevantes de este suceso que esta película ha dado a conocer por segunda vez este accidente ha causado en la juventud un sentimiento y una sensación, en parte, nueva.

8-Pasajeros:

En este apartado proporcionaremos la lista de integrantes del vuelo:

TRIPULACIÓN

- Cpl. Ovidio Joaquín Ramírez - 26 años
- Cpl. Carlos Roque - 24 años
- Lt. Ramón Martínez - 30 años
- Lt. Col. Dante Lagurara - 41 años
- Col. Julio Ferradas - 39 años

PASAJEROS

SUPERVIVIENTES

- Gustavo Zerbino
- Antonio “Tintín” Vizintín
- Eduardo Strauch
- Adolfo “Fito”Strauch
- Ramón “Moncho” Sabella
- Fernando “Nando” Parrado
- Carlos Páez Rodríguez
- Javier Methol
- Álvaro Mangino
- José Luis “Coche” Inciarte - 27 / 07 / 23
- Roy Harley
- Roberto “Bobby” Francois
- Daniel Fernández
- Alfredo “Pancho” Delgado
- Roberto Canessa
- Pedro Algorta

FALLECIDOS

- Francisco “Pancho” Abal - 21 años
- Gastón Costemalle - 23 años
- Rafael “Vasco” Echevarren - 22 años
- Alexis Hounié - 20 años
- Guido José Magri - 23 años
- Felipe Maquirriain - 22 años
- Graciela Augusto Gumila de Mariani - 43 años
- Julio Martínez Lamas - 24 años
- Juan Carlos Menéndez - 22 años
- Liliana Navarro de Methol - 34 años
- Dr. Francisco Nicola - 40 años
- Ester Horta de Nicola - 40 años
- Gustavo “Coco” Nicolich - 20 años
- Arturo Nogueira - 21 años
- Eugenia Dolgay Diebug de Parrado - 50 años
- Susana “Susy” Parrado - 20 años
- Marcelo Pérez del Castillo - 25 años
- Enrique Platero - 22 años
- Daniel Shaw - 24 años
- Diego Storm - 20 años
- Numa Turcatti - 25 años
- Carlos Valeta - 18 años
- Fernando Vázquez - 20 años
- Daniel Maspons - 20 años

Los pertenecientes al equipo de rugby serán mencionados en la entrevista extendida a **Pablo Vieri**.

Para acceder a más información hacer click en este enlace: [pasajeros](#).

9- Conclusión:

Este accidente fue un evento trágico que ocurrió en 1972. Un avión con un equipo de rugby uruguayo se estrelló en la cordillera de los Andes. Los pasajeros lucharon por su supervivencia en condiciones extremadamente difíciles durante meses. Finalmente, algunos fueron rescatados en una operación de rescate.

Este fue uno de los peores accidentes aéreos ocurridos en América y una de las historias de supervivencia más famosas en todo el mundo, de la cual se han hecho libros, documentales y películas, incluida la recientemente estrenada “La sociedad de la nieve”, que despertó interés sobre lo sucedido y sobre la dura historia de los integrantes de este vuelo.

A- Pablo Vierci:

La siguiente información procede de un resumen sobre una entrevista personal a **Pablo Vierci** (una fuente experta sobre esta historia).

Pablo Vierci es el autor del libro en el que colaboraron todos los supervivientes llamado *La Sociedad de la Nieve*, la cual dio lugar a la reciente película llamada de la misma forma.

Vierci es un amigo de la infancia de muchos de los pasajeros del avión ya que iban al mismo colegio y eran vecinos del mismo barrio alejado del centro de Montevideo llamado, Carrasco. Esto hacía que estuvieran aún más unidos por todo el tiempo que pasaban juntos. Pablo, además, era compañero de Fernando Parrado y Guido Magri y amigo muy cercano de Roberto Canessa.

Que Pablo Vierci decidiera contar esta historia fue un gran cambio en la interpretación de este accidente ya que hasta el momento solo se les conocía como “los uruguayos que mataron y se comieron a sus amigos en Los Andes”, cosa completamente falsa ya que no mataron a nadie, si no que por distintas cuestiones varios pasajeros fueron perdiendo la vida a lo largo de los días y ahí, por una cuestión de supervivencia, se alimentaron de lo único de lo que se podían alimentar.

