



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 007/2024

INFORME FINAL

**ACCIDENTE
WSTRW / LATL / LOC-I**

MATRÍCULA: YVO211

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BELL HELICOPTER
TEXTRON.

MODELO: 206B

SERIAL: 2641

EXPLOTADOR: CORPORACIÓN ELECTRICA NACIONAL
S,A. CORPOELEC, S.A.

LUGAR: SECTOR LA PUEBLITA. ESTADO MÉRIDA.

FECHA: 24/02/2024

HORA: 16:54 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE VENEZUELA**

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 44), ratificado por la Ley aprobatoria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Nota. A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC (Z), en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

Este informe consta de cuatro partes:

1. **INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**
2. **ANÁLISIS.**
3. **CONCLUSIONES.**
4. **RECOMENDACIONES.**

ÍNDICE

ABREVIATURAS	1
INTRODUCCIÓN	3
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	4
1.1 RESEÑA DEL VUELO	4
1.2 LESIONES A PERSONAS	5
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE	5
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	12
1.6.1 Aeronave	12
1.6.2 Certificado de Matrícula	12
1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad	12
1.6.4 Masa y centrado	13
1.6.5 Tipo de combustible utilizado	13
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	13
1.9 COMUNICACIONES	13
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	13
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	13
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.	13
1.14 INCENDIO	16
1.15 SUPERVIVENCIA	16
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	16
1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	16
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL	16
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES	16
2. ANÁLISIS DEL SUCESO	17
2.1 Registros	17
2.2 Aeronave	17
3. CONCLUSIONES	18
3.1 HECHOS DEFINIDOS	18
3.2 CAUSAS	19
4. RECOMENDACIONES	19

ABREVIATURAS

ACC	Centro de control de área.
AIS	Servicio de Información Aeronáutica.
AMM	Manual de mantenimiento de la aeronave.
APP	Servicio de control de aproximación.
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.
ATC	Control de Tránsito Aéreo.
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo.
CG	Centro de Gravedad.
CICPC	Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas.
CRM	Gestión de los Recursos de la Tripulación.
CTA	Control de Tránsito Aéreo.
CVR	Registrador de Voces de Vuelo (Cockpit Voice Recorder).
°C, °F, M, T	Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero.
FL	Nivel de vuelo.
Ft	Pies (medida de altitud).
Gls	Galones (medida de capacidad).
HLV	Hora Legal de Venezuela.
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia).
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico.
In	Pulgadas (medida).
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
JIAAC	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (Venezuela).
kg	Kilogramo (medida de peso).
kts	Nudos (medida de velocidad).
lb	Libras (medida de peso).
lts	Litros (medida de capacidad).
m	Metros (medida de distancia).
min	Minutos (medida de tiempo).
NM	Millas náuticas (Medida de distancia).
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.
RPA	Aeronave pilotada a distancia.
Rpm	Revoluciones por minuto.
TMA	Control de Área Terminal.
TSN	Tiempo desde nuevo.
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total

TWR	Torre de control de aeródromo
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
OMA-C	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>

INTRODUCCIÓN

La **Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para el Transporte**, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con motivo del accidente de la aeronave Bell Helicopter Textron, modelo: 206B, matrícula YVO211, de uso de aviación general, ocurrido en las proximidades de la localidad Santa Elena de Arenales, estado Mérida.