Como decíamos anteriormente este libro fue un gran cambio porque todos los supervivientes tuvieron la oportunidad de contar, desde su punto de vista, lo que les pasó. Esto le dio a esta fría historia cierta humanidad. De todas formas este libro se publicó en el 2009 cuando la sociedad no era tan religiosa y después de que distintos libros y películas ya se hubieran publicado.

Decidimos preguntarle a Pablo que le llevó a escribir este libro, y esto fue lo que nos respondió: “Un compromiso y una suerte de asignatura pendiente”.

Nos contó que el compromiso se debía a dos coincidencias: a que era amigo suyo desde los 5 años de edad y a su gusto por escribir. Esto hizo que al poco de volver Parrado le pidiera ayuda a Pablo para escribir su libro. Vierci les comentó la idea de escribir el libro pero no todos estuvieron de acuerdo con ello por las familia de los fallecidos entre otras cosas, por así que hasta 34 años después no se comenzó a escribir el libro, a pesar de que Pablo ya había escrito alguna epopeya del accidente en el 2002 en medios de comunicación como El País de Uruguay.

B- .Entrevistas a los supervivientes:

Hemos obtenido información de los supervivientes mediante las entrevistas que hizo personalmente junto a más integrantes del equipo de la película la productora de la película “La Sociedad de la Nieve” Sandra Hermida. Ya que tenemos una relación cercana a ella y nos ha podido transmitir aquella información obtenida. Concretamente, este apartado, con el objetivo de esclarecer la información más relevante que los entrevistados nos han concedido, hemos dividido los testimonios recogidos en diversos puntos de interés:

B (1) - Las decisiones tomadas:

Hemos intentado transmitir lo mejor posible las decisiones tomadas en aquella situación intentando dar a entender que lo que decidieron fue por supervivencia y no hicieron nada con mal interés ni por gusto sino que era un caso extremo que los obligó a hacer diferentes cosas que no imaginaban si estuviesen en otras situaciones.

B (2) - Malas críticas:

Esta historia ha sido juzgada con mala visión debido a cómo hemos mencionado, las difíciles decisiones para la supervivencia, y las personas llegaron hasta pensar que el accidente fue planeado y que todo fue “falso”. Las personas que opinaban así sólo se fijaban en factores como en la forma de alimentarse y no fueron capaces de ver todo el sufrimiento que hay aparte y entender que solo había opciones duras. Hemos hecho este trabajo para que esas personas que tienen ese pensamiento miren más allá y puedan observar todo lo que hay, sufrimiento, dolor, fe, compañerismo, valentía y miedo... y puedan empatizar con aquellas personas que han sido juzgadas.

Para finalizar, nos gustaría hacer hincapié en nuestra opinión sobre el trabajo y sobre el tema que nos compete. Nos gustaría decir, en primer lugar, que ha sido interesante trabajar sobre este accidente ya que hemos podido dar nuestro punto de vista y nuestra opinión al respecto y hemos intentado reflejar en este trabajo lo mejor posible sacando las mejores cosas como el compañerismo, la sensibilidad de las personas y los sacrificios que hacen algunas personas simplemente por salvar a otras. Ha sido maravilloso poder vivir estos sentimientos de cerca debido a que los supervivientes nos los han podido expresar en conversaciones que hemos conseguido tener con ellos y nos han hecho sentir de cerca el dolor y sufrimiento.

10- Bibliografía utilizada:

- Bayona, Juan Antonio (2023). *La Sociedad de la Nieve*. [Película]. El Arriero Films y Netflix.
- Brooker, Charlie (2020). *Vuelo 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya*. Museo Negro. Consultado el 8 de febrero del 2024. [vuelo-571-de-la-fuerza-aérea-uruguaya](#)
- DJangi, Parissa (2024). *La sociedad de la nieve': vida y muerte (y canibalismo) en los Andes*. National Geographic. Consultado el 12 de enero de 2024. [sociedad-de-la-nieve-historia-real-vida-muerte-canibalismo-andes](#)
- Jackson, Robert (2007). *La enciclopedia de la aviación*. Edimat
- Vierci, Pablo (2008). *La Sociedad de la Nieve*. Debate
- De Fez, Desirée y Rey, Endika (2023). *La Sociedad de la Nieve. Así se hizo la película de J.A Bayona*. Norma Editorial