El 24 de febrero de 2024, a las 17:36 UTC, la aeronave matrícula YVO211 despegó desde el Aeropuerto Internacional “Juan Pablo Pérez Alfonzo” (SVVG), en Vigía, Estado Mérida, con destino a la Sub Estación Eléctrica Buenavista (ZZZZ). A bordo se encontraban un piloto y dos pasajeros, y la aeronave contaba con una autonomía de tres horas. El objetivo del vuelo era realizar una segunda inspección del tendido eléctrico. Durante el vuelo, el piloto llevó a cabo dos pasajes de reconocimiento para evaluar la ubicación de un posible helipunto y solucionar una falla eléctrica en la zona. En un tercer pasaje, identificó la dirección del viento y las entradas y salidas más seguras para la aproximación al helipunto. Sin embargo, experimentó vientos predominantes de más de 15 nudos, lo que provocó un descenso brusco de la aeronave. A pesar de intentar recuperar velocidad y altura para sobrepasar una cresta montañosa a aproximadamente 50 metros, el piloto no logró evitar la colisión. El rotor de cola impactó con la vegetación circundante, resultando en una inminente colisión con el terreno. Ante esta situación, el piloto realizó los procedimientos de emergencia pertinentes para cortar el flujo de combustible y energía eléctrica, logrando que la tripulación y los pasajeros desembarcaran sin lesiones, la aeronave quedó destruida. La JIAAC determinó en primera instancia que la causa probable del accidente fue la combinación de factores meteorológicos adversos (CIZALLADURA DE VIENTO) y operaciones a baja altitud.

El accidente fue notificado por la Gerencia ATM del Servicio de Navegación Aérea, a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 96 y 99 de la Ley de Aeronáutica Civil, de la República Bolivariana de Venezuela, y la JIAAC a su vez produjo la notificación del mismo a través del Registro JIAAC/NAI N° 007/2024.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El **24 de Febrero del 2024**, a las **13:05 UTC** la aeronave matricula **YVO211**; fabricada por: **BELL HELICOPTER TEXTRON**, modelo: **206B**, serial: **2641**, propiedad de: la Corporación Eléctrica Nacional, S.A (CORPOELEC, S.A), despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “Juan Pablo Pérez Alfonzo” (SVVG) ubicado en el Vigía, Estado Mérida con destino a la Sub Estación Eléctrica Buenavista, ubicado en Buenavista, Estado Mérida (ZZZZ), con tres (3) personas a bordo (piloto, un (1) técnico y un (01) pasajero) y 2:30 horas de autonomía, con el objetivo de realizar una primera inspección de tendido eléctrico. Sobrevolando la línea se detecta una falla en la torre eléctrica N°312, luego de haber realizado la inspección correspondiente y haber detectado la falla, el piloto procede a aterrizar nuevamente en el Aeropuerto Internacional “Juan Pablo Pérez Alfonzo” (SVVG) ubicado en el Vigía, Estado Mérida.

A las 16:55 UTC del mismo día 24 de Febrero del 2024, el piloto presentó un nuevo plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “Juan Pablo Pérez Alfonzo” (SVVG) ubicado en el Vigía, Estado Mérida con destino a la Sub Estación Eléctrica Buenavista, ubicado en Buenavista, Estado Mérida (ZZZZ). A las 17:36 UTC la aeronave matricula YVO211 despegue con tres (3) personas a bordo (piloto, y dos (02) pasajeros) y con 3 horas de autonomía, con el objetivo de realizar una segunda inspección del tendido eléctrico, durante la fase de vuelo el piloto decidió efectuar dos pasajes de reconocimiento, para evaluar el área más segura para establecer un posible helipunto y poder solucionar la falla eléctrica del momento.

En un tercer pasaje el piloto identifica la dirección del viento, la entrada y la salida más apropiada a la zona donde podría ubicarse el helipunto, procede a ejecutar una aproximación frustrada experimentando vientos predominantes (mayores a 15 nudos, información obtenida por la aplicación Windy) en el sector trasero de la aeronave generando un descenso brusco sobre la misma, el piloto procede a realizar la salida buscando velocidad por altura para intentar superar la cresta de la montaña debido a que se encontraba a (50 metros aproximadamente), sin embargo, no logra recuperar la velocidad de la aeronave, imposibilitando sobrepasar el tope de la montaña, en ese instante el piloto se percata que el rotor de cola impacta con la vegetación de la zona (árboles de aproximadamente 20 metros de altura), y es inminente la colisión con el terreno. El piloto procedió a realizar los procedimientos de emergencia correspondientes para cortar el flujo de combustible y energía eléctrica para finalmente impactar contra el terreno, de inmediato proceden al desembarque de los pasajeros y luego de la tripulación de mando, resultando sin lesiones la tripulación y los pasajeros y la aeronave destruida.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	0
NINGUNA	1	2	0

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

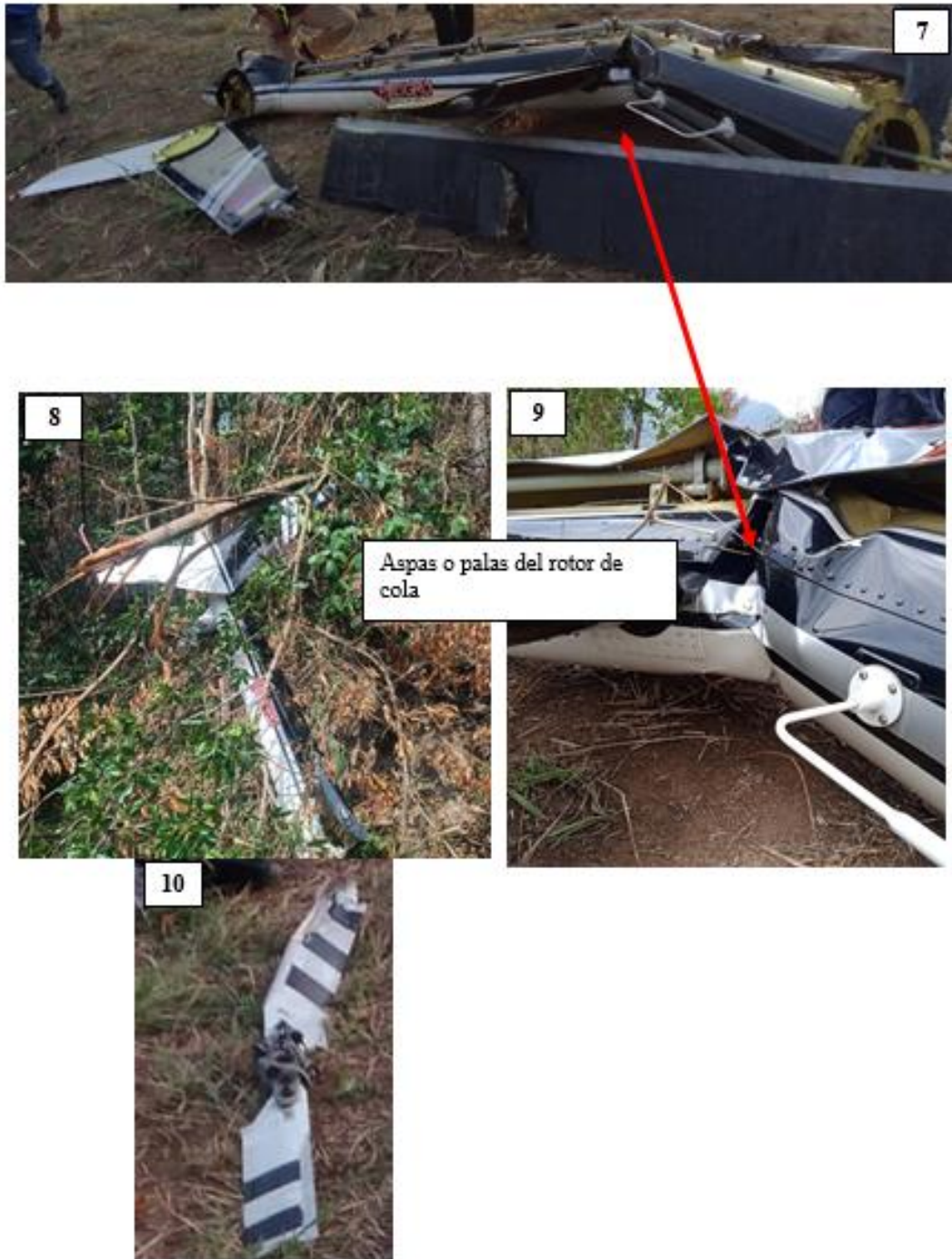
La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto.