Entrevistas:

- Pablo Vierci (escritor de la obra *La Sociedad de la Nieve*)
- Carolina De La Fuente (controladora de tráfico aéreo)
- Sandra Hermida (productora de la película “La sociedad de la nieve”)
- Rocío Secades (profesora de Biología y Geología)

11-Entrevista completa a Pablo Vierci:



El periodista Pablo Vierci, productor asociado de la película "La sociedad de la nieve", en su casa de Montevideo, el 15 de noviembre de 2023 © Eitan ABRAMOVICH / AFP

1) Quería preguntarte sobre tu relación personal con ellos

Mi relación con ellos era la misma que todos tienen con los amigos que se forjan en la infancia y adolescencia. Me refiero a los que organizaron el viaje, que eran ex alumnos de un colegio de Uruguay, el Stella Maris, de los Christian Brothers de Irlanda.

Cuando terminamos el liceo, hicimos un club de ex alumnos, muy pequeño, muy modesto, el Old Christians (en inglés porque los Brothers eran irlandeses, y no nos permitían poner nombres en español) para seguir jugando rugby, que

era una importante herramienta pedagógica que tenían los Hermanos irlandeses: en un país esencialmente futbolero, ellos nos hacían jugar otro deporte, donde hay que respetar al juez, donde debes ser muy leal para no lastimar al compañero, donde siempre hay un “tercer tiempo” de confraternización con el equipo rival.

El colegio tenía 6 años de primaria y 4 de secundaria. Yo hice todos esos años allí, y casualmente era de la edad intermedia, egresé en 1965. Era compañero de clase de Nando Parrado y Guido Magri, el primero sobrevivió y el segundo murió. En el 72 teníamos 22 años, por eso conocíamos a los mayores (el más grande de los ex alumnos era Daniel Fernández Strauch, con 26) y a los menores (el más chico era Carlitos Páez, con 18, que cumplió 19 cuando estaban sepultados bajo la avalancha.

Era además un colegio solo de varones, cosa que hoy me parece una locura. Pero tal vez eso mismo hizo que el vínculo entre nosotros sea muy estrecho: mis mejores amigos de hoy, siguen siendo compañeros de clase del Stella Maris.

En el colegio ya jugábamos al rugby entre diferentes clases, pero cuando egresamos, en el club, jugábamos mezclados los de las diferentes generaciones.

O sea mi vínculo es de fraternidad, de memorias compartidas, nos moldeamos

juntos. Y te agrego otro elemento importante: casi todos vivíamos en un mismo barrio, relativamente alejado del centro de Montevideo, en aquel entonces muy pequeño, como un balneario un poco alejado, Carrasco, lo que hacía que el grupo fuera más unido, porque te veías y estabas con ellos todo el tiempo, porque nos movíamos caminando o en bicicleta.

Roberto Canessa, por ejemplo, que era dos años menor, era mi vecino. O sea lo conocía del colegio pero también porque jugábamos en los jardines del barrio después de clase por vivir a 70 metros de distancia.

2) Qué te llevó a escribir el libro

Un compromiso y una suerte de asignatura pendiente.

El compromiso se debe a dos coincidencias, lo que te dije arriba, o sea yo era parte del grupo desde que tengo 5 años, edad en la que comencé el colegio, y la segunda coincidencia era una suerte de extravagancia, en ese colegio rudo, solo de varones, donde los Christian Brothers valoraban más la lealtad y la integridad que lo académico: me gustaba escribir, desde que soy niño. Como casi todos los niños escribía poesía, pero luego pequeñas crónicas. Así fue que me presenté al concurso para hacer la letra del himno del colegio, a mis 10 años, y lo gané. Pero la verdad es que era una excentricidad, nadie más

escribía en ese colegio. Mis amigos y compañeros no comprendían por qué me interesaba algo tan “exótico”.

Por eso cuando llega Nando Parrado de los Andes, lo primero que hace es pedirme que lo ayude a escribir su libro, porque se suponía que yo era el “escribidor oficial del colegio”, porque no había otro.