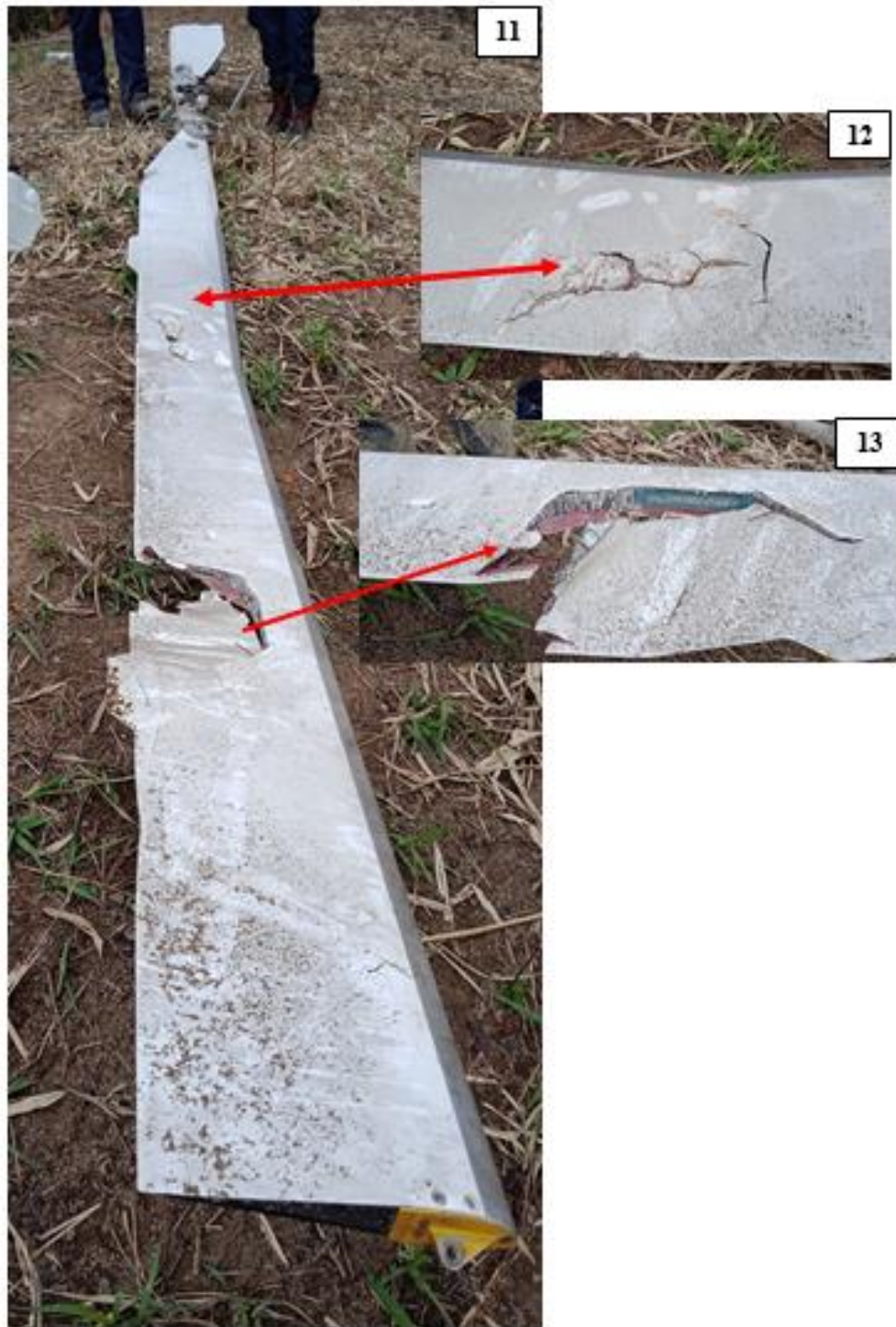
Fotografía 1 Aeronave siniestrada
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 2, 3, 4, 5 y 6. Aeronave siniestrada YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 7, 8,9 y 10. Daños en el rotor de cola y palas del YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 11, 12 y 13. Daños en las palas del rotor principal YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 14, 15 y 16. Daños en las Aspas o palas del rotor principal YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 17 Daños fuselaje de la nariz YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024



Fotografía 18. Daños montante del motor YVO211.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2024

1.4 OTROS DAÑOS

No hubo daños a terceros.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 35 años

Tipo de Licencia:

Piloto comercial - Helicóptero

Fecha de Expedición: 03/12/2019

Restricciones Médicas: No aplica.

Habilitaciones: Vuelo instrumental/ Instrument Flight B06 / B407.

Fecha de Vencimiento: 29/11/2024

Horas totales de vuelo: 1800 hrs

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Bell Helicopter Textron

Modelo: 206B

Serial: 2641

Matrícula: YVO211

Año de Fabricación: 1979

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 008492

Fecha de Expedición: 25/09/2023

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 015331

Fecha de Expedición: 28/09/2023

Fecha de Vencimiento: 28/09/2025

Categoría: Uso Oficial

1.6.4 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 10.531,9 hrs

Horas totales de la aeronave (motor) (TT): 7.849,6 hrs

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

En cuanto a las condiciones meteorológicas, se puede apreciar en las imágenes de satélite de espectro visible del día sábado, 24 de febrero de 2024, entre las 12:00 y las 14:00 HLV; en la zona Vigía – Buena Vista (círculo rojo); se puede apreciar nubosidad fragmentada a las 12:00 HLV, la cual fue aumentando progresivamente entre las 13:00 y las 14:00 HLV, con la

presencia de precipitaciones variables. El viento en superficie se presentó de variable de 5 a 25 Km/h aproximadamente.

IMAGENES DE SATELITE DEL DÍA SÁBADO, 24 DE FEBRERO DE 2024

Fuente: INAMEH

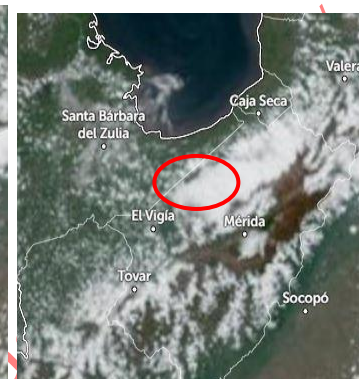
12:00 HLV



13:00 HLV



14:00 HLV



1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Información no relevante para esta investigación.

1.9 COMUNICACIONES

Los equipos de comunicaciones de los servicios de Torre de Control, se encontraban 100% operativos al momento del accidente.

Información no relevante para esta investigación.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

Información no relevante para esta investigación.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

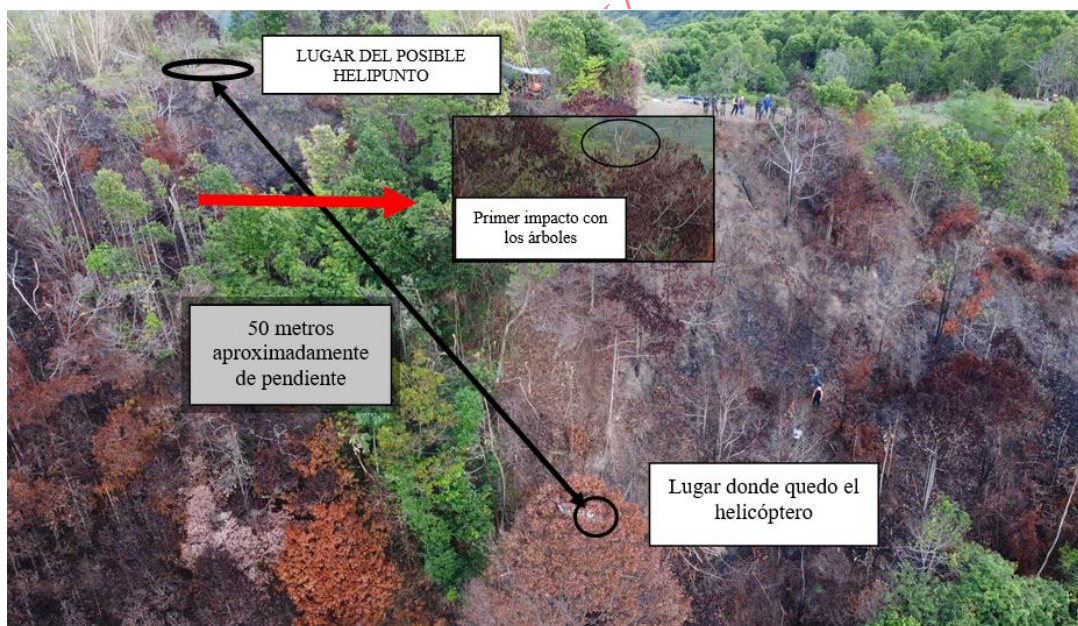
La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