La asignatura pendiente surge cuando se publica el libro “¡Viven!”, en abril de 1974, que me pareció una gran obra. Pero se publicó muy cerca de los hechos. El autor, Piers Paul Read, entrevistó a los sobrevivientes dos meses después de que llegaran de los Andes. No tuvieron tiempo de procesar nada.

Fue necesario escribir y publicar ese libro cuanto antes (porque se comenzaban a difundir falsedades sobre lo que había ocurrido, por ejemplo que se habían matado entre ellos) pero para mí era muy prematuro. O al menos me parecía que había toda otra historia que contar, que requería a los 16 y que también requería que pasara un poco el tiempo para que pudieran procesarlo, para que decantara.

Siempre sentí que faltaba contar “qué nos pasó”, no sólo “qué pasó”, qué es la esencia del libro “¡Viven!”.

Por eso durante muchos años, como además de escribir libros trabajaba en periodismo para poder sobrevivir, escribí sobre el tema, con abordajes periodísticos. A los 30 años del accidente, en diciembre de 2002, publiqué en el

principal diario de Uruguay, El País, un pequeño ensayo titulado “Nosotros, los otros”, donde se contaba el accidente y toda la epopeya posterior desde el punto de vista de los muertos.

Me dio mucha paz hacerlo, me di cuenta que era realmente una asignatura pendiente que tenía con mis amigos muertos, porque éramos muy pocos los que los conocimos durante los pocos años que vivieron, y, la segunda coincidencia que te conté arriba, era el único que además le gustaba escribir. Pero cuando le preguntaba a los sobrevivientes si querían hacer un libro ya desde la madurez, me decían que todavía faltaba tiempo, todavía estaban vivas las madres de los que murieron y no querían hacerlas sufrir de nuevo. Por eso tuvieron que pasar 34 años, cuando todos estuvieron de acuerdo en participar. Y así surgió “La Sociedad de la Nieve”.

3) Un par de detalles de los cuales no somos capaces de encontrar la información. Aunque es un dato un poco técnico, y no que no si sabrás, ¿por qué no saltan las máscaras de oxígeno al despresurizarse la cabina?

En el Uruguay de la época cualquier grupo podía alquilar un avión de la Fuerza Aérea del Uruguay, como si fuera un chárter. Los aviones militares uruguayos de la época no eran sofisticados y no tenían máscaras de oxígeno. Ese avión Fairchild era nuevo, tenía un par de años, pero no tenía máscaras de oxígeno.

Yo viajé una vez de Montevideo a Río de Janeiro en un avión militar, en 1969, y

era un DC3 de la Segunda Guerra Mundial, como los que se usaron en el desembarco de Normandía. O sea todo era muy precario en esa época, en lo que hace a la tecnología, y máxime en aviones de la Fuerza Aérea de un país tan pequeño, que en ese momento tenía menos de 3 millones de habitantes.

4) Te agradecería si me podrías indicar qué pasajeros eran integrantes del equipo de rugby.

Jugaban rugby en ese momento:

Roberto Canessa, Adolfo Strauch, Gustavo Zerbino, Roy Harley, Tintín Vizintín, Nando Parrado, Francisco “Pancho” Abal, Gastón Costemalle, Alexis Hounie, Guido Magri, Daniel Maspons, Gustavo Nicolich, Arturo Nogueira, Marcelo Pérez del Castillo, Enrique Platero y Daniel Shaw.

5) Te agradecería cualquier sugerencia o consejo respecto a una línea de investigación que esté omitida en la película, como la noche que pasa el equipo de rescate con parte de los supervivientes.

Esa noche del 22 de diciembre en que 8 de los sobrevivientes pasan con los rescatistas en el fuselaje es muy interesante, porque es un pasaje gradual de la sociedad de la nieve a la del llano. Está narrado en forma bastante pormenorizada en el libro “La Sociedad de la Nieve”.

También es interesante cuando regresan a Montevideo la mayoría de los sobrevivientes, el 28 de diciembre, y dan una conferencia de prensa en el gimnasio del colegio Stella Maris (yo con mis amigos que no viajamos estábamos detrás del estrado). Es sobrecogedor cómo la explicación de la necrofagia, en una época en que no existía el concepto de donación de órganos, que dio Pancho Delgado, satisfizo a todos.