En las siguientes imágenes se describe el posible punto identificado por el piloto que sería utilizado como helipunto, y el lugar en donde quedó la aeronave posterior a impactar con la vegetación.



Fotografía 19 Helipunto y lugar de impacto del YVO211
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



Fotografía 20 Trayectoria de impacto del YVO211
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



Fotografía 31 Trayectoria de impacto del YVO211
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Fotografía 42 Trayectoria de impacto del YVO211
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

No hubo lesionados durante el suceso.

1.14 INCENDIO

No hubo incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA

No hubo lesiones mortales. Las personas a bordo lograron desalojar la aeronave por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

- Fueron inspeccionados y evaluados los restos, para determinar las condiciones de aeronavegabilidad en el momento del suceso y así poder establecer factores causales.
- Se realizó el registro fotográfico de los elementos recuperados del accidente, también se hicieron tomas cercanas de elementos que pudieran arrojar indicios de la causa del evento

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave es de uso Oficial corporativo.

La aeronave era propiedad de la Corporación Eléctrica Nacional, S.A. (CORPOELEC), la empresa operadora estatal de Venezuela, adscrita al Ministerio del Poder Popular de Energía Eléctrica.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No hay información adicional que sea esencial para el desarrollo del análisis y las conclusiones este informe final.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Para el desarrollo del proceso investigativo fueron empleadas como referencia las técnicas (procedimientos) y lineamientos (métodos y operaciones) establecidos en el Documento 9756 AN/965 Parte 3, manual de investigación de accidentes e

incidentes de aviación de la OACI. Las cuales, algunas de ellas, se describen a continuación:

- Entrevista al piloto de la aeronave, al técnico de mantenimiento de la OMAC, al encargado de la OMAC y al jefe de operaciones del explotador.
- Revisión de la documentación y registros de mantenimiento de la aeronave.
- Revisión de la documentación y registros del piloto.
- Revisión de la documentación y registros de la OMAC.
- Revisión del plan de vuelo, manifiesto de carga y pasajeros, nota de despacho de combustible, reporte meteorológico.
- Inspección del sitio del suceso.
- Inspección de los restos de la aeronave.

2. ANÁLISIS DEL SUCESO

2.1 Registros

Al analizar la documentación emitida por la Autoridad Aeronáutica del Estado, se verificó que la misma se encontraba con el certificado de aeronavegabilidad vigente, así como también el certificado de matrícula.

El análisis de los registros de entrenamiento y habilitaciones de la tripulación reflejan que contaban con su documentación al día y los entrenamientos correspondientes.

2.2 Aeronave

Se realizó una evaluación del helicóptero, evidenciándose los siguientes daños por impacto:

a. Daños mayores:

i. Daños en el motor:

1. Sistemas de Control
2. Sistemas de lubricación

ii. En el Rotor principal:

1. Núcleo
2. Caja de Transmisión
3. Sistema de lubricación

iii. En la estructura:

1. tablero eléctrico
2. cabina de pasajeros
3. compartimiento de equipaje
4. Botalón, cono de cola
5. Guarda del rotor de cola

6. Estabilizador vertical
7. Estabilizador horizontal derecho
8. Estabilizador horizontal izquierdo
9. Nariz del cuerpo básico

iv. En el rotor de cola:

1. Eje transmisor
2. Eje del rotor de cola

b. Destruido:

i. Daños en el motor:

1. Montantes del motor

ii. En el Rotor principal:

1. Palas
2. Mástil
3. Sistema de control
4. Montantes de la transmisión
5. Punta de las palas

iii. En la estructura:

1. Burbuja (micas)
2. Cabina de pilotos

iv. En el rotor de cola:

1. Punta de pala
2. Palas
3. Núcleo
4. Sistema de control
5. Sistema de lubricación

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

- a. Para el momento del accidente, el piloto al mando poseía licencia de piloto comercial Helicóptero y contaba con aproximadamente 1.800 horas totales de vuelo
- b. El piloto al mando contaba con licencia, y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psicofísicas vigentes para el momento del accidente.
- c. Según los registros de mantenimiento, indicaron que la aeronave estaba mantenida de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante y conforme al programa aprobado por la Autoridad Aeronáutica para

el explotador, por lo que se considera que se encontraba aeronavegable para efectuar el vuelo programado.

- d. Operación de alto riesgo casi en el límite de peso de la aeronave
- e. La organización debe elaborar un procedimiento estandarizado para la ubicación de puntos de campaña o helipuntos.
- f. No hubo fuego ni pre ni post impacto.
- g. No se tiene estandarizado en el manual de procedimientos de la organización la realización del power check.
- h. Hubo parada brusca del motor.
- i. La turbina para el momento del suceso contaba con aproximadamente 660 horas para el próximo overhaul.
- j. No hubo evidencia de derrame de combustible.

3.2 CAUSAS

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, tomando en cuenta las características del accidente, las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación y las experticias realizadas, considera como factor causal la combinación de factores meteorológicos adversos (CIZALLADURA DE VIENTO) y operaciones a baja altitud debido a las condiciones persistentes en la zona.

Factores contribuyentes:

- a. La organización no cuenta con un procedimiento estandarizado para la ubicación de puntos de campaña o helipuntos.
- b. No se tiene estandarizado en el manual de procedimientos de la organización para la realización del power check.
- c. Operación de alto riesgo casi en el límite de peso de la aeronave con condiciones meteorológicas adversas.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, hace del conocimiento del lector que las recomendaciones de seguridad que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

Al Explotador

- **007/2024 – EXP1** Se sugiere incluir en el Manual de Operaciones de CORPOELEC, lo establecido en el manual del fabricante (Sección 4, Performance), en cuanto al chequeo de potencia (power check), con la finalidad verificar el porcentaje mínimo de torsión que debe estar disponible en el motor en base a la especificación mínima de Allison. El motor debe desarrollar estos valores para para cumplir con los datos de rendimiento contenidos en el manual de vuelo del fabricante.
- **007/2024 – EXP2** Realizar un chequeo efectivo de las condiciones meteorológicas previo a cada vuelo, tal como lo establece el Manual de operaciones de CORPOELEC, en el capítulo Procedimiento Organizacional Para La Ejecución De Inspección De Líneas Eléctricas.
- **007/2024 – EXP3** Incluir en los entrenamientos prácticos para las operaciones de vuelo en montaña y chequeo de líneas, teórico y práctico, a fin de que las tripulaciones cuenten con un entrenamiento más completo y adecuado a las condiciones reales del terreno en la República Bolivariana de Venezuela.
- **007/2024 – EXP4** Incluir en el Manual de procedimientos de CORPOELEC, S.A, la estandarización para determinar la ubicación de los posibles puntos de campaña o helipuntos, dispuestos para la realización de los trabajos de mantenimiento de los tendidos eléctricos.
- **007/2024 – EXP5** Estudiar la posibilidad en función de la disponibilidad de la organización de incluir un tripulante más, si bien es cierto que la aeronave es single pilot, esta operación es de alto riesgo y requiere el mayor apoyo para garantizar el éxito de las misiones.

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta DGOAST, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

24/02/2025

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de
Miranda, Torre MPPT, Piso
20, Dirección General de la
Oficina Administrativa de
Seguridad del Transporte,
Municipio Chacao, Estado
Miranda - Caracas –
Venezuela

Visítenos: (Web):
<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

Llámenos: (Telf.): +58
412-1554942 / 0212-
20133906 / IP 212336

o Escribanos: (Mail):
jiaave@gmail.com



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis