

# La AVIACIÓN en MAGALLANES

Alberto Fernández Donoso





MAGALLANES

14

# Prólogo

---

**C**uando yo tenía once días de vida, el 23 de agosto de 1914, mi padre, Francisco Campos Torrealba junto con el gobernador del territorio, apadrinaba el bautismo del primer avión que volaría en nuestra región, piloteado por Luis Omar Page, y que llevaba el nombre de Punta Arenas. Por eso puedo afirmar que la historia de la aviación Magallánica es la historia de mi propia vida.

Esta circunstancia agregada al hecho de ser divulgador de los anales magallánicos y haber nacido en Punta Arenas, han sido, seguramente, las razones por las cuales se me ha solicitado el prolongar este interesante libro. En estas páginas se recoge la gesta de la aviación en Magallanes. El autor de esta obra es Alberto Fernández Donoso, un distinguido miembro de nuestra Aeronáutica, Controlador de Tránsito Aéreo que estuvo destinado en Punta Arenas.

La obra esta escrita en un idioma claro y preciso, que tiene además el áura de vértigo con que se conquistara el desarrollo de nuestra aviación en la región más austral del mundo. A ello se agrega la precisión de datos y circunstancias que hacen de esta obra un testimonio revelador y fehaciente que incorpora dos factores fundamentales: las características técnicas del artilugio volante, y el perfil espiritual y humano de esos audaces pilotos que, poniéndole alas al tiempo, vencieron al espacio.

El libro se divide en cuatro partes: "Los Precursores", que abarca de 1912 a 1929; "Abriendo las Rutas Australes", de 1929 a 1937; "La Consolidación", de 1939 a 1985; y la cuarta parte, llamada "Las Pistas de la Historia". Culmina la obra con un Apéndice y un Resumen Bibliográfico, donde en forma ordenada y exhaustiva se dan a conocer las fuentes documentales de la obra.

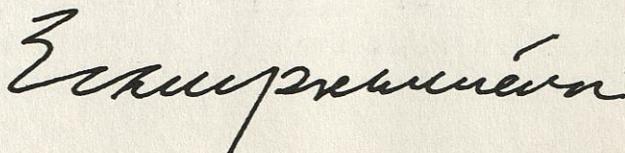
Manifesté al comienzo de esta línea que había sido uno de los divulgadores de la memoria del extremo sur del continente. Me aventuro a expresar que, de todas las regiones de nuestro país y también de América, es Magallanes, Tierra del Fuego, Ultima Esperanza y la región Antártica, la que tiene una historia donde el hombre, a través de casi cinco siglos, ha escrito con sacrificio, heroísmo y esfuerzo, las páginas más gloriosas y dramáticas de la historia universal. Fue allí donde se realizó el punto clave de la expedición de Magallanes, considerada como la mayor hazaña de la humanidad. La aventura de Sarmiento de Gamboa, cuyo trágico fin es el comienzo de una epopeya que derrota a todas las adversidades. Los loberos, los

cartógrafos, los heroicos marinos y bravos soldados que clavan la bandera de Chile en esas latitudes; los motines de los Cambiazos y de los Artilleros, bautismo de sangre en los inicios de una crónica por escribirse; la redención del páramo con la tibia lana de la oveja; las minas, los aserraderos, la industria, la navegación, el comercio, el petróleo, la Banca... El ingenio del hombre venciendo la soledad, empinándose sobre el vendaval, sembrando sueños en el mañana. En este vórtice de progreso, el hombre le pone alas a la vida: El Pegaso y el Icaro mitológicos; la alfombra mágica de las "Mil y una Noches"; los ingenios de Da Vinci; los vuelos aerostáticos de los Mongolfier; y entrando en el siglo XX, los hermanos Wright y sus valientes sucesores..

En Europa, en América y en Chile. Es la aeronáutica la que se incorpora a la vida del país; y gracias, a su prodigioso esfuerzo de audacia y técnica, logra relacionar nuestra extravagante geografía, poniendo a todas las ciudades del extenso territorio a una misma distancia en el tiempo.

En esta conquista de las dimensiones por el ingenio y el esfuerzo del hombre, Chile, con sus valiosos pilotos de guerra, con el concurso de la aviación civil y el desarrollo portentoso comercial, está ahora a la altura de los países más adelantados del orbe. La lejana, solitaria Punta Arenas, que siempre fue muy chilena, por la aviación se ha hermado no sólo en el espíritu, sino en la cercanía con todas las ciudades del país. Gracias a ella hemos transformado en una muy cuerda y coherente naturaleza lo que era una "loca geografía".

Todo esto y mucho más lo narra con fuerza, con veracidad, con detalle, Fernández Donoso. Por ello, creo que este libro merece juntarse con los grandes de la historia de nuestra tierra natal. vaya al autor, y también al Museo Nacional Aeronáutico de Chile, representado por su digno Director, Coronel de Aviación Mario Jahn Barrera, que ha tenido la virtud de editarlo, el testimonio de nuestras felicitaciones y la de todos aquellos que llevamos a Magallanes en el corazón.



# Prólogo

---

**C**uando yo tenía once días de vida, el 23 de agosto de 1914, mi padre, Francisco Campos Torrealba junto con el gobernador del territorio, apadrinaba el bautismo del primer avión que volaría en nuestra región, piloteado por Luis Omar Page, y que llevaba el nombre de Punta Arenas. Por eso puedo afirmar que la historia de la aviación Magallánica es la historia de mi propia vida.

Esta circunstancia agregada al hecho de ser divulgador de los anales magallánicos y haber nacido en Punta Arenas, han sido, seguramente, las razones por las cuales se me ha solicitado el prolongar este interesante libro. En estas páginas se recoge la gesta de la aviación en Magallanes. El autor de esta obra es Alberto Fernández Donoso, un distinguido miembro de nuestra Aeronáutica, Controlador de Tránsito Aéreo que estuvo destinado en Punta Arenas.

La obra esta escrita en un idioma claro y preciso, que tiene además el áura de vértigo con que se conquistara el desarrollo de nuestra aviación en la región más austral del mundo. A ello se agrega la precisión de datos y circunstancias que hacen de esta obra un testimonio revelador y fehaciente que incorpora dos factores fundamentales: las características técnicas del artilugio volante, y el perfil espiritual y humano de esos audaces pilotos que, poniéndole alas al tiempo, vencieron al espacio.

El libro se divide en cuatro partes: "Los Precursores", que abarca de 1912 a 1929; "Abriendo las Rutas Australes", de 1929 a 1937; "La Consolidación", de 1939 a 1985; y la cuarta parte, llamada "Las Pistas de la Historia". Culmina la obra con un Apéndice y un Resumen Bibliográfico, donde en forma ordenada y exhaustiva se dan a conocer las fuentes documentales de la obra.

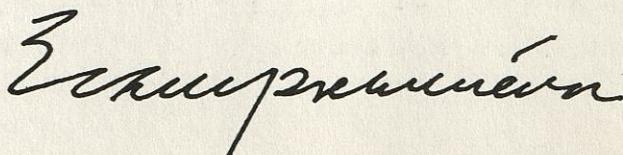
Manifesté al comienzo de esta línea que había sido uno de los divulgadores de la memoria del extremo sur del continente. Me aventuro a expresar que, de todas las regiones de nuestro país y también de América, es Magallanes, Tierra del Fuego, Ultima Esperanza y la región Antártica, la que tiene una historia donde el hombre, a traves de casi cinco siglos, ha escrito con sacrificio, heroísmo y esfuerzo, las páginas más gloriosas y dramáticas de la historia universal. Fue allí donde se realizó el punto clave de la expedición de Magallanes, considerada como la mayor hazaña de la humanidad. La aventura de Sarmiento de Gamboa, cuyo trágico fin es el comienzo de una epopeya que derrota a todas las adversidades. Los loberos, los

cartógrafos, los heroicos marinos y bravos soldados que clavan la bandera de Chile en esas latitudes; los motines de los Cambiazos y de los Artilleros, bautismo de sangre en los inicios de una crónica por escribirse; la redención del páramo con la tibia lana de la oveja; las minas, los aserraderos, la industria, la navegación, el comercio, el petróleo, la Banca... El ingenio del hombre venciendo la soledad, empujándose sobre el vendaval, sembrando sueños en el mañana. En este vórtice de progreso, el hombre le pone alas a la vida: El Pegaso y el Icaro mitológicos; la alfombra mágica de las "Mil y una Noches"; los ingenios de Da Vinci; los vuelos aerostáticos de los Mongolfier; y entrando en el siglo XX, los hermanos Wright y sus valientes sucesores..

En Europa, en América y en Chile. Es la aeronáutica la que se incorpora a la vida del país; y gracias, a su prodigioso esfuerzo de audacia y técnica, logra relacionar nuestra extravagante geografía, poniendo a todas las ciudades del extenso territorio a una misma distancia en el tiempo.

En esta conquista de las dimensiones por el ingenio y el esfuerzo del hombre, Chile, con sus valiosos pilotos de guerra, con el concurso de la aviación civil y el desarrollo portentoso comercial, está ahora a la altura de los países más adelantados del orbe. La lejana, solitaria Punta Arenas, que siempre fue muy chilena, por la aviación se ha hermado no sólo en el espíritu, sino en la cercanía con todas las ciudades del país. Gracias a ella hemos transformado en una muy cuerda y coherente naturaleza lo que era una "loca geografía".

Todo esto y mucho más lo narra con fuerza, con veracidad, con detalle, Fernández Donoso. Por ello, creo que este libro merece juntarse con los grandes de la historia de nuestra tierra natal. vaya al autor, y también al Museo Nacional Aeronáutico de Chile, representado por su digno Director, Coronel de Aviación Mario Jahn Barrera, que ha tenido la virtud de editarlo, el testimonio de nuestras felicitaciones y la de todos aquellos que llevamos a Magallanes en el corazón.



# Agradecimientos

---

**C**on la publicación de este libro, llego al final de la maravillosa experiencia que fue el conocer una parte de la historia magallánica, rica en acontecimientos y personajes, cuya evocación es un vigoroso estímulo para creer en la audacia, la pujanza y el valor del hombre por afianzar su presencia en los confines del mundo.

Son muchas las personas e instituciones a las que debo este privilegio.

El historiador magallánico, Mateo Martinic B., me aconsejó en los inicios de la investigación, conoció los primeros manuscritos y recomendó la publicación de la primera parte en la revista "Infórmese", de ENAP-Magallanes. Don Diego Fernández, Guillermo Davison, Waldemar Bitsch, Carlos Grace, Miguel Serka y Jaime Domenech; las familias Rasmussen, Limacher y Friedly; los ex-Intendentes Regionales, Manuel Chaparro B. y Roque Tomás Scarpa; los Generales de la Fuerza Aérea, Fernando Rojas V., Jorge Iturriaga M. y Horacio Besoain A., el periodista Alfredo Mellado; la curadora del Museo Regional de Magallanes, Dsanka Ursic y su bibliotecaria Ruth Pérez; el poeta José Grimaldi y el premio Nacional de Literatura, Enrique Campos M. me aportaron documentos y testimonios de incalculable valor.

Igualmente lo hicieron el Servicio de Documentación de "El Mercurio" de Santiago; la Comandancia del Distrito Naval del Beagle y el Museo "Martín Gusinde" de Puerto Williams. Así mismo pusieron a mi disposición sus archivos, la United Technologies Corporation, la Aviación Naval de los EE.UU. de Norteamérica y la Dornier GMBH de Alemania.

Los historiadores aeronáuticos Enrique Flores A., Sergio Barriga K., Sergio Millar S., Alfonso Cuadrado M., especialmente este último que me confió el archivo "Arturo Merino Benítez"; fueron entusiastas críticos y colaboradores infatigables durante toda la investigación.

Junto a ellos debo destacar la generosa e invaluable cooperación de Philip Cooxsey y Ray C. Sturtivant de la Asociación Internacional de Historiadores Aeronáuticos "Air Britain"; de Lennart Anderson de Suecia, del historiador de la Deutsche Lufthansa, Werner Bittner y de Ronald E.G. Davies, Curator of Air Transport del Smithsonian National Air and Space Museum. En forma especial debo agradecer la valiosa colaboración del Secretario de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, Juan Maruri B. y la del diario "La Prensa Austral" de Punta Arenas que me permitió indagar en los archivos de "El Magallanes" y copiar su material gráfico.

En este listado tal vez injusto e incompleto, no podría dejar de mencionar a María Angélica Azocar y Pamela Mardones que convirtieron mis manuscritos en algo legible; al Coronel Mario Jahn B., Director del Museo Nacional Aeronáutico de Chile y a los integrantes del Departamento de Historia, cuya dedicación y talento consiguieron dar forma a este libro.

Finalmente, deseo expresar mi personal agradecimiento al General de Aviación (A) Don José De La Fuente B. que en su calidad de Director General de Aeronáutica Civil, hizo posible que este trabajo se tradujera en una publicación.

---

**Publicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.  
Producción del Museo Nacional Aeronáutico de Chile.**

Corrección de Originales, Selección de Fotografías, Diseño de Portada y Gráfica  
Computacional realizada en el Departamento de Historia.

Fotomontaje e Impresión: Imprenta Dirección General de Aeronáutica Civil.

1a. Edición 1.000 ejemplares Año 1994

Inscripción en el Depto. de derechos Intelectuales Registro de Propiedad Intelectual N° 89043 del 16 de Dic. 1993

# Indice

## Primera Parte

<b>LOS PRECURSORES 1912 - 1929</b> _____	11
1.- Los comienzos _____	13
2.- Las "Volaciones de Page" _____	20
3.- El cruce del Estrecho de Magallanes _____	28
4.- La Gran Colecta _____	36
5.- Raid a Río Gallegos _____	44
6.- La Decadencia _____	55
7.- El Cóndor de Plata _____	62

## Segunda parte

<b>ABRIENDO LAS RUTAS AUSTRALES 1929 - 1937</b> _____	81
1.- El vuelo del Comodoro _____	83
2.- Los viajes del Director _____	101
3.- Los 2 telegramas _____	113
4.- Un Aeroclub para la Patagonia _____	129
5.- Los vuelos notables _____	145
6.- La Línea Experimental Puerto Montt - Magallanes _____	183

## Tercera Parte

<b>LA CONSOLIDACION 1937 - 1985</b> _____	213
1.- Los tranquilos años de la Guerra _____	215
2.- La nueva vida para el Grupo N°6 _____	230
3.- La Posta Austral _____	235
4.- Las Distancias se acortan _____	250
5.- La última Rosa de los Vientos _____	276

## Cuarta Parte

<b>LAS PISTAS DE LA HISTORIA</b> _____	299
1.- El Club Hípico _____	301
2.- El Puerto Aéreo _____	307
3.- Cabo Negro _____	312
4.- Bahía Catalina _____	315
5.- Chabunco _____	321

<b>Apéndice / Bibliografía</b> _____	329
--------------------------------------	-----

---

# Un Principio en el Fín

---

**Dieciocho años antes que los hermanos Wright asombraran al mundo con su vuelo; Juan Bosco, un lejano sacerdote de Turín, dió la clave:**

"Observé con asombro que al llegar los vehículos cerca de las ciudades pasaban volando a gran altura por sobre las casas aunque fueran muy altas, luego el aparato volvía a deslizarse velozmente por sobre el suelo. Desde arriba veíamos a los habitantes en los patios, calles y campos como pequeños puntos, casi imperceptibles.

**! Que cosas tan magníficas he visto !**

(Sueño profético sobre Magallanes del 31 de enero de 1885)



---

# Un Principio en el Fín

---

**Dieciocho años antes que los hermanos Wright asombraran al mundo con su vuelo; Juan Bosco, un lejano sacerdote de Turín, dió la clave:**

**"Observé con asombro que al llegar los vehículos cerca de las ciudades pasaban volando a gran altura por sobre las casas aunque fueran muy altas, luego el aparato volvía a deslizarse velozmente por sobre el suelo. Desde arriba veíamos a los habitantes en los patios, calles y campos como pequeños puntos, casi imperceptibles.**

**! Que cosas tan magníficas he visto !**

**(Sueño profético sobre Magallanes del 31 de enero de 1885)**

---

# Primera Parte

## LOS PRECURSORES 1912 - 1929

Primeros Pasos

LOS PRECURSORES

1912 - 1920

---

## 1.- LOS COMIENZOS

---

Punta Arenas a comienzos de siglo, era sin duda, una ciudad sorprendente. Gracias al esfuerzo de sus hijos, se había constituido en la capital de la Patagonia, irradiando su progreso sobre todo el extremo austral del continente.

Sus casi 15.000 habitantes, bregaban día a día por hacer de estas frías tierras el cálido hogar de sus herederos. Separados del mundo por una barrera de laberínticos canales y pampas solitarias, se sentían dueños de su propio destino.

Sin embargo, esta separación no era sinónimo de incomunicación.

Unidos a Valparaíso y a Buenos Aires por el constante ir y venir de los vapores, a lo que se sumaba un periodismo notablemente activo, se mantenían al tanto del acontecer mundial.

Por estos mismos medios, estaban al tanto del desarrollo de la guerra que turcos e italianos mantenían por la región de Tripolitania y de cómo la aviación había hecho su aparición en el conflicto.

Hasta 1912 las principales potencias europeas que mantenían cuerpos de aviación en sus ejércitos, no habían tenido la oportunidad de ver en acción esta nueva arma.

Chile, no iba en zaga con estas modernizaciones bélicas y por ello el Ejército, desde 1910 venía madurando la idea de crear un servicio de aviación y una Escuela de Aeronáutica Militar.

Estas iniciativas comenzaron a concretarse al promediar 1912, con el regreso al país de los capitanes Manuel Avalos Prado y Eduardo Molina Lavin, quienes habían sido enviados un año antes a Francia, para aprender todo aquello relacionado con la aviación militar, incluyendo un curso de vuelo, en tanto que el Gobierno del Presidente Ramón Barros Luco buscaba la forma de financiar la importación de los primeros aeroplanos.

Conscientes del esfuerzo que esto significaba para el país y queriendo demostrar el cariño que sentían por su patria, los magallánicos no dudaron en dar su apoyo al sargento mayor Alberto Lara, comandante del Batallón Magallanes, cuando éste planteó la idea de iniciar una erogación pública para financiar la compra de un aeroplano que sería donado a la Escuela de Aeronáutica Militar a nombre del territorio.(1)

El punto de partida de esta campaña fue una proclama que invitaba a la población a participar en ella, señalando en sus partes principales:

*"La aviación militar ha alcanzado en este último tiempo un grado de progreso tal, que pocos son los países que no cuentan en su Ejército con máquinas voladoras y personal de aviación, dispuestos a todo sacrificio, trabajan incesantemente en pro de la Defensa Nacional".*

*"Por otra parte las instituciones de los centros más adelantados del mundo, ya sean deportivas, de beneficencia u otro orden; la prensa, los estudiantes, los gremios, los obreros, etc. recolectan fondos y obsequian a sus respectivos gobiernos aeroplanos para sus ejércitos".*

*"Como el territorio de Magallanes jamás ha permanecido indiferente a ninguna idea benéfica, de cualquier orden que sea, no dudamos que ahora al tratarse de aumentar nuestra potencia militar, con mayor razón veremos que esta región está dispuesta a prestar su óbolo generoso recolectando fondos para adquirir un aeroplano que bajo el nombre de "Magallanes", se obsequiará al Ejército de la República".*

*"A fin de acordar la forma en que va a hacerse dicha recolección y de tomar otros acuerdos rogamos a Ud. se sirva asistir a una reunión que se llevará a cabo el domingo próximo a las 4 PM. en los salones del Club Magallanes".*

*Punta Arenas, Junio 21 de 1912.*

*"Rómulo Correa C., Alberto Lara, Jorge Matta, Rafael Avaría, Mateo Paravich H., Fernández Godoy, Camilo Feliú, Roberto Ewing". (2)*

Abrió esta reunión Rómulo Correa, durante cuya intervención propuso la creación de un comité con amplias facultades para trabajar.

La moción fue rápidamente aprobada eligiéndose al mayor Lara, por unanimidad, para que la presidiera. Mateo Paravich fue elegido tesorero, el teniente Angel Vásquez secretario y Roberto Ewing fue designado como miembro del comité.

En su primera intervención como presidente de la comisión, el mayor Lara expresó que la meta eran £ 1.000 (libras esterlinas), añadiendo que en el caso de no llegar a esa suma, los fondos recaudados serían invertidos dentro del ramo de la aviación, a fin de que Magallanes estuviera de

todos modos presente en la futura Escuela de Aeronáutica Militar.

Al término de la reunión todos estaban optimistas, orgullosos de poder contribuir a situar al Ejército entre los más modernos del mundo con la creación de la cuarta arma, tras la Infantería, la Caballería y la Artillería.

Durante el resto de ese año el comité trabajó intensamente recolectando fondos y organizando algunos beneficios pro aeroplano "Magallanes".

En enero de 1913, el mayor Lara fue trasladado a otra unidad, dejando en la presidencia del comité al nuevo comandante del Batallón, Hijinio Espíndola, quien continuó la tarea de su entusiasta antecesor.

Coincidiendo con este cambio de presidente, desde la capital se anunció la pronta venida del aviador Luis Acevedo, para realizar unas demostraciones aéreas, luego de cumplir sus compromisos en Talcahuano, Valdivia y Puerto Montt. El verano austral no podía ser más propicio para conocer de cerca una aeroplano.

El 13 de febrero de 1913, el Comité Pro Aeroplano "Magallanes" sesionó nuevamente presidido por el comandante Espíndola y con la presencia de Rómulo Correa, Roberto Ewing, Rafael Avaria, Alfredo Sanhueza, Camilo Feliú y Mateo Paravich, acordando continuar con la recolección de fondos con más energía para lo cual fue creada una comisión integrada por Alfonso Menéndez, el capitán Luis Pinochet y el contador Carlos Prat.

Durante la reunión el presidente del comité dio a conocer una carta enviada al general de división Aristides Pinto Concha en la que le señalaba:

*"En mi carácter de presidente del Comité Pro Aeroplano "Magallanes", tengo el honor de poner en su conocimiento que se halla a su disposición, depositada en el Banco Magallanes de esta ciudad la cantidad de \$ 10.000 en dinero efectivo y de \$ 4.883,95 en dinero suscrito por cobrar; lo que se ha obtenido desde junio de 1912 hasta la fecha para adquirir un aeroplano y obsequiarlo al Ejército.*

*Deseoso de terminar cuanto antes la recolección total, le ruego que se sirva indicarme cuanto falta, contando sobre los \$ 14.883,95 antes dichos para completar la suma que ha de costar un aeroplano del tipo adoptado por el Ejército.*

*Una vez en posesión de este dato, el comité espera reunir*

*lo demás cuyo valor total se le remitirá en el acto permitiendo hacer presente, desde luego que los donantes desean que el aeroplano lleve el nombre de MAGALLANES.*

*Punta Arenas, 7 de febrero de 1913" (3)*

La respuesta no se hizo esperar mucho y al comenzar marzo, el general agradecía en una atenta carta los esfuerzos realizados por el comité, agregando que *"a esa ciudad le ha correspondido la iniciativa en este particular y es justo satisfacer el deseo de los donantes bautizando el aeroplano "Magallanes".*

Con relación a los precios, señalaban algunos valores:

Sánchez Besa	___ Biplaza	_____	29.000 Fcos.
Breguet	___ Biplaza	_____	35.000 Fcos.
Bleriot	___ Biplaza	_____	27.000 Fcos.
Bleriot	___ Monoplaza	_____	21.000 Fcos.

(4)

Faltaban sólo \$ 7.000, por lo que con renovado interés se decidió abrir una caja de depósitos en las oficinas del diario "El Magallanes", para que el pueblo pudiera acudir a dejar su donación.

Así, mientras el inspector general de aviación respondía al Comité Pro Aeroplano y en la ciudad se redoblaban los esfuerzos por alcanzar la suma deseada, en Santiago un magallánico obtenía un lugar destacado entre los postulantes al primer curso de la recién fundada Escuela de Aeronáutica Militar.

El sargento 2º Juan Verscheure, hijo de un comerciante de Punta Arenas vecindado desde hacía pocos años en la capital, había logrado excelentes calificaciones en los exámenes de admisión, ganándose con ello una beca del Gobierno para ir a estudiar a Francia en la escuela que José Luis Sánchez Besa tenía en Mourmelon Le Grand.

El éxito de este pionero magallánico se vio opacado por la triste noticia de la muerte de Luis Alberto Acevedo, ocurrida el 13 de abril, cuando intentaba realizar el raid entre Concepción y Santiago, postergándose con ello la posibilidad de ver por



primera vez las evoluciones aéreas de un aeroplano en Punta Arenas.

Sin embargo, poco tiempo después de esta tragedia, el corresponsal del diario "El Mercurio", Zenón Murillo anunciaba la venida de un nuevo aviador a la región.

En efecto, representantes del piloto Eduardo Molina Lavín le habían escrito a este corresponsal, manifestándole las intenciones del ex oficial para realizar sorprendentes pruebas de acrobacia sobre la ciudad, las que se llevarían a cabo durante el próximo mes de septiembre, con el fin de financiar una Escuela de Aviación Civil que pensaba crear en la capital.

El hecho que Molina fuese a efectuar "volaciones" con pasajeros, aumentaba las expectativas en torno al espectáculo que ofrecería.

La prensa local instaba a la población a cooperar,

*(Foto izq.) Sargento Juan Verscheure apoyado en un biplano Sánchez Besa en Mourmelon le Grand (Francia) 1913.*

*(Foto der.) Sargentos Juan Verscheure (izq.) y Eleodoro Rojas (der.) en El Bosque 1914.*

Mourmelon Le grand  
 Mayo de 1913 -  
 Sanchez-Besa-Bello  
 Vercheure-Didier Mathieu



*Grupo de aviadores chilenos en Mourmelon Le Grand. Al centro, de abrigo, José Sánchez Besa; a su izquierda, el teniente Bello y Oscar Didiei; a su derecha, Luis Mathieu y el teniente Contreras, en la cabina del avión, el sargento Verscheure. Completaba el grupo de los chilenos el joven Anibal Echeverría Bari; piloto de aparatos Voisin, quien fue el más decidido protector y amigo de los aviadores militares durante su permanencia en Mourmelon (Francia).*

sugiriendo la venta de tarjetas postales con fotografías de la región, las que serían timbradas durante el vuelo.(5) Para ello se dispondría de un buzón especial en el Club Hípico y tendrían un carácter benéfico.

Desafortunadamente, las intenciones del aviador Molina no se concretaron.

Su cansado biplano ya no soportaba un remiendo más, debiendo el intrépido piloto resignar la posibilidad de ser el primero en volar sobre esta austral ciudad a otro mejor equipado. (\*)

Empero esta nueva frustración no desanimó a los magallánicos ni a los miembros del comité, quienes en el mes de septiembre y dando por finalizada la erogación, enviaron al inspector general de aviación un cheque por un total de \$ 15.525,30.

Mientras tanto en Francia, el sargento Verscheure se consagraba como el primer aviador magallánico, obteniendo en noviembre de ese año el brevet N° 1517, tras ejecutar con pleno éxito las pruebas exigidas por la Federación de Aeronáutica Internacional con sede en París.

El curso, especialmente dirigido por Sánchez Besa, había tenido un costo de 800 francos más el depósito de 1.500 francos para cubrir los daños a terceros que provocaran los aterrizajes de emergencia, tan comunes en aquel entonces.

Al término del mismo, Verscheure debió continuar sus estudios de mecánica en los establecimientos que este

(\*) El vecino Darío Zenteno presentó una solicitud a la H. Junta de Alcaldes de Punta Arenas pidiendo una subvención de \$6.000 para traer a Molina, pero fue rechazada por falta de fondos. (6)

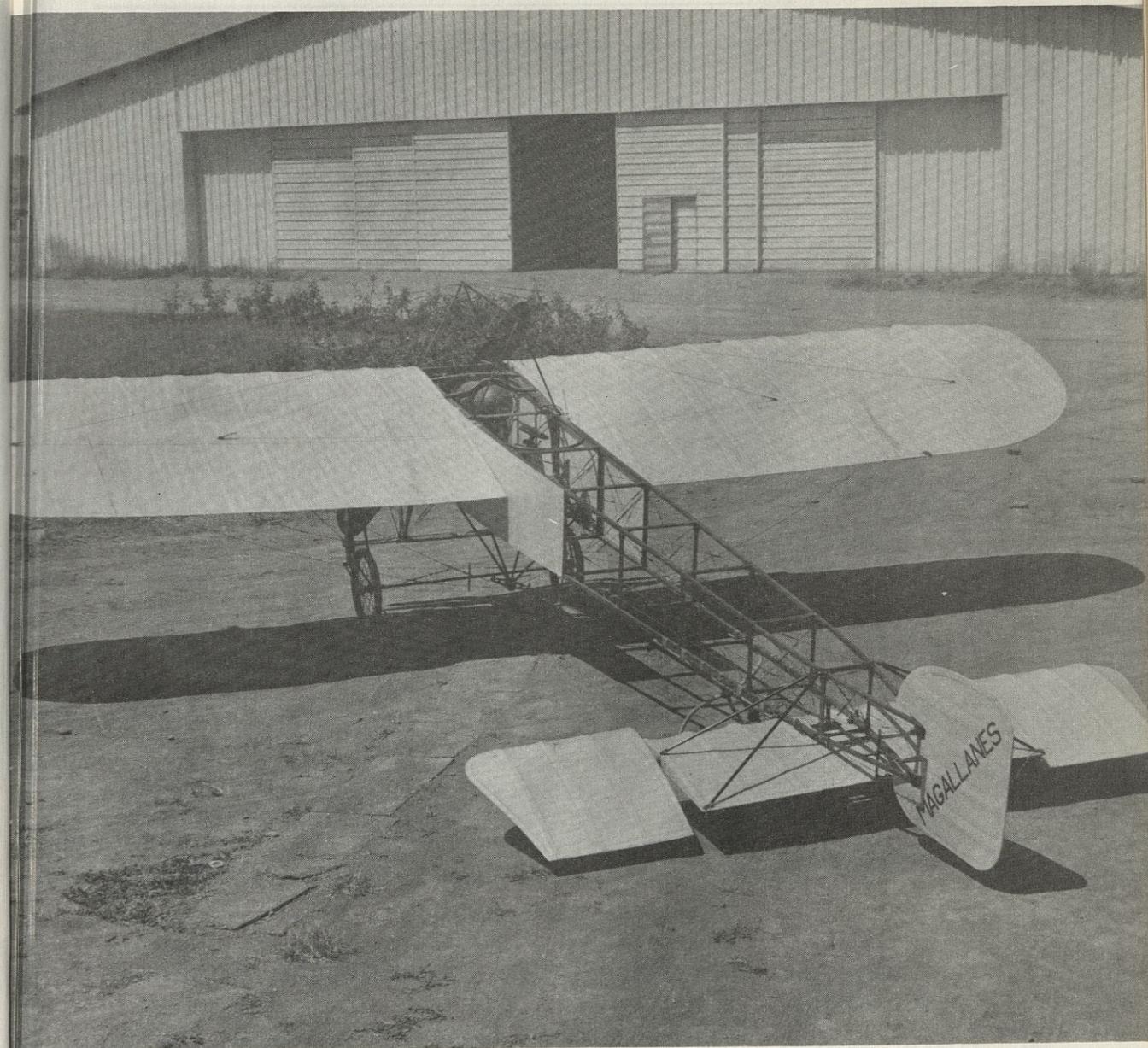


Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile

compatriota tenía en Billancourt, regresando a Chile los primeros días de 1914 como un experto biplanista.

Como fuera, Punta Arenas y sus habitantes habían inscrito sus nombres en el naciente historial aeronáutico nacional, merced al interés con que habían apoyado las primeras iniciativas.

*Réplica estática del Bleriot XI "Magallanes" que se exhibe en el Museo Nacional Aeronáutico de Chile.*

---

## 2.- LAS "VOLACIONES" DE PAGE

---

En 1914, la aviación se encontraba aún en sus inicios y la humanidad contemplaba con asombro como se intentaba iniciar la conquista de los cielos. Cada día se lograba algún avance. Cada día más lejos y más alto.

Derrochando valentía y audacia, los aviadores que buscaban con ahínco nuevas metas, lugares remotos dónde llegar, no importando los peligros que hubiere que afrontar, eran la expresión viva del hombre de comienzos de siglo.

En Santiago, un pequeño grupo de noveles pilotos egresados de la Escuela de Aeronáutica Militar, salían al encuentro de sus destinos cargados de ilusiones. A ellos se sumaban los recién llegados de Francia, quienes debían demostrar sus conocimientos efectuando un raid a Cartagena, como requisito para obtener el título de piloto militar.

El sargento 2º, Juan Verscheure rindió la prueba con éxito en el mes de marzo de 1914, corroborando sus cualidades de piloto, por lo que pasó a formar parte de la dotación de la escuela.

En el intertanto, en la lejana Punta Arenas, los magallánicos aún esperaban la oportunidad de ver volar un aeroplano. A los fallidos intentos de Acevedo y Molina se sumaba el del alemán Schnepphaus, (1) quien había notificado su venida para fines de 1913, la que tampoco se había concretado. Sin embargo, la espera no iba a continuar por mucho tiempo más.

En julio de 1914, una pequeña noticia publicada en la prensa local anunció la inminente llegada del aviador Luis Omar Page para efectuar unas arriesgadas volaciones" (2) siendo ésta la gran oportunidad de ver un aeroplano en acción.

Quienes no creían que esto fuera a ser una realidad, se asombraron cuando el 23 de ese mes desembarcó del vapor "Orissa" el joven aviador Page, proveniente de Europa.

Su llegada a esta ciudad no era algo fortuito. En el mismo vapor venía una carta del conocido vecino Jorge Jordan dirigida al redactor del diario "El Magallanes", Manuel Zorrilla, en la que aquél explicaba que con motivo de su viaje a Europa, había tenido la oportunidad de conocer al aviador Page y su socio Félix Copetta, quienes al igual que él viajaban



Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile

a bordo del "Principessa Mafalda", rumbo al viejo continente.

Sabedor Jordan del interés que había en Punta Arenas por ver volar un aeroplano, se dio a la tarea de convencerlos para que hicieran algunas demostraciones en la austral ciudad.

Page y Copetta quedaron de estudiar esta posibilidad, ya que el objetivo de su viaje era comprar un aeroplano con el cual realizar exhibiciones en Río de Janeiro y Buenos Aires. Sin embargo, la búsqueda del aparato adecuado les tomó más tiempo del presupuestado, perdiendo la originalidad de sus proyectos, al adelantárseles otros pilotos en esas capitales sudamericanas.

*Luis Omar Page acompañado por la sra. Elene Moore de la Paz en el biplano Batuco, diseñado y construido por los hermanos César y Félix Coppetta 1913.*

---

Por este motivo, decidieron ponerse en contacto con Jordan, a la sazón en Venecia, para indicarle que volarían en Punta Arenas.

Jorge Jordan, quien ya había cooperado generosamente en la colecta de 1912, sabía muy bien el interés que despertarían las acrobacias de Page en Magallanes, por lo que solicitaba se le dieran todas las facilidades del caso. (3)

Por su parte, el ya famoso diseñador y constructor de aviones, José Luis Sánchez Besa, gratamente impresionado por las aptitudes del aviador, había aceptado venderle, a precio módico, un monoplano especialmente construido para un piloto acróbata francés, con el compromiso de promover la aviación chilena en los cielos sudamericanos.

Así fue como ambos aviadores decidieron iniciar la conquista de la fama en el vértice austral del Nuevo Mundo.

Apenas Page hubo desembarcado en Punta Arenas, comenzaron las manifestaciones de aprecio y apoyo con que la población espontáneamente quería demostrar el interés por la aviación.

Durante los días que siguieron a su llegada, el aviador se abocó al estudio de meteorología local, particularmente los vientos y la presión barométrica. También, debió buscar el lugar en que se efectuarían las volaciones, estudiando para ello las playas cercanas y las mareas. Finalmente, optó por el Club Hípico cuyo uso gratuito le fue concedido por el directorio de la Sociedad Rural. (4)

En el intertanto, la comunidad se preparaba para prestarle su cooperación. Es así como el 2 de Agosto, en los salones del Club Magallanes, se realizó una reunión a la que asistieron representantes de las diferentes organizaciones sociales y benéficas de la ciudad.

Entre ellas se contaban asistentes de la Cruz Roja, representantes de la Asociación de Fútbol, del Club Ciclista, de los empleados del comercio, de la Sociedad Rural, de todas las Sociedades de Socorros Mutuos, de las colonias extranjeras, y los vecinos Juan Secul, Enrique Nielsen, Luis Barrera, Humberto Campos, Paulino Romero, el prefecto de la Policía y el director de "El Magallanes".

Abrió la sesión el presidente del Círculo Francés señor Juan Blanchard, quien instó a los presentes a cooperar en todo lo que fuera necesario al aviador.

Luego de un pequeño debate, se acordó fijar el precio de las entradas en \$10 las de primera clase, y \$4 las de segunda; colocar las entradas entre los miembros de las

*El primer vuelo en Magallanes: Luis Omar Page en su monoplano Bathiat-Sánchez despegando del Club Hípico puntarenense el 23 de agosto de 1914.*

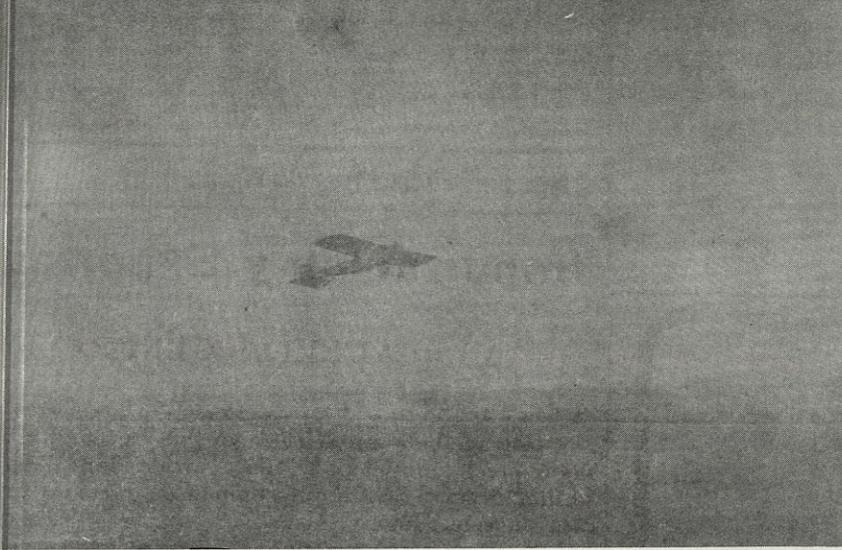


Foto: El Magallanes

distintas organizaciones presentes en la reunión con anterioridad al espectáculo, y nombrar una comisión formada por Luis Rengifo, Luis Swart y Allan McDonald, para asesorar a Page en lo que procediera.

A mediados de Agosto todo estaba listo faltando sólo la recalada del vapor "Ramses" que traía a Félix Copetta y el aeroplano, lo que finalmente sucedió la tarde del 17 de agosto.

Luego de superar el papeleo de la aduana, que los retuvo por algunos días, pudieron Page y Copetta, abocarse a la preparación del aeroplano para el gran día.

Los fuertes vientos, las bajas temperaturas y las nevadas que las últimas semanas habían derribado las postaciones telefónicas y telegráficas, hacían presagiar que los cielos magallánicos no aceptarían las evoluciones del intruso y su frágil máquina en sus dominios, lo que sumaba una dosis de suspenso a la natural curiosidad por ver volar un avión.

A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se dio comienzo al espectáculo.

En primer término, hizo uso de la palabra el secretario de la Gobernación, Temístocles Urrutia quién en una breve reseña de la vida del aviador, destacó sus hazañas aeronáuticas para terminar agradeciéndole, a nombre de la ciudad, la actuación que estaba por brindar.

A continuación, se procedió a bautizar al pequeño monoplano con el nombre de "Punta Arenas", acto con el que Page quiso retribuir las atenciones recibidas desde su llegada a Magallanes y por ser ésta la primera ciudad chilena que vería sus espléndidas acrobacias. (\*)

El aeroplano en cuestión, era un monoplano de ala media, de unos 8 metros de envergadura y 7 metros de largo aproximadamente. Toda su estructura era de madera entelada. Se apoyaba en dos ruedas como de bicicleta y un deslizador bajo la cola del aparato. El capot, de forma semicircular, cubría la parte superior del motor, el cual hacía girar una hélice bipala de madera, que podía impulsarlo a una velocidad cercana a los 100 kms. por hora. Sus alas de color azul, eran rectas y cóncavas para un mejor control de la inclinación alar en los virajes. En su cara superior llevaba unos tirantes de refuerzo, que iban amarrados a una especie de trípode que sobresalía del fuselaje inmediatamente delante de la cabina, si es que así se le podía llamar a la hendidura central, en la cual se sentaba el piloto, dejando medio cuerpo expuesto al exterior. Este trípode, le servía además, como protección en caso de algún capotaje.

Este era el aparato volador que tenía atónitos a los magallánicos, aquella fría tarde dominical. Una verdadera obra del ingenio y habilidad artesanal del hombre.

Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Había llegado el anhelado momento de volar en Magallanes. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.

Frente a las tribunas, colmadas de gente, efectuó un "volpiqué" alejándose luego en dirección a Bahía Catalina, haciendo cerrados virajes. A su regreso, realizó algunas evoluciones terminando con un feliz aterrizaje en la improvisada pista.

Pasado algunos minutos, volvió a despegar subiendo hasta unos 500 metros para realizar el primer "looping", al que luego le siguió otro doble, logrando enmudecer al público que seguía atento las maniobras. (\*\*) Esta vez, sin embargo, el clima austral se hizo sentir con vientos cercanos a los 70 kms. por hora y una temperatura muy baja, lo que provocó que se le formara hielo en el carburador, obligando a Page a aterrizar en un sitio al costado del Club Hípico.

2  
✓ (\*) Actuaron de padrinos en dicha ocasión los connotados vecinos Fernando Chaig-neaux, gobernador del territorio; Juan Blanchard y Francisco Campos Torreblanca junto a sus respectivas esposas.

3  
✓ (\*\*) El primer acróbata aéreo que realizó el "Looping the Loop" fue el ruso Piotr Nikolaevich Nesterov (1887-1914) en un biplano Nieuport, durante una exhibición en la ciudad de Kiev el 27 de agosto de 1913. (7)



*Luis Omar Page recibiendo el saludo del Rey de España , Alfonso XIII luego de una de sus actuaciones en los cielos de Madrid en 1918.*

Todo el delirio del público, toda la emoción contenida y todo el cariño por el héroe, se manifestó en atronadores aplausos y vítores, mientras un grupo lo llevaba en los hombros para que recibiera ese homenaje frente a las tribunas.

Toda Punta Arenas agradecía el espectáculo y el haberla elegido como punto de partida para sus demostraciones. Nadie de los que asistieron podría olvidar jamás lo que había visto...

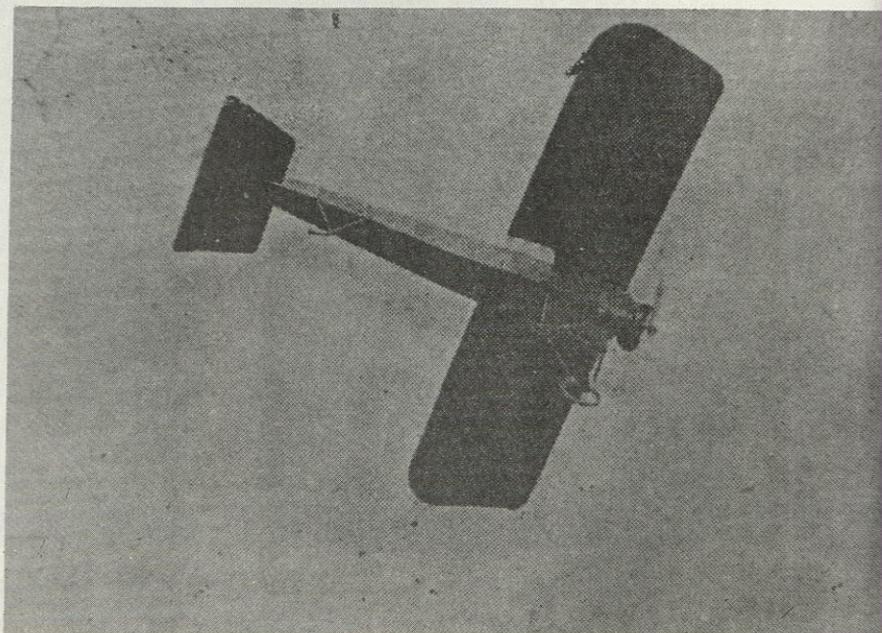
Aún estaba palpitante la emoción que las volaciones habían despertado, cuando Page, Copetta y el "Punta Arenas" abordaron el vapor "Magallanes" con destino a Valparaíso.

Los aviadores continuaron al Norte agradecidos de la ciudad que los había acogido con tanto entusiasmo y cariño, luciendo con orgullo el nombre "Punta Arenas" en ambos costados del aeroplano.

Casi un año después, el 31 de julio de 1915, en un diario de Oruro, Bolivia, se destacaba con grandes caracteres:

*"Hoy a las 7 A.M. partió de la estación una máquina especial llevando al aviador Page, a los representantes de la prensa y a distinguidos caballeros, conjuntamente con el avión "Punta Arenas", con el que debe hacer el primer ensayo para el vuelo definitivo de mañana a 5 kms. fuera de la ciudad". (5)*

*Monoplano Bathiat -  
Sánchez "Punta Arenas"  
en vuelo.*





Añadiendo más adelante:

*"Este día 31 de julio de 1915, es la fecha que será histórica, del primer surcamiento de los aires andinos en nuestro país, correspondiendo ese honor al aviador Luis Omar Page y al pueblo de Oruro, que prestó su suelo y sus aires".*  
(6)

Los triunfos continuaron para Page y su fiel aeroplano.

La Paz, Cochabamba, y Uncía, donde el "Punta Arenas" sufrió un serio accidente, afortunadamente, sin mayores consecuencias para su piloto. No obstante, el monoplano debió ser reparado en los talleres del Ingenio Miraflores de la empresa Patiño. (8)

Acosado por las deudas contraídas en Bolivia, Luis O. Page tuvo que entregar el "Bathiat Sánchez" (\*) del que sólo conservó el motor, que posteriormente habría de ser instalado en un monoplano Castaibert, de acrobacias, adquirido por la naciente Escuela Aeronáutica Militar del Uruguay.

Así, aunque Punta Arenas no contaba con una aviación local, su nombre fue honrosamente paseado por los cielos de Chile, Perú y Bolivia, por uno de los más grandes aviadores que nuestro país ha dado al mundo.

*El aviador Page en la  
Cabina del monoplano  
Punta Arenas.*

✓ 4  
(\*) Durante 1914, el diseñador y constructor de aviones, José Luis Sánchez Besa se asoció con el aviador francés León Bathiat, surgiendo la marca "Bathiat-Sánchez", de la que el "Punta Arenas" fue uno de sus primeros ejemplares.

---

### 3.- EL CRUCE DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

---

Había corrido ya gran parte de 1916, y desde las gloriosas jornadas del aviador Page, los magallánicos no habían vuelto a escuchar el llamado a compartir el cielo con el viento, las nubes y las aves.

El mundo se desangraba en los campos de Europa y la sociedad de Punta Arenas, en gran parte formada por inmigrantes del Viejo Mundo, se atrincheraba en diferentes bandos siguiendo las alternativas de la guerra, por las noticias que traían los viajeros y los cables que publicaba la prensa regional, destacando las portentosas hazañas de los cabaleros y románticos héroes del cielo.

El Barón Manfred von Richtofen en su triplano "Fokker Albatros"; el capitán Arthur Brown, de la R.A.F., a bordo del "Sopwith Camel", y el francés Charles Guynemer en su "SPAD VII" junto a otros, serían los encargados de mostrar los progresos y avances de la aviación, atrayendo con esto el interés de la humanidad por ella.

En el intertanto, en el lejano vértice austral de la América hispana, la autoridad marítima hacía respetar la neutralidad chilena, exigiendo que los vapores silenciaran sus aparatos de telegrafía sin hilos (TSH).

En medio de este ambiente sin embargo, continuaban en pleno desarrollo las estancias ganaderas que habían logrado establecerse en la isla de Tierra del Fuego. El auge minero provocado por la búsqueda, más que por el hallazgo de placeres auríferos en la vecina orilla, había conseguido en fines de 1894 crear un poblado de optimista nombre, "Porvenir". Con el correr de los años, la aldea de rojizos tejados se había desarrollado y ya contaba con cerca de 700 habitantes, casi todos relacionados con la actividad comercial y minera.

Separados de la capital regional por el celoso Estrecho de Magallanes, los porvenireños habían desarrollado un fuerte espíritu comunitario y una intensa vida familiar, profundizando las raíces con entrañable cariño por su tierra. Su único contacto con la pujante Punta Arenas, desde la cual se les gobernaba, lo constituían los vapores que debían luchar contra los vendavales y corrientes, llevando a los habitantes de una orilla a la otra.

Finalizaba ya el mes de Septiembre de 1916, cuando una noticia publicada en "El Comercio" conmovió a la opinión pública. La misma consistía en la publicación de una carta recibida por el presidente del desaparecido Comité Pro Aeroplano "Magallanes", firmada en Santiago por el inspector general de aeronáutica militar, general de división don Arístides Pinto Concha, y que señalaba en sus partes medulares:

*"De conformidad con los deseos del Comité Pro Aeroplano "Magallanes" he ordenado la construcción en la Escuela de Aeronáutica Militar de un monoplano tipo Bleriot, que se denominará "Magallanes".*

*Este aeroplano es íntegramente construido en el país, con los fondos que sirvió remitirme.*

*Como este dinero no fuera suficiente para pagar su valor, he puesto a contribución los talleres de la escuela, y al Fisco con un motor; y así, ha podido completarse el "Magallanes", que será exhibido en la Exposición Industrial, por inaugurarse esta semana en la Quinta Normal de Agricultura.*

*Celebraré mucho que el comité y todos los desprendidos erogantes de ese progresista territorio queden contentos de mi actuación en este asunto". (1)*

Tres años después de la colecta regional, la paciencia de los magallánicos se veía premiada con esta solución.

Si bien la guerra había impedido la importación al país de un aeroplano militar, el nombre "Magallanes" sería llevado por un avión de fabricación nacional, lo que sin duda representaba un honor para la región.

El esfuerzo realizado en 1912 y al que coronara el éxito, merecía un premio especial y éste no se hizo esperar por mucho tiempo más.

El día 6 de octubre de 1916, a bordo del vapor "Chiloé", llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano "Talcahuano", un Bleriot de 80 hp. biplaza, con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en Río de Janeiro durante 1917.

David Fuentes se había ido a Francia en 1910 a estudiar "asuntos industriales" pero una vez allá, entusiasmado por los éxitos de algunos compatriotas como Sánchez Besa y

---

Edwards Bello, dejó los estudios para dedicarse de lleno a la aviación.

Ingresó a la Escuela de Louis Bleriot en julio de 1911 donde al cabo de trece meses de estudio, obtuvo el brevet número 1.078 de la Federación de Aeronáutica Internacional, el 22 de octubre de 1912.

De regreso en Chile a fines de 1913, se dedicó con gran entusiasmo a volar en su monoplano Bleriot realizando demostraciones en Santiago, Valparaíso y la zona de Talcahuano, su ciudad natal.

Al momento de llegar a Punta Arenas, poseía los récords sudamericanos de altura, de vuelos nocturnos con y sin pasajeros, y más de 5.000 kilómetros recorridos en 454 vuelos. (2)

Por su parte, Emilio Castro, un joven talquino de 25 años, también había aprendido a volar en la Escuela Bleriot durante 1913.

Sin contar con la fortuna personal de Fuentes, había seguido los pasos de su desaparecido amigo Acevedo, y contaba con cerca de 2.000 kms. recorridos en un centenar de vuelos. (3)

Alojados en el hotel France, hicieron de éste su cuartel general para la planificación de las volaciones que realizarían y la inscripción de los osados pasajeros que quisieran experimentar la sensación de volar.

En el día de la raza, el "Talcahuano" efectuó un vuelo de pruebas utilizando la pista del Club Hípico, que volvía a servir de campo aéreo a los modernos pegasos del siglo XX.

Finalmente, todo estuvo listo para el domingo 15. Las carreras automovilísticas programadas para ese día fueron suspendidas y las entradas se fijaron en \$ 6 las especiales a la pista, \$ 5 las tribunas de primera, y \$ 2 las de segunda, pagando media entrada los niños.

Los valores no fueron obstáculo para que una multitud colmara nuevamente las graderías del club, recordando las memorables demostraciones que hiciera en ese mismo lugar Luis Omar Page en 1914. En esta oportunidad el centro de la atención de los miles de curiosos, era un monoplano Bleriot biplaza, de apariencia frágil. Su estructura de madera era entelada solamente en su parte delantera, dejando al descubierto el fuselaje posterior hasta el empenaje, en cuyo plano vertical lucía el nombre "Talcahuano".

Sus alas tenían una pronunciada curvatura entre el borde



*David Fuentes Sosa en  
tenida de aviador  
durante su aprendizaje  
de vuelo en Etampes,  
(Francia) en 1912.*

*En reconocimiento a los  
relevantes servicios  
prestados a la aeronáu-  
tica en Chile, el  
Gobierno y el Congreso  
Nacional otorgaron a  
David Fuentes Sosa una  
jubilación con el rango  
de Capitán de Bandada  
de la Fuerza Aérea de  
Chile.*

de ataque y el de fuga, lo que permitía un mejor control de los virajes.

Un vigoroso tren de aterrizaje soportaba perfectamente el peso del motor "Gnome" de 80 hp. con que estaba equipado y el de la hélice bipala de madera, que lo podía impulsar a una velocidad cercana a los 100 km/h., llevando al piloto y un pasajero.

A las 16.20 hrs. se realizó el primer vuelo de unos 7 minutos de duración, con Guillermo Grace como pasajero, quién nervioso, asustado y entre las bromas de sus amigos, se puso un jersey, antiparras y gorro; y amarrado al asiento, observó como todo se empequeñecía desde el aire...,- "Noté que Fuentes movía una palanca para subir o bajar, así que ya sus maniobras no me pillaban de sorpresa. Las subidas bruscas parece que lo "acholan" al asiento y las bajadas lo

*abrazan al asiento. Todo se veía muy pequeño. Las casas parecían de juguete. El día estaba esplendoroso y con el sol radiante. Es una sensación muy agradable; si no fuera por el ruido infernal del zumbido de la hélice, ¡qué hermoso sería navegar por el aire!...*

*"Nada de esos vértigos en el estómago que se sufre al navegar por mar... ¡si no fuera por el maldito ruido!. Algo indescifrable, una placidez rítmica...*

*'Con gran pena observé que volvíamos al lugar de donde salimos. Todos batían sus pañuelos.*

*"La bajada fue suave y dimos tierra con gran suavidad. Una vez en tierra me di cuenta que el miedo se me escapó y estoy dispuesto a volar cada vez que tenga la ocasión...*

*¡Tengo deseos de convertirme en aviador!..." (4)*

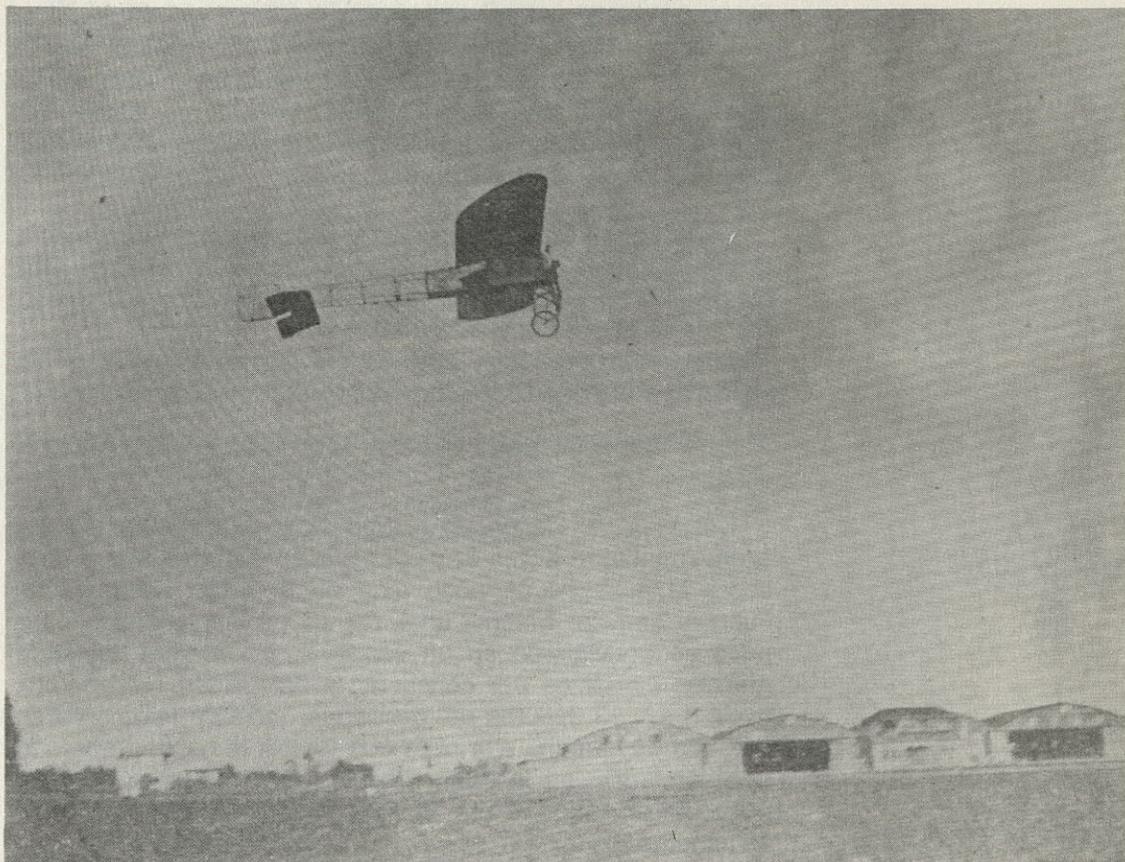
Le siguieron en los siguientes despegues Carlos Braun Menéndez y luego Carlos Cruz Hurtado, capitán de Ejército, durante cuyo vuelo y mientras pasaba frente al cementerio una súbita y fuerte racha de viento por poco derribó al "Talcahuano", al llevarlo a una crítica actitud casi vertical, maniobra en la cual Fuentes perdió un reloj de oro, recuerdo del récord de altura que había obtenido en Valparaíso.

Ante esta situación y como el viento no amainara, se suspendieron los vuelos, quedando muchos frustrados pasajeros en tierra.

Aún no se acallaban los comentarios de la jornada, cuando un nuevo rumor recorrió la ciudad: ¡Fuentes irá a Porvenir en el "Talcahuano"!, todo dependía del premio que se lograra reunir. El riesgo de la travesía merecía una compensación y si Luis Omar Page no logró despertar mayor entusiasmo con esa idea el año 14, ésta era la oportunidad de hacerlo.

Toda la población se puso en campaña para recolectar fondos. Nuevamente la aviación despertaba el sentido solidario de la comunidad.

La Sociedad Rural organizó un programa hípico alternado con volaciones cuya recaudación, más \$800 reunidos entre los directores Francisco Campos, Mauricio Braun y José Menéndez a \$ 299 cada uno y contribuyendo a la Sociedad con otros \$ 200, irían en beneficio de Fuentes. (5) A esa suma se agregaba la recaudación que se obtendría en los partidos de fútbol del domingo y en la rifa de un anillo que una dama donó para tal efecto. (6)



Por su parte, el observatorio meteorológico del Liceo San José comenzaba una serie de observaciones metódicas para establecer el momento adecuado para el raid.

Punta Arenas entera quería el éxito y todos cooperaban de la mejor manera posible.

Finalmente, todo estuvo listo. Fuentes sería el piloto de ida, y Castro, quién ya se encontraba en Porvenir ultimando los detalles, sería quien regresaría. El comandante del Apostadero Naval dispuso el zarpe del escampavía "Meteoro" al puerto vecino para que estuviera atenta ante la "remota posibilidad" de un accidente.

Los pasajeros serían Edgardo von Schroeders, comandante del "Meteoro", en el viaje de ida y el capitán Carlos Cruz en el de regreso.

El día 27 se hizo el primer intento pero el mal tiempo obligó a Fuentes a suspenderlo. Para el 30 el ánimo había decaído y se pensaba en un frustrante regreso al Norte sin

*Monoplano tipo Bleriot "Magallanes" construido en 1916 en Santiago, con lo recaudado en la Colecta Popular de 1912.*

haber cumplido con la meta de ir a Porvenir; sin embargo, al amanecer del 1 de noviembre Punta Arenas despertó con el ruido que provocaban los 80 hp. del Bleriot al remontarse sobre la ciudad, el que al internarse sobre el mar obtuvo un lugar de privilegio en la aviación regional y nacional. A bordo, David Fuentes y el capitán Cruz.

La incógnita del resultado del vuelo sólo pudo despejarse al día siguiente con la publicación de la noticia del feliz aterrizaje en "El Comercio". Más nada se sabía de su regreso por lo que el 3 de noviembre fue enviado a Porvenir, el vapor "Eduardo" en busca de información, regresando éste al día siguiente con Fuentes, Castro, Vidal y el "Talcahuano".

Sólo entonces pudo saberse los detalles de la hazaña cumplida.

Después del despegue habían alcanzado 1.800 mts. de altura montando sobre la ciudad para internarse a ese nivel sobre el estrecho. A poco más de la mitad del trayecto, Fuentes empezó a sentir unas rachas de viento que poco a poco se convirtieron en un vendaval, por lo que haciendo grandes esfuerzos por conservar la estabilidad del aparato, pudo a los 23 minutos del despegue, aterrizar felizmente en una pampa cercana a la pista que Castro le había preparado con antelación en la Punta Chilota, pero que el aviador no pudo ubicar desde el aire. El vuelo de orilla a orilla tomó solo 18 minutos. (7)

En Porvenir, fueron recibidos como héroes y una vez que amainó el temporal, Fuentes se dispuso a realizar una demostración aérea. Lamentablemente uno de los tirantes de gobierno se cortó, imposibilitando cualquier nuevo intento de volar, por lo que no quedó más remedio que regresar por la vía marítima, llevando consigo \$ 800 con lo que espontáneamente la población fueguina quiso premiar la hazaña.

Una muestra de la impresión que este vuelo causó en la población porvenireña, fue la carta que el Dr. Joliffe le dirigió a don Camilo Feliú, director de "El Comercio".

*"Distinguido amigo: no sólo con el deseo de mis amigos, sino como un deber, he hecho todo lo posible para que la proeza llevada a cabo por el valiente aviador chileno sea inextinguible en los recuerdos de Porvenir.*

*Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente don Hernando de Magallanes, que el mismo día 1ro. de noviembre hace 396 años, descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el "Paso Fuentes". (8)*

El 11 de noviembre, el transporte Casma se perdía en el horizonte contándose entre sus pasajeros a Castro, Fuentes y Vidal, quienes con el "Talcahuano" regresaban al Norte satisfechos y con la promesa de regresar con un nuevo aparato biplano, para sobrevolar las estancias, Puerto Natales y Río Gallegos.

En Punta Arenas, mientras tanto quedaba la sensación que la aviación algún día sería el factor de unión con la Tierra del Fuego y con la capital de la República. ¡Que cambios vendrían en el futuro!

Al finalizar ese año, una orden ministerial dispuso dar nombres a los escasos aviones del Ejército aún en servicio.

Cada aeroplano debería recordar a un militar caído en la Guerra del Pacífico. Todos salvo un reluciente "tipo Bleriot", cuyo nombre habría de ser "Magallanes", con lo que el general Pinto Concha cumplía lo prometido.

---

## 4.- LA GRAN COLECTA

---

Al comenzar la década de 1920, la humanidad intentaba olvidar la cruenta guerra que la había azotado. En la vieja Europa, dos bandos derrotados por el dolor querían cicatrizar sus heridas conociéndose mejor y mejorando sus sistemas de comunicaciones.

La fotografía primero y luego el cine, habían aportado las imágenes. La radiotelefonía traía ahora el sonido y la voz desde lugares lejanos. Faltaba sin embargo, en este mundo que comenzaba a ser dinámico, el poder desplazarse más allá de las fronteras que imponían los vapores y ferrocarriles, en forma rápida y segura. El medio para realizar esta aspiración estaba a la mano. Fortalecida por el desarrollo logrado durante la guerra y por la fama obtenida por los grandes héroes, la aviación hizo mirar hacia arriba al hombre y clavar su mirada en ella.

Las potencias europeas reducían sus fuerzas aéreas dejando miles de aviones bajo el rótulo de excedentes de guerra y a otros tantos pilotos buscando donde saciar su sed de aventuras. Las fábricas, necesitando de nuevos mercados para sus aeroplanos, miraban hacia otros países que quisieran desarrollar su aviación.

Los grandes raids estaban por comenzar y las líneas aéreas con servicios regulares, por nacer.

La aeronavegación particular en Argentina rápidamente alcanzó un nivel superior a la aviación militar, y se popularizó al extremo de que muchas damas se contaban entre sus usuarios.

Diariamente, aviones con pilotos argentinos y extranjeros partían a diferentes lugares desde "El Palomar", sede de la Escuela de Aeronáutica Militar Argentina, llevando incluso a algunos líderes políticos hasta apartados lugares en sus campañas proselitistas, evidenciando con ello la seguridad de los aeroplanos como medio de transporte.

En Chile por el contrario, la aviación civil después de una década de actividad, estaba mal equipada y sólo unos pocos aviadores contaban con aeroplanos propios, en tanto que la aeronáutica militar carecía de material como para emprender raids a lo largo del país, manteniendo como única base de operaciones al aeródromo de El Bosque. No obstante esta situación, a comienzos de marzo de 1920, se supo que el

Gobierno estudiaba la posibilidad de premiar con dinero efectivo al primer aviador que uniera Puerto Montt con Punta Arenas por la vía aérea, (1) asociándose de ésta forma a las celebraciones del IV Centenario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes, cuyos actos principales se llevarían a cabo en la austral ciudad.

Apenas enterada de estas noticias, la comisión organizadora de la celebración, decidió establecer un premio de \$3.000.- para el primer piloto que practicara "volaciones" en Punta Arenas durante los festejos, encargando al mismo tiempo a los miembros del comité en Santiago que averiguasen todo lo relacionado con esta iniciativa gubernamental. (\*)

En medio de este ambiente tan auspicioso para la aeronáutica regional, el 16 de marzo de 1920 llegó a Punta Arenas el precursor de la aviación argentina, Eduardo Bradley, quién venía a gestionar la formación de una sociedad comercial de transporte aéreo para unir Magallanes y los territorios australes argentinos con una línea aérea directa a Buenos Aires.

La idea, largamente estudiada por Bradley, se basaba en la necesidad de suplir la carencia de medios de comunicación expeditos y rápidos entre los habitantes de la Patagonia, con las capitales de Chile y Argentina. Según el pionero argentino, el medio aéreo era la alternativa más económica frente a las enormes inversiones que demandaban el aumento de la flota naviera o la construcción de vías férreas, necesitando Argentina \$ 1.000.000.- para materializar el proyecto. Este consistía en un sistema de postas establecidas a lo largo de la costa patagónica, permitiendo cubrir los 2.500 kms. que mediaban entre Buenos Aires y Magallanes en sólo 14 horas de vuelo. Para ello se debería disponer de aeroplanos de 220 a 300 hp. capaces de conducir 400 kgs. de carga, a una velocidad de 200 kms./hora.

Los aviadores volarían de una estación a otra, cambiándose por otro junto con el piloto al final de cada etapa, haciéndose presente que por cada máquina que estuviera volando habría cuatro de reserva, dos en la estación de partida y dos en la de llegada.

Las aeroestaciones estarían ubicadas como sigue: la primera en Bahía Blanca, que haría de cabecera debido a la importancia de esta ciudad y porque hasta ella llegaban diariamente por la mañana, los trenes desde Buenos Aires, con lo que se evitaban los vuelos nocturnos. Seguirían las estaciones de Patagones, San Antonio Oeste y Puerto Madryn, de donde saldría un ramal a Puerto Montt; única

✓  
(\*) El acta de la sesión ordinaria N° 24 del H. Consejo de Alcaldes, del 31 de Mayo de 1920, señala:

"7. se toma nota de una solicitud de los señores Dante Lépori y Thiers Acuña por lo que piden que se les ayude pecuniariamente para encarar un aeroplano para hacer la travesía por un aviador que durante la fiestas centenarias se encuentre en la ciudad, entre Punta Arenas y Puerto Montt".

El señor Presidente dice que en el presente caso se hará de dos particulares que pondrán el aeroplano a disposición de aviadores de modo que bien puede efectuarse o no el raid.

A su juicio él estima que podría fijarse un premio para el aviador que haga la travesía.

El asunto queda en estudio".

---

manera de establecer una línea aérea entre esa ciudad y Punta Arenas, vista la capacidad de los aviones de esa época; siguiendo luego por Camarones, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julian, Río Gallegos y finalmente Magallanes.

De esta forma, la correspondencia del territorio estaría en Buenos Aires en menos de 48 horas, combinando allí con el ferrocarril trasandino a Santiago, o bien, con los vapores a Europa. (2)

Ante los sólidos argumentos presentados por Bradley, los principales empresarios magallánicos se reunieron el 24 de marzo, para dar origen a la sociedad anónima "Transportes Aéreos entre Buenos Aires, Costa Patagónica y Punta Arenas", quedando el directorio compuesto por: Mauricio Braun, Francisco Campos T., José Montes Th., E.W. Hobbs, Roberto A. Ewing, Douglas Lethaby, Esteban Domic y Eduardo Bradley, actuando como agentes colocadores de las acciones el Banco de Chile y Argentina, y la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

Un mes más tarde y alentados por el ejemplo de los mayores, un grupo de jóvenes puntarenenses encabezados por Thiers Acuña y Dante Lépori, formaron el "Comité Pro Aviación de Magallanes", con el fin de adquirir un aeroplano con el cual participar en las celebraciones del IV Centenario y de realizar el raid a Puerto Montt (3). Sin contar con más recursos que su entusiasmo, el comité se dio a la tarea de recaudar los fondos necesarios para importar desde Italia un biplano Ansaldo SVA-5, pudiendo a fines de junio, despachar al país europeo un giro por 80.000 liras, aproximadamente los dos tercios del valor total del aparato (4).

Sin embargo, la energía puesta al servicio de estas iniciativas, debería ser encauzada hacia otra que recorría el país, sacudiéndolo hasta sus más apartados rincones.

Sucesivos gobiernos no habían logrado ponerse de acuerdo para zanjar las diferencias entre peruanos y chilenos por la posesión de las provincias de Tacna y Arica, cedidas transitoriamente a nuestro país por el Tratado de Ancón. Esta situación, foco de constante tensión, se había agravado últimamente, llegando a pensarse en un inevitable desenlace bélico. A uno y otro lado de la frontera había ido creciendo un sentimiento antagonista que enfrentaba a ambos pueblos, de tal manera que el Gobierno del Presidente Juan Luis Sanfuentes comenzó a movilizar tropas hacia el extremo norte del país.

La aviación, que demostrara con creces su importancia en



---

“El Teniente”, en conjunto con la compañía minera, donarían \$ 100.000.

El pueblo magallánico, que aún recordaba las jornadas vividas en 1912, comenzó a organizar la que sería su nueva donación. Para estos efectos, la “Liga Patriótica de Magallanes” formó un comité que tendría a cargo la organización de la colecta en el territorio, fijada para el 27 de agosto.

Integraban dicha comisión los señores Pedro García Pereira, Carlos Willumsen, Guillermo Bitsch, Guillermo Torres, Juan Gutiérrez y Héctor Espinoza.

Un fervor de chilenidad envolvía a todo Magallanes y sus hijos se preparaban con inusitado entusiasmo, para cooperar en ésta campaña que pondría en juego sus sentimientos de solidaridad patriótica para con sus hermanos del Norte.

Para el día de la erogación todo estaba preparado. Un grupo de distinguidas damas de la sociedad puntarenense, salió a las calles de la ciudad para recoger el generoso óbolo de sus habitantes. En lugares previamente designados por el comité se situaron: las señoras y señoritas Casaro y Bianco en Avenida Colón con Valdivia; Carvajal, Urrutia y Sáenz en Pedro Montt con Waldo Seguel y Lautaro Navarro con Arauco; las señoras Dagnino, Patón y Escobar en la calle Roca; López y Poblete en Errázuriz y Chiloé; señora Alessandri y señorita Murillo en Balmaceda y Avenida Independencia hasta Libertad; señoras Montalba y Alvarez en O’Higgins y Jorge Montt; señoras Crooke y Gorostiza en Magallanes y 21 de Mayo; y, finalmente, la señora Morandé y la señorita Gómez, en Bories y Aconcagua.

Además, la comisión encargada de la recolección en las vías públicas la formaban las señoritas Poblete, Cerda, Salles, Fernández, Hamann, Ericksen, Knaack, Friedli, Fischer, Soubardere, Bitsch, Brackow y Bianco (5).

El diario “El Magallanes”, al igual que el resto de la prensa local, destacaba la necesidad de acudir con patriotismo -”demostrando que los hijos de Chile, cuando la patria necesita de sus servicios o de sus esfuerzos, saben responder con entusiasmo al llamado que se les hace”-.

Nuevamente, como en años anteriores, un avión era el objetivo común de todos. Las damas magallánicas, las casas comerciales, las estancias e industrias estaban unidas en esta campaña, comprometiéndose grandes sumas de dinero con el que se esperaba poder comprar el mejor aeroplano de guerra. Ante tanto entusiasmo, la gobernación se vio en la necesidad de nombrar una comisión contable compuesta por



el contador del Batallón Magallanes, el secretario de la gobernación y otras personalidades, para la liquidación total de la colecta.

Asociándose al interés general, la compañía de teatro "Mendoza-Serrano", que actuaba en el Municipal, ofreció una función a beneficio poniendo en escena las piezas: "La herencia del odio" y "El santo de la Isidra", en tanto que, los cines Victoria y Royal anunciaban importantes estrenos fílmicos, también en beneficio de la colecta.

Por un telegrama fechado en Santiago, se supo que la Sociedad Ganadera "Gente Grande" había ofrecido un avión de guerra para bombardeo, o bien, para reconocimiento, dotado del armamento y equipos necesarios. A su vez, la Sociedad Ganadera y Explotadora de Tierra del Fuego, puso a disposición del Gobierno, toda la caballada que fuera necesaria, embarcando desde ya una partida de animales al Norte.

*Biplano Ansaldo SVA-5 "Magallanes", adquirido por el Comité Pro Aviación, posado en la pista del Club Hípico de Punta Arenas.*

Los empleados fiscales tampoco querían estar ausentes, destacando entre ellos los de la Aduana, quienes se apresuraron a donar, en forma unánime, el 5% de la gratificación de que disfrutaban, por un lapso de seis meses.

Una vez finalizada la erogación pública, el gobernador procedió a enviar un telegrama al Ministro de Guerra y Marina, en el cual señalaba:

*"Tengo el agrado de comunicar a Us. que colecta pública efectuada el 27 con la cooperación entusiasta de distinguidas señoras y señoritas de esta ciudad y la "Liga Patriótica", para ofrecer al Ejército un aeroplano que lleve el nombre "Magallanes" alcanzó ese día a \$ 42.000.-, pero están llegando erogaciones que hacen suponer aumentará esta suma en forma apreciable.*

*Por primer vapor enviaré a disposición de Us. todo lo ya erogado.*

*A.Dagnino*

*Gobernador del Territorio"(6)*

Efectivamente, pasado algunos días de la colecta, continuaba llegando el dinero recaudado en localidades apartadas de la capital territorial, el que iba a engrosar la suma final. Los empleados de las diferentes secciones de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, reunieron \$ 7.182.-, en tanto que de Puerto Natales llegó la suma de \$ 1.670.-

La suma final total de lo recaudado alcanzó a la no despreciable cantidad de \$ 52.493,70.- reflejándose en ello el éxito de "un pueblo honrado, culto y trabajador".

Para cerrar el episodio vivido, el gobernador Dagnino dio a la publicidad un telegrama recibido el 8 de septiembre, en el cual se señalaba:

*"Stgo. 5 sept. 1920*

*Sr. Gobernador de Magallanes:*

*Gobierno agradece la entusiasta cooperación de Magallanes pro aviación nacional y el Ministerio pide a ud. transmitir a las distinguidas damas y a la "Liga Patriótica" mis*

---

*congratulations por la generosa obra realizada en bien de la  
Defensa Nacional.*

*Ladislao Errázuriz*

*Ministro de Guerra y Marina" (7)*

La gran colecta del 27 y la delicada situación por la que  
atravesaba el país, conspiraron para que la Junta de Alcaldes  
postergara las celebraciones programadas para conmemorar  
el IV Centenario del Descubrimiento del Estrecho de Magalla-  
nes, desapareciendo con ello, el incentivo para efectuar el  
raid Puerto Montt - Punta Arenas y para las "volaciones" que  
se esperaba realizar.

---

## 5.- EL RAID A RIO GALLEGOS

---

Recién comenzado el año 1921, el 1ro. de enero, la aviación militar agradecía a todo Chile los resultados de la gran colecta nacional. Ante un numeroso público que colmaba el Club Hípico santiaguino, se desarrollaba un espectáculo grandioso, siendo uno de sus momentos mejor logrados, la revista de gimnasia presentada por el Regimiento Pudeto, por ese entonces, estacionado en la capital.

En Punta Arenas mientras tanto, el Comité Pro Aviación de Magallanes, continuaba sin desmayos sus esfuerzos por coronar con éxito la empresa de tener un aeroplano propio.

El aparato se hallaba en Valparaíso desde comienzos de diciembre esperando ser transportado al Sur, lo que finalmente se logró en enero abordo del vapor "Chiloé". A la llegada del aeroplano a Punta Arenas, el comité debió afrontar nuevos y tediosos obstáculos.

En septiembre de 1920, el comité había solicitado a la Sociedad Rural de Magallanes la elipse central del hipódromo local, para construir en ella una pequeña pista de 200 mts. de largo por 100 de ancho, y el uso de un viejo galpón que había pertenecido a la Sociedad Sara Braun, a modo de hangar. Esta solicitud no había sido acogida por el directorio del Club Hípico, creándole con ello un serio problema al comité, al no poder contar con el lugar más adecuado para la operación del aeroplano.

La otra gran dificultad fue desaduanar el aparato, trámite que sólo vino a culminar el 21 de abril, esto es, a casi cuatro meses de su llegada a Punta Arenas. Ese mismo día, los bultos que lo contenían fueron trasladados a las instalaciones de la Asociación Deportiva local, donde de inmediato comenzó a ser armado bajo la atenta mirada de Mario Pozzati.

A pesar de estas dificultades, el comité no cejó en sus intentos por obtener el apoyo de la Sociedad Rural, la que finalmente accedió a facilitar el uso de las instalaciones del hipódromo, mientras se negociaba el arriendo de la elipse central del mismo, lo que se concretaría más adelante.

Se sumaba a estas gestiones, la planificación del raid por el cual pasarían a la historia aeronáutica regional, el aeroplano y el comité.

La intención era unir Punta Arenas y Río Gallegos con ocasión de las fiestas patrias argentinas el 25 de mayo. Para

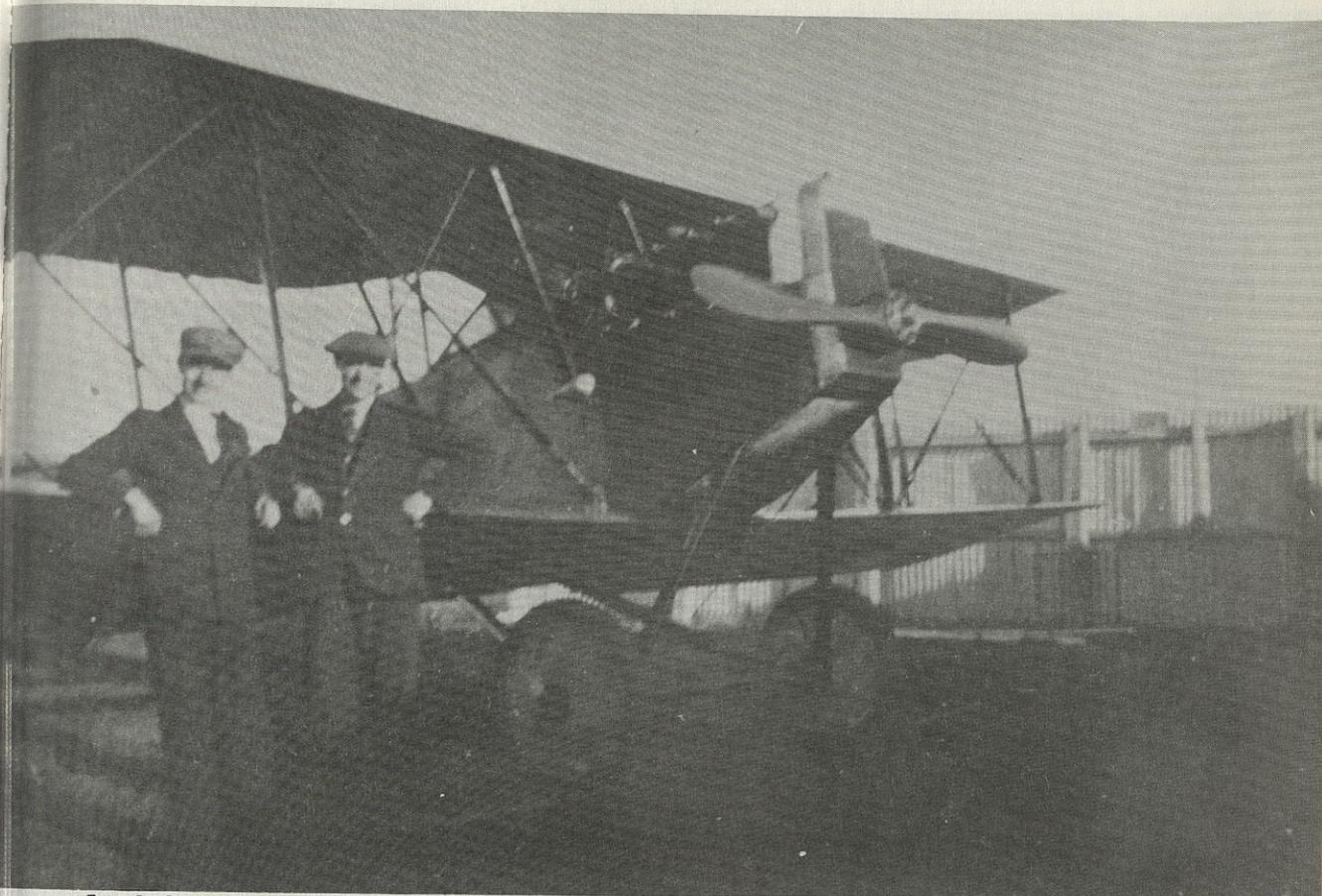


Foto: Sr. Octavio Friedly

cumplir este objetivo, Dante Lépori fue comisionado para viajar a la ciudad vecina, lugar donde debería requerir la autorización y apoyo necesario de don Ibon Noya, presidente del Ilustre Consejo Municipal, quién con mucho entusiasmo accedió a lo solicitado disponiendo que se preparara un pequeño campo de aterrizaje de 200 por 70 mts. *"al oeste del pueblo, a continuación de la calle Maipú"*. (1)

*El aviador Pozatti y el mecánico Friedly junto al S.V.A-5 "Magallanes" en la pista del Club Hípico. Mayo 1921.*

El 21 de mayo, tal como se había programado, se efectuó el bautizo del aeroplano que *"un grupo de jóvenes de la localidad, sin contar con más recursos que los que le daba su entusiasmo, su amor al territorio y su afán de propender al desenvolvimiento de la región"*; (2) había adquirido en Italia. Una vez más las tribunas del Club Hípico estaban colmadas de público para presenciar una fiesta aérea. Todas las autoridades de la región, las más distinguidas familias de la sociedad puntarenense, personalidades de la banca, co-

mercio, industrias y estancias se dieron cita esa tarde para presenciar la ceremonia.

El programa consultaba:

*"1.-Actuación de la banda del Batallón Magallanes*

*2.-Discurso del presidente del Comité Pro Aviación, don Guillermo Bisch*

*3.-Bendición del aeroplano por el Ilustrísimo Señor Obispo de Punta Arenas*

*4.-Bautizo del aeroplano.*

*Madrinas:*

*Sras Amelia R. de Dagnino*

*Julieta A. de Montalva*

*Sara B. de Hobbs*

*Victorina R. de Iglesias*

*María Menéndez de Campos*

*Graciela P. de Menéndez.*

*5.-Himno Nacional*

*6.-Discurso por el Ilustrísimo Sr. Obispo de Iso, Monseñor Abraham Aguilera*

*7.-Actuación de la banda*

*8.-Vuelos por el aviador Pozzati" (3)*

A fin de que todo el público allí congregado pudiese participar durante la ceremonia religiosa, se repartió una hoja con el "Ceremonial Eclesiástico para la Bendición del Aeroplano" vigente desde marzo de 1920, y que en su oración final rezaba: *"Oh Dios, salvación de los que en Vos confían, mandad benigno un buen ángel de los cielos en compañía de los que viajando en aeroplano, invoquen vuestro auxilio para que los guarde en todos sus caminos y los lleve con felicidad al término propuesto. Por Cristo Nuestro Señor".*  
(4)

Minutos más tarde, el buen obispo habría de pronunciar el discurso especialmente preparado para la ocasión.

*"Alabanza, gratitud y admiración por los esforzados miembros del Comité Pro Aviación de Magallanes que, tras*



Foto: Sr. Octavio Friedly

*rudas contiendas con los enemigos que siempre atajan el camino de la gloria, logran hoy vencer y lanzar a lo alto de los cielos al valiente Pozzati...*"

*Curiosos observan el biplano Magallanes en el Club Hípico. Mayo 1921.*

Continuando con su alocución el pastor señaló: "El aeroplano es la feliz unidad de las fuerzas de la Nación y con sus dos alas abiertas representa muy bien al Ejército y a la Armada, que son las dos alas con que el cóndor de Chile se remonta hacia el sol".

"Y no es solamente símbolo de la unión de las fuerzas armadas para la paz y el orden, sino lo es también de los progresos todos, morales especialmente, que elevan los pueblos al apogeo de la civilización".

Finalmente, terminaba destacando que "como obispo salesiano y como chileno, lanzaría en esta hora solemne un

*triple grito del alma que fuera de gloria para Dios, de bendición para mi Patria y la Patria de don Bosco, la bella Italia..." (5)*

El nuevo "Magallanes" (\*) era un biplano, biplaza SVA-5, con hélice bipala y empenaje monoplano. Poseía una estructura de madera totalmente entelada con seda Avisine Ansaldo. Sus alas rectas tenían un perfil muy fino, estudiado especialmente para obtener la máxima eficiencia y la menor resistencia. Se unían entre sí por un robusto sistema de montantes en vertical, de acero perfilado.

El fuselaje había sido diseñado de acuerdo a las últimas técnicas aerodinámicas. La sección rectangular en su parte delantera y triangular detrás de la cabina, permitían al piloto tener una excelente visibilidad hacia abajo, la que era mejorada por unos agujeros en la unión de las alas con el fuselaje, a fin de facilitar la vista de la pista al piloto durante los aterrizajes.

El tren de aterrizaje lo conformaba una estructura de tubos metálicos que salían directamente del fuselaje y un patín de cola con un muelle elástico.

La cabina era cómoda y espaciosa y estaba dotada de un tacómetro, manómetro de aceite y combustible, selectores de magneto, comando de aire caliente al carburador y regulador de mezcla.

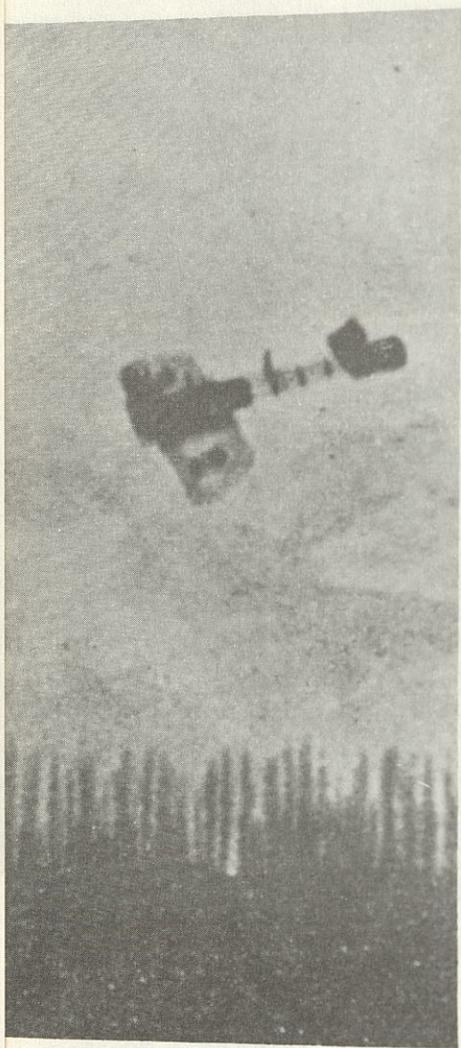
La muestra del diseño aéreo italiano, tenía una envergadura de 9,8 mts., un largo de 8 mts. y 3 mts. de alto.

El motor, un SPA 6A de 6 cilindros en línea, enfriado por agua, le confería una potencia de 220 hp/a 1.650 rpm. Perfectamente carenado, sólo el tubo de escape de los cilindros sobresalía por el costado derecho.

De gran autonomía, podía volar 10 horas a 200 km/h, ascender a 1.000 mts. en 5 minutos y 2.000 en 11; reuniendo con ello las características para intentar el gran raid a Puerto Montt.

Cuando por fin hubo terminado la ceremonia del bautizo, todo el mundo se preparó para ver las primeras "volaciones" del aeroplano; su piloto, el joven italiano de 28 años, Mario Pozzati, que había estudiado en la Escuela de Cameri, Italia, se sentó con gran confianza en los mandos, llevando de pasajero nada menos que a su esposa.

En las graderías, un público ansioso esperaba, en tanto que en la pista hombre y máquina se preparaban para el gran



*En la foto, el Magallanes instantes antes de estrellarse.*

(\*) El primer "Magallanes", un monoplano tipo Bleriot XI de 50 hp, construido durante 1916 con el producto de la colecta popular de 1912, se había destruido en un accidente ocurrido en el aeródromo El Bosque el 07 de julio de 1918, cuando el sargento Ojeda efectuaba un vuelo de práctica en él.

momento. Sin embargo, el sino de la mala fortuna también se encontraba allí, en algún lugar, esperando el momento para dar su zarpazo, y éste se produjo durante el despegue.

Cuando la aeronave corría velozmente por la barrosa e improvisada pista una de sus ruedas se reventó, producto de un probable pinchazo, según declaraciones de Pozatti, haciéndola entrar en un carrusel que la llevó a estrellar su ala derecha contra un poste, destruyendo de paso la hélice. (\*)

Pozzati, haciendo gala de una gran pericia y sangre fría, cortó el motor y pudo salir de la máquina y auxiliar a su joven esposa.

Ante el estupor general, el destino había puesto esta prueba al comité, la que fue afrontada con la decisión acostumbrada.

Tan pronto hubo pasado la impresión del primer momento, se abocaron a reparar el aeroplano a fin de tenerlo listo para el 25. Pozzati y el mecánico Friedly trabajaron día y noche, y la Compañía de Electricidad les instaló luz en el hangar, ayudando con ello a apurar los trabajos de reparación, los que finalizaron al amanecer del 29.

Paralelamente a estos trabajos, el comité continuó organizando el raid a Río Gallegos. A uno y otro lado de la frontera se realizaban los preparativos.

En la localidad argentina, el gobernador del territorio de Santa Cruz, decretó: *"Por disposición del suscrito, las autoridades dependientes de esta Gobernación, permitirán la entrada al territorio, de un aeroplano piloteado por don Mario Pozzati, procedente de Punta Arenas, el cual viene con motivo de las fiestas patrias, debiéndosele prestar todo el concurso que sea necesario, como así el auxilio si fuera requerido.*

Río Gallegos, mayo de 1921.

Angel Ignacio Iza  
Gobernador

Francisco Copa, se toma razón A. Schweitzer, Jefe de Policía\* (6)

Por su parte, la Junta de Alcaldes puntarenense, escribió una carta a su similar de Río Gallegos con motivo de las fiestas patrias y del vuelo, señalando: *"... la cordial y legendaria amistad que une a los dos países limítrofes del territorio austral americano, cobra en estos momentos como podréis apreciarlo, un símbolo también feliz.*

✓ 2  
\* Otra versión del accidente señala que el avión apenas levantó las ruedas inició un pronunciado viraje producto de una mala maniobra del piloto que no habría contrarrestado el torque de la hélice, o bien, por no estar bien tensados los tirantes de las alas izquierdas.

(Guillermo Davinson al autor).

---

*El nuevo lazo de unión que trazará en su trayectoria por los aires el aeroplano "Magallanes", contribuirá así en forma práctica a vencer las barreras internacionales entre aquellos países, borradas ya por los sentimientos de recíproca amistad de ambas naciones..." (7)*

En la mañana del 29, ante un numeroso público que se había reunido desde temprano, el "Magallanes" realizó su vuelo de pruebas con pleno éxito. Durante un buen rato se mantuvo volando a 850 mts. de altura entre Bahía Catalina y la calle Miraflores, para luego, sobrevolando la ciudad y el puerto, recibir el cariñoso saludo de las escampavías surtas en el muelle local y de la ciudadanía que le hacía señas desde las calles. De regreso en el Club Hípico, realizó una serie de pasadas rasantes, para deleite de los curiosos, antes de aterrizar con toda felicidad.

Momentos más tarde, a las 10:50, Pozzati y el mecánico Friedly despegaban, esta vez a Río Gallegos. Siguiendo una ruta pegada al estrecho, sobrevolaron Río Seco, Chabunco, isla Magdalena por fuera, Pecket, San Gregorio y Posesión, donde doblaron hacia Monte Dinero y, finalmente, Gallegos, donde fueron avistados a las 12:32.

Al volar sobre la ciudad, Pozzati efectuó una serie de acrobacias mientras arrojaba miles de volantes que decían:

---

*"TODO NOS UNE*

*NADA NOS SEPARA*

---

*EL COMITE PRO AVIACION DE MAGALLANES, saluda a la juventud y al pueblo de Río Gallegos enviándole desde los aires, un mensaje fraternal, una demostración más de la amistad tradicional que une a nuestros pueblos y los votos más fervientes de su prosperidad.*

*Os visita por primera vez nuestro aeroplano "Magallanes".*

*Acojédlo como un símbolo de progreso, un medio más de unión, acercamiento y amistad invariable, con la confianza que desde aquí unimos nuestra voz para cantar con vosotros.*

*¡AL GRAN PUEBLO ARGENTINO SALUD!*

*Punta Arenas, mayo 29 de 1921" (8)*

Foto: Sr. Octavio Friedly



*S.V.A-5 "Magallanes" aterrizando en Río Gallegos.*

Foto: Sr. Octavio Friedly



*Triunfal recepción a Pozatti en Río Gallegos el 29 de mayo de 1921.*

---

Un júbilo indescriptible se apoderó del gentío que aguardaba la llegada de los aviadores en el campo aéreo, cuando éstos aterrizaron a las 12:44.

En una serie de manifestaciones, la población de Río Gallegos quería entregarles su cariño y admiración. Tras casi dos horas de vuelo habían conquistado un lugar en la historia de ambos pueblos.

Al igual que Luis Omar Page, quien junto a su noble "Punta Arenas", había sido el primero en conquistar los cielos de Jujuy en 1916, Pozzati y el "Magallanes" eran los primeros en los cielos australes argentinos. Nuevamente Magallanes y Punta Arenas, inscribían sus nombres en la historia aeronáutica del país hermano.

El 4 de Junio al medio día, Pozzati y Guillermo Bitsch como pasajero, veían desde lo alto, los pañuelos blancos que los despedían. El regreso no podía ser más optimista. En un avión similar, los italianos Ferrarin y Capannini, habían unido Roma y Tokio, a través de 18.000 kilómetros de aventuras. Por otra parte, Antonio Locatelli, otro precursor de la misma nacionalidad, había sido el gestor de la hazaña de unir Santiago y Buenos Aires en una sola etapa el año 1919, también con un SVA-5.

Puerto Montt estaba más cerca. Era una empresa totalmente posible. El raid sería una realidad a corto plazo.

Fue necesario esforzarse para despertar de esos sueños de gloria. Una niebla real y húmeda los había ido envolviendo hasta perderlos completamente. Lo último que había visto eran las alturas de San Gregorio y hacia allá decidió Pozzati, regresar.

Mientras rehacían el trayecto, un hueco en la niebla les permitió ver un trozo de tierra donde aterrizaron para que Bitsch se ubicara. Estaban en las inmediaciones de San Gregorio, por lo que decidieron volar bajo hasta Puerto Sara, donde pernoctaron.

Al día siguiente, despegaron a las 1 P.M. rumbo a Punta Arenas, vía Villa María, Chabunco y Río Seco.

Volando a 2.500 mts. de altura, pronto vieron la ciudad y tras un vertiginoso descenso, aterrizaron con toda felicidad en la pista del Club Hípico, donde eran esperados con ansiedad por un grupo que les tributó una calurosa recepción pese al intenso frío reinante.

Pocos momentos después, el delegado del Aeroclub de Chile, Marcos Davison, certificaba la recepción del primer

Pronto LAS MALLAS del MISTERIO 15 Ep.

# Teatro-circo Politeama

Calle Aconcagua esquina Errázuriz

**HOY - Juéves 2 de Junio - HOY**

¡Gran acontecimiento!

"Actualidades de Magallanes No. 11" — Caída del aeroplano Magallanes — Paisajes y canales del Estrecho — Revista militar, etc.

PRECIOS POPULARES:

Palcos \$ 10.—    Plata \$ 2.—    Balcón \$ 1.60    Paraíso \$ 1.—

VIERNES:

## "ENTRE BROMAS Y BROMAS"

Por el "Chiloé" llegan 50 estrenos exclusivos para el Politeama\*

Pronto "EL AS ROJO", 18 E.P.S.

Foto: El Magallanes

correo aéreo entre Punta Arenas y Río Gallegos.

Una de las cartas estaba dirigida a la Junta de Alcaldes magallánica y la remitía el Ilustre Consejo Municipal de Río Gallegos, el que acusaba recibo de la carta del 27 y agregaba más adelante:

*"... Tengo especial placer en consignar, que el mensajero ha correspondido a las altas y efusivas expresiones del mensaje, mostrándose hábil, intrépido en su arriesgado arte y digno de la misión que le han confiado el grupo de distinguidos jóvenes de Punta Arenas, cuyos propósitos patrióticos y progresistas merecen los mejores encomios que este consejo les tributa con singular agrado.*

*Ibon Noya Presidente*

*Luis B. Pietrapiana Secretario" (9)*

*Mientras tanto la Radonich Film entregaba al público "Actualidades de Magallanes N° 11" exhibida en el cine Politeama.*

Los homenajes se sucedían. Pozzati era todo un héroe y el cónsul de Italia con indisimulado orgullo por el triunfo de su compatriota, le manifestaba al comité *"la más viva complacencia tanto por el magnífico esfuerzo que todos celebramos, como por las expresiones de cordialidad y afecto que uds. prodigan en ella a mi país y a la colonia italiana aquí residente"*, (10) aludiendo a una carta que Emilio Blaya, en su calidad de vicepresidente del comité, le había enviado felicitándolo por su compatriota aviador y el avión SVA-5 también de origen italiano.

En medio de este ambiente, el cine "Politeama" había estrenado "El accidente del aeroplano Magallanes" de la Radonich Film, como la noticia de gran actualidad.

En una presentación especial, la compañía del Teatro Municipal, le hizo entrega de una medalla de oro a Pozzati, al tiempo que la Fratellanza Italiana ofrecía un té en honor al aviador y los miembros del comité.

Sin embargo, tanto esfuerzo y optimismo estaban a punto de verse frustrados por el destino.

El 16 de septiembre de 1921, con motivo de la llegada del acorazado francés "Michelet" trayendo a bordo al célebre general Mangin, el "Magallanes" despegó en lo que sería su último vuelo.

El aviador alemán Franz Scharls, quién se entrenaba en el manejo del biplano para materializar el ansiado raid a Puerto Montt, efectuó una serie de acrobacias sobre el puerto local, en honor al ilustre visitante. Desafortunadamente, durante su aproximación final al campo de aviación del Club Hípico, se estrelló contra un poste telefónico, salvando el piloto con algunas magulladuras, pero quedando el "Magallanes" totalmente destruido.

Imposible de ser arreglado en Punta Arenas, Dante Lépori lo envió a Santiago a fines de 1922, para su reparación, lo que nunca sucedió.

Con esto, se frustró el esfuerzo y optimismo del Comité Pro Aviación de Magallanes y las promisorias proyecciones para el futuro que se habían hecho.

---

## 6.- LA DECADENCIA

---

La desaparición del "Magallanes", fue un duro golpe a la aviación regional. Su presencia en los cielos australes, corta pero fecunda, había puesto a Punta Arenas en un lugar destacado en el quehacer aeronáutico nacional.

A su histórico vuelo a Río Gallegos, se agregaba el aeródromo del Club Hípico, raro privilegio provincial, si se considera que sólo existían los de Santiago: "El Bosque" y "Batuco".

Con el accidente del 16 de septiembre de 1921, comenzó un largo período en que Magallanes sería un pasivo espectador del desarrollo de la aviación. Las iniciativas en tal sentido, deberían correr por cuenta de otros y pasarían muchos años antes que el primer magallánico tomara los mandos de un avión en la región.

Durante el frío mes de mayo de 1922, mientras en Punta Arenas los cines Politeama y Royal anunciaban el estreno de la película "El hombre que anda por el aire" con "el más grande aviador de todos los tiempos, Omar Loclear, en un filme de aventuras y romances en el aire" (1) en la Escuela de Aeronáutica Militar, en Santiago, se procedía al bautizo de los aeroplanos adquiridos con los fondos recaudados durante la gran colecta de 1920.

En una imponente ceremonia a la que asistió el Presidente Alessandri, el cuerpo diplomático, autoridades y público en general, el Nuncio Apostólico procedió a bendecir uno por uno los seis aviones Avro-504, recientemente llegados de Gran Bretaña. Ninguno de ellos habría de llevar el nombre de Magallanes.

Parecía ser que la aviación y el territorio se olvidaban mutuamente.

Al terminar el año, se supo del exitoso raid Buenos Aires-Río Gallegos hecho por una escuadrilla de cuatro biplanos SVA-5, al mando del capitán Antonio Parodi, perteneciente al Grupo de Aviación N° 1, con base en "El Palomar", Buenos Aires y que durante su vuelo transpatagónico, había transportado la primera valija con correspondencia aérea entre las ciudades australes argentinas. (2)

---

Con el feliz regreso de la agrupación a "El Palomar", Argentina puso de manifiesto la intención de conquistar los cielos patagónicos, tarea que había comenzado el pionero trasandino Eduardo Bradley, a fines de 1920, estableciendo una línea aérea entre la Capital Federal y Bahía Blanca con aparatos Handley Page.

Durante el transcurso de 1923, la situación no varió mucho, si bien es cierto que dos nuevos intentos se vinieron a sumar a la larga cadena de frustraciones.

El primero de ellos corrió por cuenta de los aviadores Argentinos Hinton y Martins, quienes a bordo de un poderoso hidroavión H-16, dotado de 2 motores Liberty de 400 hp. cada uno, iniciaron un vuelo en Nueva York con destino a Sudamérica. Tras siete meses de todo tipo de aventuras y penurias, amaron en Río de Janeiro el 8 de febrero totalmente desmoralizados por las continuas fallas del aparato, desistiéndose allí de continuar al Sur.

En sus declaraciones, los frustrados raidistas indicaron que su meta original había sido llegar hasta Punta Arenas, en un vuelo sin precedentes en la aviación mundial.

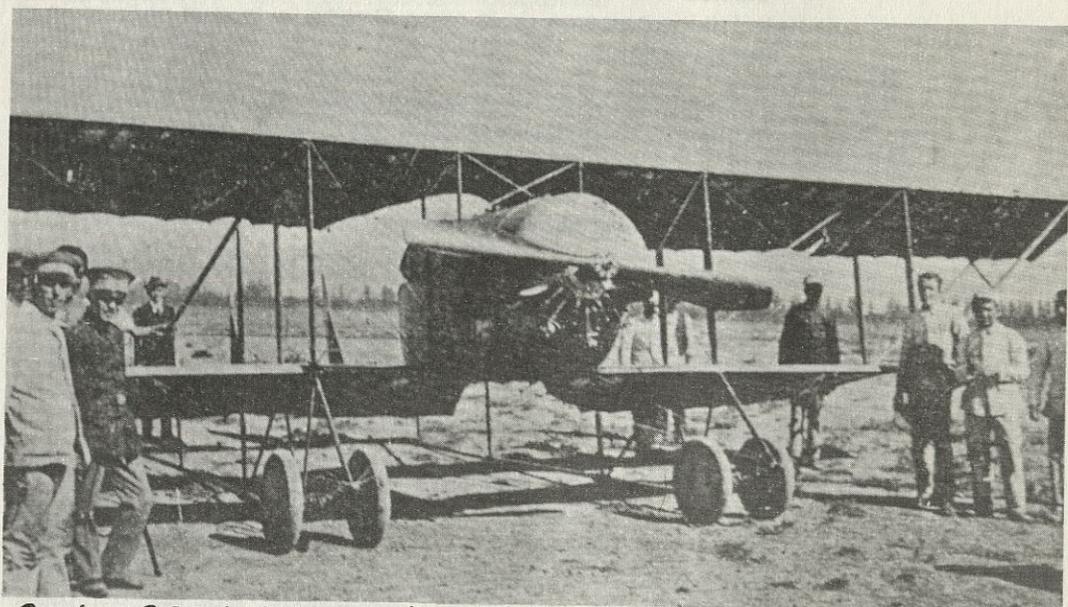
Magallanes estaba muy lejos, aún para la tecnología norteamericana!. Sus habitantes debían conformarse con la lectura del folletín "El aviador del Pacífico" (3), relatando las aventuras del capitán Dan Rit durante la primera Guerra Mundial.

El otro intento tuvo como protagonistas, a dos conocidos de los magallánicos, Diógenes Valenzuela y Mario Pozzati, quienes, radicados en Santiago, formaron una empresa de aviación, contando para ello con un viejo biplano Caudron G-3 de 80 H.P., que habían adquirido en \$5000 al representante de mademoiselle Bolland, la primera mujer vencedora de los Andes.

Los objetivos de esta "Sociedad Nacional de Aviación", no podían ser más auspiciosos. En una primera etapa volarían sobre Santiago con pasajeros, se dedicarían a la publicidad y fotografía aérea, además de abrir una escuela de pilotaje.

La segunda etapa, sin duda ambiciosa, consistía en la extensión de sus servicios a lo largo del país, siendo el raid de Puerto Montt a Punta Arenas, la meta más querida.

Sin embargo, la fortuna no los acompañó en la aventura. Dos serios accidentes sufridos por el valiente Pozzati, afortunadamente sin consecuencias para él, causaron la total destrucción del biplano. Desde el primer vuelo, efectuado el 21 de mayo de 1923, hasta la disolución de la sociedad, no pasaron más que tres meses.



*Caudron G-3 adquirido por Diógenes Valenzuela y Mario Pozzati a Adrienne Bolland.*



*Mario Pozzati abordo del Caudron G-3 de la Sociedad Nacional de Aviación.*

Recién en 1924 los puntarenenses volverían a tener la oportunidad de ver las evoluciones de un aeroplano sobre la ciudad. En efecto, el 9 de mayo de ese año, fondeó en el puerto local el crucero ligero de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica, "Cincinnati", trayendo a bordo, como parte de su moderno armamento, dos catapultas MK-I tipo "A", (4) para hidroaviones Vought UO-1 de observación, material que había sido seleccionado por el U.S. Naval Air

---

Service el año anterior, para formar parte del equipamiento de todos los cruceros de la clase Omaha, a la cual pertenecía el buque visitante.

Desde el punto de vista estructural, el Vought UO-1 era un hidroavión monomotor biplano, con una envergadura de 10,3 mts. y 7,4 mts. de largo, montado sobre un flotador central y dos pequeños laterales ubicados en las puntas de las alas para darle estabilidad en el agua.

Diseñado en 1923 por la Chance Vought Corporation, el UO-1 era un excelente explorador aeromarítimo biplaza, dotado de un poderoso motor radial Wright de 200 hp. refrigerado por aire. De gran radio de acción, podía volar a 197 km/h. a una altura máxima de 5.500 mts., pesando al despegar, cerca de una tonelada. (5)

El 11 de mayo a las 9:30 de la mañana, el hidroavión del crucero norteamericano despegó de las tranquilas aguas del Estrecho de Magallanes, maravillando al público que repletaba el muelle de pasajeros, ya que había trascendido que los aviadores del "Cincinnati" efectuarían algunas demostraciones aéreas. El piloto, teniente Tex Morlay, acompañado por el teniente del Batallón Magallanes, Roberto Ewing, enfiló hacia la ciudad y luego de sobrevolarla se internó sobre el mar, ganando la altura necesaria para comenzar las acrobacias con un "Looping the Loop" seguido por un tirabuzón, la hoja muerta y caídas de ala, todas ellas realizadas magistralmente y con gran sangre fría.

A las 11:30 el Vought UO-1, se posó suavemente a un costado de la nave madre, siendo el piloto y su acompañante muy felicitados por los tripulantes del "Cincinnati" y por los visitantes que se encontraban a bordo.

Poco tiempo después, el teniente de la aviación naval Agustín Alcayaga J., instructor de hidroplanos de la Base Aeronaval de Las Torpederas, le escribió a algunas amistades que tenía en Punta Arenas, gestionando el préstamo del biplano "Magallanes", cuyos restos se encontraban arrumbados en una bodega de la Escuela de Aviación, esperando tiempos mejores.

Alcayaga necesitaba que se reuniera el dinero suficiente para su reparación, ya que contaba con la autorización de la superioridad para realizar el vuelo desde Puerto Montt.

Lamentablemente, los magallánicos que otrora habían formado tantas comisiones para apoyar a la aviación con generosidad, esta vez no tenían el ánimo de iniciar una nueva campaña, perdiéndose para siempre el SVA-5 que tantos esfuerzos había costado.

La llegada de 1925, trajo nuevas inquietudes.

Finalmente y tras cinco años de trámites, el francés Louis Testart obtuvo la concesión de los cielos chilenos para explotar una empresa de aeronavegación entre Concepción e Iquique. Nada se decía de llegar a Punta Arenas.

En contraste con esta actitud, el Aeroclub Argentino elevó a las altas autoridades trasandinas, un memorándum fechado el 29 de enero, en el cual proponían la creación de una línea aérea a Río Gallegos, la que demoraría 17 hrs. en cubrir los 2.500 kms. de distancia. El proyecto, conteniendo todos los detalles para su cristalización, fue acogido por el Gobierno, ordenándose iniciar los estudios necesarios de inmediato.

En Chile, la carencia de una voluntad política para acometer con éxito la tarea de unir por la vía aérea Punta Arenas con el resto del país era evidente. En diciembre de 1924, había llegado a Santiago, procedente de Buenos Aires, una misión comercial de la fábrica de aviones Junkers al mando de Christian Doxrud, un ex capitán de la Marina Real de Noruega quién además, poseía el brevet de aviador N° 13 otorgado por el Aeroclub Argentino en 1913. (6)

Por haber pasado largos años navegando entre Valparaíso y Magallanes, Doxrud era un conocedor de la región de los canales patagónicos por lo que al ser entrevistado por la prensa capitalina señaló con toda autoridad:

*"Chile comete un error al no esforzarse por establecer una línea aérea a Magallanes. Punta Arenas es más argentina que chilena, por el intercambio comercial y las facilidades de comunicaciones con Buenos Aires, las que se verán incrementadas con la próxima instalación de una línea aérea por el Atlántico".*

*"Chile necesita hacer lo mismo y pronto, siendo los Junkers ideales para la ruta ya que son enteramente metálicos y pueden volar por encima de las tormentas, a 5.000 metros".*

*"En Europa han tenido gran éxito sin ningún accidente que lamentar y con sólo el 2 por ciento de vuelos postergados por diferentes causas".*

*"En Colombia, desde hace varios años, hay líneas aéreas que utilizan hidroplanos y aeroplanos Junkers conectando diferentes localidades en la selva y costas".*

*"Si el Gobierno o particulares se interesan y dan garantías, la firma "Junkers" podría operar inmediatamente. Sólo se necesitan \$ 2.000.000.- y tendrían dos años de gracia". (7)*



*Tarjeta postal de Gunther Plüshow publicada en El Magallanes, el 4 de febrero de 1926, en la que se puede leer: "Aterrizaje en Haichow/China 6-XI-14 después de escapar de Tsingtau".*

(\*) Con posterioridad Ficarelli, habría de enrolarse en la Cía. Gral. Aeropostal y, junto a Leonardo Selvetti, organizaría la línea Buenos Aires-Asunción del Paraguay en la que murió durante 1929.

A pesar de estas declaraciones, no se despertó mayor interés en los círculos empresariales magallánicos. Lo cierto del caso es que los grandes pioneros que habían conquistado los mares australes, dando origen a importantes flotas navieras, y aquellos otros conquistadores de la Patagonia, con sus imperios ganaderos, ya no tenían fuerzas para iniciar la lucha por el dominio de los cielos australes. La presión por obtener la subdivisión de las tierras fiscales entregadas a las grandes sociedades ganaderas, no les permitía a estas últimas mirar el futuro con la tranquilidad necesaria para invertir en nuevas empresas de un porvenir incierto.

Ese año de 1925 llegó a su fin con la frustración de un nuevo raid. Desde Rosario, Argentina, el aviador Pedro Ficarelli (\*) anunció su venida a Punta Arenas en un vuelo a través de 14 provincias sureñas, lo que a pesar de las intensiones del piloto, nunca se concretó.

Un nuevo raid marcó el comienzo de 1926. El 23 de enero, una escuadrilla de 4 aviones despegó de la Base Aérea "El Bosque" con destino a Ancud, ciudad que celebraba el Centenario de la Independencia de Chiloé. Por vez primera se intentaba llegar tan al sur en aeroplano.

Paralelamente, en Punta Arenas, un intrépido aviador alemán, maravillado por las bellezas de Ultima Esperanza, iniciaba el regreso a su patria tras una corta visita a esta ciudad, prometiendo volver a explorar la región de los canales australes. Así, mientras el vapor "Oropesa" se internaba en las aguas del estrecho con destino a Valparaíso, Gunther Plüschow comenzó a soñar con lo que sería la gran exploración de su vida.

Promediando el año tuvo lugar un hecho que con el correr del tiempo resultaría decisivo para la aviación magallánica. El 17 de julio, el capitán Enrique Zúñiga entregó el mando de la Escuela de Aeronáutica Militar al comandante Arturo Merino Benítez, con cuyo empuje más el decidido apoyo del Presidente Carlos Ibáñez del Campo, la aviación chilena llegaría a cubrir con sus alas ambos extremos de la República.

Como un presagio de los cambios que vendrían en el futuro, se publicaba en la prensa regional el siguiente aviso: (8)

# Aero Gasolene

## 68/72

**Nafta para aeroplanos.**

**ESPECIAL PARA ESTE CLIMA**

**VENDEMOS**

---

**Soc. Anón. Gan. y Com. "SARA BRAUN"**  
**Sección Comercial.**

Foto: El Magallanes

---

## 7.- EL CONDOR DE PLATA

---

Con la llegada de Arturo Merino Benítez a la jefatura de la Escuela de Aeronáutica Militar, el 17 de julio de 1926, la aviación chilena comenzó un período de expansión y progreso en sus diferentes facetas.

El visionario comandante, veía la necesidad de descentralizar la aviación militar creando bases aéreas en las diferentes regiones del país. Por este motivo a principios de octubre de ese mismo año, se envió una escuadrilla al Norte con la tarea de buscar el lugar más adecuado para establecer la primera de ellas, llevando al mismo tiempo la misión de estudiar otros lugares para la ubicación de aeródromos que pudieran servir de puntos de apoyo para una ruta aérea hasta Arica.

La falta en el país de los aviones adecuados para realizar los vuelos de largo alcance que estas ideas suponían, significaba un serio obstáculo para el desarrollo de las mismas. Por esta razón, se imponía la necesidad de renovar el material aéreo existente, con aquel que las potencias mundiales ofrecían en el mercado.

En este sentido, Alemania, pese a las fuertes restricciones impuestas por los aliados al término de la Primera Guerra Mundial, se había constituido en un eficiente proveedor de material aéreo gracias al esfuerzo creativo de diseñadores y fabricantes como Claude Dornier, Ernest Heinkel, Willy Messerschmitt y Hugo Junkers, quienes habían encontrado las facilidades adecuadas para la construcción de sus aparatos en el extranjero.

Al promediar 1925, la aviación naval se interesó por los botes voladores Dornier Wal, bimotores de gran radio de acción utilizados con singular éxito en el cruce del Atlántico Sur. El servicio aéreo del Ejército, por su parte, prefirió los nuevos y poderosos trimotores Junkers R/42, enteramente metálicos y con capacidad para siete tripulantes en su versión militar.

Para conocer estos novedosos aparatos, el Ejército envió al país germano, al mayor Diego Aracena, quien aprovechó la oportunidad de efectuar algunos raids a los países escandinavos (\*) con la mente puesta en la futura ruta a Magallanes, donde se enfrentaría a condiciones meteorológicas y geográficas similares.

La llegada de los Dornier Wal para la Armada a fines de

J B

(\*) El mayor Diego Aracena, agregado aéreo en Londres, visitó la fábrica A.B. Flygindustri, en Limham, Suecia, entre el 18 y 20 de agosto de 1926, acompañado por el cónsul general de Hamburgo, Sr. Blanco y el agregado militar en Berlín. La finalidad de la visita fue conocer la industria, los trimotores R-42 y el hidroavión K-53W. (Lennart Andersson al autor)



*Comodoro del Aire (A)  
Don Arturo Merino Benítez: Creador y primer  
comandante en jefe de  
la Fuerza Aérea de Chile  
y fundador de la Línea  
Aérea Nacional (LAN) y  
el Club Aéreo de Chile.  
(1888 -4 mayo 1970).*

noviembre y las noticias procedentes de Europa relatando los éxitos alcanzados por Aracena, marcaron el fin de 1926.

Las ideas del comandante Merino, pronto iban a encontrar el decidido y fundamental apoyo del Gobierno. En efecto, el 8 de abril de 1927 el coronel Carlos Ibáñez del Campo asumía la Presidencia de la República, ante la renuncia del Presidente Emiliano Figueroa. Ibáñez, que era un entusiasta admirador de la aviación militar, nombró a Bartolomé Blanche en el Ministerio de Guerra y ratificó a Arturo Merino en su cargo, sumándose al dinamismo del comandante, la voluntad política del estadista.

*General del Aire (A) Don Diego Aracena Aguilar. Como adicto Aéreo en la Legación de Chile en Inglaterra fue a visitar diversos países de Europa con el fin de conocer la industria de las nuevas y poderosas aeronaves capaces de volar en la difícil ruta a Magallanes*

*Con el grado de Mayor, le cupo una destacada participación en la selección y adquisición de los trimotores Junkers R/42.*



El tiempo se iba a encargar de demostrar la incidencia que tuvieron todas estas acertadas decisiones para el desarrollo aeronáutico de la región de Magallanes.

En la capital del territorio mientras tanto, se seguía con vivo interés los progresos de la aviación. Como ésta había ido tejiendo lentamente una pacífica red de aerovías en torno al globo. Que Charles Lindberg había cruzado el Atlántico Norte uniendo Nueva York y París en un vuelo sin escalas; que la Imperial Airways mantenía un servicio regular entre Londres y la India; que la Compañía General Aeropostal Latécoère inauguró un servicio de correo aéreo entre Buenos Aires y Natal el 23 de noviembre de 1927; que el gobernador de

Chubut gestionaba el establecimiento de un servicio aéreo regular aerpostal entre ese territorio y Neuquén; que Gunther Plüschow llegaría a fines de año a explorar la región de los canales...

De a poco se comenzaba a salir de un largo estancamiento que había durado más de un lustro.

El 8 de diciembre de 1927, recaló en el puerto local el vapor alemán "Planet" trayendo a Ernest Dreblow, ingeniero y mecánico de aviación, quien constituía la avanzada de la expedición de Plüschow. En el muelle lo esperaba el profesor del Colegio Alemán, Werner Gromsh, para ayudarlo con los trámites del desembarque, ya que, además de un sinnúmero de instrumentos científicos y fotográficos, traía un robusto biplano Heinkel de 230 hp., embalado en 16 enormes cajones.

Al día siguiente comenzaron las visitas a las diferentes autoridades partiendo por el gobernador subrogante y jefe del Destacamento Magallanes coronel Vergara, quien atendió al sorprendido visitante en correcto alemán. En esa reunión, Dreblow le explicó cómo la expedición era apoyada por diferentes instituciones alemanas, las que habían facilitado todo el equipo en calidad de préstamo. Contaba con lo más moderno en filmadoras de la Casa "Carl Zeiss" y con 25 kms. de película para hacer estudios de flora, fauna y levantamientos fotográficos, aportados por la U.F.A. El avión pertenecía al Ministerio de Comunicaciones y Transportes de Alemania, en tanto que el financiamiento corría por cuenta de la editorial Ullstein, que editaría el libro que se escribiera. (1)

Por su parte Vergara dispuso que el capitán Enrique Zúñiga, ex comandante de la Escuela de Aeronáutica Militar, se encargara del traslado de los bultos a las dependencias del destacamento hasta que Dreblow encontrara el lugar apropiado para armarlo. Al mismo tiempo solicitó al administrador de Aduanas la libre internación del aeroplano, visto el carácter científico de la expedición, solicitud que fue acogida de inmediato.

Pero el apoyo no sólo venía del gobierno regional. José Miguel Alvarez, despachador de Aduanas, le tramitó en forma gratuita el manifiesto, póliza y seguros, en tanto que la Casa "Menéndez Behety", representante de la línea de vapores alemana, eximió al expedicionario del pago de los derechos de embarque y bodegaje.

El comandante del apostadero naval, capitán de navío Alberto Paredes y el gobernador marítimo, Alejandro Yanquez, también se hicieron presentes ofreciendo terrenos y ma-

---

teriales de construcción para que levantara un hangar en Bahía Catalina.

Dreblow, que se sentía como en su propia casa por la acogida de que había sido objeto, apenas se enteró del interés que existía en la comunidad porque se realizara el vuelo a Puerto Montt, prometió que lo intentaría una vez terminada la exploración. Según él, esto era perfectamente factible de realizar con el Heinkel o bien con un Junkers, con el cual estimaba demorarse sólo 8 horas en cubrir la distancia. Por ahora habría que estudiar la meteorología de la región.

Durante 1928, los evidentes progresos de la aviación chilena, comenzaron a dar frutos en obras que beneficiaban a la región. Desde su puesto, el diligente comandante Merino impulsaba la participación concreta del Gobierno en los asuntos aeronáuticos, de tal manera que recién comenzado ese año, el Ministro del Interior envió una circular a todos los intendentes, entre ellos al gobernador de Magallanes, instruyéndolos sobre la necesidad de construir aeródromos en todas las ciudades importantes del país, debiendo seleccionarse para tales fines dos franjas de terreno de 300 a 200 mts. de ancho por 1.000 a 600 mts. de largo, orientadas a los vientos más constantes.

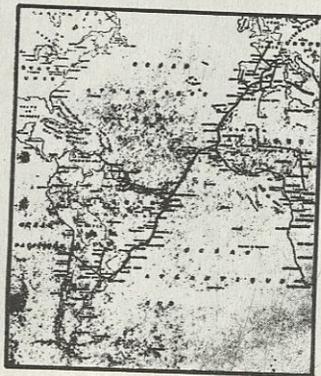
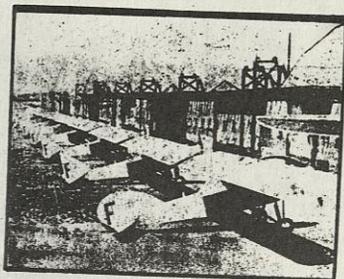
Al poco tiempo, el 1ro. de marzo, el aviador francés, Jean Mermoz, inauguró el servicio aeropostal entre Buenos Aires y Europa. Este servicio, a cargo de la Compañía General Aeropostal Latécoère, de origen francés, también alcanzaba a Chile, desde donde la correspondencia se enviaba por ferrocarril a la capital trasandina, en tanto que la de Magallanes que se deseara remitir por el correo aéreo, debía enviarse a Santiago por intermedio de la oficina local de correos, pagándose un franqueo especial por este nuevo servicio.

La empresa gala, al igual que la Imperial Airways de Inglaterra, la Compañía Española de Tráfico Aéreo, la Deutsche Lufthansa, la Empresa de Aeronavegación Italiana, y la Pan American Grace Airways eran fuertemente subsidiadas por sus respectivos Gobiernos y negociaban con los países de menor desarrollo aerocomercial, la obtención de concesiones y derechos de transporte de correspondencia y pasajeros, situación que encontraba la tenaz oposición de Arturo Merino Benítez, ahora desde su nuevo puesto de inspector de aviación, pues veía en ellas el peligro de no poder desarrollar la aviación comercial chilena. Por este motivo, al promediar el año, dispuso que 10 biplanos Gipsy Moth de la Escuela de Aeronáutica Militar fuesen destinados

## El Avión acorta la distancia!

*Envíe su correspondencia por la Vía Aérea  
y ganará dinero, ahorrará tiempo.*

*Sus cartas, pedidos y encomiendas pueden llegar  
a Europa en 17, 15 y hasta 14 días.*



*La red de línea de la Compañía Latecoere, se extiende desde Comodoro Rivadavia a todas las grandes capitales de la América del Sur, África, y Europa.*

### **SERVICIOS PERMANENTES.**

*Salidas semanales de Buenos Aires y  
Toulouse (Francia.)*

**Compañía General Aereo Postal:**

## **Línea Latecoere**

**Representante en Magallanes:**

**Vicente Foretic Vilovic.**

Foto: El Magallanes

para formar la Línea Aeropostal Santiago-Arica, la que pasado algunos meses daría origen a la Línea Aérea Nacional.

Todo este progreso exigía sacrificios y en esto Magallanes también debía aportar con la sangre de su juventud.

El 16 de octubre de 1928, en un trágico accidente de aviación en la Base Aérea "El Bosque", murió el teniente Augusto Paravich Wahlen, de 23 años, hijo de los conocidos vecinos magallánicos Mateo Paravich y Marta Wahlen, por ese entonces residentes en Ushuaía.

Augusto Paravich, el primer mártir magallánico, había nacido en Punta Arenas, el 23 de diciembre de 1905, ingresando a la Escuela Militar en 1920. En 1926, ya como oficial de Ejército, ingresó a la Escuela de Aeronáutica Militar, graduándose de piloto de guerra en diciembre del año siguiente. A sus dotes de piloto sumaba una gran calidad humana por lo que pasó a integrar de inmediato el selecto grupo de instructores con que contaba dicho plantel.

El 16, a las 10 A.M., mientras Paravich practicaba

*Primer aviso de una  
aerolínea comercial pu-  
blicado en la prensa  
regional, durante 1928.*

*Augusto Paravich en la  
cabina de un Vickers  
Wibault*

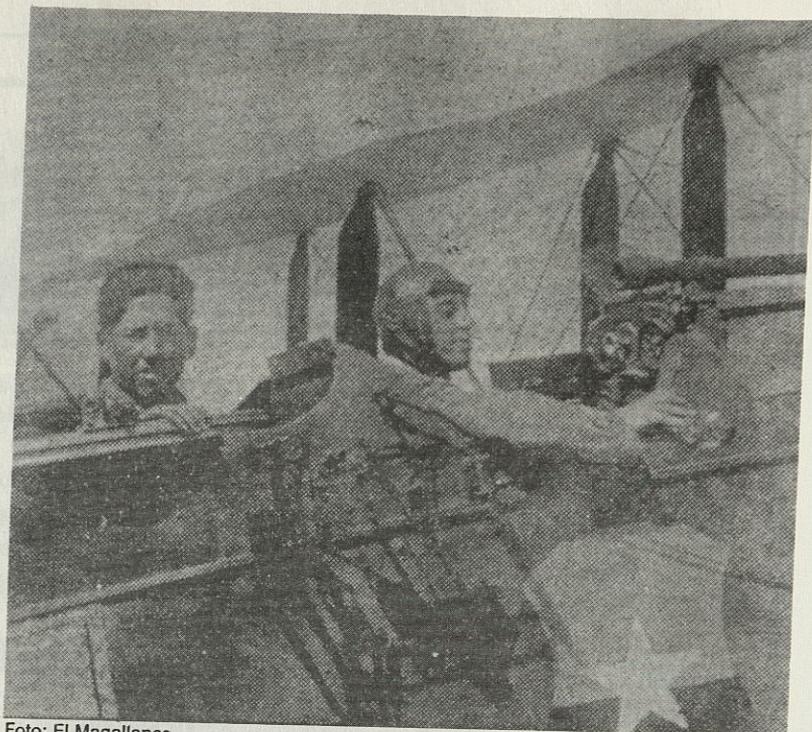


Foto: El Magallanes

acrobacias sobre "El Bosque", a 500 mts. de altura en un Wibault de 450 hp., se le desprendieron las alas de su avión, precipitándose a tierra totalmente descontrolado. El impacto con el suelo fue escuchado en toda la escuela en tanto que en Magallanes, la noticia estremeció a la sociedad puntarenense. Los accidentes de aviación, hasta entonces tan ajenos a ella, esta vez golpeaban con su dolorosa realidad a una de sus familias.

Octubre se acercaba a su fin y en Punta Arenas, Ernst Dreblow se impacientaba ante la tardanza que experimentaba la goleta "Feuerland" en llegar a Magallanes trayendo el resto de la expedición. Había pasado casi un año desde su llegada a la región, donde se había mantenido efectuando algunos trabajos de ingeniería, y como representante de las firmas que auspiciaban la expedición y realizando importantes observaciones meteorológicas. (2) Sus temores habían ido en aumento desde mayo cuando supo que, el 17 de abril de 1928 había partido desde Fresno, Estados Unidos, el aviador norteamericano James Angel, en un raid hacia América del Sur, hasta Punta Arenas. Acompañaba a este aviador un ejecutivo de la Beacon Airways que financiaba la expedición y un fotógrafo dotado de modernos elementos para efectuar un levantamiento aerofotográfico del Estrecho de Magallanes (3)



Afortunadamente para la originalidad de los alemanes, el raid norteamericano nunca se materializó, pero la noticia sirvió para demostrar el interés que existía en muchos países por explorar el extremo austral de América utilizando aeroplanos.

Por fin el 23 de octubre, la goleta "Feuerland" atracó a un costado del muelle fiscal. La pequeña embarcación de sólo 16 mts. de eslora, 5 mts. de manga y 2,5 mts. de puntal, había salido del puerto de Büsum, Holstëin, Alemania, el 23 de noviembre de 1927, tripulada por Gunther Plüschow, jefe de la expedición, Paul Christiansen y Sepp Schmidt, piloto de la goleta, el fotógrafo de la U.F.A., Kurt Newbert y el tripulante Harry Stoll. Habían demorado casi un año en cruzar el Atlántico y luego de explorar los canales australes, esperaban continuar viaje, cruzando el Océano Pacífico rumbo a Alemania.

Inmediatamente, Plüschow y Dreblow se abocaron al armado del Heinkel en las instalaciones de la firma Braun Blanchard, gentilmente cedidas para tal efecto. Al caer la tarde del 24 de noviembre, el Heinkel voló por primera vez, elevándose desde el puerto hacia la ciudad para luego internarse sobre el estrecho hasta divisar Porvenir. Pasados

*Augusto Paravich en  
compañía de algunos  
amigos en el aeródromo  
Maquehue, Temuco,  
junto a un Vickers  
Wibault*

*Plüschow y Dreblow  
iniciando el raid a  
Ushuaia.*

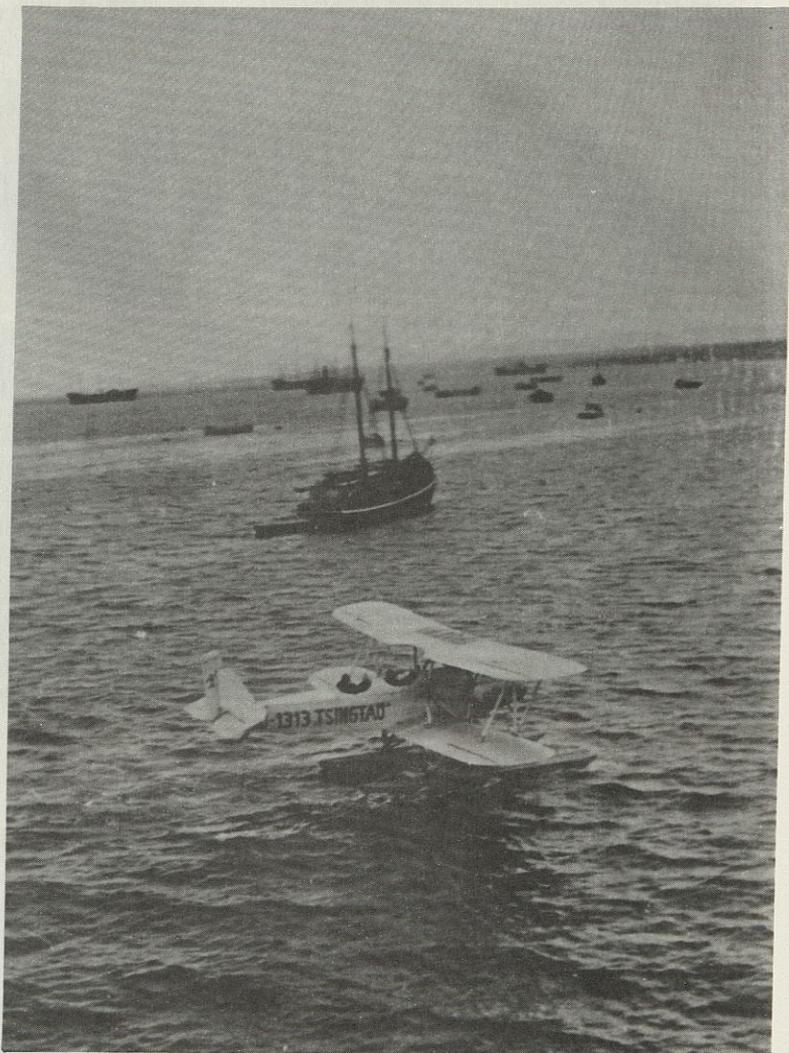


Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

algunos minutos regresó para posarse con toda facilidad a un costado de la goleta.

Por segunda vez, un hidroavión concitaba la atención de los magallánicos. En esta oportunidad se trataba de un biplano Heinkel He 24 W, dotado con un motor B.M.W. IV, de 230 hp., refrigerado por agua. Diseñado durante 1926 como un biplaza de instrucción, podía ir montado sobre dos flotadores centrales, esquís o sobre un robusto tren de aterrizaje terrestre. La estructura consistía en una armazón de tubos de acero forrados con lona de aviación, salvo las alas que iban cubiertas por planchas de madera terciada.

El peso máximo de despegue eran 2.150 kgs., de los que

650 kgs. eran su capacidad de carga. Montaba a 1.000 metros en 4,5 minutos y alcanzaba una velocidad máxima de 165 km/h, en tanto que su velocidad de aterrizaje eran 72 km/h.

Sus medidas eran 14,2 mts. de envergadura alar, 9,7 mts. de largo y 4,15 mts. de alto. (4)

Gunther Plüschow lo había bautizado con el nombre de "Tsingtau" en recuerdo del antiguo protectorado alemán, en las costas chinas, donde le había tocado participar durante la Primera Guerra Mundial, y matriculado en Alemania como D-1313, ya que este era su número de la buena suerte.

El domingo 2 de diciembre, luego de algunas "volaciones" de prueba sobre la ciudad, Plüschow decidió realizar un raid a Ushuaia. Durante todo el día lunes 3 se hicieron los preparativos y a las 17:30, acompañado por Ernst Dreblow, despegó rumbo al Sur. Una hora y media más tarde se posaba en las tranquilas aguas del canal Beagle, ante la sorprendida población de aquella apartada localidad, que nunca antes había recibido la visita de un aeroplano.

Después de unos minutos, en una sencilla y espontánea recepción en honor a los valientes exploradores, Gunther Plüschow entregó al gobernador del territorio de Tierra del Fuego argentina una valija conteniendo el primer correo aéreo entre esa ciudad y Punta Arenas.

Una de las cartas iba dirigida a:

*"José María Gómez*

**GOBERNADOR TIERRA DEL FUEGO ARGENTINA**

*Por la vía aérea austral, recién inaugurada por valiente aviador alemán Plüschow, estrecho la mano al gobernador y amigo.*

*Javier Palacios*

**CORONEL INTENDENTE DE MAGALLANES" (5)**

El regreso a Punta Arenas fue una verdadera odisea, según lo relató el propio Plüschow: *"Emprendí el regreso el martes 4 a las 17:30 encontrando fuertes tempestades en la ruta. La cordillera Darwin la crucé en 1 hora y 30 minutos contra 15 minutos que demoré en la ida. Soporté temperaturas de 20 grados bajo cero y subí hasta 2.500 mts., por los vacíos de 200 mts. que encontré.*

---

*Han sido los momentos más difíciles de mi vida. Sobre la isla Dawson se me terminó la bencina, por lo que bajé en San Valentín donde a caballo me dirigí a Puerto Harris ya que allí tenía bencina dejada por la goleta. Ayer en la mañana reparamos el aparato con Dreblow, despegando a las 7:30 para llegar a las 8 A.M. a Punta Arenas". (6)*

Con este vuelo, Gunther Plüschow demostró la importancia de las comunicaciones aéreas en la zona, al reducir considerablemente el tiempo que se ponía entre la capital magallánica y Ushuaia, ganándole incluso a los telegramas que se intercambiaban entre ambas ciudades.

Los días que siguieron, se emplearon en aparejar la goleta para la expedición a los canales fueguinos, zarpando en la tarde del 28 de diciembre hacia Porvenir. Momentos más tarde el "Tsingtau", piloteado por Plüschow, emprendía el vuelo al Sur.

En Santiago, entre tanto, el teniente coronel Arturo Merino Benítez continuaba su arduo trabajo reorganizando la aviación militar. Al traslado a Iquique del Grupo de Aviación N° 1, se agregó la instalación del Grupo Mixto de Aviación N° 3, en Maquehue, y la creación de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente con los 6 trimotores Junkers R/42 adquiridos en 1927, al mando del capitán Alfredo Fuentes Martínez.

A pesar del trabajo que implicaban las medidas antedichas, la aviación civil también merecía su preocupación al ver el estado de postración en que se encontraba el Aeroclub de Chile. Para solucionar este problema, el jefe de la aviación militar, decidió fundar el "Club Aéreo de Chile" equipándolo con biplanos Cirrus Moth de dotación de la Escuela de Aeronáutica Militar y sus respectivos instructores. Por otra parte, el pronto establecimiento de la línea aerpostal de Santiago a Arica, había exigido la minuciosa exploración de la ruta determinando los puntos de repostación que tendría este servicio tan esperado por los nortinos.

Sin duda que el trabajo del activo comandante Merino era intenso. Las bases del desarrollo aeronáutico nacional en el futuro, iban a estar en el cumplimiento de todas estas acertadas decisiones, a las que se sumaba su personal preocupación por la ruta austral.

En este sentido la Compañía General Aerpostal Latécoère se había consolidado en la ruta Buenos Aires-Natal y ahora buscaba expandirse hacia Santiago de Chile, realizando vuelos exploratorios a través de la cordillera de Los Andes, al tiempo que sus ejecutivos le habían encargado a Paul Vachet, los estudios para extenderse por el sur argentino hasta Río



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

Gallegos. Todo esto fue confirmado por el administrador-gerente de la línea, Marcel Portait, en una visita que hizo a Punta Arenas a fines de enero de 1929, en la que anunció que "Aeroposta Argentina" iniciaría en breve los servicios regulares a la capital de Santa Cruz, faltando sólo el permiso de las autoridades argentinas. Por otra parte, la Sociedad Rural de Río Negro y Neuquén había solicitado al gobierno trasandino el establecimiento de un servicio aerpostal a la Patagonia, adjuntado a dicha solicitud los estudios efectuados por cuenta propia, en los que se señalaba que se necesitaban 3 aeroplanos de 500 hp.cada uno y que pudieran volar a 180 km/h. Con ellos se podrían hacer cuatro viajes al mes, partiendo desde Bahía Blanca para llegar en el día a Comodoro Rivadavia tras hacer escalas en Trelew o Puerto Madryn, continuando al día siguiente a Río Gallegos y desde allí a Magallanes y Ushuaía, para regresar por la misma vía al Norte. (7)

### *El Tsingtau en el Puerto de Ushuaía*

Arturo Merino Benítez no veía con buenos ojos que una empresa aérea extranjera llegara a un lugar tan remoto de la Patria sin que dicho territorio no estuviera al alcance de las alas nacionales, pero por otra parte, tampoco podía negar a los magallánicos la posibilidad de contar con un rápido y seguro servicio aeropostal que los sacara de su natural aislamiento, en vista de lo cual ordenó iniciar los estudios preliminares de la ruta aérea a Punta Arenas, disponiendo para ello que cuatro oficiales de la institución viajasen al Sur, con la misión de buscar los lugares más apropiados para el establecimiento de los aeródromos de apoyo necesarios y al mismo tiempo, recoger antecedentes que permitieran completar la carta de aeronavegación de Aysén y Magallanes. (\*)

Los estudios a realizar iban a ser analizados por una comisión integrada por el director de la Escuela de Aeronáutica Militar, el director del Instituto Geográfico y otros especialistas, quienes a su vez tenían plazo hasta mediados del año para entregar la carta preliminar al Presidente Ibáñez, particularmente interesado en esta ruta. (8)

Con esta gran responsabilidad sobre sus hombros, el 1ro. de febrero de 1929 se embarcaron en Puerto Montt los tenientes Luis Donoso, hacia la región de Aysén; César Lavín y Ernesto Romero hacia Río Baker y Adolfo Abel Kreft a Magallanes y Ultima Esperanza.

En Punta Arenas, mientras tanto, la población ajena a estas gestiones, era sorprendida por un telegrama dado a la publicidad por la Intendencia esa misma tarde:

*USHUAIA 29 ENERO 1929 19 HRS:  
INTENDENTE CORONEL PALACIOS  
Magallanes*

*Después de varias semanas de fuertes temporales en la región oeste de Tierra del Fuego, pude efectuar en la semana pasada un vuelo en mi hidroavión "Tsingtau" sobre la cordillera de Darwin, por el monte Sarmiento hasta Ushuaía.*

*En este vuelo tuve la suerte de atravesar una de las más maravillosas partes de Chile. Mi compañero ingeniero Dreblow sacó cientos de metros de película y muchas fotografías de esta parte del mundo, la más sublime, salvaje y desconocida jamás vista por ojos humanos hasta ese día.*

*Junto a ese inolvidable día de mi vida, también realicé hoy un magnífico vuelo sobre el Cabo de Hornos, el punto más*

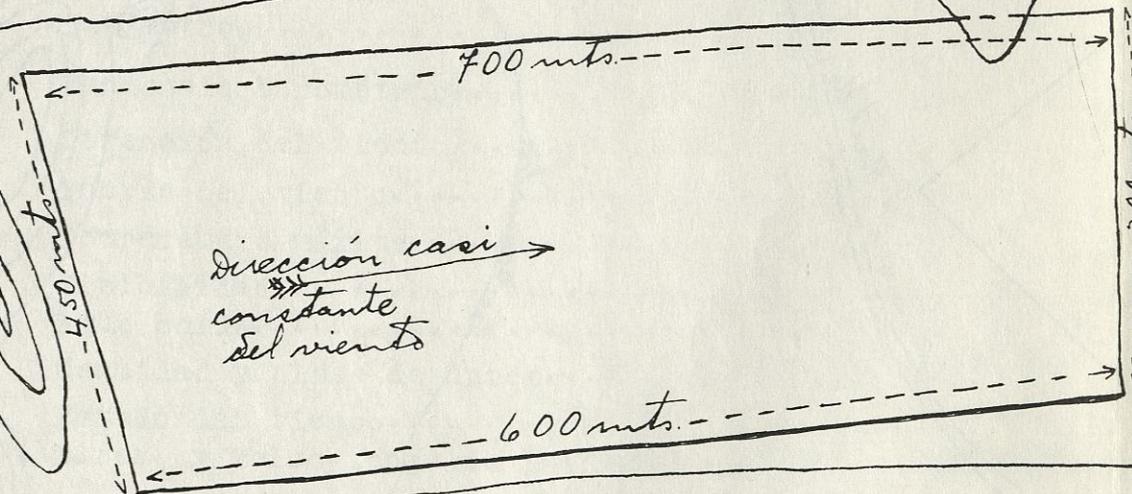
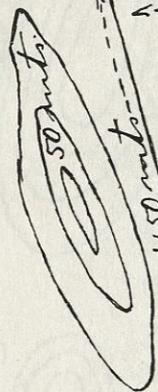
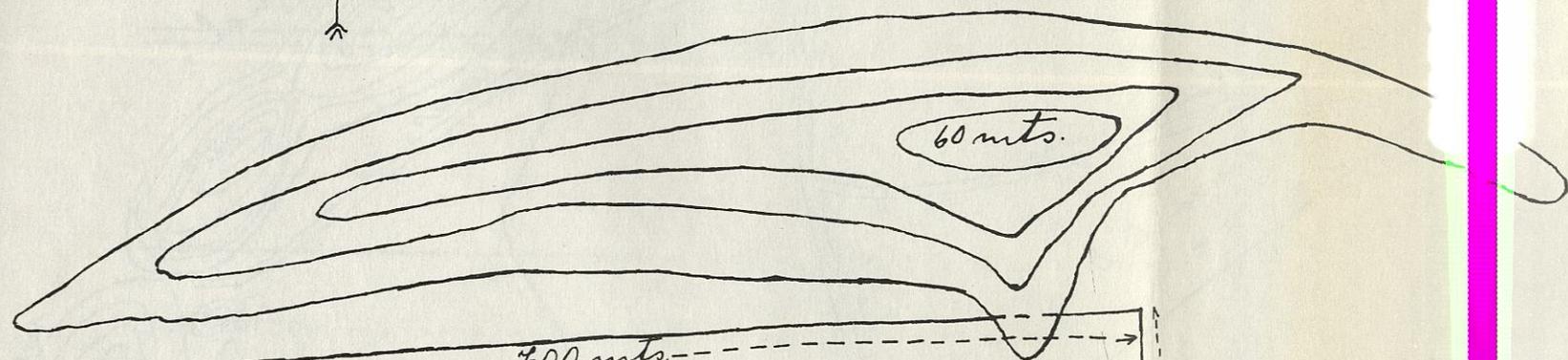
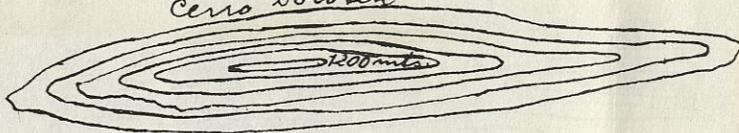
(9)  
✓ 10

(\*) Al no disponerse en el país de las "Cartas Generales" y "Cartas normales", exigidas en los acuerdos de las Conferencias Internacionales Oficiales de 1919 en Londres y de 1913 en París, se utilizó como "Carta General para la Aeronavegación y Señalización Nacional" el "Mapa Escolar de Chile" editado por la Dirección de Obras Públicas en 1911 y escala de 1:1.000.000. En él se debían estampar las rutas internacionales y las rutas oficiales, los faros marinos y aeronáuticos, las zonas prohibidas y peligrosas, aeropuerto y aeródromos públicos, líneas de declinación magnética y los puntos de señalización. (9)

Anexo 1

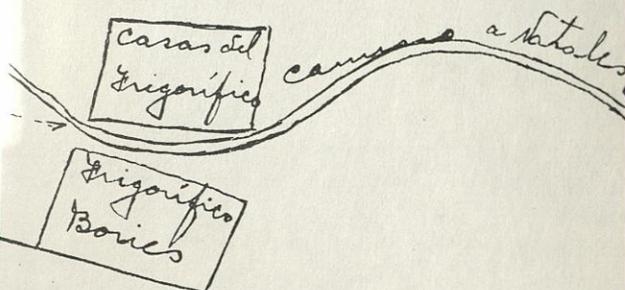
cerro Dorotea

croquis de la cancha en B...



1500 mt

Mar



Croquis a mano alzada del aeródromo del Puerto Bories dibujado por el Teniente Adolfo Abel Kreft en 1929.



OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS

6-III-929 en las rejiones de Puerto Natales, Cerros

	F E	
	15-III-929	
	7.Hrs.	14.Hrs.
Barómetro.....	756	
Tendencia barométrica.....	↓	
Dirección del viento.....	W	
Fuerza del viento.....	4	
Temperatura máxima.....	18°	
Visibilidad.....	6	
Agua caída.....	00	
Cantidad y clase de nubes.....	A. St. 9/10	C
Estado del tiempo.....	Variable	C
Direc. y veloc. ang. de las nubes.....	Moderado W	N
Humedad relativa.....	65%	
Estado del mar.....	Rizada	C
Temp. mínima en las 24 Hrs.....	+13°	

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS hechas entre el 15-II-929 y el

6-III-929 en las rejiones de Puerto Natales, Cerro Guido y Magallanes.

	F E C H A Y H O R A S -								
	15-II-929 Natales			16-II-929 Natales			17-II-929 Natales		
	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.
Barómetro.....	756	754	745	746	750	748	749	750	
Tensión barométrica.....	2	3	9	4	8	3	4	2	
Dirección del viento.....	W	0	N.W.	N.W.	S.W.	W.	W.	W.	
Fuerza del viento.....	4	0	1	5	1	4	4	4	
Temperatura máxima.....	18°	15°	10°	16°	11°	9°	12°	11°	
Visibilidad.....	6	5	5	4	4	3	3	4	
Agua caída.....	00	00	00	01 mm.	01 mm.	01 mm.	01 mm.	00	
Cantidad y clase de nubes.....	A.St. 9/10	Cl. Cu 10/10	Cl. Ni 10/10	Cl. Str. 9/10	Cl. Ni 5/10	Cl. Ni 10/10	Ni 10/10	Cl. Ni 5/10	
Estado del tiempo.....	Variable	Cubierto	Amenaz.	Variable	Variable	Amenaz.	lloviendo	Variable	
Direc. y veloc. ang. de las nubes.....	Moderad. W	N.W. 5°	Lenta N.	Moderad. S.W.	Mod. S.W.	Rápida W.	Mod. W.	W. 8°	
Humedad relativa.....	65%	62%	89%	71%	78%	74%	80%	84%	
Estado del mar.....	Rizada	Calma	Calma	Rizada	Calma	Gruesa	Marejada	Gruesa	
Temp. máxima en las 24 Hrs.....	+13°	+13°	11°	11°	11°	10°	10°	10°	

---

*temido durante siglos por los navegantes del globo entero y el más austral de la hospitalaria tierra chilena.*

*Con mi gratitud incluyo a todas las autoridades y amigos chilenos.*

*Capitán Plüschow y compañero. (10)*

La noticia de esta verdadera hazaña de la aviación alemana debió merecer un lugar destacado en la historia de la aeronáutica mundial, sin embargo otra conquista de la aviación llamó la atención de la opinión pública, eclipsando la gesta de Plüschow. Por esos días la prensa mundial daba cuenta del exitoso regreso del explorador australiano Hubert Willkins desde la Antártica, donde, al mando de una expedición británico-norteamericana, había explorado la Tierra de Graham, utilizando para ello dos monomotores Lockheed Vega de 200 hp. cada uno, equipados con ruedas, flotadores o esquíes según necesitase.

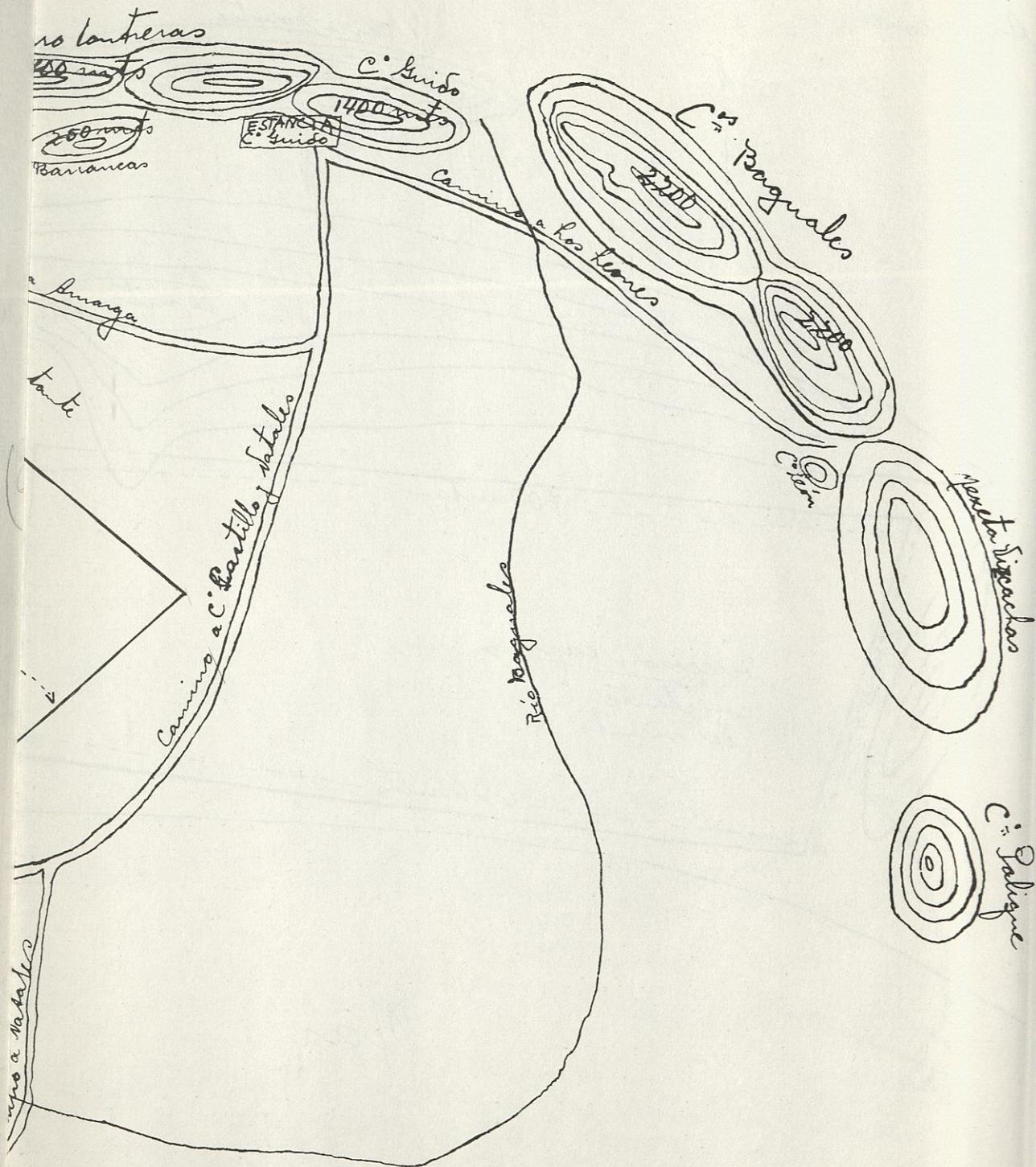
Estos aparatos, a cargo del aviador norteamericano Carl Ben Eielson, veterano de vuelos en el Artico, estuvieron basados en la isla Decepción entre el 16 de noviembre de 1928 y el 10 de enero de 1929, correspondiéndoles el honor de ser los iniciadores de la exploración en el continente helado.

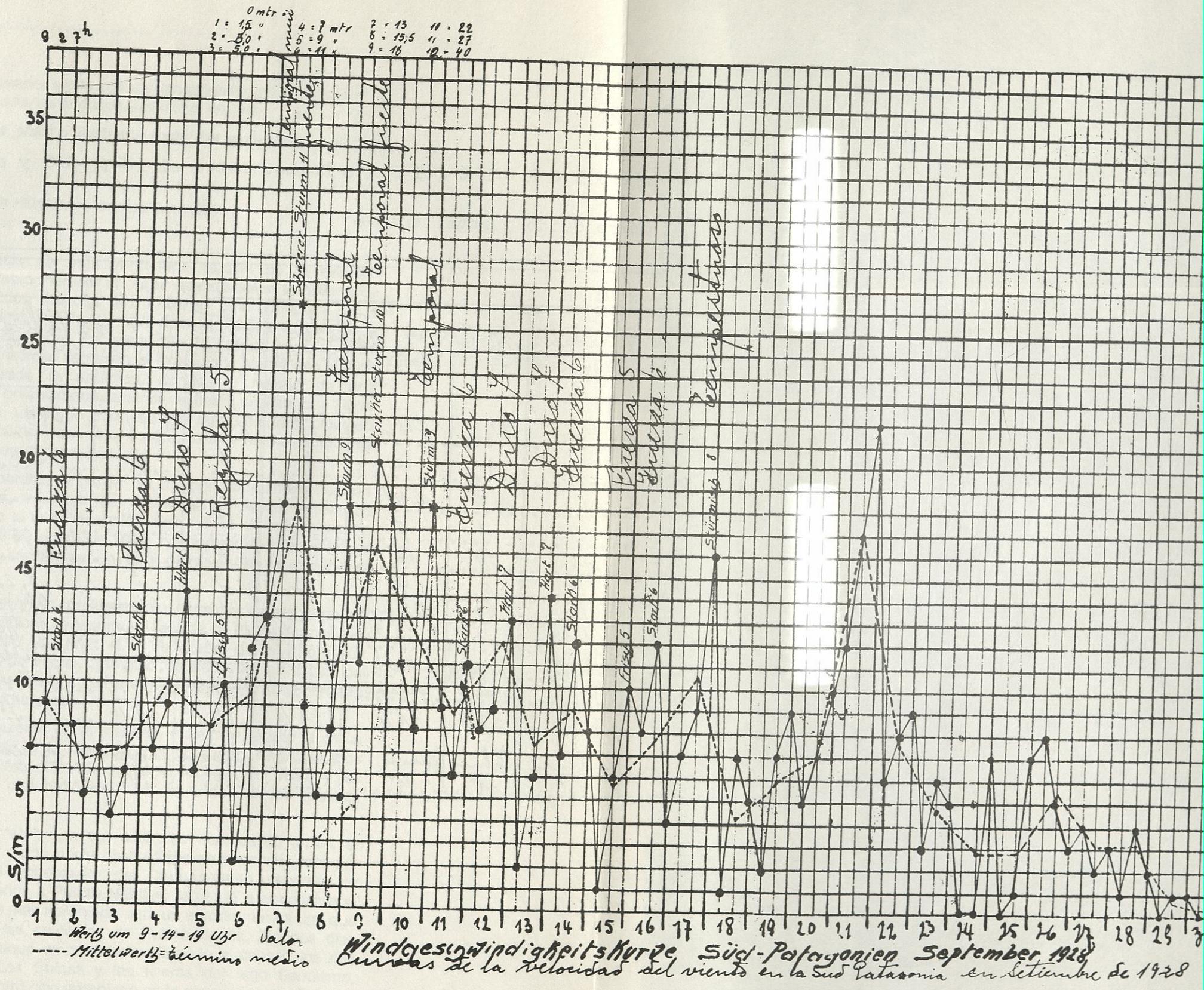
A estos eventos, profusamente comentados por la población magallánica, se sumó la llegada a Punta Arenas del teniente Adolfo Abel Kreft, el 12 de febrero de ese año, quién sorprendido de ver al "Tsingtau" posado en las aguas del estrecho, quiso comenzar la tarea que se le había confiado conociendo a su piloto.

Al día siguiente en la mañana, Plüschow recibió al oficial chileno abordo de la "Feuerland" y por algunas horas ambos aviadores intercambiaron opiniones acerca del vuelo y las condiciones meteorológicas en la zona de los canales fueguinos.

El 14 de febrero, a tan sólo dos días de su arribo, el teniente Abel partió hacia Ultima Esperanza donde, acompañado por el gobernador del Departamento, recorrió los lugares aledaños a Puerto Natales, llegando a la conclusión que el terreno más apropiado para un aeródromo era uno que quedaba en las cercanías de Puerto Bories. Algunos días después continuó su trabajo explorando a caballo los ríos Baguales y Las Chinas y las riveras del lago Sarmiento, encontrando otro sitio apropiado en la estancia Cerro Guido.

# Proquis de la cancha de C. Guido





Registro de la intensidad del viento anotado por Ernst Dreblow en septiembre de 1928 y facilitado por este al Teniente Abel para sus estudios.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS hechas entre el 15-II-929 y el

6-III-929 en las rejiones de Puerto Natales, Cerro Guido y Magallanes.

	F E C H A Y H O R A S -								
	15-II-929 Natales			16-II-929 Natales			17-II-929 Natales		
	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.	7.Hrs.	14.Hrs.	20.Hrs.
Barómetro.....	756	754	745	746	750	748	749	750	
Tendencia barométrica.....	↓	↓	↑	↓	↑	↓	↓	↓	
Dirección del viento.....	W	0	N.W.	N.W.	S.W.	W.	W.	W.	
Fuerza del viento.....	4	0	1	5	1	7	4	4	
Temperatura máxima.....	18°	15°	10°	16°	11°	9°	12°	11°	
Visibilidad.....	6	5	5	4	4	3	3	4	
Agua caída.....	00	00	00	01 mm.	01 mm.	01 mm.	01 mm.	00	
Cantidad y clase de nubes.....	A. St. 9/10	Cl. Cu 10/10	Cl. Ni 10/10	Cl. St. 9/10	Cl. Ni 7/10	Cl. Ni 10/10	Ni 10/10	Cl. Ni 7/10	
Estado del tiempo.....	Variable	Cubierto	buena	Variable	Variable	buena	lloviendo	Variable	
Direc. y veloc. ang. de las nubes.....	Moderado W	N.W. 5°	Lentas N.	Moderado S.W.	Mod. S.W.	Rápido W.	Moder. W.	W. 8°	
Humedad relativa.....	65%	62%	89%	71%	78%	74%	80%	84%	
Estado del mar.....	Rizada	Calma	calma	Rizada	calma	Gruesa	Marcjada	Gruesa	
Temp. mínima en las 24 Hrs.....	+13°	+13°	11°	11°	11°	10°	10°	10°	

de los registros de las observaciones meteorológicas efectuadas por el Teniente Abel en Puerto Natales, en febrero de 1929.

---

Para el 28 de febrero el oficial ya estaba de regreso en Punta Arenas, recorriendo en esta oportunidad las localidades de Tres Puentes, Chabunco y Río Pescado, decidiéndose por este último sector donde, cercano al retén de Carabineros, había una pampa que con poca inversión podría arreglarse para recibir aeroplanos de todo el país.

Sin embargo, el diligente oficial concordaba con Gunther Plüschow en el sentido que lo mejor era amarar en la bahía de Magallanes, cerca del varadero de Braun y Blanchard, y en caso que el mar estuviera agitado, hacerlo en Bahía Catalina.

Además de las exploraciones descritas, el teniente Abel puso especial énfasis en las observaciones meteorológicas efectuando una serie de sondajes aerológicos con globos que eran llenados con hidrógeno fabricado con precarios sistemas caseros. Durante uno de estos experimentos explotó una de las botellas en que el gas era guardado causando la destrucción de algunos elementos y poniendo en grave riesgo la vida del oficial.

Su inquietud por medir la intensidad de los vientos magallánicos lo llevo a volar con Plüschow, comprobando que la furia del vendaval era bajo los 1.500 metros de altura y que sobre ésta, el viento era más suave y uniforme. (11)

Al término de sus estudios, Abel concluyó que *"El servicio aéreo a Magallanes no es imposible, pero necesita que los pilotos que lo hagan tengan una gran pericia, un alto valor moral y que conozcan muy bien la zona, pues en la mayoría de los casos fallarán los rumbos marcados en las cartas, debido a los constantes cambios de dirección e intensidad de los vientos"*. (12)

A mediados de marzo, mientras el teniente Carlos Abel Kreft daba por terminada su labor en Magallanes y regresaba al Norte, Gunther Plüschow y su inseparable compañero Ernst Dreblow volaban a Última Esperanza para establecerse en el lago Sarmiento, donde los esperaba su amigo Ricardo Lavezzari, a quien éste prometiera tres años antes, que sería el primero en sobrevolar los montes de la cordillera Paine. Antes de partir el explorador, que deseaba continuar su quehacer a todo trance, se había visto en la obligación de vender su querida goleta a la firma Hamilton de las islas Falkland, ante el agotamiento de sus recursos financieros, por lo que no contaría con su fundamental servicio en el resto de la expedición. Lamentablemente, sucesivos temporales de viento y nieve, lo persuadieron de continuar con sus exploraciones y después de efectuar sólo cuatro vuelos en la zona, regresó a Puerto Natales, donde dejó el avión a buen recaudo, mientras él y Dreblow partían a Alemania, no sin



*Carlos Abel en tenuta de vuelo.*

Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile

antes prometer que regresarían el próximo verano a explorar la cordillera entre los lagos Argentino y San Martín para finalizar realizando el vuelo a Puerto Montt.

Con su regreso a Alemania al promediar abril, el intrépido aviador cerró la primera etapa de las exploraciones aéreas en la región, marcando un hito histórico en la aeronáutica magallánica.

Sin embargo, un nuevo capítulo en las comunicaciones aéreas estaba por iniciarse. En efecto, la Compañía General Aeropostal Latécoère que ya se había extendido por la Patagonia argentina hasta Comodoro Rivadavia, ofrecía un servicio rápido de correspondencia a todas las capitales de

*El comercio local también contribuía a financiar la expedición de Plüschow.*



## **“El Cóndor de Plata de la Tierra del Fuego”**

**(TSINGTAU D 1313)**

en el Canal Agostini

El aviador S. Plüschow, eligió su

# **Super Nafta Atlantic 68/72**

Unicos importadores

## **G. & C. Kreglinger**

Foto: El Magallanes

Sudamérica, Africa y Europa, por medio de su agente en Punta Arenas, Vicente Foretic Vilovic, el primer representante de una línea aérea en la ciudad.

El sistema empleado lo constituía una eficiente combinación de vapores y aeroplanos, habiéndose efectuado el primer envío el 4 de mayo por el vapor “José Menéndez”, consistente en una pequeña valija con 27 cartas que pesaron 300 grs. en total. (13) Por esa misma vía, la sucursal del Banco Anglo Sudamericano recibió el 28 de octubre, una

carta fechada el 12 de ese mes en París, por la que su remitente había pagado la suma de 65 francos. La carta en cuestión había demorado sólo 16 días constituyendo todo un récord de tiempo entre Magallanes y la ciudad luz.

Por su parte la oficina local de Correos ofrecía desde fines de julio de 1929, el servicio aéreo postal a Estados Unidos e intermedios "Vía Panagra", debiendo los usuarios de este servicio, pagar el franqueo con unas estampillas especiales y agregar en el sobre la frase "VIA AEREA P.A.G.A.I." (Pan American Grace Inc.)

Utilizando un procedimiento similar al de la línea Latécoère, la correspondencia se enviaba a Santiago desde donde cada domingo a las 8 AM., salía un avión con destino a Miami.

Confirmando la importancia de estos adelantos, el diario "La Unión" de Río Gallegos, publicó un gran artículo destacando los avances de la aviación en Chile al señalar en una de sus partes que *"mientras se fortalece el servicio interior con LAN volando entre Santiago y Arica, más la próxima inauguración de otra línea a Puerto Montt, llegan dos líneas del extranjero: Latécoère de París y Panagra de Florida"*. (14)

Efectivamente, el 5 de enero de 1930 quedó inaugurada la línea aerpostal entre Santiago y Puerto Montt con trimotores Junkers R-42. En tanto Aeroposta Argentina decidió prolongar sus servicios desde Comodoro Rivadavia, hasta Río Gallegos, haciendo escalas en Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz, lo que animó a los pobladores de Tierra del Fuego a solicitar que la misma se prolongara hacia Río Grande y Ushuaía. (\*)

Todo este proceso de avance de la aviación hacia el Sur era observado con vivo interés por los pobladores de esta austral región, quienes intuían que pronto tendrían la satisfacción de ver realizado el viejo y sentido anhelo de volar a Puerto Montt.

✓ 11  
(\*) El servicio regular Buenos Aires-Bahía Blanca-Comodoro Rivadavia fue inaugurado el 1º de noviembre de 1929 por Antoine de Saint-Exupery.



---

# Segunda Parte

## ABRIENDO LAS RUTAS AUSTRALES 1929 - 1937

---

Segunda Parte

ABRIENDO LAS  
RUTAS AUSTRALES  
1929 - 1937

---

## 1.- EL VUELO DEL COMODORO

---

A COMIENZOS DE 1930, los grandes raids de la aviación mundial habían dado paso a las exploraciones aéreas, poniendo al alcance de los científicos y exploradores aquellas regiones del planeta que aún les permanecían vedadas, destacando en tal sentido al explorador polar Richard Byrd, quien, en mayo de 1926, había sobrevolado el Polo Norte en un Fokker trimotor, de nombre "Josephine Ford", y repetido la hazaña, al sobrevolar el Polo Sur en un Ford, también trimotor, llamado "Floyd Benett", en el mes de noviembre de 1929.

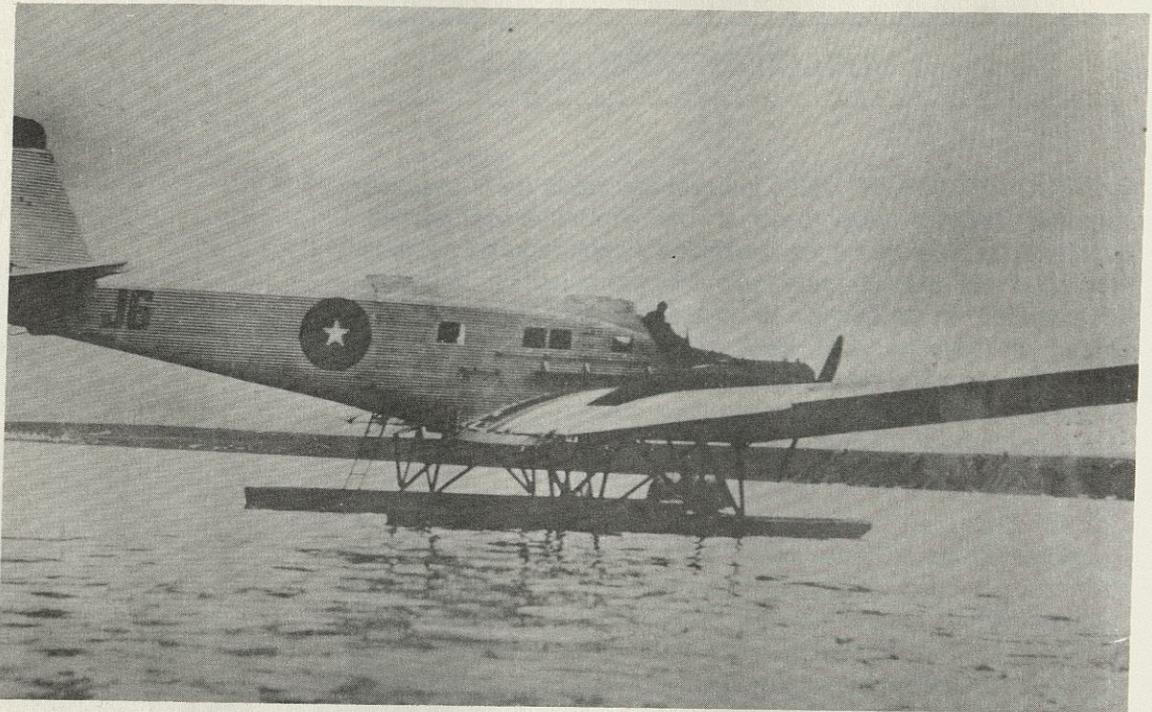
En Chile, en tanto, el desafío continuaba siendo la exploración de la ruta aérea entre Puerto Montt y Punta Arenas, por cuyo motivo el jefe de la aviación militar, teniente coronel Arturo Merino Benítez, dispuso que la Escuadrilla de Anfibios Nº 1 se trasladara a su nueva base a orillas del Río Chamiza, cercano a la capital de Llanquihue, lo que se hizo el 15 de noviembre de 1929.

Integrado por cinco frágiles botes voladores Vickers Vedette de un motor, esta escuadrilla tenía la especial misión de explorar las regiones de Chiloé Continental y Aysén, debiendo efectuar además, los estudios necesarios para extender los servicios aeropostales hasta esas apartadas localidades.

Las condiciones extremadamente difíciles en que se llevaban a cabo estos trabajos, no tardaron en cobrar dos vidas al precipitarse a las aguas del estuario Aysén, el Vickers que tripulaban el teniente Aníbal Vidal y el cabo Alfredo Román. La noticia de este lamentable accidente, ocurrido el 23 de enero de 1930, sorprendió a Merino en Puerto Montt, hasta donde había llegado con el objeto de evaluar el uso del bombardero Junkers R/42 como hidroavión en los canales patagónicos.

Este aparato era uno de aquellos que había adquirido el servicio aéreo del Ejército en 1926, en Limhamn, Suecia, donde eran construidos por la Aktiebolaget Flygindustri, en atención a que el Tratado de Versalles impedía a los fabricantes de aviones alemanes desarrollar aparatos de guerra dentro de sus fronteras.

Por esta razón el R-42, que era una versión de bombardeo derivado del transporte comercial G-24, era construido y exportado desde Suecia por la empresa mencionada que



*El trimotor Junker R/42*

12  
 (\*) El capitán Alfredo Fuentes Martínez, nació el 20 de agosto de 1895, y era hijo del que fuera gobernador de Magallanes entre los años 1904 y 1907, don Alberto Fuentes Manterola y doña Elena Martínez.

Ingresó a la Escuela Militar en 1911 y después de servir en diferentes unidades del Ejército, ingresó a la Escuela de Aviación en 1921. Nombrado jefe de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente a mediados de 1929, por el teniente coronel Arturo Merino Benítez, le correspondió organizar la "Línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt", inaugurada en enero de 1930.

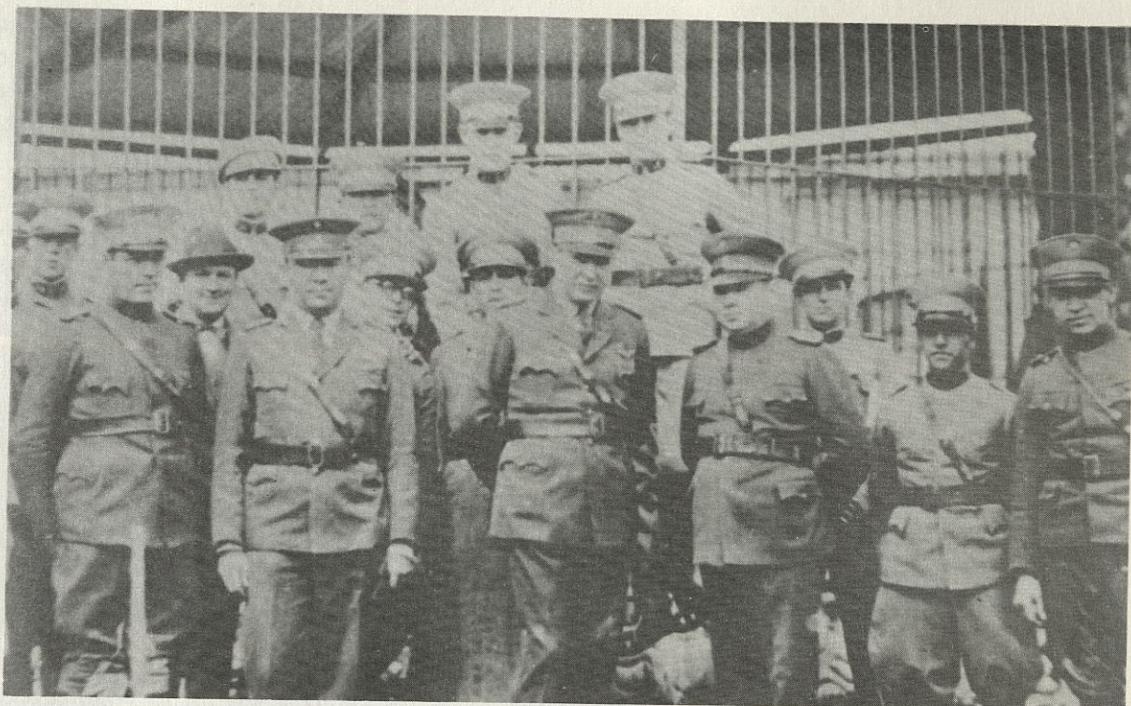
fabricaba la parte central del fuselaje incluyendo todo el equipamiento militar. La proa y empenaje, así como las alas, tren de aterrizaje, motores, etc., eran traídos de Dessau, donde estaba la planta principal de la casa Junkers.

El avión resultante era un monoplano metálico, artillado con dos puestos de ametralladoras dobles sobre el fuselaje; una torreta retráctil que cubría las partes ciegas en la sección inferior y con instalaciones para bombas bajo las alas.

Tres motores Junkers L-5 le permitían alcanzar una velocidad de crucero de 155 km/h. y montar hasta los 4.000 mts. de altura, mientras que los 1.250 litros de combustible que podía llevar en su versión estándar, le daban una autonomía de 7 horas. (1)

Se lo podía convertir fácilmente en hidroavión al cambiarle el tren de aterrizaje por dos flotadores centrales, como era el caso del J-6 de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente.

Aún cuando la evaluación del hidroavión no estaba del todo terminada, Arturo Merino Benítez ordenó al capitán Alfredo Fuentes Martínez (\*), que lo alistara para salir lo antes posible hacia Aysén para sumarse a la búsqueda del Vickers Vedette desaparecido.



El 25 de enero a las 14 hrs., el poderoso trimotor enfiló hacia los fiordos de Aysén donde cuatro horas después amaró con toda felicidad, luego de haber sobrevolado el lugar del naufragio con la esperanza de encontrar los restos del malogrado teniente.

*Comandante Merino y capitán Fuentes Martínez junto a un grupo de oficiales del Regimiento Pudeto.*

El panorama en Puerto Aysén no podía ser más desolador. "Aquello de que una ráfaga de viento volcara el avión y lo



*Llegada del J-6 al puerto de Punta Arenas, 27 enero de 1930.*

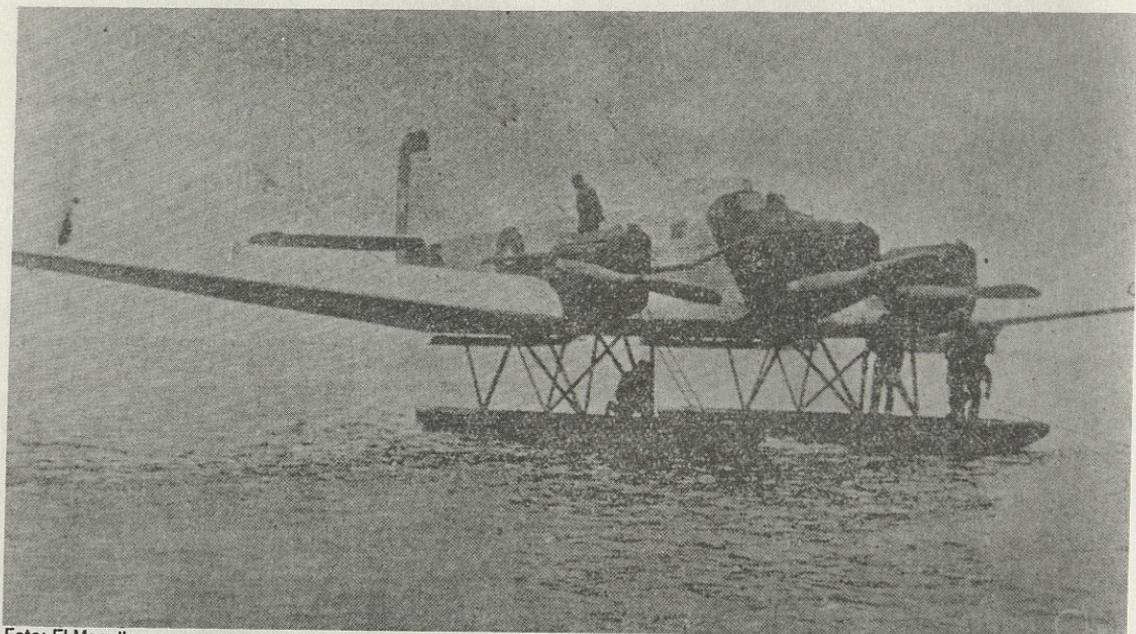


Foto: El Magallanes

*El trimotor Junkers R-42 J-6 posado en las aguas del Estrecho de Magallanes poco antes de su accidente.*

*sepultara en las aguas, era aplastante”* diría más tarde Merino al ver la desmoralización de sus hombres que tan valientemente participaban en la exploración de la ruta austral. Intentar la travesía a Magallanes en esas condiciones, sin contar con el apoyo logístico a lo largo de la ruta, ni con los informes meteorológicos necesarios, era una locura, pero Merino impulsado por la audacia ordenó cargar al avión con el máximo de combustible y prepararlo para el histórico vuelo que se realizaría al día siguiente.

A las 8:45 de la mañana del 26 de enero de 1930 se dio comienzo al gran raid. La pesada máquina diestramente guiada por el capitán Fuentes se acercó al Golfo de Penas para hacer frente a los huracanados vientos reinantes en ese lugar. “Volando a 20 mts. de altura, sin poder apreciar realmente la cercanía del mar y sus grandes olas” (2) a lo que se sumaba una densa niebla que le imposibilitaba navegar y una turbulencia que amenazaba con desarmar el avión, los intrépidos aviadores continuaron su vuelo hasta que se vieron forzados a amarar en una pequeña caleta denominada “Ancon sin Salida” a unas 50 millas al norte de Puerto Natales, donde esperaron que las condiciones meteorológicas mejoraran antes de reanudar el viaje.

A las 21 horas, apenas avistado el trimotor en Puerto Natales se reunieron en el muelle de dicha localidad, el comisario de Carabineros Eulogio Rodríguez, el jefe de la

Aduana, el subdelegado marítimo y representantes de la prensa natalina, en tanto que la población, totalmente sorprendida se agolpó en las playas vecinas, tributándoles un grandioso recibimiento.

Una vez en tierra, Merino, Fuentes y sus compañeros, caminaron hasta la Gobernación en medio de los hurras y vítores que les gritaba la multitud. Rápida y espontáneamente la comunidad organizó una comida de bienvenida en los salones del Hotel Ultima Esperanza terminando los festejos con un chocolate en la tradicional Pastelería Central.

Siendo las 9 de la mañana del día siguiente y luego de haber efectuado algunas reparaciones menores en la hélice del motor derecho, los avezados aviadores despegaron hacia Punta Arenas, cuya población enterada del vuelo, los esperaba ansiosa colmando los muelles, explanadas y alrededores del puerto. A las 10:30 de ese lunes 27 de enero de 1930, el Junkers J-6 se posó con toda maestría en las aguas de Magallanes, a un centenar de metros del muelle fiscal.

El gobernador marítimo, capitán Miguel Elizalde, les dió la bienvenida abordo del remolcador de la Gobernación, en el que acudió hasta el avión, mientras que en el muelle quedaba el resto de las autoridades y los escampavías de la Armada y demás embarcaciones surtas en el puerto, saludaban con sus sirenas. Cerca de las 11 horas, los viajeros llegaron al muelle fiscal donde fueron saludados por el intendente Manuel Chaparro, el comandante en jefe del Apostadero Naval, capitán de navío José Herrera, el comandante del Destacamento Magallanes Juan Merino Saavedra y otros jefes y oficiales militares.

A los acordes del Himno Nacional interpretado por la banda del Destacamento, se dirigieron a la Intendencia encabezando una impresionante columna organizada espontáneamente por el público asistente. Pocas veces la ciudad presenció una manifestación más grandiosa y entusiasta que aquella que avanzaba por las calles O'Higgins, Roca y Plaza.

Llegando a la sede del Gobierno Provincial, el abogado Guillermo Nieto improvisó un vibrante discurso en honor a Arturo Merino y su tripulación, expresando sentidas palabras en recuerdo del teniente Vidal. El director general de aviación, visiblemente emocionado respondió a nombre suyo y de sus compañeros, señalando en una parte de su intervención: *"y cuando la visibilidad se hacía imposible, sobre el ala de nuestro avión veíamos la mano extendida de nuestro querido compañero, que nos indicaba la ruta que debíamos seguir."* (3)

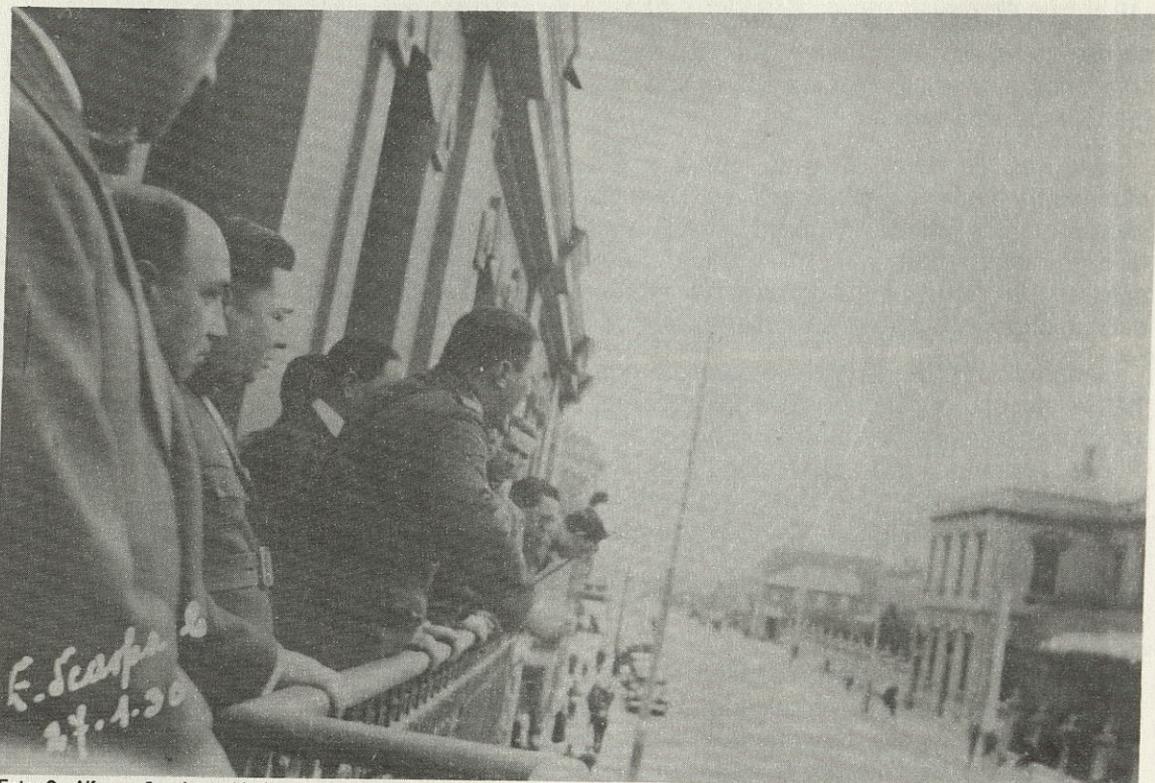


Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

*El comodoro Arturo Merino se dirige a los asistentes, desde los balcones de la gobernación de Magallanes en el día de su llegada a Punta Arenas.*

De entre la salva de aplausos que siguió a las palabras de Merino, surgió la voz de Esteban Scarpa solicitando un minuto de silencio por los caídos en Aysén, asociándose con este gesto, toda la población, al duelo que afectaba a la aviación militar en ese momento de triunfo.

Los actos de homenaje continuaron con un gran almuerzo en el casino de oficiales del Destacamento Magallanes, y por la noche con una comida en la "Villa Graziela", residencia de Julio Menéndez contándose con la presencia de los aviadores, las altas autoridades del territorio y algunos familiares de los anfitriones.

Temprano en la mañana siguiente, la Honorable Junta de Alcaldes se reunió con representantes de 32 organizaciones deportivas, sociales, mutualistas, obreras, bomberiles y de la Cruz Roja, con el fin de organizar un desfile popular en honor de los aviadores, acordándose además hacerles entrega de una medalla de oro en dicho acto.

Para invitar a la población a participar en este grandioso homenaje, se distribuyó la siguiente proclama:



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

**"AL PUEBLO DE MAGALLANES"**

*"El domingo a las 21 horas en Puerto Natales y el lunes a las 10 horas en esta ciudad, un potente avión del Instituto*

*Reunión espontánea en la plaza Muñoz Gamero para saludar a los tripulantes del J-6.*



Foto: El Magallanes

*Los Scouts de Punta Arenas desfilan ante el estrado que presiden las autoridades regionales y los tripulantes del Junkers 6, 1 de febrero de 1930.*

---

*Militar de Aviación de nuestra Patria, hendía los aires del territorio, conducido por el distinguido jefe del Ejército, comandante don Arturo Merino Benítez y el capitán don Alfredo Fuentes Martínez a quienes acompañaba el siguiente personal: ingeniero don Fritz Reiche, sargento 1º don Luis Soto, sargento 2º don Alfredo Moreno, cabo 1º don Uldaricio Espinoza. Acaba de cubrirse por primera vez en una gloriosa jornada la enorme distancia que separa a Puerto Montt de Magallanes.*

*Todos los habitantes, sin distinción alguna han sentido el enorme regocijo de verse unidos al centro del país por un medio rápido de locomoción que significa una promesa efectiva de la próxima instalación de un servicio permanente. Y llenos de patriotismo y de admiración hacia los héroes vencedores de las cumbres y montañas inexploradas, desean presentar a los distinguidos aviadores de nuestro Ejército, el homenaje cariñoso que esta ciudad ha sabido prodigar siempre a los hijos distinguidos de la Patria.*

*Es por eso que el comité organizado espontáneamente para rendir este homenaje, invita a ud. a concurrir al grandioso desfile que se llevará a cabo el sábado 1ro. de febrero a las 17:30 horas, partiendo desde la calle Bories esquina de Valdivia.*

*El comité ha querido que este homenaje tan merecido que se rinden a las virtudes ciudadanas, y en este caso especial a los que sacrifican sus vidas para agregar nuevas conquistas en favor del progreso nacional, cumpliendo un compromiso de honor por el engrandecimiento de la Patria, tenga un origen esencialmente popular y por tal concepto invita al pueblo de Magallanes a concurrir a su organización en la calle Bories, entre Valdivia y Colón, el sábado a las 17:30 horas para de ahí seguir por frente a la Intendencia.*

*La Comisión Organizadora" (4)*

Durante la semana, mientras se realizaban los preparativos para el homenaje popular, el comandante Merino y el capitán Fuentes visitaron las estancias cercanas de Pecket y San Gregorio, ocasión que aprovechó Merino para contactarse con los representantes de las firmas ganaderas de la región a quienes les explicó la forma en que podrían ayudar al Gobierno a instalar una línea aérea en Magallanes.

Por su parte el ingeniero Reiche se dedicó a efectuar una completa revisión del Junkers y a reforzar los flotadores del mismo en el muelle fiscal, lo que concitó el interés de numerosos curiosos, debiendo la autoridad portuaria arbitrar

ciertas medidas para impedir que las faenas de carga y descarga de los vapores se vieran interrumpidas.

El viernes 31, después de un almuerzo ofrecido por Francisco Campos Torreblanca, Merino y Fuentes fueron invitados a una manifestación en los salones del Club Magallanes donde el jefe de la aviación militar resumió lo que había sido su gestión hasta ese momento diciendo:

*"Hemos rechazado los viajes internacionales y grandes raids, para servir al país anónimamente. Nuestros jóvenes ya no caen sólo en "El Bosque" sino en las ardientes arenas del desierto y las profundidades de los tormentosos mares del Sur. Antes de un año la línea aérea será una realidad. ¡por los compañeros que quedaron, salud! (5)*

Al día siguiente sábado 1ro. de febrero, se efectuó el gran desfile cívico con la participación de todas las organizaciones sociales, juveniles, deportivas, femeninas y sindicales de la ciudad quienes, a los compases de la banda del Destacamento Magallanes, desfilaron ante el estrado ubicado frente a la Intendencia, donde se encontraban los tripulantes del Junkers, el intendente y otras altas autoridades civiles y militares.

Una vez que hubo terminado el desfile, sus participantes se dispusieron a escuchar los discursos, llenando la plaza Muñoz Gamero. En primer lugar habló el gobernador marítimo Miguel Elizalde a nombre de la Armada, a continuación lo hizo María Amarantes por los niños magallánicos, la señora Rosa de Serantes por las mujeres, el obrero Ramón Cifuentes y finalmente, el notario José Gallardo Nieto quien expresó "Esta gran asamblea cívica, como todo lo humano dentro de poco tendrá que disolverse, pero debemos recordarla entre los episodios más notables de la historia de este territorio". (6)

El homenaje finalizó con las palabras de Arturo Merino Benítez *"¿Será posible ante los huracanes que volcaron el avión de Vidal como débil pluma y que lo sepultaron en las aguas seguir, mantener la línea aérea hacia Aysén y pensar todavía en llegar a Magallanes? Y a descifrar esa incógnita, a borrar esa duda, vinimos acá..." (7)*

La incógnita parecía estar descifrada. El optimismo del comandante Merino y del capitán Fuentes era contagioso y la población esperaba la pronta cristalización del viejo anhelo de conectarse por la vía aérea con el centro del país.

---

*Militar de Aviación de nuestra Patria, hendía los aires del territorio, conducido por el distinguido jefe del Ejército, comandante don Arturo Merino Benítez y el capitán don Alfredo Fuentes Martínez a quienes acompañaba el siguiente personal: ingeniero don Fritz Reiche, sargento 1º don Luis Soto, sargento 2º don Alfredo Moreno, cabo 1º don Uldaricio Espinoza. Acaba de cubrirse por primera vez en una gloriosa jornada la enorme distancia que separa a Puerto Montt de Magallanes.*

*Todos los habitantes, sin distinción alguna han sentido el enorme regocijo de verse unidos al centro del país por un medio rápido de locomoción que significa una promesa efectiva de la próxima instalación de un servicio permanente. Y llenos de patriotismo y de admiración hacia los héroes vencedores de las cumbres y montañas inexploradas, desean presentar a los distinguidos aviadores de nuestro Ejército, el homenaje cariñoso que esta ciudad ha sabido prodigar siempre a los hijos distinguidos de la Patria.*

*Es por eso que el comité organizado espontáneamente para rendir este homenaje, invita a ud. a concurrir al grandioso desfile que se llevará a cabo el sábado 1º de febrero a las 17:30 horas, partiendo desde la calle Bories esquina de Valdivia.*

*El comité ha querido que este homenaje tan merecido que se rinden a las virtudes ciudadanas, y en este caso especial a los que sacrifican sus vidas para agregar nuevas conquistas en favor del progreso nacional, cumpliendo un compromiso de honor por el engrandecimiento de la Patria, tenga un origen esencialmente popular y por tal concepto invita al pueblo de Magallanes a concurrir a su organización en la calle Bories, entre Valdivia y Colón, el sábado a las 17:30 horas para de ahí seguir por frente a la Intendencia.*

*La Comisión Organizadora" (4)*

Durante la semana, mientras se realizaban los preparativos para el homenaje popular, el comandante Merino y el capitán Fuentes visitaron las estancias cercanas de Pecket y San Gregorio, ocasión que aprovechó Merino para contactarse con los representantes de las firmas ganaderas de la región a quienes les explicó la forma en que podrían ayudar al Gobierno a instalar una línea aérea en Magallanes.

Por su parte el ingeniero Reiche se dedicó a efectuar una completa revisión del Junkers y a reforzar los flotadores del mismo en el muelle fiscal, lo que concitó el interés de numerosos curiosos, debiendo la autoridad portuaria arbitrar

ciertas medidas para impedir que las faenas de carga y descarga de los vapores se vieran interrumpidas.

El viernes 31, después de un almuerzo ofrecido por Francisco Campos Torreblanca, Merino y Fuentes fueron invitados a una manifestación en los salones del Club Magallanes donde el jefe de la aviación militar resumió lo que había sido su gestión hasta ese momento diciendo:

*"Hemos rechazado los viajes internacionales y grandes raids, para servir al país anónimamente. Nuestros jóvenes ya no caen sólo en "El Bosque" sino en las ardientes arenas del desierto y las profundidades de los tormentosos mares del Sur. Antes de un año la línea aérea será una realidad. ¡por los compañeros que quedaron, salud! (5)*

Al día siguiente sábado 1ro. de febrero, se efectuó el gran desfile cívico con la participación de todas las organizaciones sociales, juveniles, deportivas, femeninas y sindicales de la ciudad quienes, a los compases de la banda del Destacamento Magallanes, desfilaron ante el estrado ubicado frente a la Intendencia, donde se encontraban los tripulantes del Junkers, el intendente y otras altas autoridades civiles y militares.

Una vez que hubo terminado el desfile, sus participantes se dispusieron a escuchar los discursos, llenando la plaza Muñoz Gamero. En primer lugar habló el gobernador marítimo Miguel Elizalde a nombre de la Armada, a continuación lo hizo María Amarantes por los niños magallánicos, la señora Rosa de Serantes por las mujeres, el obrero Ramón Cifuentes y finalmente, el notario José Gallardo Nieto quien expresó "Esta gran asamblea cívica, como todo lo humano dentro de poco tendrá que disolverse, pero debemos recordarla entre los episodios más notables de la historia de este territorio". (6)

El homenaje finalizó con las palabras de Arturo Merino Benítez *"¿Será posible ante los huracanes que volcaron el avión de Vidal como débil pluma y que lo sepultaron en las aguas seguir, mantener la línea aérea hacia Aysén y pensar todavía en llegar a Magallanes? Y a descifrar esa incógnita, a borrar esa duda, vinimos acá..." (7)*

La incógnita parecía estar descifrada. El optimismo del comandante Merino y del capitán Fuentes era contagioso y la población esperaba la pronta cristalización del viejo anhelo de conectarse por la vía aérea con el centro del país.

Para llevar a feliz término su idea, Merino solicitó la ayuda de las sociedades ganaderas y comerciales de la región en una reunión que se efectuó el 5 de febrero en los salones de la alcaldía. En ella el jefe de la aviación señaló que, aunque la ruta era difícil, era perfectamente realizable al contarse con cientos de caletas abrigadas a lo largo de ella y al existir en el país los aviones adecuados para volarla.

Más adelante puntualizó que las entradas serían suficientes sólo con aquellas que generara la correspondencia, ya que se aprovecharía de combinar en Santiago con las líneas aéreas que volaban a Estados Unidos, Europa y Norte de Chile. Este proyecto, que era particularmente importante para el Gobierno del Presidente Ibáñez, necesitaba de un capital inicial del orden de los \$ 6.000.000 siendo éste el problema mayor para llevarlo a la práctica y donde se esperaba una positiva respuesta de los magallánicos, principales beneficiarios de la idea.

Terminada la exposición del ilustre aviador, los empresarios allí presentes decidieron formar una comisión integrada por Juan Bautista Contardi, Francisco Campos Torreblanca, presidente de la Sociedad Rural; Hernán Koch, presidente de la Cámara de Comercio, y los representantes de la firma "Menéndez Behety", Julio Menéndez Behety y Roberto Ewing quienes continuaron reunidos estudiando la forma más adecuada de cooperar con esta importante iniciativa.

Al día siguiente en la mañana, la comisión entregó los resultados de sus estudios al intendente Chaparro y al comandante Merino, señalando que la situación crítica que afectaba a la industria lanera de Punta Arenas, impedía financiar una línea aérea a Magallanes, pero si se podía hacer un empréstito al Gobierno por \$ 3.000.000 en las mismas condiciones que el que se le hizo para la pavimentación de la ciudad (\*). La propuesta empresarial fue aceptada por Merino que prometió hacerla llegar al Presidente Ibáñez tan pronto ésta quedara formalizada por escrito, con lo que se dieron por terminadas las gestiones, no quedando más que esperar la respuesta que daría el Gobierno.

✓ 13

(\*) Para la pavimentación de la ciudad, la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety compró a principios de 1929 \$5.000.000 en bonos del Gobierno con un 7% de interés los que fueron pagados mediante depósitos en la Tesorería General, de donde se giraban los fondos para la ejecución de los trabajos. (8)

Mientras tanto, la revisión del Junkers N° 6 efectuada por Reiche había concluído. El avión lucía una pintura nueva y sus estanques estaban llenos con la gasolina que había traído el vapor "Araucano", restando sólo cambiar las hélices por las metálicas que habían sido pedidas a Puerto Montt para emprender el regreso a la capital. Sin embargo, antes de hacer esto último, Merino quiso efectuar un vuelo de reconocimiento de la región aprovechando de llevar al intendente Manuel Chaparro quien deseaba ver unos terrenos

fiscales de la isla de Tierra del Fuego pedidos en concesión al Gobierno.

De esta manera el 7 de febrero a las 16 horas el trimotor se elevó bajo unos cielos amenazantes, y poniendo proa al Sur, se alejó en lo que iba a ser su último vuelo.

Minutos más tarde sobrevolaron San Juan, donde iniciaron la travesía del estrecho, hacia la isla Dawson y cuando se encontraban próximos a ella el motor central comenzó a vibrar deteniéndose completamente con una sorda explosión. Evaluada la situación abordo, el capitán Fuentes y el mecánico Reiche se inclinaron por regresar a la costa continental lo que fue aceptado por el comandante Merino, quien prefería amarrar en las playas de la isla.

El avión, con su pesada carga de combustible a lo que se sumaba la resistencia que ofrecían sus enormes flotadores, comenzó a perder altura lentamente a pesar de mantener a su máxima potencia los dos motores laterales, hasta que a una milla de Punta Carrera acuaticó en un mar agitado por el vendaval que a esa hora afectaba a la región.

El brusco contacto con el agua arrancó los montantes que sujetaban los flotadores, cayendo el pesado trimotor sobre ellos y aprisionándolos con su peso. Pasada la confusión de los primeros momentos y comprobado que ninguno de los tripulantes había sufrido daño, el comandante Merino ordenó al radio operador Soto armar la radio y lanzar el S.O.S., en tanto que el resto inflaba el bote salvavidas y aseguraba los flotadores con las sogas del ancla.

Aproximadamente a las 18 horas se supo la noticia en Punta Arenas, provocando la natural angustia de la población. De inmediato el gobernador marítimo solicitó el apoyo de la Naviera Braun Blanchard, la que puso a su disposición los remolcadores "Tamar" y "Antonio Díaz", embarcándose el propio Elizalde en el primero de los nombrados. La improvisada flotilla de rescate zarpó del puerto al máximo andar que le podían imprimir sus viejas y gastadas calderas. Sin contar con generadores eléctricos, ambos remolcadores carecían de equipos de comunicaciones y de sistemas de iluminación para una búsqueda nocturna, por lo que no tenían otra posibilidad que intentar avistarlos en las agitadas aguas del estrecho antes que cayera la noche. Cerca de las 8 de la tarde el "Tamar" se acercó a las playas de Agua Fresca, enviando un bote a tierra para requerir noticias. En ese lugar se había congregado un numeroso grupo de magallánicos preocupados por la suerte de los naufragos, destacando entre ellos los hermanos Guillermo y Waldemar Bitsch, cuñados del intendente Chaparro, los que habían sido

---

informados por un lugareño de apellido Coliboro, que había visto caer el hidroavión como a dos kilómetros de la costa entre Agua Fresca y Punta Vaquería y que éste había sido arrastrado hacia el centro del estrecho por el fuerte viento reinante, hasta perderlo de vista.

Con tales antecedentes los hermanos Bitsch se embarcaron en la chalupa de regreso al "Tamar", donde se reunieron con Elizalde.

Por su parte el "Antonio Díaz" había continuado hasta Punta Carrera y realizado la misma operación, enterándose que se había visto ronzar el avión en dirección a Punta San Valentín en la isla Dawson.

Ambos remolcadores se encontraron en medio del estrecho, decidiendo continuar la búsqueda en dirección a la isla señalada, hasta las últimas luces del crepúsculo, momento en el cual la tripulación del "Tamar" divisó unas luces que parpadeaban en el horizonte.

El capitán Elizalde, desmoralizado por los infructuosos resultados de la rebusca, pensó que esas señales provenían de otro barco en el área y era partidario de suspender la misión de rescate hasta el día siguiente, lo que no fue aceptado por los cuñados del intendente, provocándose una fuerte discusión que sólo vino a terminar cuando los hermanos Bitsch se cambiaron al "Antonio Díaz" el que hábilmente gobernado por su capitán Pedro Mansilla se alejó en demanda de las señales luminosas. La caldera de la noble embarcación parecía que iba a estallar al ser exigida al máximo por el maquinista Castreje, en tanto que el fogonero Vargas y los marineros Cárdenas y Oyarzún se encargaban de mantener vivo el fuego y con él, la esperanza de llegar a tiempo. (9)

Aproximadamente a las 23:30 horas los ansiosos tripulantes del vapor tuvieron la certeza de que las luces correspondían a los aviadores siniestrados, al distinguir entre las sombras de la noche la silueta del Junkers hundiéndose de proa en las gélidas aguas magallánicas. Después de luchar casi 6 horas contra el vendaval, los aviadores se aferraban a la vida, equilibrándose como podían sobre una de las alas del aparato. Hacía rato que habían tenido que abandonar el fuselaje al ser inundado por las aguas, perdiéndose el pequeño transmisor y con él toda posibilidad de contacto con el mundo. El radio operador Soto, que había estado hasta el último minuto enviando el dramático S.O.S. ahora continuaba su tarea con una pequeña linterna apuntándola hacia el barco que veía venir a no más de 100 mts. de distancia.



Foto: El Magallanes

En esos precisos instantes una ola de grandes proporciones los arrastró al mar y el Junkers, clavando su proa en el agua, desapareció para siempre en las profundidades del estrecho.

Con mucha fortuna el comandante Merino, el intendente Chaparro y el cabo Espinoza, lograron asirse a uno de los flotadores que afloró, pudiendo con alguna ayuda instalar sobre él, al intendente, quien a su vez sujetó a Merino por el brazo y a Espinoza del pelo, permaneciendo en esas condiciones por unos 15 minutos, al término de los cuales la roda del "Antonio Díaz" dió con el flotador por el costado en que se encontraba Merino. A los gritos de socorro, los tripulantes del remolcador les lanzaron un salvavidas para subirlos a bordo, comenzando por Espinoza, luego Chaparro y finalmente el comandante Merino. Los tres, visiblemente agotados, fueron examinados por el doctor Lagos Rivera, hallándolos en buen estado físico, salvo Merino quien presentaba algunas erosiones en la cara producto del choque con el remolcador. Minutos más tarde subían el mecánico Reiche, quien montado sobre el otro flotador no se había mojado más que las piernas.

*Tripulantes del J-6 en el Muelle de Punta Arenas:*

*1.-Sgto 1º Luis Soto*

*2.-Fritz Reiche*

*3.-Sgto 2º Alfredo Moreno*

*4.-Cabo 1º Uldaricio Espinoza*

---

Cerca de la medianoche los náufragos fueron transbordados al vapor "Austral", que puesto a disposición de la Gobernación Marítima por la empresa Menéndez Behety, se había sumado a la tarea de rescate. Este barco equipado con potentes focos eléctricos y con un equipo de radio, había zarpado de Punta Arenas a las 21 horas, alcanzando a comunicar su salida a los accidentados antes que éstos perdieran su aparato de comunicaciones.

Aunque no fue posible determinar con exactitud las causas que motivaron la caída del J-6, hay una serie de antecedentes que han permitido elaborar una hipótesis probable.

La noche del 19 de enero, el trimotor quedó anclado frente a la playa de Pelluco, en Puerto Montt. Por ser ésta una bahía muy abierta se decidió cambiar el fondeadero al canal de Tenglo al día siguiente. Durante la maniobra de traslado, las hélices bipalas de madera, de los motores laterales, recibieron sucesivos golpes de mar a causa del oleaje existente, ocasionándole serios daños.

No obstante los días 20, 21 y 22 de enero se hicieron vuelos a Valdivia, lago Yelcho y Aysén respectivamente, mientras se esperaba la llegada de un juego de hélices metálicas solicitadas a Santiago con toda urgencia. Estas llegaron a Puerto Montt el día 25, en el tren de las 19 horas, cuando el avión se encontraba en el lugar del accidente del teniente Vidal.

El 26 de enero el trimotor continuó viaje a Puerto Natales debiendo hacer un amaraje intermedio en Ancón sin Salida. Al despegar de allí con mar muy áspera, la hélice del motor derecho golpeó contra una ola perdiendo, aproximadamente 10 cms. de pala. Las reparaciones hechas en Puerto Natales consistieron solamente en recortar la otra pala para así evitar las vibraciones de una hélice asimétrica y, para llegar a Magallanes, fue necesario forzar el motor hasta las 1.550 rpm., bastando 1.300 rpm., para el vuelo crucero.

En Punta Arenas, Reiche revisó prolijamente los motores, cambió el magneto 1 del motor izquierdo, reparó y pintó los flotadores y reforzó la estructura del tren de aterrizaje izquierdo, con una tubería de acero sacada del stock de repuestos del Heinkel de Gunther Plüschow.

El día 7 de febrero, pese a la oposición de Reiche, el trimotor fue preparado para efectuar un vuelo de reconocimiento al río Baker, el que no se pudo hacer por las condiciones meteorológicas reinantes esa mañana. Por esa razón, al despegar aquella tarde, el avión estaba cargado en exceso.

De acuerdo a las especificaciones técnicas, el R-42 estaba certificado para un "peso máximo de vuelo" de 6.000 kgs. Posteriormente, una orden técnica autorizó un peso de 6.250 kgs. para operaciones ocasionales como hidroavión.

Es importante considerar este aspecto, habida cuenta el peso del J-6 en el momento de despegar desde el Estrecho de Magallanes, que se descomponía como sigue:

Peso del avión vacío _____	3.884 kg.
Agua de refrigeración _____	84 Kg.
Innovaciones y reparaciones hechas en	
Punta Arenas _____	53 Kg.
2.500 litros de combustible (0,8 kg. x litro) _____	2.000 Kg.
Aceite, tanques llenos _____	105 Kg.
Tripulación 6 hombres, 1 pasajero _____	560 Kg.
Equipaje para 6 personas _____	75 Kg.
Estación de radiotelegrafía completa _____	64 Kg.
Equipo aerofotográfico _____	35 Kg.
Herramientas, repuestos y otros _____	40 Kg.
<hr/>	
TOTAL	6.900 kg.

De lo anterior se desprende que el trimotor se elevó con 650 kgs. de sobrepeso en un mar agitado por el viento.

Una hora y media más tarde, al amarrar de emergencia en las cercanías de Punta Carrera, el avión pesaba 6.700 kgs. aproximadamente y había Mar 7 a 8, exigiendo que los flotadores y su estructura absorbieran un amaraje extremadamente crítico pues había sido diseñado para resistir una Mar 4.

Esta situación hizo que los tirantes y estructuras que sujetaban a los flotadores en sus puntos más débiles, expresamente calculados para tal efecto, permitiera que las alas del trimotor cediesen directamente sobre ellos, y permaneciera a flote.

En cuanto a la falla del motor central, es atribuible, entre otras posibilidades, a la desigualdad de fuerzas que resultaban del choque de los flujos de aire de la hélice del motor central contra los flujos de la hélice izquierda y derecha, ya que mientras la primera giraba a 1.300 rpm., la segunda lo



Foto: El Magallanes

*El féretro del capitán Fuentes al salir de la catedral de Punta Arenas*

hacía a 1.550 rpm., 100 rpm., por encima del máximo permitido para el vuelo crucero. Esta diferencia de fuerza habría afectado de tal forma al motor central con vibraciones imperceptibles al comienzo, que fueron desgastando el cigüeñal y los bujes que lo sujetaban, hasta destrozarlo completamente.

Otra posibilidad, que no descarta lo anterior, es que la hélice de madera del motor central (las tres habían sido hechas en El Bosque) se haya deformado y sufrido rajaduras por la humedad creando una peligrosa asimetría.

Como quiera que haya sido, al momento de detenerse el motor central, el trimotor volaba a 1.200 mts. de altura, con casi 500 kgs. de sobrepeso; el motor derecho forzado más allá de lo permisible, a 1550 rpm.; y con una hélice recortada en 20 cms., con una merma de su capacidad estimada en un 30 por ciento. Por si esto fuera poco, el amaraje se hizo en medio de un oleaje muy superior al considerado por el fabricante.

De esta forma, como todos los desastres aéreos, éste fue el resultado de una suma de factores diferentes y el afortunado salvamento de parte de su tripulación se debió a la sólida construcción del trimotor, a la extraordinaria pericia de su piloto para amarar en tan críticas circunstancias y, en general, al comportamiento disciplinado y resuelto de todos.

11 (10)

El 10 de febrero a medio día, una comitiva encabezada por el intendente Manuel Chaparro abordó el vapor "Alejandro" para despedir al comandante Merino, quien junto al ingeniero Fritz Reiche y al cabo Uldaricio Espinoza, regresaba al Norte por la vía marítima: previamente, en el muelle fiscal una silenciosa multitud les había expresado sus condolencias y solidaridad.

Al pasar por el lugar del accidente, el capitán Hitpass detuvo el barco y reunió en la cubierta a la tripulación y pasajeros para rendir un homenaje a los aviadores caídos. En medio de esta sencilla pero imponente ceremonia, Arturo Merino Benítez arrojó por la borda una corona de flores donada para tal efecto por las señoritas Lobos y Franklin en representación de la comunidad magallánica, culminando el acto con un sentido discurso pronunciado por Esteban Escarpa.

En esa misma tarde, el vapor "Silvia" surcaba el Estrecho de Magallanes en dirección a Punta Arenas, trayendo desde la isla Dawson los restos del malogrado capitán Alfredo Fuentes Martínez, los que habían sido encontrados por el capataz de la estancia San Valentín la noche anterior. Al llegar a la ciudad, el cuerpo del abnegado aviador, fue trasladado al cuartel de la 6ª Compañía de Bomberos (\*) donde se instaló una capilla ardiente, cubriendo la urna con una bandera chilena. En la madrugada del día siguiente se procedió a embalsamarlo en la morgue local, para ser finalmente llevado a la catedral donde se dispuso de una guardia de honor del Destacamento Magallanes.

El día 12 de febrero a las 11 de la mañana, el Vicario Apostólico Monseñor Arturo Jara, ofició un responso solemne ante las altas autoridades de la provincia y fieles que colmaban el recinto religioso. Al término de la ceremonia se organizó un cortejo fúnebre hasta el puerto, donde la urna fue depositada en el vapor "Chiloé" para ser llevada a la capital. Durante el trayecto las prolongas del carro mortuario fueron tomadas por oficiales del Destacamento, en tanto que una compañía de fusileros le rendía los honores de rigor. En el muelle fiscal el intendente Chaparro hizo uso de la palabra ante una nutrida y silente multitud congregada para despedir al nuevo mártir de la ruta austral.

Al cabo de un par de días, noticias provenientes de Puerto Natales daban cuenta del homenaje que la población de Última Esperanza le había tributado durante la recalada del "Chiloé" en esa ciudad, con un desfile jamás visto hasta entonces en la historia del pueblo, mientras en Punta Arenas

14

(\*) La 6ª Compañía de Bomberos fue fundada el 1ro. de septiembre de 1925, siendo su misión, de acuerdo a sus estatutos originales, "el salvamento de vidas en los naufragios o cualquier otro accidente que ocurra en la bahía y secundariamente, prestará servicios en los incendios y demás llamadas que son obligatorias para todos los voluntarios del cuerpo". (11) Debido a esta característica su director era el gobernador marítimo, correspondiéndole el puesto en la fecha del accidente en Agua Fresca al capitán Miguel Elizalde.

El 6 de noviembre de 1931, le correspondió a esta compañía rescatar a los tripulantes del remolcador "Antonio Díaz", al hundirse éste en la bahía local, víctima de un fuerte temporal.

---

se daba comienzo a una colecta pública en favor de las familias de los sargentos Soto y Moreno.

El 28 de febrero de 1930, bajo el cálido sol santiaguino, fueron sepultados los restos del infortunado capitán, ante la presencia del Ministro de Defensa, Bartolomé Blanche; el subsecretario de aviación, teniente coronel Arturo Merino; el director del Centro Magallanes, Dante Lépori y delegaciones del Ejército, la Aviación y del Aeroclub capitalino, sellando con este acto el período precursor de la aviación en Magallanes.

---

## 2.- LOS VIAJES DEL DIRECTOR

---

En el medio día del 10 de febrero de 1930, el vapor "Alejandro" se perdía en el horizonte y mientras en el muelle un numeroso grupo de magallánicos comenzaba a regresar a la seguridad de sus hogares, abordó del navío, Arturo Merino meditaba sobre los sucesos que le había tocado vivir en los últimos días.

No podía alejar de su mente al teniente Vidal y al cabo Román, perdidos para siempre en las tormentosas aguas de Aysén, ni mucho menos a su fiel capitán Alfredo Fuentes, al cabo Alfredo Moreno y al heroico radio-operador Soto apuntando su linterna hacia el "Antonio Díaz", en un último intento por escapar de la trampa mortal que la naturaleza les había deparado, en pleno Estrecho de Magallanes.

En la intimidad de sus pensamientos, el comodoro podía sentir que su vida, comprometida con el desarrollo de la aviación de Chile, también lo estaba con aquel de la ruta aérea austral.

Merino debía llegar a Santiago a continuar la lucha por la consolidación de LAN en los cielos nortinos; a apoyar los esfuerzos que hacía el Club Aéreo de Chile por mantenerse activo y a dar los últimos y definitivos pasos para la unificación de los servicios aéreos del Ejército y la Marina, en una sola Fuerza Aérea independiente, única forma de obtener los recursos humanos materiales y económicos necesarios para emprender nuevas exploraciones aéreas a los terribles cielos magallánicos, y de hacer frente al creciente interés de las empresas aéreas extranjeras por extender sus servicios al interior del país, lo que sin duda significaría un grave riesgo, sino la desaparición de la incipiente aviación comercial chilena.

Para comprender cabalmente la idea del jefe de la aviación nacional, es necesario ver lo que sucedía en el resto de América Latina, en el campo aerocomercial.

Desde 1920, la "Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA)", explotaba los cielos colombianos; otro tanto sucedía en Bolivia desde 1925 con el "Aero Lloyd Boliviano", también de origen alemán. El Caribe, México y América Central eran servidos por la "Pan American Airways Inc."- la que había dado inicio a sus operaciones en 1927 con vuelos entre Miami y Cuba, y tres años más tarde sus aviones llegaban a Santiago y Buenos Aires. En Perú dos empresas

norteamericanas, la "Fawcett Aviation Company" y la "Pan American Grace Airways (PANAGRA)", tenían el monopolio de los cielos limeños. Brasil tampoco escapaba a esta realidad. Su espacio aéreo había sido entregado a las empresas "Syndicato Kondor" de capitales alemanes y la "Compagnie Generale Aeropostale Latécoère", de origen francés. Esta última aerolínea, cubría la ruta desde Natal, en el noreste brasileño, hasta las rioplatenses Montevideo y Buenos Aires, alcanzando desde allí a Asunción y, por intermedio de su filial "Aeroposta Argentina" hasta la austral Comodoro Rivadavia, en tanto que otra de sus filiales, la "Línea Aeropostal Venezolana", atendía las necesidades de transporte aéreo al interior de dicho país.

Así pues, la Línea Aeropostal Santiago-Arica, antecesora de la actual Línea Aérea Nacional (LAN-Chile) -inaugurada el 5 de Marzo de 1929- era la única empresa de aeronavegación comercial que representaba genuinamente los esfuerzos de una nación hispanoamericana, por desarrollar sus propios lazos aéreos, y éstos deberían unir a corto plazo ambos extremos de la República.

Esta era la idea que sustentaba el comandante Merino y en defensa de la cual luchaba con tanta tenacidad.

Magallanes, ligado a la Patagonia argentina por su ubicación geográfica, sus relaciones sociales, culturales y comerciales, debería contribuir con largos años de espera a la defensa de tales principios.

Desde que, en 1920, el aviador Eduardo Bradley intentara instaurar el servicio aeropostal entre Buenos Aires y Punta Arenas, otros dos proyectos similares, circunscritos a la Patagonia argentina, habían caído igualmente en el abandono. El primero de ellos, había corrido por cuenta de la "Compañía British Vickers", en 1921, en tanto que el segundo, había sido impulsado por el fundador del Servicio Aeronáutico del Ejército, general Enrique Mosconi, quien posteriormente dedicó sus esfuerzos al desarrollo de la industria petrolera argentina.

Estos fracasados intentos no atemorizaron a la joven y enérgica Aeroposta Argentina que se lanzó decididamente a la conquista de las rutas aéreas patagónicas, encargándose Paul Vachet de planificar y efectuar los primeros vuelos exploratorios hacia Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia a partir de 1929. Poco antes de partir Vachet a Caracas, donde debería organizar la filial "Línea Aeropostal Venezolana", debió poner al tanto del proyecto patagónico a quien iba a sucederle.

El 12 de octubre de 1929 había desembarcado en Buenos Aires el piloto de la C.G.A.L., Antoine de Saint-Exupery quien, a los 29 años de edad, era un avezado veterano de "la línea", fogueado en las ardientes arenas del Sahara Occidental. Al día subsiguiente de su arribo a la capital argentina, Vachet lo llevó a conocer las futuras postas patagónicas y a quienes serían sus más cercanos colaboradores, como fueron Bernardo Artigau y Rufino Luro Cambaceres.

Instalado ya en su puesto de director de explotación de la Aeroposta Argentina, le correspondió inaugurar el Servicio Patagónico el 1ro. de noviembre, piloteando el Late-25 destinado para tal efecto. Una par de días antes, Saint-Exupery había llegado hasta Comodoro Rivadavia, en compañía de Rufino Luro al que le encomendaría la tarea de continuar hacia el Sur, buscando los lugares más apropiados para construir los aeródromos que apoyasen la ansiada prolongación del servicio aéreo hasta Río Gallegos.

Ya en diciembre Saint-Exupery comenzó a adentrarse en las frías estepas, más allá de Comodoro hasta que, al promediar enero de 1930 (\*) decidió alcanzar hasta Río Gallegos donde debía interesar a una empresa local para establecer el nexo terrestre con Punta Arenas y conseguir de las autoridades magallánicas, las autorizaciones para el transporte por este medio de la correspondencia con destino a Argentina. Esto, como solución transitoria mientras se gestionaba el permiso aeronáutico pertinente, ante el Gobierno chileno.

Pero pese a no contar aún con dicho permiso Antoine de Saint-Exupery quiso llegar a la ciudad chilena en el Late-28 que había empleado para cubrir los casi 2.000 kilómetros hasta Río Gallegos. Se trataba de un monoplano de ala alta, con un motor Hispano Suiza de 500 hp. con el que podía transportar a 8 pasajeros a lo largo de 1.000 kilómetros y a una velocidad de 180 km/h (1). Una máquina más que suficiente para salvar los 249 kms. restantes hasta Punta Arenas. Sin embargo, al cabo de 5 horas de una dura lucha contra el viento, aún estaba a 60 kms. de su destino, prácticamente detenido en el aire por el desatado vendaval del Oeste. Decidió entonces aterrizar en una estancia cercana y continuar en auto a fin de adquirir combustible para su regreso, dejando sus diligencias comerciales, postergadas para otra ocasión.

Así, de no mediar la furia eólica, el aviador galo bien pudo haber sido el primero en llegar a Punta Arenas por la vía aérea, privilegio histórico que estaba reservado para Arturo

14 15

(\*) Durante la investigación de este episodio no fue posible establecer la fecha con exactitud, pero en su edición de 11 de enero de 1930, el diario "El Magallanes" da cuenta que el Gobierno argentino ha resuelto apoyar la extensión de la línea aérea hasta Río Gallegos y que el día 12 saldrá un Late-28 con ese destino a fin de estudiar la ruta.

El 15 de enero otra noticia, como la anterior, fechada en Buenos Aires, señala que la comunidad de Río Grande ha solicitado la prolongación del correo aéreo hasta dicha localidad fueguina, interés que perfectamente pudo ser motivado por la presencia allí del aviador galo.

---

Merino y su tripulación, que lo haría algunos días después por la ruta de los canales patagónicos.

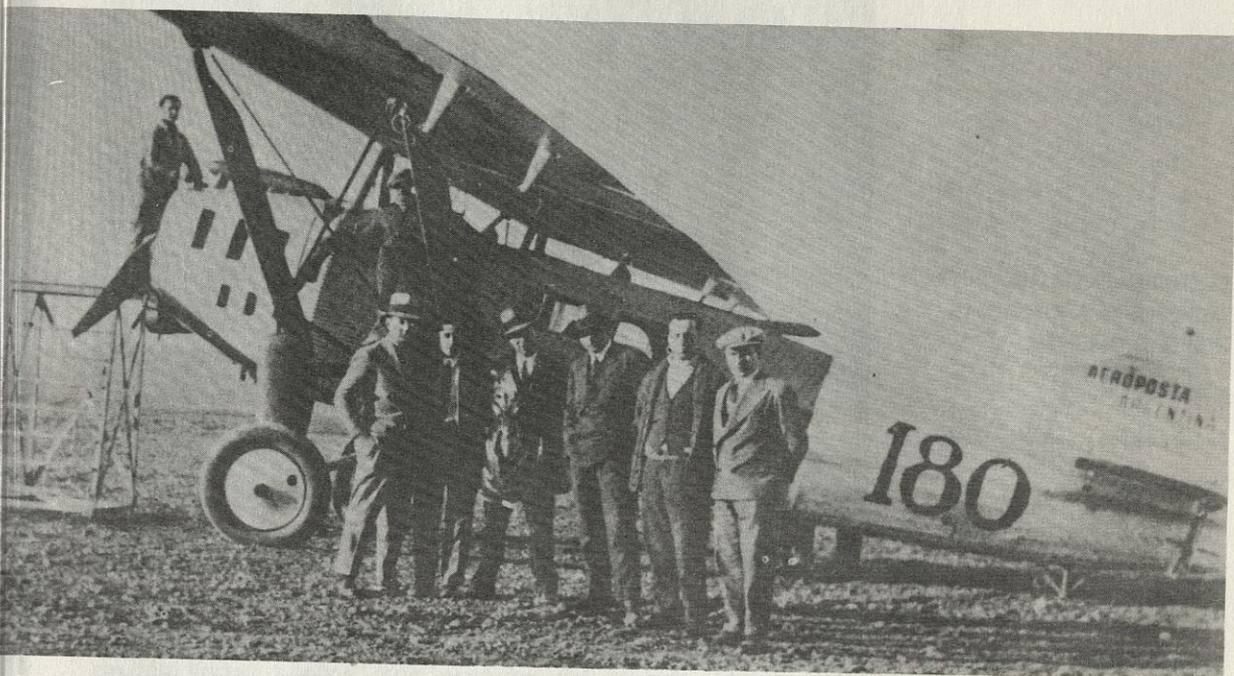
Aún así, efectuar el vuelo de Buenos Aires al Estrecho de Magallanes, cruzarlo y aterrizar en la fueguina localidad de Río Grande, como lo hizo en esa oportunidad, se inscribe como una de las hazañas pioneras de la aviación austral, lo que pareció no llamarle la atención al notable piloto, entregado por completo a la prolongación de la línea patagónica.

El intenso trabajo que aquello le demandaba, no fue obstáculo sin embargo, para que Saint-Exupery comenzara a anotar sus impresiones en su libreta de apuntes. *"Vuelvo de un espléndido raid de 2.500 kms. en el día. Es de regreso del extremo Sur, donde el sol se acuesta a las diez de la noche, cerca del Estrecho de Magallanes. Todo es verde: ciudades sobre césped. Extraños villorios en chapa ondulada. Y gentes que, a fuerza de tener frío y de reunirse alrededor del fuego, se han vuelto tan simpáticas"* (2) dirá en una carta a su madre. Y, al cruzar la región volcánica de Pali Aike, que en lengua tehuelche quiere decir "el lugar de la desolación" (3), la describirá como donde hace milenios, *"mil volcanes se contestaban el uno al otro con sus grandes órganos subterráneos, cuando escuchaban fuego..."* (4)

Su agudo sentido de observación, una sensibilidad extraordinaria y su indiscutible capacidad como piloto, fueron las herramientas fundamentales que Saint-Exupery tuvo a mano para erigirse en el más notable cronista de la conquista de los cielos de la Patagonia. Tierra de hombres para él; la tierra de sus sueños para Gunther Plüshow y maldita para Charles Darwin.

Pero, volviendo a enero de 1930, a medida que transcurría el estío meridional los vuelos de Saint-Exupery aumentaron, ya fuera para comprobar la calidad de los aeródromos seleccionados por Luro, para tratar con los propietarios de los terrenos, para nombrar los agentes locales, para verificar el avance de las construcciones de las aeroestaciones; o finalmente, para poner todo el sistema en rodaje antes de su pronta inauguración.

En la víspera del gran día, un Late-28 voló de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia, piloteado por Saint-Exupery, y llevando a la comitiva que presidía Marcel Bouilloux-Lafont. Allí, el 1ro. de abril de 1930, vieron partir al Late-25 encargado de llevar el correo aéreo más al Sur, hasta Río Gallegos, donde habría de ser recibido por los ejecutivos que, al viajar en el más veloz Late-28, lo habían adelantado en el trayecto.



Como es de suponer la llegada del avión correo y el de la comitiva fue celebrada calurosamente por los habitantes del remoto poblado patagónico. Sus más altas autoridades y connotados vecinos se dieron cita en el aeródromo para recibir a los ilustres visitantes, mensajeros de un futuro que comenzaban a vivir en ese instante. Bouilloux-Lafont, impresionado por la acogida accedió a prolongar su gira hasta Río Grande lo que se hizo al día siguiente, sufriendo, al regresar, una bochornosa experiencia...Durante el aterrizaje, Saint-Exupery no pudo evitar que una de las ruedas del Late-28 chocase contra una piedra y capotara, haciéndose acreedor de una seria reprensión por parte del severo Bouilloux-Lafont.

Poco días más tarde Saint-Exupery llegó por tierra a Punta Arenas, ahora si, dispuesto a dar a conocer los beneficios que Aeroposta Argentina podía brindarle a la ciudad chilena, portandlo una invitación formal al director del diario "El Magallanes", para viajar de ida y de vuelta a Santiago, combinando en Buenos Aires con el avión que hacía la travesía de los Andes.

Así fue como en la mañana del 8 de abril, el periodista Manuel Zorrilla y el aviador escritor partieron a Río Gallegos para aguardar allí la salida del próximo vuelo regular al Norte.

*Avión Late XXV de la Aeroposta Argentina en el Aeródromo de Río Gallegos. De pie, el primero de izquierda a derecha es Rufino Luro-Cambaceres, sucesor de Antoine de Saint Exupéry, en el cuarto lugar. 1930.*

nt

EL ITINERARIO FIJADO POR  
AEROPOSTA ARGENTINA  
ERA EL SIGUIENTE:

---

SALIDAS DE:

Río Gallegos miércoles 08:30

LLEGADAS A:

Comodoro Rivadavia (en la  
tarde)

---

SALIDAS DE:

C. Rivadavia jueves 05:00

LLEGADAS A:

Buenos Aires, Gral. Pacheco  
(en la tarde)

---

SALIDAS DE:

Bs. Aires tren nocturno

LLEGADAS A:

Bahía Blanca

---

SALIDAS DE:

Bahía Blanca viernes 07:30

LLEGADAS A:

C. Rivadavia (en la tarde)

---

SALIDAS DE:

C. Rivadavia sábado

LLEGADAS A:

Río Gallegos (en la tarde) (5)



*Antoine de Saint Exupery y su camarada Henry Guillaumet.*

Al día siguiente, miércoles 09, siendo las 08:30 AM., el Late-25, diestramente conducido por el aviador francés, despegó con toda suavidad del aeródromo que la empresa había construido en las inmediaciones del poblado.

Siguiendo casi la misma ruta que el legendario Eduardo Bradley había propuesto en 1920, el monomotor voló con rumbo Norte para llegar a Comodoro Rivadavia a las 15:30 PM., tras haber hecho escalas en Santa Cruz, San Julián y Puerto Deseado.

Al amanecer del 10 de abril, los viajeros continuaron el raid haciendo escalas en Trelew, San Antonio Oeste y Bahía Blanca donde procedieron a almorzar y a cambiar de avión y piloto, para hacer el último tramo directo a Buenos Aires.

Al caer la noche el transporte aéreo se aproximó a la gran ciudad que "ofrecía desde las alturas un soberbio espectáculo". A lo lejos se podía divisar la enorme "T" totalmente iluminada señalando la pista en la que debían aterrizar.

Los 2.400 kms. que separaban a la metrópolis de la provinciana Río Gallegos, habían sido recorridos con toda felicidad en el abismante lapso de 36 horas, de las cuales sólo 18 correspondían a las de vuelo.

Prosiguiendo con el viaje, el 16 de abril de 1930, Zorrilla se embarcó a Santiago en el poderoso Late-28 de la C.G.A.L. Una moderna aeronave que consultaba todos los adelantos de la época y en la que cruzarían la cordillera de Los Andes a 5.500 mts. de altura "sin experimentar frío ni dificultades respiratoria" (6)

Durante el trayecto hasta la capital chilena, Zorrilla fue acompañado por el director-gerente de la línea aérea en Buenos Aires, Marcel Bouilloux-Lafont, quien viajaba en ese vuelo para iniciar las gestiones ante el Gobierno chileno, tendientes a extender los servicios de Aeroposta Argentina hasta Punta Arenas.

Al cabo de 8 horas de viaje, incluyendo las escalas hechas en Villa Mercedes y Mendoza, el Late-28 se posó en la pista del aeropuerto Los Cerrillos, donde eran esperados por el jefe de ese campo de aviación, mayor Aliaga, y numerosos periodistas.

Este "era el primer viaje que por aire se realizaba desde Magallanes", según declaración efectuada más tarde por el propio Zorrilla. Aeroposta Argentina y la C.G.A.L. habían roto el aislamiento existente y gracias a estas compañías se podía estar en el lejano territorio austral en solo tres días, si se aprovechaban bien las combinaciones aéreas que ambas empresas ofrecían.

La "Compagnie Generale Aeropostale Latécoère" era una de las líneas aéreas más grandes del mundo. Había sido fundada en 1918 por el visionario precursor galo, Pierre Georges Latécoère, para unir por la vía aérea a Francia con el Nuevo Mundo, y tras doce años de esfuerzos y sacrificios esta idea era una realidad. La empresa a que había dado origen comprendía una red de 22.000 kms. y contaba con 523 empleados, 218 aviones, 21 hidroplanos, 14 buques rápidos, 1.246 motores de repuestos, 96 autos y camiones, 32 aeródromos totalmente equipados y otros tantos de emergencia, contándose entre sus pilotos los más célebres de la aviación civil francesa como fueron Saint-Exupery, Jean Mermoz, Henry Guillaumet y Marcel Reine, entre otros. (7)

Todas estas impresionantes cifras y nombres, garantías de la eficiencia y regularidad con que operaba la línea aérea, fueron expuestas al Presidente Ibáñez, al Ministro de Relaciones Exteriores y al comandante Merino por Bouilloux-Lafont y el embajador de Francia durante una reunión celebrada en La Moneda a fines de abril de 1930.

En dicho encuentro con las autoridades chilenas, se acordó en principio autorizar a Aeroposta Argentina a llegar a Magallanes y, a partir de San Antonio Oeste, salir al Pacífico llegando a Puerto Montt, Valdivia o Temuco, desde donde los pasajeros y la correspondencia seguirían por LAN al Norte del país. Por su parte, las autoridades trasandinas deberían permitir que aeronaves chilenas efectuaran el mismo recorrido, quedando Aeroposta encargada de hacer las gestiones del caso ante la Casa Rosada. (\*)

(\*) Promediando 1932 y ante el fracaso de estas gestiones, Aeroposta Nacional habría de proponer el establecimiento del "2º Grupo de Estafeta Sud" basado en Trelew, con vuelos quincenales a San Carlos de Bariloche y desde allí a Puerto Montt, con lo cual el correo demoraría no más de 48 horas.

Mientras tanto, Zorrilla no había perdido la oportunidad que se le presentaba de visitar los principales diarios capitalinos, los que destacaban en grandes titulares la odisea vivida por el periodista y los problemas que aquejaban a Magallanes. Tantos fueron los artículos que sobre el tema publicaron "El Mercurio", "La Nación" y "El Diario Ilustrado", que la mañana del 23 de abril de 1930, el hombre de letras magallánico fue sorprendido por un mensajero del Palacio de Gobierno, portador de una peculiar invitación:

*"Presidencia de la República"*

*Santiago, 23 de abril de 1930*

*Estimado Señor Zorrilla*

*Su Excelencia el Presidente de la República desea tener una entrevista con ud., para esto le ruego venir a la Secretaría de la Presidencia esta tarde a las 3.*

*Dígale aquí a los porteros que está citado por el Presidente y hable conmigo o con Rogelio Cuellar, que también está en antecedentes de este deseo del Excelentísimo Señor Ibáñez.*

*Espero que venga sin falta, pues si no aprovechamos esta ocasión después será muy difícil hablar con S.E.*

*Le saluda atentamente*

*Ernesto Silva Román*

*"Diputado por Tarapacá" (B)*

El Presidente, que había esperado en vano que Zorrilla le pidiera audiencia, había decidido tomar la iniciativa invitándolo esa tarde a La Moneda.

A las 3 en punto, el Mandatario recibió al periodista quien, alentado por la franqueza de su anfitrión, le expuso descarnadamente los problemas que afligían a los magallánicos. Entre los muchos puntos que se discutieron figuraron el problema aduanero, la colonización y arrendamiento de las tierras fiscales, la crisis económica y la cesantía, el estado de la educación pública y las comunicaciones aéreas.

Con relación a este último punto, el Presidente le señaló que ante las bondades de los servicios ofrecidos por Aeroposta, se estaba estudiando un proyecto que incluía una ruta aérea vía Puerto Montt y la Patagonia argentina, arbitrándose desde ya, los recursos económicos para financiar su subvención.

Esta promesa presidencial fue recibida con verdadero júbilo por la comunidad magallánica residente en la capital, agazajando a Zorrilla en el "Centro Magallanes". Entre los presentes se encontraba el intendente de Magallanes Manuel Chaparro R. quien, el 17 de abril había abordado en Gallegos, otro vuelo aerpostal siendo por consiguiente, el segundo magallánico en alcanzar hasta la capital por la vía aérea.

La comisión de la autoridad provincial obedecía a razones de Gobierno habiendo sido expresamente autorizado por el Ministro del Interior para viajar por tan novedoso medio, ya que esto implicaba salir del país.

Esta situación también fue destacada por la prensa capitalina que abogaba por el pronto establecimiento de una línea aérea a Magallanes, olvidando injustamente los esfuerzos y sacrificios que había costado la apertura de la ruta aérea a Arica.

Arturo Merino, deseando dar a conocer las bondades del servicio aerpostal nortino al resto del país, invitó a Zorrilla a viajar por este medio al extremo norte, invitación que el periodista, muy a su pesar, debió declinar en atención a que debía iniciar el regreso a Punta Arenas al día siguiente.

El 1ro. de mayo a medio día, Zorrilla, Bouilloux-Lafont y los ejecutivos de la C.G.A.L., Celso Aguiar y Guy Touret, abordaron en Los Cerrillos un Late-28 que los condujo a Mendoza, continuando luego a Córdoba, para visitar las instalaciones de la Fábrica Militar de Aviones, que contaba con la asesoría francesa y que ya comenzaba a entregar los primeros aparatos al Ejército trasandino.

Una vez en Buenos Aires, el director de "El Magallanes" recibió dos nuevas invitaciones de parte de Marcel Bouilloux-Lafont. La primera de ellas habría de llevarlo hasta Asunción, en un viaje lleno de aventuras y no exento de riesgos debido a las condiciones meteorológicas adversas encontradas a lo largo de la ruta.

La segunda invitación debía llevarlo hasta Natal, en Brasil, para ser un privilegiado testigo de la gran hazaña aeronáutica del momento: el primer cruce aerpostal francés del Atlántico Sur.

En efecto, aprovechando la luna llena de mayo, la Compagnie Generale Aerpostale Latécoère había dispuesto que el Late-28, "Conde de la Vaux", al mando del piloto Jean Mermoz, efectuase el primer correo aéreo entre San Luis de Senegal y Natal de modo que, despegando al mediodía del 12 de mayo aterrizase en las costas brasileñas, a la mañana siguiente (9)

---

Por la importancia que revestía aquel vuelo para la C.G.A.L., Bouilloux-Lafont estimó que el director de la empresa, Julien Pranville, y el piloto jefe de la misma, Eliseo Negrin, se dirigieran en avión a encontrar a Mermoz en Natal.

Ambos aviadores, por años camaradas y amigos del pionero, fijaron la partida del aeródromo General Pacheco, para la mañana del 10 de mayo.

Ese día, sin embargo, la bruma y la tempestad se hicieron presentes con todas sus fuerzas a lo largo de la ruta que debía seguir el contorno sudamericano. En atención a ello, Pranville decidió cancelar el vuelo en espera de una mejoría de las condiciones meteorológicas.

Manuel Zorrilla, que había llegado al aeródromo, decidió hacer la espera en el hotel, ajeno por completo a las presiones de Bouilloux-Lafont para que el vuelo se realizara.

Finalmente llegó la orden de partir.

Al saberlo, el director de "El Magallanes" regresó a General Pacheco en un taxi que no podía ir más rápido por causa del camino, convertido en lodazal por la lluvia.

En la pista, Pranville, Negrin y tres brasileños lo esperaban con impaciencia. La tarde comenzaba a dar paso a una noche tormentosa.

Un pequeño claro en la bruma...

El auto de Zorrilla atrapado por el barro a un centenar de metros de la pista...

El ruido del Late-25 al despegar y la impotencia del periodista...

Sin más que lamentar la oportunidad perdida, Zorrilla regresó a su hotel donde, en la mañana siguiente, se enteraría de la desaparición del avión en las aguas del Río de la Plata.

De los cinco hombres que lo tripulaban, sólo uno había librado con vida merced al flotador que uno de los pilotos le había cedido.

Sin reponerse aún de la impresión que le causó este desafortunado accidente, Zorrilla se embarcó en el tren nocturno desde Buenos Aires a Bahía Blanca, para allí continuar el viaje de retorno en un Late-25 de Aeroposta Argentina.

El 20 de mayo de 1930, Punta Arenas lo recibió calurosamente, tanto por la suerte que había tenido al escapar del accidente, como por el éxito con que había

coronado sus gestiones en la capital.

Gracias a la C.G.A.L. y a Aeroposta Argentina, el director de "El Magallanes", podía lucir, con legítimo orgullo, un récord que difícilmente se podía igualar en aquellos días.

Había sobrevolado territorios de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay a lo largo de 12.000 kms. recorridos con toda felicidad en dos tipos de aeronaves conducidas en forma segura por seis pilotos diferentes. (10)

Sin embargo la C.G.A.L. no se había conformado con invitar al director de "El Magallanes". Al mismo tiempo había iniciado los estudios correspondientes para prolongar cuanto antes, la línea hasta Punta Arenas.

Por este motivo, a fines de abril de 1930, el secretario de la empresa aérea Enrique Larrieu había visitado la ciudad a fin de establecer contacto con las autoridades regionales y de buscar el lugar apropiado donde construir el futuro terminal aéreo. Al término de su estadía, el ejecutivo francés había señalado que durante su permanencia en Magallanes había encontrado una buena acogida por parte de la población y que la compañía estaría dispuesta a sufragar los gastos que significaría la construcción de un aeródromo en la localidad de Chabunco.

Solo faltaba la autorización del Presidente de Chile para iniciar los vuelos regulares y, con respecto al valor de los pasajes, había señalado que estos habría que calcularlos sobre la base Nac.3 por kilómetro. (11)

En realidad las tarifas ya estaban fijadas, valiendo el pasaje entre Buenos Aires y Río Gallegos Nacionales.550.

Seguro de obtener luego los permisos de vuelo del Gobierno chileno, el director general de Aeroposta Argentina, Vicente Almandos Almonacid, conocido por su actuación en el "Armée de l'Air" durante la Primera Guerra Mundial, envió un telegrama al intendente Chaparro en el cual le señalaba que la compañía tenía el *"alto propósito de contribuir para que los vínculos tradicionales de Chile y Argentina se consoliden aún más con hechos recíprocos"* (12)

Durante el resto del año continuarían las visitas de los directores de Aeroposta a Magallanes (\*), en tanto que en Santiago, el comandante Arturo Merino Benítez daría las últimas instrucciones a quienes iban a conformar la primera dotación de la Escuadrilla de Anfibios N° 2 con base en Punta Arenas.

(\*) Entre estas destacan dos nuevas visitas de Antoine de Saint-Exupery en fechas no precisadas y la de Próspero Palazzo, otro precursor argentino de la aeronavegación patagónica.

---

### 3.- LOS 2 TELEGRAMAS

---

*"Chillán 08 de febrero de 1930 - 14:15 horas"*

*Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y al felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte al espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago PUNTO. Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en esa, proyecto que deseo traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuanto antes PUNTO. Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos.*

*C. Ibáñez C." (1)*

El telegrama en cuestión, no contenía solamente palabras de consuelo y ánimo dirigidas a un hombre por las lamentables circunstancias que le había tocado vivir. Por el contrario denotaba la firme intención del Gobierno para llevar hasta Magallanes los beneficios de la aviación.

Pese a ello, el comandante Merino regresaba a Santiago con la sola idea de presentar su renuncia a la jefatura de la aviación militar. Los accidentes de Aysén y Agua Fresca pesaban sobre su conciencia y se sentía responsable de las valiosas vidas con las que se había pagado el privilegio de alcanzar hasta el confín de la República por la vía aérea.

El Presidente Ibáñez, que sentía un real aprecio por su leal colaborador, no sólo rechazó con energía esta idea del comodoro, sino que en un gesto de reconocimiento a todo el enorme trabajo realizado desde que llegara a la comandancia de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1926, decidió firmar, el 21 de marzo de 1930, el Decreto Supremo N° 1.167 por medio del cual se unificaban los servicios aéreos del Ejército y la Marina bajo la dirección de la Subsecretaría de Aviación, totalmente independiente de las otras Fuerzas Armadas.

Nació de este modo la Fuerza Aérea Nacional, y el



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

Presidente, renovando su plena confianza en el comandante Merino, le entregó a éste su dirección.

Al mes de la creación de esta nueva institución, que por ese entonces dependía del Ministerio del Interior, llegó a la capital procedente de la lejana Punta Arenas, el director de "El Magallanes", Manuel Zorrilla.

La campaña de prensa en favor de Magallanes, desatada por el raid del periodista, pronto encontró eco en el Gobierno que puso a disposición del comandante Merino, los fondos requeridos para financiar una expedición aérea, demandándole tres meses de arduos preparativos antes de iniciar la primera exploración de este tipo a los fiordos de Aysén y Golfo de Penas, el 25 de julio de 1930.

Para asegurar el éxito de esta misión, Merino seleccionó al capitán Herbert Youlton, proveniente de la aviación naval y a los tenientes Horacio Barrientos, Tomás Gatica y Raúl Mariotti, estos últimos con experiencia en la zona a explorar ya que habían realizado vuelos de reconocimiento y soberanía en los

*El Falcon 16 en Quintero listo para su envío a Magallanes.*

Vickers Vedette de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 basada en Puerto Montt.

Con relación al material de vuelo, fueron escogidos los botes voladores de reconocimiento Dornier Wal N° 15, 16 y 17 de la Base Aeronaval de Quintero.

Estos tres aparatos junto al N° 18 pertenecían a la segunda partida de Dorniers Wal adquirida por la aviación naval en 1927 y llegados al país durante 1928. (2)

Al igual que los Junkers R-42, los Dorniers Wal debían ser construidos fuera de Alemania, en la Marina Di Pisa, Italia, por la "Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A. -CMSA".

El Dornier Wal era un monoplano de ala alta, metálico y robusto. Poseía un casco reforzado por perfiles de acero remachados, ligeramente ovalado y a cuyos costados iban adosados dos grandes flotadores subdivididos en compartimentos estancos.

En la parte delantera del fuselaje se ubicaba la cabina de pilotaje abierta y biplaza. Más atrás iba el compartimiento para un artillero o fotógrafo aéreo.

El ala consistía en dos secciones remachadas a una armazón de acero hecha en base a vigas de acero y reforzada con montantes apoyados en los flotadores. Esta estructura, armada sobre la parte central del fuselaje, debía soportar, también, la barquilla en la que los dos motores opuestos, Napier Lion de 450 hp. cada uno, iban instalados.

Los motores en cuestión tenían los cilindros en línea, eran refrigerados por agua y tenían hélices cuadripalas, de madera. Se alimentaban con una mezcla de bencina y benzol almacenada en estanques de aluminio, con la suficiente capacidad para una autonomía de diez horas de vuelo a 1.850 rpm. y 150 km/h.

Con un peso máximo de despegue de 5.700 kgs., demoraba en alcanzar los 3.600 mts. de altura algo más de treinta minutos.

Sus medidas era 22,5 mts. de envergadura, 17,25 mts. de largo y 5,2 mts. de alto. (3)

Pese a su poca agilidad, estos botes voladores habían sido utilizados con singular éxito en los primeros cruces aéreos del Océano Atlántico y en la exploración del Artico, debido principalmente, a sus cualidades marineras; su confiabilidad y regularidad en los vuelos de larga duración y la capacidad para sortear con éxito los embates de una meteorología adversa.

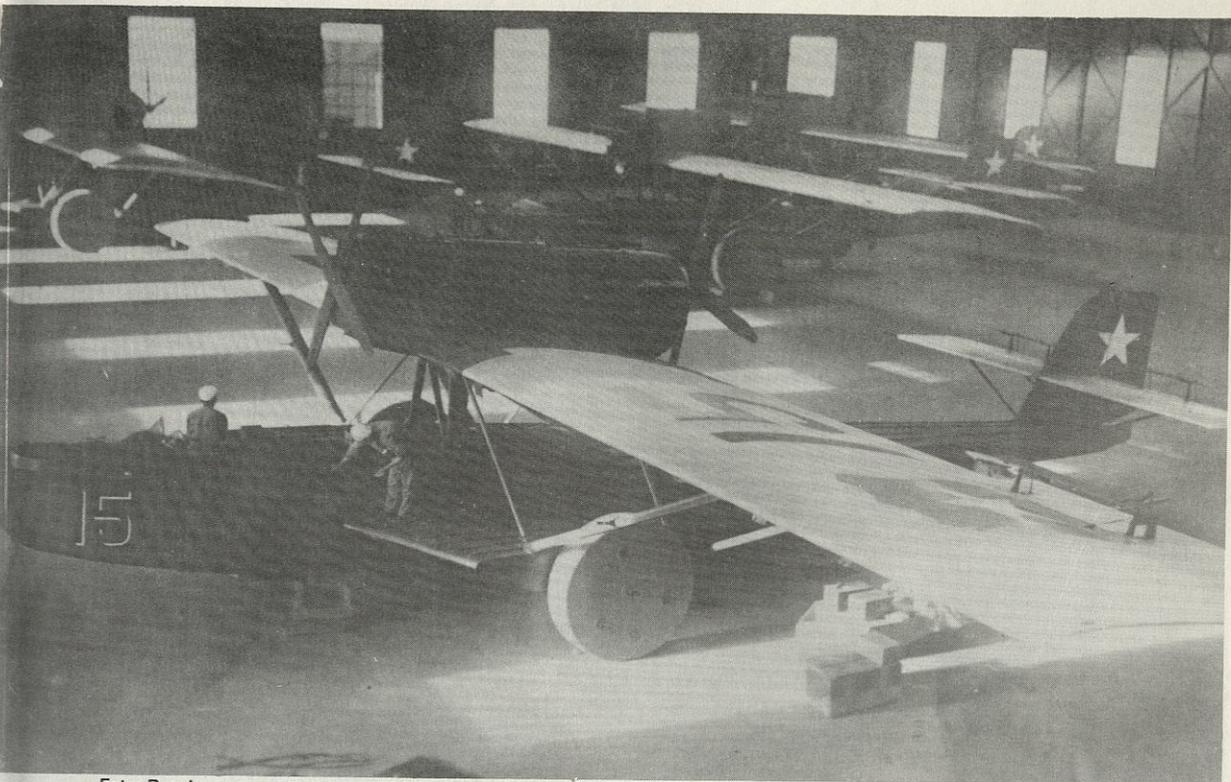


Foto: Dornier

En sus cabinas portaban, además de los instrumentos propios del avión, una radio Marconi A.D.8, un pistolete para señales Very y una lámpara de 12 v. marca Aldis.

Al promediar julio de 1930, ambos botes voladores despegaron de Quintero con destino a Talcahuano donde, pese a que la lluvia y la niebla los obligó a volar a no más de 10 metros sobre el mar, pudieron amarar sin novedades.

El 31 de julio, el Dornier Wal N° 15 cumplió el segundo tramo hasta Corral y al día siguiente amaraba en el canal de Tenglo. Tripulaban el Wal N° 15, el capitán Herbert Youlton, el teniente Tomás Gatica, los mecánicos Guillermo Gómez y Tomás Cortés y el radiooperador Mauricio Cepeda.

El Wal N° 16 que había sufrido un principio de incendio en uno de sus motores, debió ser reemplazado por su gemelo N° 17. En este último viajaban el teniente Horacio Barrientos, el teniente Raúl Mariotti, los mecánicos Alejo Cepeda y Ramón Bonilla y el radiooperador Gaspar Zúñiga.

Volando siempre en condiciones climáticas difíciles, los aviadores dieron inicio a una exploración aérea de la región de los canales patagónicos, hasta Puerto Edén, como nunca

*Bote volador Dornier Wal N° 15, (N° serie 86) con motores Napier Lyon de 450 hp. en el hangar de la Base de Quintero, año 1929.*

---

antes se había hecho, entregando al conocimiento geográfico una considerable cantidad de accidentes desconocidos hasta entonces.

Luchando contra la soledad, el frío, el viento y la lluvia, la expedición de Youlton pudo explorar Aysén, el Golfo de Penas, San Quintín, Río Baker y la Angostura Inglesa, llegando hasta la isla San Pedro y Puerto Edén desde donde recabaron la autorización para seguir a Magallanes.

Esta vez sin embargo, Merino no quiso arriesgar a sus aviadores más de lo que ya lo habían hecho, ordenando el regreso al Norte al finalizar septiembre.

En su informe final, el capitán Herbert Youlton habría de dejar consignado la disciplina y espíritu de sacrificio con que el personal bajo su mando había trabajado en las duras faenas terrestres, maríneas y aéreas. (4)

Sin duda que las penurias y aventuras de Youlton y sus camaradas se enmarcaban dentro del ideal que Arturo Merino exigía de sus hombres durante aquel período pionero.

Para entonces, el comandante ya tenía listo el proyecto para la instalación de la Base Aérea de Magallanes y había tomado las primeras medidas para llevarlo a la práctica, nombrando al teniente 1ro., Santiago Leitao, a cargo de la futura escuadrilla que debería crearse en breve plazo.

Leitao, ex aviador naval, aceptó gustoso esta nueva destinación y nombró al subteniente Adalberto Fernández su ayudante, en tanto que a los sargentos Juan Rodríguez, Evaristo Poblete y Manuel Muñoz les confió el cuidado de los Curtiss D-12 "Falcon" N° 16 y 17 asignados a esta unidad de la Fuerza Aérea.

El Curtiss D-12 "Falcon" era un biplano, biplaza, de cabina abierta y multipropósito, de estructura metálica forrada con lona de aviación. La envergadura de estos aparatos eran de 11,58 mts., midiendo 8,07 mts. de largo por 3,12 de alto (5)

Se apoyaban sobre un robusto tren de aterrizaje que podía ser cambiado por esquís o flotadores, como fue el caso de los primeros destinados a la escuadrilla de anfíbios magallánicas. El motor D-12, lineal y refrigerado por agua, tenía una potencia de 435 hp.

Estos biplanos figuraban en el inventario de la Fuerza Aérea desde el año 1927, gracias a una orden de compra colocada en la Curtiss Aeroplane Motor Company, y los primeros de ellos habían sido armados en las instalaciones de la fábrica de aviones que se había levantado en Los Cerrillos.



El 16 de diciembre de 1930, el Presidente Ibáñez firmó el decreto que dió vida a la Escuadrilla de Anfibios N° 2 con asiento en Punta Arenas, hasta donde, algunos días antes, había llegado Leitao para dar por iniciadas las actividades de la Fuerza Aérea Nacional en Magallanes.

Preocupado por el próximo arribo de sus camaradas, el flamante jefe de la escuadrilla, se encargó de buscar un local adecuado que hiciese las veces de casino y oficina de la agrupación, tarea en la que fue auxiliado por el propio intendente de Magallanes, Manuel Chaparro R., quien apoyaba con gran entusiasmo la llegada del grupo de aviación a la ciudad. Finalmente y tras algunas negociaciones fueron arrendadas unas dependencias en el edificio "Julio Menéndez B.", en la esquina sur poniente de la plaza Muñoz Gamero, donde se habilitaron dormitorios en los pisos superiores y una oficina en la planta baja del mismo. (6)

*Curtiss D-12 Falcon  
N° 17 fotografiado desde  
su gemelo sobre el seno  
Ultima Esperanza,  
verano de 1931.*

Leitao ya había superado los primeros problemas de la instalación cuando una súbita dolencia lo afectó, debiendo ser operado de urgencia en el Hospital Naval, de modo que, el 24 de diciembre, cuando sus compañeros desembarcaron en el muelle fiscal encontraron a su jefe sufriendo los efectos de la convalecencia de la intervención.

No obstante, este percance no desanimó a los aviadores entregados por completo a la tarea de armar el Falcon 17 en el varadero de Braun y Blanchard, tal como lo hiciera en 1928 el alemán Plüschow y lo recomendará posteriormente el teniente Abel.

El 27 de enero de 1931, todo estuvo preparado para el vuelo inaugural. Ese día, a las 16 hrs., el hidroavión N° 17 piloteado por el teniente 1ro. Santiago Leitao y por el subteniente Adalberto Fernández, levantó vuelo desde el Estrecho de Magallanes para sobrevolar la ciudad, lo que hizo ante la expectación general de la población, que una vez más colmaba los recintos del muelle fiscal.

La fecha para tan magno acontecimiento, había sido cuidadosamente escogida por la escuadrilla para conmemorar el 1er. aniversario de la llegada del comandante Merino y sus hombres en el histórico Junkers N° 6 y en honor a los caídos en Agua Fresca. Por este motivo y continuando con la tradición de "espantar el chuncho" en la primera oportunidad que se presentara, el joven oficial enfiló su máquina hacia el fatídico lugar volando a 800 metros de altura.

En esos momentos de honda emoción para Leitao y Fernández, éstos no podían imaginar que 150 millas al Norte, desde una altura similar otros dos aviadores serían protagonistas, 24 horas más tarde de una tragedia que traería la angustia y tristeza a Magallanes.

En la noche del 29 de enero, mientras aún se comentaba a los vuelos realizados en la víspera por el hidroavión de la Base Aérea, un telegrama enviado al cónsul de Alemania en Punta Arenas por su similar de Río Gallegos, sumió en la amargura a los habitantes del territorio. En el mismo se leía:

*"Río Gallegos - URGENTE*

*Esta noche llegó comisario de Lago Argentino trayendo noticias que murieron los dos aviadores Plüschow y Dreblow. Avión se quebró en el aire y los aviadores saltaron sin estar amarrados con los paracaídas. Un paracaídas se encontró a trescientos metros de Plüschow. El avión cayó al agua.*

*Von Heins" (7)*

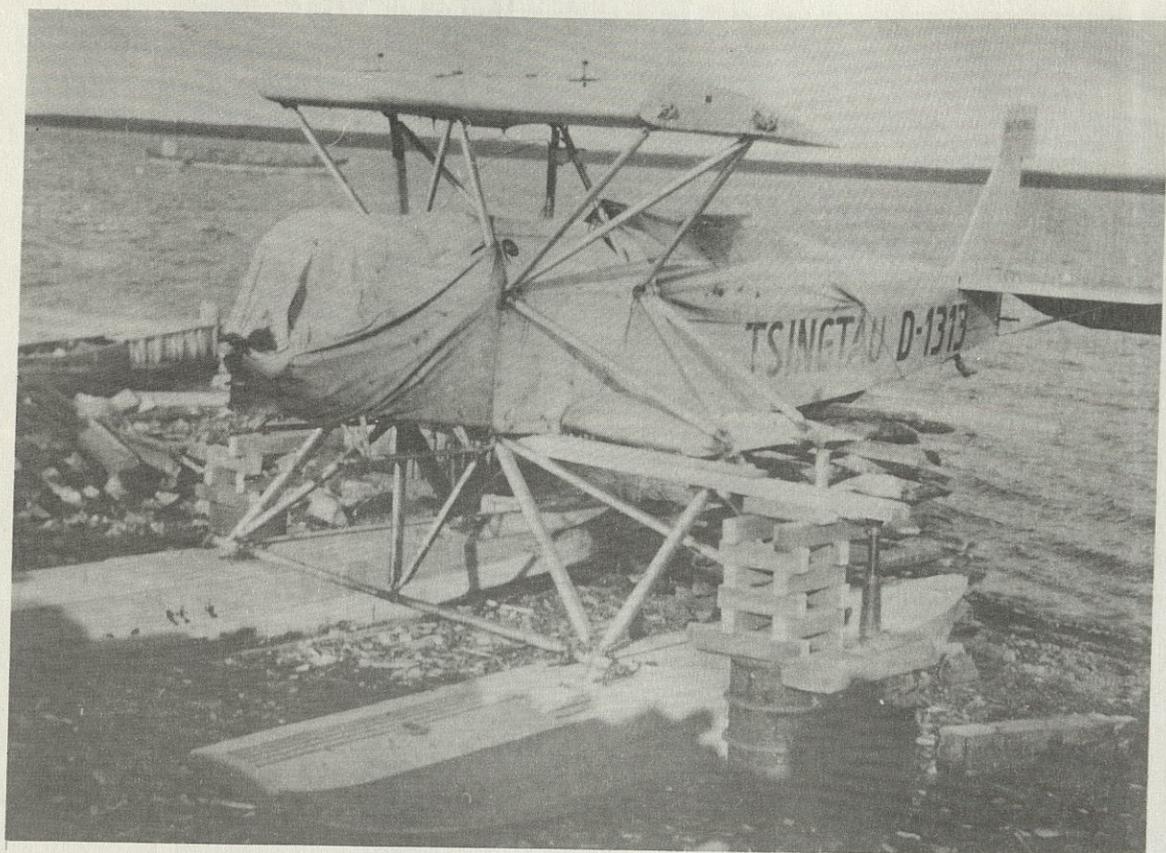


*El aviador Gunther Plüschow (Izq) y Ernst Dreblow, consultando la carta antes de un vuelo en la Tierra del Fuego.*

Gunther Plüschow y su inseparable compañero de aventuras Ernst Dreblow habían regresado a Ultima Esperanza, a mediados de octubre de 1930, para reiniciar las exploraciones aéreas en el viejo y noble "Tsingtau", al que ahora llamaban cariñosamente "El Condor de Plata".

Durante la estadía en Alemania, el aviador había obtenido nuevos recursos económicos, merced a su privilegiada pluma y a las películas filmadas por Dreblow, con la que miles de sus compatriotas habían disfrutado de las bellezas de esta apartada región. Animados por el éxito que habían tenido, decidieron regresar a explorar los lagos australes, los Andes patagónicos y el Seno Reloncaví.

Pero el biplano ya no era el mismo poderoso y seguro Heinkel HD-24 de antes.



*El Tsingtau dejado por Gunther en Puerto Bories.*

Tras haber sido sometido a duros esfuerzos durante los vuelos en la zona del canal Beagle y Seno Almirantazgo en 1929, había permanecido por más de un año guardado en las instalaciones de frigorífico de Puerto Bories, gracias a una gentileza de Tomás Dick, su administrador, y pese a que se habían tomado toda las providencias del caso, no había sido posible evitar que el óxido y la corrosión comenzaran una destructiva labor en sus partes metálicas.

Pese al deteriorado aspecto que presentaba el hidroavión con su pintura descascarada, Plüschow y Dreblow comenzaron sus vuelos al finalizar noviembre de 1930, transportándolo al lago Sarmiento donde establecieron un primer campamento. Desde allí los aviadores efectuaron su primera exploración, el 15 de diciembre, remontándose por sobre las Torres del Paine, a más de 3.000 metros de altura y soportando temperaturas de 37°C bajo cero. Junto con desmentir la creencia popular que sobre el Paine no había aire, durante el vuelo Plüschow pudo contemplar extasiado los vastos campos de hielo que se extienden al norte de esas

*El "Cóndor de Plata" en el lago Sarmiento.*



montañas, dando origen a una infinidad de glaciares y ventisqueros que el aviador no dudó en calificarlos como los más bellos del mundo.

El "aviador de Tsingtau", como era conocido el Alemania por su destacada participación en la defensa del enclave alemán contra los japoneses, abordo de un anticuado Rumpler Taube, había nacido en Berlín el año 1886.



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

### *Puerto Bories.*

Durante su juventud había ingresado a la Marina de Guerra y como cadete le había tocado participar en un crucero de instrucción a las costas sudamericanas, quedando desde entonces cautivado por las bellezas de los canales patagónicos.

*"Voy a realizar ahora, después de 35 años este ideal que tanto he acariciado" había escrito el explorador en 1928 al llegar a Punta Arenas, y ahora, al regresar de Alemania para reiniciar sus exploraciones había agregado: "Las penas y las fatigas que he sufrido durante cerca de dos años en mi expedición, se han visto a menudo compensadas con el goce de los incomparables panoramas de salvaje belleza en la tierra de mis ensueños". (8)*

El 18 de enero de 1931, el teniente Leitao, haciendo uso de sus facultades como autoridad aeronáutica de Magallanes, envió un mensaje por intermedio de los carabineros a los aviadores alemanes con el objeto de pasarle una revista al material de vuelo, de acuerdo con la reglamentación internacional vigente, pero para entonces éstos ya se encontraban en territorio argentino, acampando en la Ensenada Rico, en las cercanías de la estancia Alta Vista.



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

Desde su nuevo campamento base, Plüschow y Dreblow comenzaron una serie de arriesgados vuelos hacia los glaciares que caen al lago Argentino. En más de una ocasión habían salvado providencialmente de morir estrellados. Una de ellas ocurrió el 25 de enero cuando una repentina y severa turbulencia cogió al Heinkel obligando a su piloto a maniobrar de urgencia para acuatizar pues el ala izquierda se había soltado.

Por tres largos días los exploradores acamparon en aquel lugar, sin víveres ni equipamiento, que habían dejado en el campamento base pues se suponía que no los iban a necesitar. Finalmente Dreblow consiguió reparar medianamente el ala por lo que decidieron intentar el regreso.

Poco después de las 14 horas, un estanciero que con la ayuda de unos potentes prismáticos, se deleitaba viendo ir y venir al pequeño hidroavión trasladando los equipos de los exploradores hacia otro campamento ubicado más al Norte, vio horrorizado como súbitamente se le quebraban las alas y se precipitaba a tierra desde una altura de 800 metros. A la distancia pudo apreciar como caían algunos bultos y los cuerpos en una escena dantesca. Uno de los aviadores se aferraba a una especie de paquete del que, pasados algunos segundos, surgió un paracaídas lamentablemente muy tarde

*Iniciando un vuelo en lago Sarmiento.*

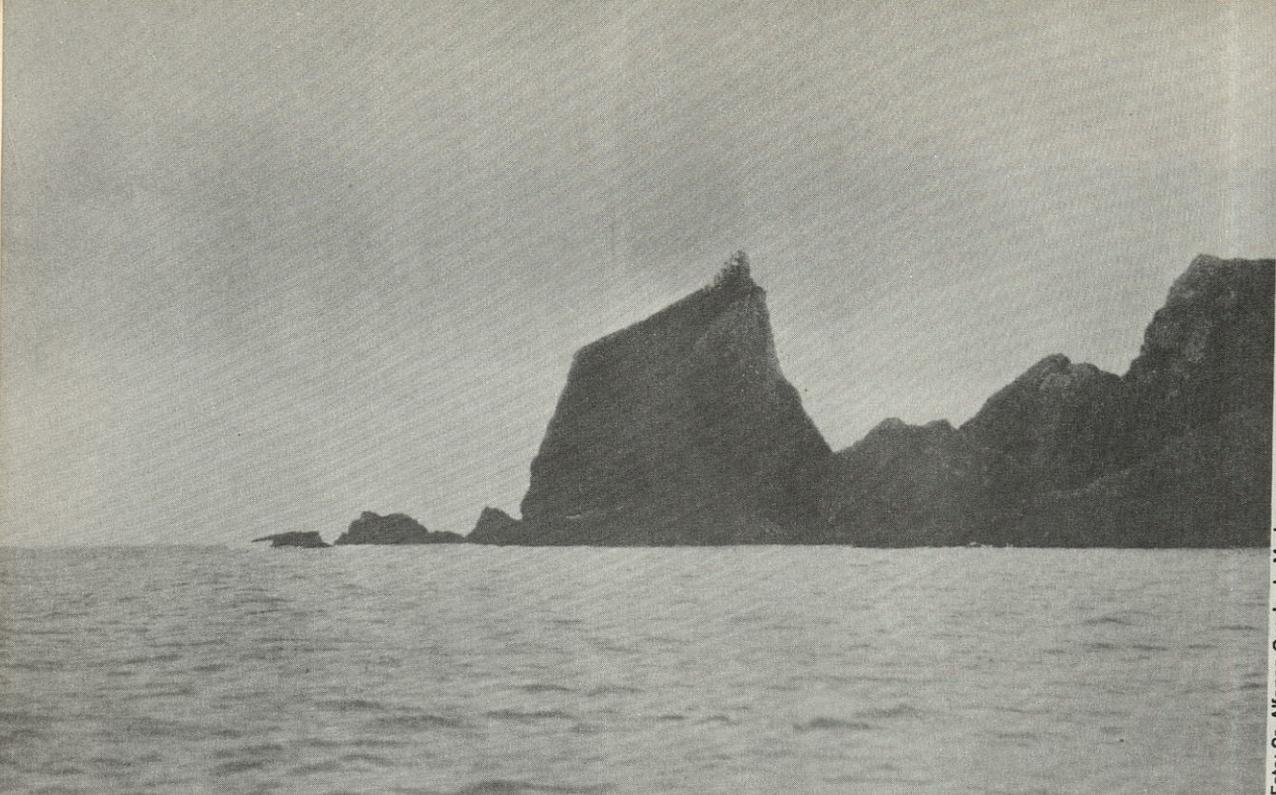
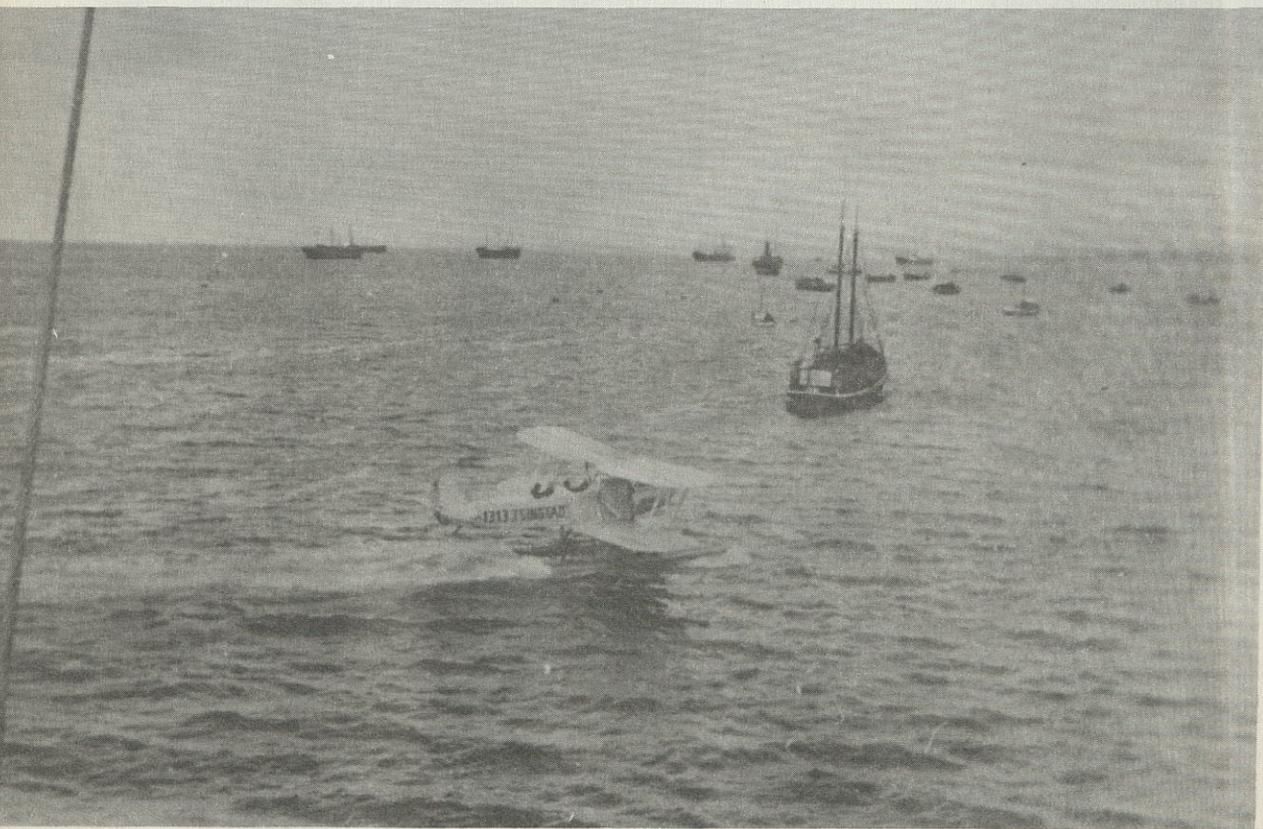


Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

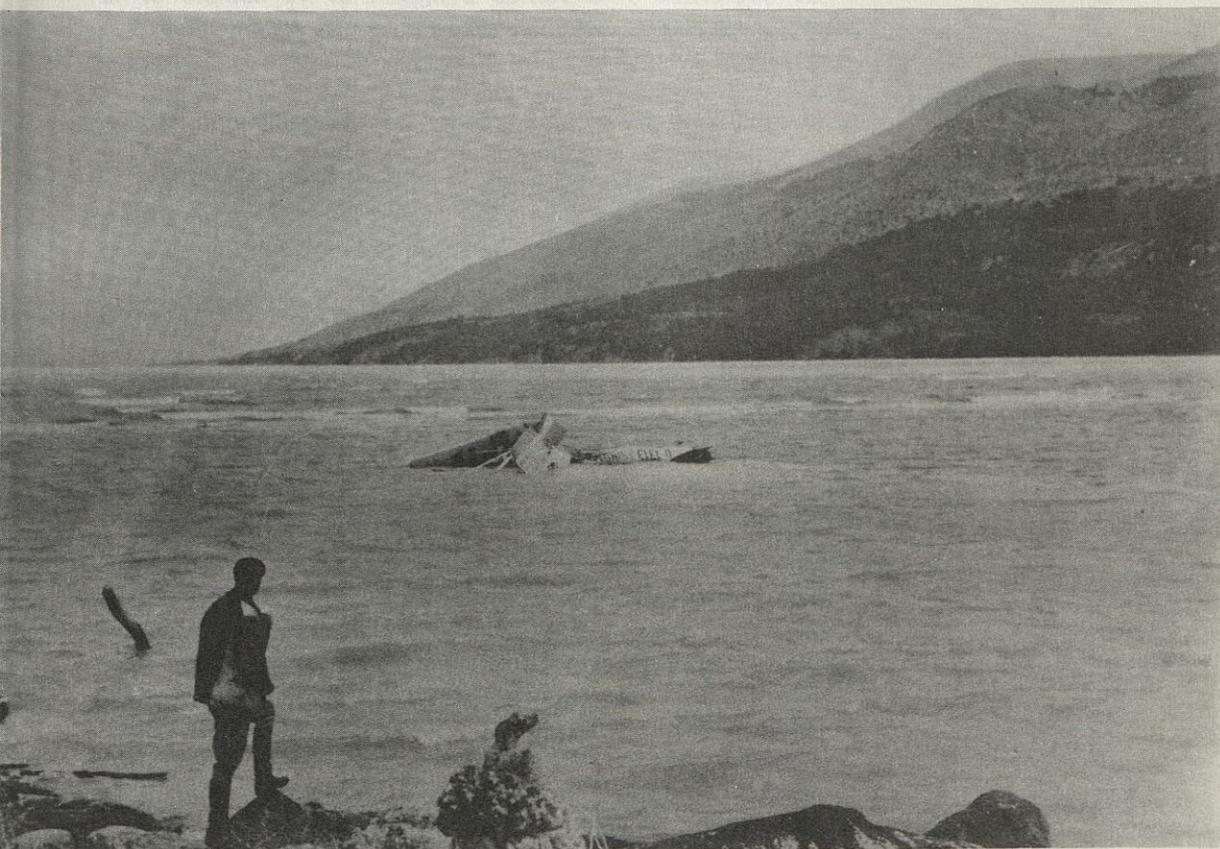
*El Cabo de Hornos, fotografiado por primera vez desde el aire el 29 de enero de 1929 por Gunther Plüschow.*



*El "Cóndor de Plata" iniciando sus vuelos en Magallanes.*



*El "Cóndor de Plata" al pie de Glaciar Agostini en el Canal Beagle.*



*El triste final en Lago Argentino.*

---

para quien intentaba salvarse por este medio de una muerte inminente.

Sin poder convencerse aún de lo que había visto, el estanciero corrió hasta el lugar de la tragedia no pudiendo hacer más que constatar que Plüschow yacía sin vida, destrozado por el impacto contra el pedregal ribereño, en tanto que Dreblow, quien había caído al agua, había alcanzado la orilla a nado para morir allí víctima seguramente, del impacto con el lago y del congelamiento que le habría sobrevenido por tal motivo. (9)

De entre los restos del biplano alguien retiró los últimos apuntes escritos por Gunther Plüschow en su diario, tan solo unas horas antes:

*"28 de Enero 1931.- 10 AM.*

*Tenemos que salir de aquí.*

*Lo queremos y lo vamos a lograr. Si mi destino es la muerte del aviador, entonces no será en este lugar..."(10)*

Al igual que en el año anterior, los magallánicos habían sido nuevamente impactados por la tragedia aérea. A la alegría que les había causado la llegada de Arturo Merino y sus hombres en enero de 1930, había seguido la amargura por el lamentable accidente de Agua Fresca y ahora, cuando todo era optimismo por los exitosos vuelos del Falcon 17, el accidente de Plüschow venía a recordarles que sus cielos no serían fáciles de conquistar.

Apenas se tuvo conocimiento de la fatal caída de los intrépidos alemanes, el intendente Chaparro envió un telegrama al Presidente de la República, quien poco tiempo antes los había recibido en su despacho para hacerles entrega de la "Medalla al Mérito" por los servicios prestados a la región de Magallanes.

Por su parte el director del Círculo Alemán de Punta Arenas, José Bohr, manifestó el deseo de su colectividad de darles sepultura en el mausoleo erigido en el cementerio local que honraba a los marinos de dicha nación caídos en la Batalla Naval de las Malvinas, en diciembre de 1914. La idea en cuestión contó de inmediato con el apoyo popular, iniciándose las gestiones correspondientes por intermedio del señor cónsul, Herman Koch, ante los familiares de los infortunados aviadores.

No obstante y pese al cariño demostrado por los

puntarenenses, las viudas de ambos héroes de los cielos australes prefirieron repatriar los restos a Berlín, quedando el compromiso de la ciudadanía de perpetuar la memoria de Gunther Plüschow y Ernst Dreblow en algún monumento o en el nombre de una calle.

Como fuera, todo Magallanes sentía que había contraído una deuda de gratitud con ambos aviadores, que habían hecho de estas tierras aquellas de sus ensueños, y habían dejado imborrables huellas de su paso por ellas, expresadas en un libro y miles de metros de películas filmadas con verdadera admiración y cariño.

---

#### \* VOLOVELISMO Y ULTRALIVIANOS.

*"Bueno, alguien tiene que ser el primero" José Antonio Acevedo.*

*Punta Arenas Enero 1981.*

A comienzos de la década de los años treinta, un ciudadano alemán habría llegado a Punta Arenas, atraído por los relatos de Gunther Plüschow, para practicar el volovelismo.

Para estos efectos traía un pequeño planeador que fue armado en una bodega de Avenida Colón y Costanera, con el que llegaría a efectuar una serie de pruebas en el recinto del Club Hípico, siendo necesario para su despegue, el concurso de un automóvil que lo remolcaba por la pista de carreras. (11)

Medio siglo después, en febrero de 1981, el "hombre pájaro", José Antonio Acevedo, declaraba a la prensa local: *"He venido para cumplir un objetivo. Cruzaré el Estrecho de Magallanes en un Ala Delta".*

El armazón a utilizar pesaba 17 kilos, incluido un pequeño motor con el que se ayudaría durante el despegue, hasta alcanzar los 400 pies de altura, necesarios para salvar los 30 kilómetros hasta la Tierra del Fuego.

El día miércoles 18 de febrero de 1981, a las 21 horas, Acevedo estimó que las condiciones reinantes en Bahía Catalina era las apropiadas y, sin dar tiempo a las naves de auxilio para que se ubicaran a lo largo de la ruta, emprendió su temerario vuelo...

Veinte minutos más tarde, la tripulación del "Twin Otter" de la FACH que lo acompañaba, lo vio caer en las turbulentas aguas del estrecho y desaparecer en sus profundidades. (12)



*Única fotografía que fue posible encontrar que muestra una de las primeras experiencias de volovelismo en el Club Hípico magallánico (ENAP. Magallanes).*

---

Al cabo de cinco años, la vía interoceánica volvió a ser escenario de un nuevo desafío aeronáutico.

En esta oportunidad se trataba de los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, quienes el 2 de junio de 1986 habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa que incluía el sobrevuelo del Entrecho de Magallanes. A eso de las 14 horas, ambos ultralivianos aterrizaron en la localidad de Kimiri Aike, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

Los aparatos, construidos en Buenos Aires por la firma Pampa's Bull S.A., medían 9,14 mts. de ancho, 5,28 de largo y 2,26 mts. de alto. Un motor Kawasaki TA 440 A, de 35 hp., les permitía desarrollar una velocidad de 10 km/h. y cubrir una distancia de 580 kms., sin necesidad de reabastecimiento.  
(13)

---

#### 4.- UN AEROCLUB PARA LA PATAGONIA

---

En los mismos días que en Magallanes sucedían los hechos ya descritos, el embajador de los Estados Unidos de Norteamérica ante el Gobierno chileno William Culbertson, resolvió viajar al extremo austral del país por la vía aérea embarcándose de pasajero en el Curtiss D-12 Falcon de la Misión Aérea Norteamericana, piloteado por el adicto militar de dicha nación en Santiago, capitán Ralph Wooten.

En una primera etapa, los raidistas llegaron hasta Puerto Montt luego de haber hecho escala en Temuco y de haber sobrevolado el cráter del volcán Villarrica. Desde La Chamiza solicitaron al gobernador marítimo de Aysén, la información meteorológica que necesitaban para cubrir la ruta hasta esa localidad, imponiéndose por este medio que la misma presentaba vientos muy fuertes y espesa neblina que hacían peligrar la seguridad del vuelo. Deseosos empero, de continuar cuanto antes, decidieron cruzar la cordillera en diagonal llegando a la estancia Río Cisnes, lo que hicieron con absoluta normalidad el 28 de enero de 1931.

Allí el sorprendido administrador del establecimiento ganadero, Tomás Jackson, que no daba crédito a sus ojos al ver al biplano aterrizando en un potrero, les brindó su hospitalidad, paseándolos por las instalaciones durante todo el día siguiente. El 30 de enero en la mañana, Culbertson y Wooten se subieron al avión muy agradecidos por las atenciones recibidas y en retribución a ello, se ofrecieron para ser los portadores de una valija con correspondencia dirigida a Enrique Jackson, administrador de la estancia María Behety en Tierra del Fuego. (1)

Continuando con este singular vuelo, ambos diplomáticos cruzaron la Patagonia hacia Comodoro Rivadavia, para luego seguir hacia Río Gallegos el 31 de enero de 1931. Como el biplano americano no tenía flotadores, ni en Magallanes había un aeródromo terrestre donde aterrizar, optaron por dejarlo en las instalaciones que Aeroposta gentilmente les cedió y hacer el último tramo en automóvil.

Pese a haber llegado por tierra a la ciudad, fueron los segundos aviadores en completar exitosamente la travesía entre Santiago y la Patagonia austral por la vía aérea, hazaña de la que Wooten se sentía orgulloso, por lo que envió todos los antecedentes del vuelo a fin de que éste, quedara

---

registrado en los anales de la National Aeronautic Association de los Estados Unidos de Norteamérica.

Por su parte, el diplomático dejó su propio testimonio del vuelo en el Libro de Visitas de la estancia San Gregorio.

---

*"Hemos venido por el aire desde Santiago para visitarlos. Estamos profundamente agradecidos por su amable bienvenida y hospitalidad. No olvidaré la visita y mucho menos el paseo en el caballo "el turco".*

*La siguiente fue nuestra ruta desde Santiago a Puerto Montt 02:30, a Río Cisnes 01:40, a Comodoro Rivadavia 05:00; a Gallegos, San Gregorio.*

*El capitán Wooten, ataché militar pilotó su Curtiss Falcon todo el trayecto, siendo yo su pasajero.*

*Fue un vuelo de adelantados. Desde Santiago a Río Gallegos empleamos 14:55 horas de vuelo.*

*Excepto Byrd, somos los que hemos llegado más al Sur en un aeroplano americano.*

*W.Culbertson" (2)*

---

En Punta Arenas, el embajador se embarcó en el escampavía "Micalvi" para recorrer los canales fueguinos, en tanto que el capitán Wooten regresó a Río Gallegos para cumplir con la promesa hecha días antes a Tomás Jackson.

A las 8 de la mañana del 6 de febrero, el Curtiss D-12, US Army N-29288, despegó del aeródromo de Aeroposta hacia la isla de Tierra del Fuego, pasando minutos más tarde sobre Punta Delgada a considerable altura. Durante un par de horas Wooten sobrevoló las estancias fueguinas, dando finalmente con la estancia María Behety, para en un vuelo rasante, dejar caer el paquete con la correspondencia a pocos metros de la puerta de la casa de la administración, y ante los atónitos testigos de este gesto, iniciar el regreso al campo de aviación galleguense.

Posteriormente, el capitán norteamericano continuó solo a Buenos Aires y Santiago, cruzando la cordillera por Mendoza, terminando el osado periplo sin contratiempos de ninguna clase.

Mientras tanto, en Punta Arenas un nuevo biplano se vino a sumar al solitario Curtiss de la Base Aérea. Este, que llevaba el número 16, había llegado por vía marítima y había realizado el vuelo de pruebas el 19 de febrero.

Con ambos Falcon operativos, Leitao dió inicio de inmediato a la misión que tenía la Escuadrilla Nº 2, consistente en la exploración aérea de la región, hasta la isla Molineaux. Sin perder más tiempo los biplanos despegaron, la tarde del 20 de febrero, con destino a Ultima Esperanza donde estuvieron basados por una semana, estableciendo un campamento provisional en Puerto Bories. Desde allí hicieron vuelos exploratorios hacia el Canal de las Montañas, el lago Sarmiento y las Torres del Paine alcanzando, en algunas oportunidades, hasta los 4.000 metros de altura para experimentar los vientos y las turbulencias a esas altitudes.

Durante esa primera estadía en la zona, Leitao y Fernández fueron atendidos por Tomás Dick, administrador del frigorífico, y por las autoridades departamentales que los agasajaron repetidas veces en el Club Social de Puerto Natales.

Agradecidos y comprometidos con la población natalina, los exploradores regresaron a Punta Arenas al atardecer del 26 de febrero, demorando una hora y media en hacer el trayecto, hasta la capital provincial.

Dos semanas más tarde partieron nuevamente, aunque en esta oportunidad el destino fue el lago Sarmiento. Allí continuaron las exploraciones iniciadas días antes, alcanzando en un vuelo hasta las cercanías de Puerto Edén. Pese a que todo marchaba bien, la escuadrilla debió adelantar el regreso a la base de operaciones en el varadero de Braun y Blanchard, pues les habían informado que una agrupación de botes voladores Dornier Wal, viajaba a Magallanes acompañando a la Escuadra Nacional.

LLegando a Punta Arenas, el 17 de marzo de 1931, la escuadrilla se dedicó a preparar el recibimiento de sus camaradas, ajenos por completo a un fuerte temporal que, desde el Océano Pacífico, se acercaba a la ciudad. Tres días después, el vendaval asoló a Magallanes destruyendo a su paso, el Curtiss Falcon Nº 17, el mismo que casi dos meses antes había realizado el vuelo inaugural de la Escuadrilla de Anfibios Nº 2.

Justo al cumplirse una semana del temporal, esto es el 27 de marzo de 1931, amará en la bahía de Punta Arenas la espectacular formación de tres botes voladores Dornier Wal.

Compañían dicha escuadrilla el Wal Nº 15, al mando del capitán Manuel Hurtado y el teniente Tomás Gatica; el Nº 16, con el capitán Carlos Abel y el teniente Rodolfo Marsh y el Nº 18 tripulado por los tenientes Vega y Scheihing; quienes habían realizado importantes estudios de la ruta aérea por los

---

canales, complementando aquellos iniciados por Herbert Youlton el año anterior.

Al día siguiente de su arribo, las pesadas aeronaves fueron izadas al muelle fiscal para proceder a una completa y prolija revisión, dando motivos para que nuevamente el recinto portuario se viera colmado de curiosos que deseaban conocer de cerca estas portentosas máquinas voladoras.

Mientras tanto, en una animada conferencia de prensa, Hurtado dió a conocer algunas novedades que traía desde Santiago. Las más interesantes de estas informaciones decían relación con la construcción de un hangar metálico para la Base Aérea que estaría ubicado en Laredo, agregando enseguida, que muy pronto un anfíbio Sikorsky estaría operando entre Puerto Montt y Aysén donde ya se encontraba basado un Junkers Bremen del gabinete de fotografía de la Fuerza Aérea, haciendo el levantamiento de la carta aérea de la zona, paso previo a cualquier intento por establecer un servicio aéreo regular a Magallanes. En todo caso LAN-Chile ya había instalado una radioestación a orillas del río Simpson y estudiaba la construcción de otra en la isla San Pedro, terminando por señalar que el Gobierno y la Fuerza Aérea estaban empeñados en llegar a Magallanes y en esa tarea habían comprometido ingentes sumas de dinero, además de cuantiosos recursos humanos y materiales. (3)

El 15 de abril, los botes voladores estuvieron listos para emprender el regreso al Norte, pero antes de hacerlo, Hurtado decidió efectuar un vuelo de despedida por la zona invitando a Francisco Campos M., Alfonso Suárez y al cronista de "El Magallanes", Santiago Pérez, a tripular los Dornier 15, 16 y 18 respectivamente.

Volando a 700 metros de altura y a 90 nudos de velocidad, la escuadrilla se alejó hacia Cabo Negro prosiguiendo luego a Gente Grande, San Gregorio, Puerto Sara y Punta Arenas. A la mañana siguiente, a las 11:30 horas la bandada aeronaval se perdió de vista siguiendo los contornos de la Península de Brunswick y al transporte Videla, buque nodriza de los bimotores.

En la capital magallánica mientras tanto, los comentarios se centraban en el prodigioso estreno del sistema sonoro del cine Gran Palace con la película "El Loco Cantor" y en la notable actividad aérea registrada en los últimos meses que llamaba poderosamente la atención a los jóvenes de la ciudad. Estos, atraídos por el ejemplo de los oficiales de la Base Aérea, se habían acercado a las oficinas de la agrupación deseosos de conocer los secretos de la aviación,

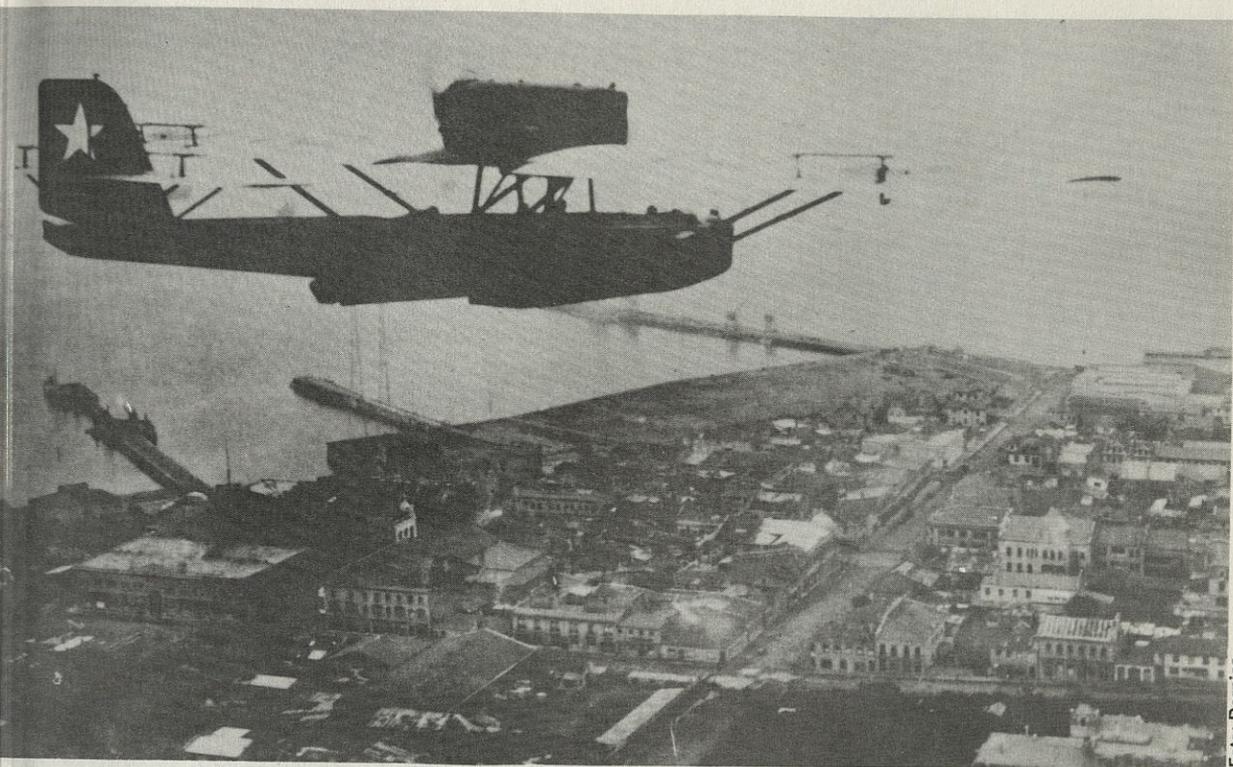


Foto: Dornier

*Uno de los Wal sobrevolando Punta Arenas, Abril de 1931.*

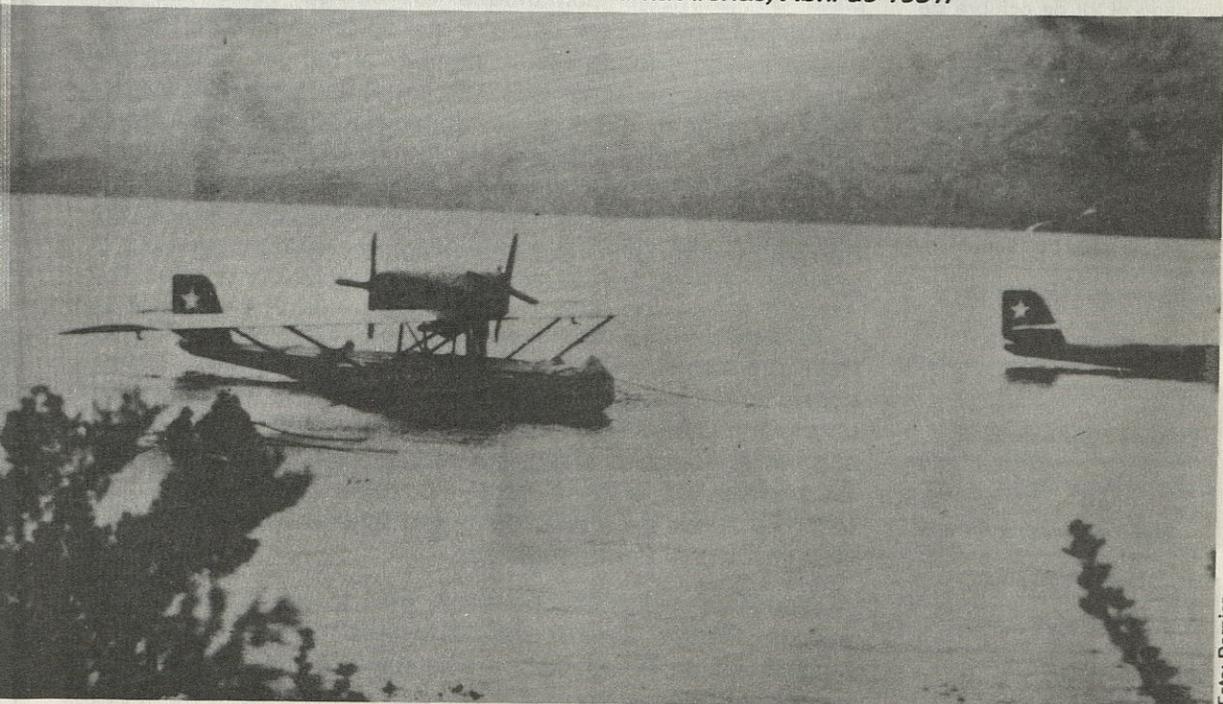


Foto: Dornier

*Los botes voladores Dornier Wal en viaje a Magallanes*

todo lo cual fue creando el clima propicio para que surgiera la idea de formar un Club Aéreo en Punta Arenas.

Tal iniciativa encontró el inmediato apoyo del capitán Leitao quien, aprovechando que debía viajar al Norte con los Dornier, llevó la inquietud a la capital para plantearla ante las más altas autoridades aeronáuticas del país.

Mientras duró la ausencia del jefe de la Base, el teniente Adalberto Fernández asumió la tarea de recibir los hangares Junkers que llegaron procedentes de Alemania y de sacar a volar al intendente Manuel Chaparro sobre la isla de Tierra del Fuego, donde unos interesados habían pedido concesiones de tierras fiscales.

Durante la estadía en Santiago, el capitán Leitao se entrevistó con el comandante Merino y con el Presidente Ibáñez a quienes les rindió cuenta de los trabajos efectuados por la escuadrilla; las exploraciones hechas en Ultima Esperanza y las pérdidas que había tenido. El Presidente, después de escuchar con atención la exposición del oficial, señaló que dada la gravedad de la situación económica por la que atravesaba Chile, era necesario posponer la activación de la línea aérea austral por algún tiempo ya que, para asegurar su éxito, era imprescindible terminar las obras de Puerto Edén, Natales y Punta Arenas, donde la construcción de una pista de aterrizaje demandaba un subido costo por los drenajes y movimientos de tierra que se debían hacer. Por tal motivo Leitao debería darle prioridad al hangar Junkers de Laredo y dejar para más adelante aquel de Puerto Bories. No obstante éstas medidas de austeridad había resuelto enviar al comandante Arturo Merino a los Estados Unidos de Norteamérica y a Europa para conocer el material aéreo en uso en las principales potencias del mundo con la especial indicación de averiguar todo lo relacionado con los botes voladores y anfibios, capaces de servir a la ruta austral. (4)

Si bien el futuro de la línea aérea a Magallanes no era del todo promisorio, en lo tocante a la aviación civil, Leitao consiguió del comodoro la promesa de enviarle a la brevedad un biplano Gypsy Moth, tan pronto el aeroclub oficializara su existencia, contando desde ya con su visto bueno para que los oficiales de la Base Aérea apoyaran con la instrucción teórico-práctica a los alumnos que quisieran aprender a volar en la meridional Punta Arenas.

Con esta importante promesa, más la del envío de dos nuevos Curtiss Falcon, Leitao emprendió el regreso a Magallanes en compañía de seis nuevos integrantes de la dotación de la escuadrilla. Entre quienes venían con él, se encontraba el joven teniente Arturo Meneses Kinsley a quien

(\*) El Club Aéreo de Magallanes fue el segundo aeroclub provincial de Chile, a continuación del de Temuco, fundado el 22 de octubre de 1929, y el primero del extremo austral de América.

A su fundación le seguirían los aeroclubes de:

Porvenir:

02 de junio de 1938

Río Gallegos (Argentina):

23 de abril de 1939

Puerto Natales:

20 de agosto de 1945

Ushuaía (Argentina):

05 de septiembre de 1954

Río Grande (Argentina):

20 de octubre de 1954

Cerro Sombrero:

03 de septiembre de 1969

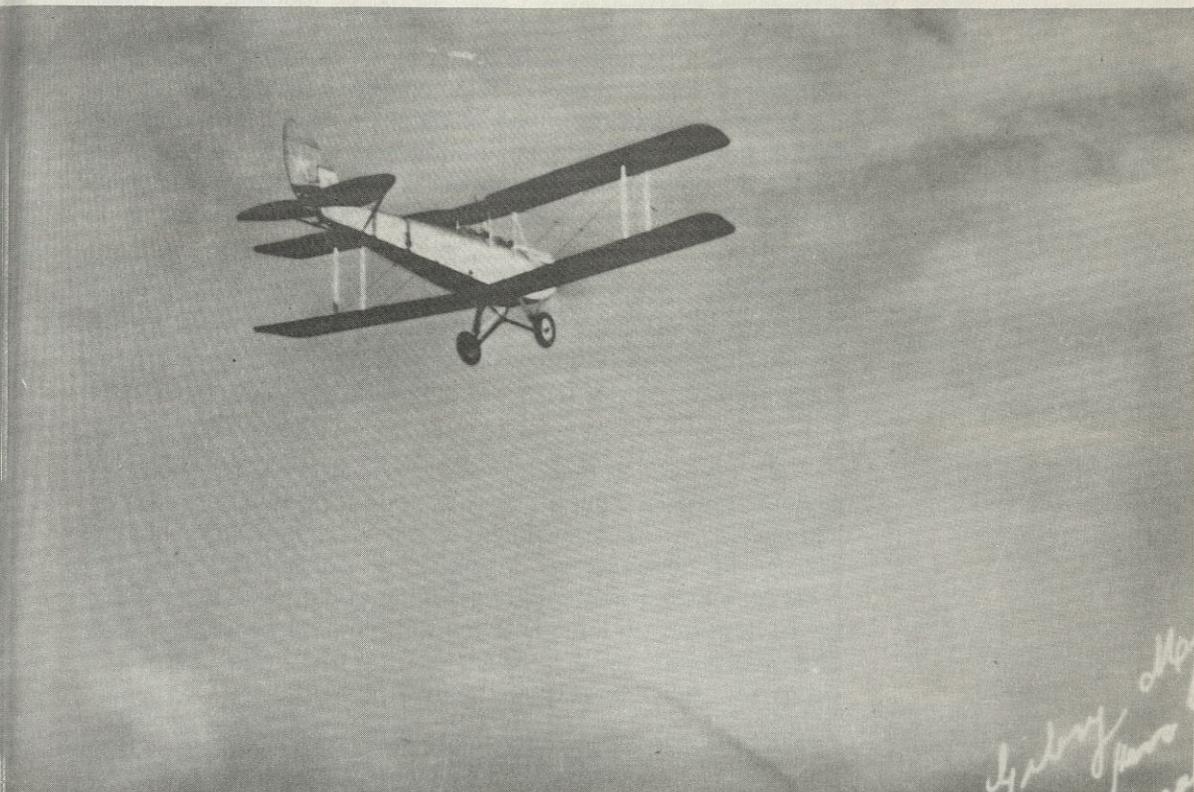


Foto: Museo Regional de Magallanes

le iba a corresponder una actuación relevante en el nacimiento de la aviación deportiva local.

A la semana de haber llegado, se llevó a efecto la reunión constitutiva del Club Aéreo de Magallanes en las oficinas de la Comandancia de la Base Aérea (\*). En dicha reunión, verificada el sábado 23 de mayo de 1931 a las 18:30 horas, se procedió a nombrar el primer directorio quedando integrado por las siguientes personas:

- Presidente: \_\_\_\_\_ Capitán Santiago Leitaó  
Vicepresidente: \_\_\_\_\_ Manuel Chaparro R.  
Secretario: \_\_\_\_\_ Teniente 2do. Arturo Meneses  
Tesorero: \_\_\_\_\_ Orlando Ramírez  
Directores: \_\_\_\_\_ Alfredo Landolt, Alfonso Suarez y  
Cipriano Arias

En el momento de fijar los objetivos del aeroclub, los participantes acordaron: A) mantener aviones para entrena-

*Biplano De Havilland  
DH-60 Gipsy Moth N° 84  
del Club Aéreo de  
Magallanes, 1933.*

miento y solaz de los socios; B) ayudar a la adquisición de aeroplanos a particulares o militares; C) enseñar materias de aviación a los socios; D) relacionarse con aeroclubes del extranjero, ayudando a los pilotos de éstos que visitaran Punta Arenas; E) adquirir o construir máquinas para los socios; F) editar una publicación y mantener una oficina de divulgación; G) gestionar ante el Gobierno ayudas a la aeronavegación civil.

Además de los puntos enunciados, se procuraría tener una sede social donde atender a los socios de otros clubes aéreos, mantener hangares e instalaciones propias y organizar festivales aéreos para divulgar esta actividad y recaudar fondos para su funcionamiento. (5)

Para obtener el reconocimiento oficial del Club Aéreo de Chile, lo que significaba que éste aportara dos aeroplanos de instrucción, la filial magallánica debía acreditar a lo menos 15 socios en condiciones de hacer el curso de vuelo. Sin detenerse mayormente a pensar en lo que aquello significaba, se inscribieron de inmediato los 20 primeros socios, quienes se comprometieron a cancelar los \$ 2.000.- que costaba el curso de vuelo, más la cuota de incorporación.

En Santiago el vicepresidente del Club Aéreo de Chile, Raúl Besa, enterado de las gestiones que se realizaban en Magallanes, envió un telegrama al director expresándole su decidido apoyo en los siguientes términos: *"Felicitación a los señores oficiales por el entusiasmo despertado para la formación del Club Aéreo, haciendo extensivos sus parabienes a los demás organizadores"*.

*"Por el momento el Club Aéreo de Santiago dispone de tres máquinas y espera tener listo el material para enviar a Magallanes, en cuanto llegue la nota oficial del Club Aéreo de Magallanes solicitándolas para iniciar la labor"*. (6)

El interés que estas noticias despertaron en los magallánicos, también alcanzó a las damas, una de las cuales resolvió consultar si había alguna restricción para que ellas participaran en los cursos de vuelo. Debido a que la consulta en cuestión la firmaba sólo con las iniciales R.G., el directorio la respondió públicamente a través de "El Magallanes" señalando que las señoritas podían ingresar si cumplían con los mismos requisitos exigidos a los varones, los que consistían en someterse a un examen médico que realizaba el doctor Mauricio Heyermann, miembro honorario del club, y entregar el certificado correspondiente en las oficinas de la base junto con los \$ 2.000.- de inscripción, correspondiente al valor del

curso de vuelo por anticipado más \$ 50.- de cuota inicial y \$ 5.- equivalentes a la primera mensualidad.

El directorio agregaba en su respuesta una invitación a las jóvenes a unirse al aeroclub señalando que aquellas que fueran menores de edad debían acompañar las solicitudes con la correspondiente autorización paterna. (7) (\*)



Foto: El Magallanes

*Hilde Rommer y su instructor de vuelo, teniente (A) Carlos Puga Monsalve.*

(\*) Pese a la invitación a las jóvenes magallánicas a participar en el club aéreo, la presencia femenina en los cielos australes ha sido tradicionalmente escasa.

La primera en intentar obtener el brevet de piloto civil en el Club Aéreo de Magallanes fue Mary Díaz quien, hacia mediados de julio de 1945, llevaba 10 y media horas de vuelo con instructor. (8) Desafortunadamente, no hay antecedentes que indiquen que realmente terminó el curso y llegó a volar sola. En mérito de lo anterior, la primera licencia de vuelo femenina habría sido obtenida por Hilde Rommer en noviembre de 1948. (9)

---

Indudablemente que ese otoño magallánico pertenecía a la aviación. Las noches comenzaban a ser cada vez más largas y más frías y en muchos hogares era el tema obligado de las tertulias familiares. No pocos pensaban que el invierno pasaría "volando".

Desgraciadamente esto no fue así. El 27 de junio de 1931, la Patagonia, amaneció cubierta por una gruesa capa de nieve. El capitán Leitao queriendo estudiar las variaciones atmosféricas y las nuevas referencias visuales que presentaba el territorio en tales condiciones, decidió efectuar un vuelo a Puerto Natales. A las 10:30 de la mañana, el Curtiss 16, tripulado por Leitao y por el mecánico Evaristo Poblete, despegó hacia Ultima Esperanza, llegando a Puerto Bories justo al medio día, cuando arreciaba un chubasco de nieve. En tales condiciones, intentó amarar sin percatarse de un tronco que flotaba en el mar, contra el cual se estrelló el flotador del Falcon, al tocar el agua a una velocidad de 120 km/h. (10)

El impacto con el madero destrozó completamente el flotador central del hidroplano, que se hundió en cuestión de segundos. Leitao y Poblete sólo pudieron zafarse de las amarras que los sujetaban a los asientos, cuando el avión ya estaba algunos metros bajo la superficie, logrando salir a flote milagrosamente y asirse a uno de los pequeños flotadores laterales que se mantenían sobre el agua. Sin embargo este pequeño artificio no era capaz de soportar el peso de los dos hombres con sus gruesos ropajes totalmente empapados. Al ver que Leitao presentaba una seria contusión en la mandíbula y que se mantenía sumergido y semiconsciente, Poblete se soltó del flotador permitiendo a su compañero de infortunio mejorar su precaria condición mientras él se mantenía al lado nadando con grandes dificultades.

El capataz del frigorífico, que había visto el accidente desde el muelle, abordó rápidamente una chata y con fuertes golpes de remo partió en demanda de los aviadores siniestrados. Al mismo tiempo, el capitán del buque caponero británico "Elstree Grange", que también había sido testigo de los hechos, envió una de sus chalupas con cinco remeros al lugar del naufragio, no sin antes poner en ella una botella del mejor escocés que tenía a bordo. (11)

Con mucha fortuna para Leitao y Poblete ambas embarcaciones los alcanzaron cuando se encontraban al límite de sus fuerzas físicas y semi congelados. Subidos a la chalupa inglesa, fueron llevados con prontitud al muelle del frigorífico, donde intentaron reanimarlos dándoles a beber a la fuerza, el tonificante whisky del capitán del caponero.

Aún entumidos fueron trasladados al hospital de Puerto Natales para recibir las atenciones médicas que requerían, especialmente el capitán Leitao que había resultado con algunas heridas leves además del golpe en el mentón.

Un par de días más tarde, el oficial intentó reflotar el Curtiss sin éxito, a pesar de la valiosa ayuda del escampavía "Micalvi", perdiéndose de esta forma el segundo avión con que contaba la Escuadrilla de Anfibios N°2.

Transcurrido un mes de estos sucesos, el 27 de julio de 1931, el Presidente Carlos Ibáñez se vio forzado a renunciar, quedando interinamente en el poder, el presidente del Senado, Pedro Opazo Letelier, quien finalmente dejaría el cargo al Presidente Juan Esteban Montero.

Con la caída del gobierno del general Ibáñez, el comandante Merino, que se encontraba realizando su gira europea, perdió a su gran aliado. Sin duda que su relación con el nuevo presidente ya no fue la misma que la que había tenido con el ex mandatario, debiendo reorientar los recursos materiales y humanos de la Fuerza Aérea Nacional hacia otros objetivos que el momento político y económico del país exigían, postergándose con ello el cumplimiento de los planes trazados con respecto a la línea aérea hacia Magallanes y el Club Aéreo.

Si bien la aviación magallánica enfrentaba un futuro incierto, en el extremo austral argentino la situación no era mucho mejor.

Aeroposta Argentina no había logrado autofinanciarse en el año y medio de operaciones en la Patagonia, arrastrando un déficit del orden de los Nac. 8.000.- al mes, lo que amenazaba la mantención de la línea a Río Gallegos. Por éste motivo los directores de la compañía habían solicitado un subsidio estatal, lo que el gobierno estudiaba, convencido de la importancia que representaba la mantención del vital servicio aéreo al Sur.

Pese a las dificultades económicas, la empresa continuó planificando su expansión hacia la Tierra del Fuego y Magallanes, tarea que era de especial interés del nuevo director de explotación de los servicios patagónicos, Rufino Luro Cambaceres quien había sucedido en el puesto a Antoine de Saint-Exupery.

Así fue como el domingo 16 de noviembre de 1931, el Late-25, F-AIQE, piloteado por Luro aterrizó en la pista de Cabo Negro llevando a su hermano Jorge, al abogado de la empresa de apellido D'Elia; al mecánico Mene y al cónsul de Chile en Río Gallegos, el señor Carlos Carabantes.

(\*) Durante 1931 el gobierno francés decidió no otorgar los subsidios acordados a la Compagnie Generale Aeropostale, provocando la quiebra de Marcel Bouilloux-Lafont, situación que comprometió seriamente a Aeroposta Argentina.

Para salvar la emergencia, el Estado trasandino arrendó la empresa entre el 31 de octubre de 1931 y mayo de 1932, siendo administrada por el Servicio de Correos Argentinos bajo el nombre de "Aeroposta Nacional".

(\*\*) El capitán Manuel Tovarías efectuó una corta visita a Punta Arenas, en enero de 1932, prosiguiendo luego a Buenos Aires a finalizar los detalles de un acuerdo que permitiría la llegada de Aeroposta Argentina a Magallanes. (13)

Aquello que se consideraba un hecho inminente fue confirmado, al promediar marzo, por la visita del aviador y ejecutivo de la línea en cuestión, Ricardo Gross. Su viaje tenía por objeto entrevistarse con el teniente Arturo Meneses y conocer las instalaciones aeronáuticas de Cabo Negro que iban a ser utilizadas por Aeroposta. (14)

Finalmente, cabe señalar que el servicio regular de Aeroposta a Río Grande fue inaugurado por Próspero Palazzo el 2 de septiembre de 1935 con un Late-25.

A su llegada el avión fue recibido por el cónsul argentino en Punta Arenas, Angel Mango; el agente local de Aeroposta, Vicente Foretic y por el teniente Arturo Meneses Kinsley. Luego de un almuerzo ofrecido a los visitantes por el teniente Meneses, Rufino Luro confirmó que se estaban haciendo gestiones para permitir la llegada de Aeroposta Nacional (\*) a Punta Arenas como prolongación del servicio Buenos Aires-Río Gallegos.

Algunas horas más tarde la comitiva emprendía el vuelo de regreso a Río Gallegos, escoltada por el Curtiss Falcon de la Base Aérea.

Posteriormente, en la tarde del 27 de diciembre, Rufino Luro acompañado por Francisco Ragadale despegó de Río Gallegos, en un monomotor Waco Wright de 200 hp. con destino a las poblaciones fueguinas.

El Estrecho de Magallanes lo cruzaron por Punta Delgada, continuando hacia Río Grande, para aterrizar con toda felicidad en el sector de Cabo Domingo. Luego de algún rato, volvieron a decolar hacia Ushuaía, donde llegaron a las 21:35. Allí, la población les tributó una calurosa bienvenida, ya que desde el vuelo de Gunther Plüschow, el 03 de diciembre de 1928, no habían sido visitados por otro aviador.

El 29 de diciembre, Luro y Ragadale regresaron a Río Gallegos en vuelo directo. A la llegada, el piloto declaró que *"se podría instalar una línea auxiliar con hidroaviones o anfibios. Por ahora sólo es posible prolongar la línea a Magallanes o Lago Argentino. La Tierra del Fuego deberá esperar"* (12) (\*\*)

En Punta Arenas, en tanto, la Escuadrilla de Anfibios N° 2 había logrado algunos avances de importancia al terminar de construir una pista, el hangar y otras instalaciones menores en el sector de Cabo Negro, dotando a Magallanes con un aeródromo terrestre y anfibio.

El capitán Santiago Leitao por su parte, fue transferido a otra unidad quedando el teniente 1ro. Arturo Meneses Kinsley, en la Comandancia de la Base.

Este talentoso oficial, que había tenido a su cargo el vuelo inaugural de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, el 05 de marzo de 1929, era a comienzos de 1932, un avezado piloto y un entusiasta seguidor de Arturo Merino por lo que no titubeó un instante para plantearle al entonces jefe del Estado Mayor de la Aviación Nacional, capitán Manuel Tovarías, de visita en Punta Arenas, la necesidad de contar en breve con aviones de instrucción para refundar el Club Aéreo de Magallanes



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

que, dado el monto de la cuota inicial, no había pasado más allá de las buenas intenciones de sus socios. De los 20 interesados del año anterior, solo 8 habían pagado los \$ 2.000.- por lo que era necesario que el Club Aéreo de Chile bajara los requisitos de ingreso.

Tovarías estuvo en total acuerdo con esta petición, comprometiéndose a enviar un Gipsy tipo escuela de Santiago y a interceder ante el directorio del aeroclub capitalino en favor del magallánico. A fines de marzo, el activo teniente Meneses recibió algunas respuestas positivas desde Santiago. El capitán Tovarías había logrado que se autorizase el funcionamiento del club aéreo magallánico con 15 socios activos, los que deberían pagar entre \$ 100 y \$ 200 por la incorporación y \$ 20 a \$ 30 mensualmente. El valor del curso de vuelo quedó en los \$ 2.000 originales, dejando de ser un requisito de ingreso.

A todas estas noticias se agregó la de la pronta llegada a la Base Aérea del teniente Marcos Vega, instructor de vuelo de la Escuela de Aeronáutica Militar y del Club Aéreo de Chile.

*Latécoère 25 F-AIQE  
(c/n 642) de Aeroposta  
Argentina y Curtiss D-12  
Falcon N° 27 de la  
Escuadrilla de Anfíbios  
N° 2 en Cabo Negro, 16  
de noviembre de 1931.*

---

Al conocerse en Punta Arenas estos nuevos antecedentes, renació el interés entre los antiguos socios por formar el Club Aéreo de Magallanes, decididos, esta vez, a acometer la empresa con éxito.

Arturo Meneses, captando el entusiasmo que reinaba, citó a una reunión constitutiva en el local de la Comandancia de la Base asistiendo a ella, además de los oficiales de la escuadrilla, el intendente Manuel Chaparro, el comandante Ramón Cañas Montalva; Cipriano Arias B., Alfredo Landolt y el jefe de la Oficina de Tierras y Colonización, Arturo Fernández Correa.

Los socios Alfonso y Próspero Suárez, Francisco Campos M., Doimo Ursic, Hernán Iturriaga y Armando Sanhueza enviaron amplios poderes para ser representados por los asistentes, en tanto que se excusaron de asistir Enrique Abello, Víctor Reyno y Agustín Prieto, los que de todas formas se adherían a la totalidad de los acuerdos que se tomaron.

Estos consistieron en la aprobación de un proyecto de estatutos y en el nombramiento del directorio. Por la unanimidad de los presentes se eligió al subsecretario de aviación, comandante de escuadrilla Ramón Vergara Montero, presidente honorario, y al capitán Manuel Tovarías y Alfonso Menéndez Behety en calidad de directores honorarios.

También, por acuerdo de todos los presentes, se eligió al teniente Arturo Meneses, presidente efectivo. Vicepresidente resultó elegido Belisario Videla; secretario, Agustín Rodríguez; y tesorero Cipriano Arias; en tanto que Nivaldo Bitsch, Manuel Chaparro y Hernán Iturriaga fueron nombrados directores. (15)

La flamante directiva, inició de inmediato las gestiones, para conseguir el ansiado Gipsy de instrucción prometido por el alto mando de la FAN que finalmente les comunicó, a mediados de junio de 1932, que el Gipsy Moth N° 84 viajaba a la austral Punta Arenas a bordo del vapor "Alfonso", flete proporcionado por Alfonso Menéndez Behety.

Los pequeños pero eficaces biplanos De Havilland Gipsy Moth habían llegado al país durante 1928 para la instrucción de los pilotos militares.

Aunque su apariencia era frágil, estos biplazas de madera entelada habían sido los primeros aviones ligeros en volar entre Londres y la India y entre la capital del Imperio y la Ciudad del Cabo, demostrando ser lo suficientemente robustos para soportar el trato de los estudiantes y los aterrizajes en pistas no preparadas.



*Carlos Fisher.- Primer  
Aviador Civil formado en  
el Club Aéreo de Maga-  
llanes. 1932.*

Foto: Museo Regional de Magallanes

Gracias a su diseño, eran aparatos estables lo que favorecía el aprendizaje del vuelo y tenían excelente visibilidad desde sus dos cabinas dispuestas en tándem. El fuselaje era angosto, pudiendo ir montado sobre ruedas, esquís o

flotadores, lo que lo convertía en uno de los aviones deportivos más apetecidos en el mercado mundial.

De acuerdo a las especificaciones, el motor era un De Havilland Gipsy I de 100 hp; podía volar a una velocidad de crucero de 85 mph. a lo largo de 340 millas y podía subir hasta 11.000 pies de altura.

Las medidas de este versátil avión eran 9,3 mts. de envergadura, 7,5 mts. de largo y 2,8 mts. de alto.

En una cómoda y espaciosa cabina se alojaba un tacómetro, indicadores de temperatura y presión de aceite, un altímetro y el velocímetro a los que podía agregarse, opcionalmente un compás magnético y un sistema telefónico de intercomunicación. (16)

Así era el De Havilland Gipsy Moth N° 84 que tenía el curioso privilegio de haber sido prácticamente construido en los talleres generales de Gendarmería en Santiago, con los restos de otros aparatos del mismo tipo.

Las clases teórico-prácticas se iniciaron al finalizar agosto de 1932, con los alumnos Carlos Fischer, Tomás Saunders, Enrique Abello y Cipriano Arias, quienes haciendo gala de un gran espíritu de sacrificio y de un mayor amor por la aviación, debían partir a tempranas horas de la madrugada a Cabo Negro para iniciar los vuelos a la salida del sol, ya que a esa hora la atmósfera se presentaba más tranquila.

Sin embargo, el tiempo se había cumplido, para el teniente Meneses. Llamado por la superioridad para desempeñarse en otro puesto, el animoso oficial entregó el mando de la Base al teniente 1ro. Aurelio Celedón en agosto y la presidencia del club aéreo que había formado, en octubre.

En una emotiva ceremonia verificada el 03 de octubre de 1932, por decisión unánime de los socios del club, fue nombrado Miembro Honorario en agradecimiento de sus desvelos en aras de la aviación civil regional.

A pesar del alejamiento del que fuera el fundador del aeroclub local, la instrucción de los pilotos civiles continuó adelante y el 29 de noviembre de ese año, los dos primeros pilotos formados en la región surcaban los aires magallánicos conduciendo solo al noble Gipsy.

Con los vuelos de Carlos Fischer y de Tomás Saunders el Club Aéreo de Magallanes era toda una realidad. (\*)

(\*) El primer magallánico que obtuvo una licencia de piloto civil fue Arturo Solo de Saldívar quien, mientras estudiaba ingeniería en la Universidad de Loughborough, Leicester, Inglaterra, siguió un curso de vuelo, patrocinado por la RAF, en el aeroclub de Nottingham obteniendo su brevet clase "A" el 21 de agosto de 1931. (17)

---

## 5.- LOS VUELOS NOTABLES

---

Comenzaba el año 1933. La Fuerza Aérea Nacional, que se preparaba para celebrar su tercer aniversario, había logrado sobrevivir al turbulento año de 1932, durante el cual una serie de movimientos cívico-militares (\*) habían puesto en grave riesgo la estabilidad política del país, conduciéndolo por el despeñadero de la anarquía, la que sólo vino a terminar con el abrumador triunfo en las urnas, de Arturo Alessandri Palma, en noviembre de 1932.

Durante ese año la naciente Fuerza Aérea Nacional también se veía envuelta seriamente en la inquietud política que afectaba al país, a la que se sumaba una crisis económica sin precedentes en la historia y, mientras en La Moneda se sucedían los Presidentes y Juntas de Gobierno, en el alto mando de la FAN ocurría otro tanto (\*\*) restándole por consiguiente, cualquier posibilidad de desarrollo a la institución y postergando los proyectos de la línea aérea a Magallanes indefinidamente.

La situación no podía ser peor para la Fuerza Aérea. A la casi paralización de actividades por la falta de fondos y a los continuos cambios de las jefaturas se había agregado una nueva contingencia que llevó a la disolución de la institución, decretada por el Presidente del gobierno provisional general Bartolomé Blanche, el 21 de septiembre de 1932.

Afortunadamente para la Fuerza Aérea Nacional, la Junta de Gobierno debió entregar el mando de la Nación al presidente de la Corte Suprema quien, al cabo de un par de meses ponía fin al período anárquico al depositar en las manos de Arturo Alessandri Palma, la banda presidencial.

El nuevo Presidente nombró en la cartera de Defensa a Emilio Bello Codesido, quien ratificó en el cargo de comandante en jefe de la Fuerza Aérea Nacional al comandante Diego Aracena, muy conocido por el gobernante a raíz del raid que efectuase a Río de Janeiro, en agosto de 1922, con motivo de celebrarse ese año el primer centenario de la independencia del Brasil.

Poco a poco el general Aracena fue convenciendo al gobierno acerca de la necesidad de contar con una fuerza aérea independiente del Ejército y la Marina, quedando el decreto del general Blanche convertido en letra muerta a fines de 1932.

(\*) Entre el 27 de julio de 1931 y el 29 de noviembre de 1932, se sucedieron siete gobernantes y otros tantos golpes de estado.

(\*\*) Durante ese mismo período, los comandantes en jefe de la Fuerza Aérea fueron los comandantes Marmaduke Grove Vallejo; Arturo Merino Benítez; Ramón Vergara Montero; Adirio Jessen Ahumada y el general Diego Aracena Aguilar.



Teniente 1º Felipe Latorre Jauregui

En el lejano Magallanes en tanto, Aeroposta Argentina había continuado gestionando los permisos necesarios para llegar con sus aeroplanos hasta Punta Arenas. Los aviadores trasandinos Luro, Gross y el jefe de la aeroestación de Río Gallegos, Alfredo Jiménez, habían visitado sucesivamente la ciudad imponiéndose de los avances logrados en Cabo Negro. Por otra parte, el comandante Tovarías y los tenientes Meneses y Celedón se habían mostrado partidarios de permitir la operación de dicha compañía de aeronavegación en el austro chileno (1), idea que compartían con las más altas autoridades provinciales, como fue el caso del intendente Luis Tapia, su sucesor Carlos Jara y el diputado de la provincia, Manuel Chaparro Ruminot.

Avalando lo anterior, el cónsul de Chile en Río Gallegos, Ismael Valdés Flores, escribió al Ministro de RR.EE., en abril de 1933, una carta en la que manifestaba su apoyo a tal idea con las siguientes palabras: *"La única manera de atraer a Magallanes hacia el núcleo central del país es venciendo las dificultades materiales que los separan de él, y el medio más indicado para ello es el CORREO AEREO".* (2)

Luego de explayarse sobre otras consideraciones relacionadas con el tema en cuestión, terminaba por indicar que una comisión de Aeroposta se había reunido con las autoridades magallánicas encontrando en ellas la más amplia acogida.

Para entonces, Aeroposta había firmado un convenio con el gobierno argentino, válido por 10 años, durante los cuales recibiría un subsidio de Nac. 15.000 al mes, para la mantención de la línea a Río Gallegos, en tanto que la citada empresa se comprometía a expandir sus servicios a Río Grande y Ushuaía, en la Tierra del Fuego, a Magallanes en la Patagonia chilena y a los pueblos limítrofes, en las márgenes orientales de los Andes australes, dando origen así, a Aeroposta Argentina S.A.

Para comenzar a dar cumplimiento a estas disposiciones, una comisión formada por los directores Pierre Colin, Celso Aguiar y Rufino Luro Cambaceres se trasladó al Sur argentino y chileno en abril de 1933, siendo esta la comisión aludida por el cónsul Valdés en su carta al Ministro de RR.EE. (\*)

No obstante todas estas gestiones, el ansiado permiso tampoco llegó durante ese año.

Al comenzar 1934, un nuevo comandante había asumido la jefatura de la Base Aérea. Se trataba en esta oportunidad, del teniente 1ro. Felipe Latorre J., quien a fines de 1933 había recibido, también del teniente Celedón la presidencia del Club Aéreo de Magallanes. Para entonces la entidad civil ya

(\*) Un segundo objetivo de la comisión habría sido el estudio del comportamiento en las rutas patagónicas del Ae.T.1, primer avión de transporte diseñado y construido por la Fábrica de Aviones de Córdoba, Argentina. (3)

contaba con un selecto grupo de pilotos entre los que se encontraba el magallánico Enrique Abello, protagonista de una aventura que en su momento, concitó el interés de toda la población.

El 6 de marzo a las 7 AM., el piloto en cuestión llevó a la estancia Punta Catalina a su amigo Francisco Bermúdez en uno de los Gipsy del aeroclub, con la intención de regresar de inmediato a la pista existente en Bahía Catalina. Sin embargo el fuerte viento en contra que debió enfrentar durante el retorno, comenzó a retrasarlo y a agotar el combustible que disponía. En el momento que cruzaba el Estrecho de Magallanes el motor se detuvo ya sin carburante, viéndose obligado a aterrizar de emergencia en la pequeña isla Magdalena confiando que sus compañeros, al notar su atraso, saldrían a buscarlo.

A media tarde y como el Gipsy no llegara de regreso a su Base, el teniente Latorre decidió salir en su búsqueda, en el único Curtiss que disponía la Base Aérea local, tarea que no arrojó los resultados esperados. Esa noche, lo que había comenzado como un rumor era ya noticia cierta; Abello estaba desaparecido. Con las primeras luces del día, el oficial salió nuevamente en busca de su amigo. Esta vez le acompañaban los dos hidroaviones Fairey del crucero británico HMS Exeter (\*) que se encontraba de visita en Punta Arenas y que, como era de costumbre, al llegar el día anterior habían brindado un soberbio espectáculo aéreo en la ciudad.

Ambos hidroaviones buscaron durante todo el día siguiendo la costa de Tierra del Fuego hasta Punta Catalina; Latorre por su parte revisó la ribera patagónica del estrecho, mientras que el remolcador de la Armada, Corneta Cabrales, hacía lo propio en Bahía Felipe. Al término de la jornada nuevamente el desánimo y la angustia se apoderaron de los magallánicos. Simplemente creían que Abello se había caído al mar y desaparecido en las aguas. No obstante Latorre no perdía las esperanzas de encontrar con vida a su amigo y junto con agradecer el gesto de los aviadores del Exeter, se preparó para reiniciar la búsqueda al día siguiente.

Temprano en la mañana del 8, el Falcon 27 salió nuevamente de Cabo Negro. El oficial que confiaba en la pericia del piloto extraviado, esperaba encontrarlo en alguna de las islas del estrecho, lugar que aún no había sido revisado...

Alrededor de las 10 AM., Enrique Abello, que había buscado refugio en las instalaciones abandonadas de un faro existente en dicho lugar, escuchó al biplano aproximarse.

(\*) El crucero ligero HMS Exeter, perteneciente a la octava Escuadra de Cruceros Británicos "América & West Indies", basada en Islas Bermudas, recaló en Punta Arenas el 5 de marzo de 1934. Formaba parte de su equipamiento una escuadrilla compuesta por dos biplanos Fairey III Fs., de la Agrupación Embacada N° 443. Las matrículas de estos aparatos eran, probablemente, S-1818 y S-1838, y los pilotos que participaron en la búsqueda de Enrique Abello, fueron los tenientes RN, A.C. Duvall y J.W. Hale. (4)

---

Rápidamente salió con la intención de hacerle señas, advirtiendo que Latorre se aprontaba a aterrizar a un costado del Gipsy que había divisado desde el aire.

Dos horas más tarde el piloto rescatado narraba su aventura a los numerosos amigos que acudieron a felicitarlo por la escapada.

La relevante actuación de Felipe Latorre en esta primera misión de búsqueda y salvamento aéreo practicada en la región, no hizo más que aumentar el aprecio que la comunidad sentía por él, sentimiento que se había ganado por sus cualidades humanas y profesionales. No en vano había sido uno de los pilotos del Príncipe de Gales y del Duque de York durante la visita que estos hicieron a Chile a comienzos de 1931.

Para dicha ocasión, el alto mando de la Fuerza Aérea Nacional decidió la compra de dos anfibios Sikorsky S-41 en los EE.UU., pero por la premura del tiempo, el fabricante sólo pudo enviar un hidroavión S-38 que difería del otro modelo, en la menor potencia de sus motores. A los pocos días de la llegada de este anfibia a Chile, arribaría el segundo. Un S-41 que desgraciadamente, mientras efectuaba las pruebas para la entrega oficial a la Fuerza Aérea Nacional, sufrió un accidente fatal en alta mar, frente a Quintero. (5)

Estos anfibios iban a ser destinados, una vez terminada la visita real, a la Escuadrilla de Anfibios N° 1, con base en Puerto Montt, con el fin de apoyar a los monomotores Vickers Vedette y Loening en sus exploraciones al sur de Aysén.

No cabe duda que la pérdida del valioso S-41 significó un retraso considerable en los proyectos australes de Merino, lo que sumado a la aguda crisis económica de la Fuerza Aérea Nacional y a la anarquía que sobrevendría a la caída del Presidente Ibáñez, terminarían por quedar postergados indefinidamente.

No obstante, a mediados de 1934 nuevos y favorables vientos comenzaron a soplar en tal sentido. En aquellos meses, el comandante en jefe de la Aviación, general Diego Aracena, dispuso que el S-38 fuera transferido a la Escuadrilla de Anfibios N° 2 de Punta Arenas, designándose para su transporte una tripulación, compuesta por el capitán Arturo Meneses K., jefe de la misión; el teniente Washington Silva, piloto de anfibia; el teniente Juan Belenguer, copiloto; el radioperador Ernesto López y el mecánico, sargento Carlos Sáenz.

El Sikorsky S-38 era un anfibia bimotor multiplaza y biplano. Desde un punto de vista estructural, la cabina de



*El S-38 amarrado en algún canal patagónico.*



*Capitán Hurtado frente al S-38 en Última Esperanza, 1936.*

pasajeros y la quilla eran de madera forrada con planchas de duraluminio, en tanto que el ala superior, de tipo cantilever, tenía un envigado de duraluminio envuelto en lona de aviación; un sistema de montantes en diagonal unía a las alas inferiores, de dimensiones mucho más reducidas y donde se ubicaban flotadores de contrapeso, con el ala superior.

La superficie del empenaje, hechas en duraluminio, conformaban una unidad aerodinámica separada del cuerpo del anfíbio y al mismo nivel del ala superior para no interferir durante los amarajes ni despegues en aguas agitadas.

---

Dos motores radiales Pratt and Whitney Wasp de 400 hp. cada uno, enfriados por aire, le permitían transportar a nueve pasajeros cómodamente sentados en butacas anatómicas y a dos tripulantes, a una velocidad de crucero de 100 mph., durante cinco horas de vuelo.

Las medidas de este notable aparato eran 24 mts. de envergadura (ala superior) y 11 mts. de largo, con un peso vacío de 5.800 lbs. y con capacidad para 3.000 lbs. de carga total. (6)

El anunciado viaje aéreo de Santiago a Magallanes era esperado con verdadero interés por la población, ya que por fin se contaría con un poderoso bimotor en la región, lo que permitiría alcanzar hasta las más apartadas localidades del territorio en cuestión de minutos.

A fin de cubrir las necesidades de combustible y mantener informado al piloto acerca de las condiciones meteorológicas de la ruta, la Gobernación Marítima de Puerto Montt dispuso el zarpe del escampavía "Sobenes" hacia Puerto Lagunas, en la desembocadura del río Corcovado, en tanto que la Gobernación Marítima de Punta Arenas envió al remolcador "Colo Colo" a Puerto Edén, próximo a la Angostura Inglesa.

El día 17 de septiembre de 1934, a las 6:10 AM., el ronco rugido de los motores del Sikorsky despertó tempranamente a los vecinos de El Bosque. A bordo, la tripulación efectuaba las últimas comprobaciones y pruebas de motores. Finalmente, siendo las 6:45 AM., se dio comienzo al raid con un suave despegue al Sur.

Cargando 1.300 lbs. de combustible, 90 de aceite, repuestos varios, algunos víveres y un equipo de radio además de los tripulantes, el avión se alejó lentamente hasta alcanzar los 2.000 pies de altura. El vuelo se realizó sin novedad hasta Temuco lugar donde aterrizaron a las 11:20 AM. para cargar 400 libras de combustible, lo que les demandó una hora, ya que esta operación se hacía con bombas de mano.

A las 14:40 PM. llegaron a Puerto Montt, dedicando el resto de la tarde a preparar el avión para completar el raid planificado. Estos preparativos consistían en cargar 950 lbs. de bencina y 60 lbs. de aceite y en el estudio de las condiciones meteorológicas que se presentaban favorables para el día siguiente.

Aún no amanecía ese 18 de septiembre en Puerto Montt cuando a las 06:25 AM., las hélices del Sikorsky volvieron a girar a plena potencia para desprenderse de la pista de La Chamiza y poner en proa a los inquietantes cielos australes.

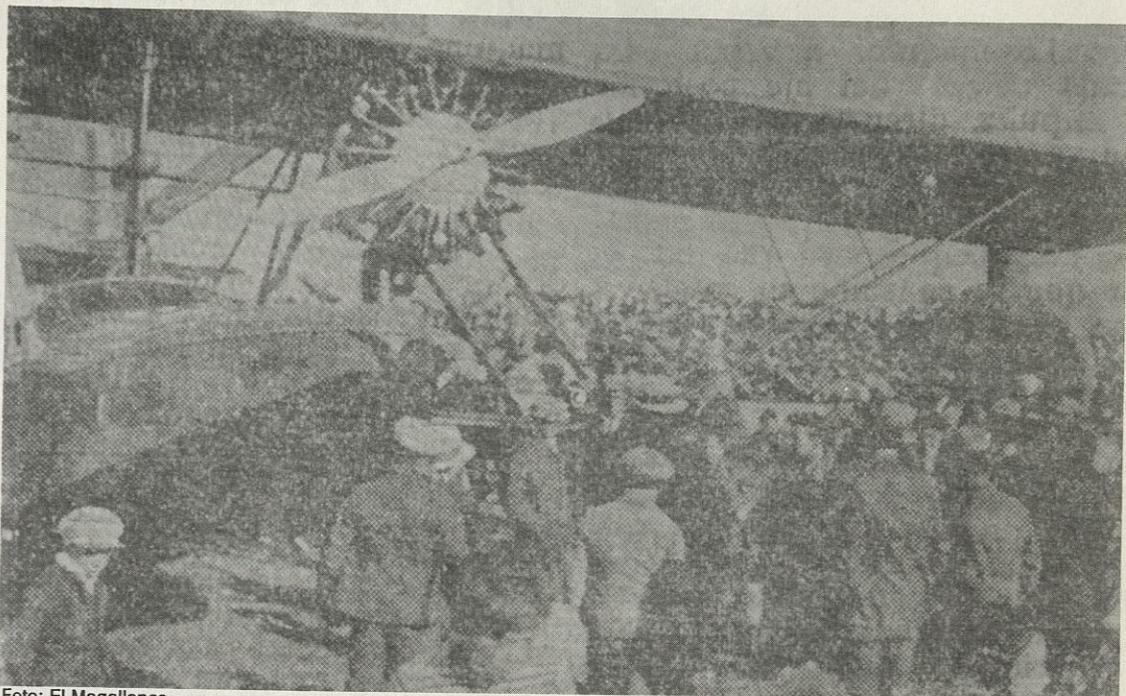


Foto: El Magallanes

Un hora más tarde sobrevolaban la localidad de Chaitén, bajo un cielo semi despejado que permitía al tímido sol primaveral, alumbrar la ruta que debían seguir.

A las 09:30 AM., estaban amarados cerca del Sobenes para una nueva faena de combustible, el que era traído hasta el anfibio en las chalupas del escampavía.

Nuevamente en el aire, a las 10:15 AM., siguieron la ruta pegada a la costa, pasando sobre la laguna San Rafael, istmo de Ofqui y el golfo de Penas, para ingresar al Canal Messier a eso del mediodía. Una hora más tarde amaraban en Puerto Edén, lugar donde el Colo Colo les abasteció con 800 lbs. de combustible y 30 de aceite.

De nuevo en vuelo, el Sikorsky continuó por el Canal Messier con rumbo a su destino final. Al sobrevolar el vapor Alejandro, que los saludó con largos toques de sirena, le informaron que encontrarían algunos témpanos más adelante por lo que debía cargarse al Oeste del canal para pasarlos sin contratiempo.

A las 16:40 PM., la bitácora de vuelo registró el paso sobre Puerto Bories, y las 18:15 PM, la llegada a Magallanes. (7)

La población puntarenense, que había seguido atentamente las alternativas del vuelo por las pizarras de "El

*El Sikorsky S-38 en Puerto Natales. Enero de 1935.*

---

Magallanes", rápidamente llenó, como en ocasiones anteriores, el recinto portuario, para ser testigos de esta nueva hazaña.

Apenas avistado el anfibio, los buques surtos en la bahía hicieron sonar sus sirenas, en tanto que más de 3.000 curiosos avivaban al recordado Meneses y su tripulación, mientras éstos amaraban con toda felicidad entre el muelle fiscal y el varadero de Braun y Blanchard.

Terminadas las maniobras de amaraje, el aparato fue abordado por las autoridades regionales para darles la bienvenida oficial a los viajeros. Minutos más tarde el bimotor despegó hacia Cabo Negro donde quedaría basado, mientras que el teniente Felipe Latorre y un grupo de periodistas se dirigían a dicho lugar en automóvil. Allí los festejos comenzaron inmediatamente. Había una doble razón para celebrar; por una parte, estaba la feliz culminación del raid aéreo que abría un promisorio futuro para la aeronavegación regional, y por la otra, el regreso aunque sólo por algunos días de Arturo Meneses Kinsley, a quien se le recordaba con profundo respeto y afecto.

Tal es así que la Junta de Vecinos acordó, por unanimidad, otorgarle una medalla de oro al capitán aviador, la que lamentablemente no alcanzó a estar lista antes que el oficial tuviera que regresar a su trabajo habitual en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Nacional.

Pese a la premura con que Meneses debía partir al Norte, este quiso rendir un homenaje a las víctimas de Agua Fresca de 1930, para lo cual el 24 de septiembre, a media tarde, efectuó un sobrevuelo del sector en compañía de los tenientes Silva, Belenguer y Latorre y del director del diario "El Magallanes", con quienes procedió a arrojar una corona de flores en el lugar.

Más, la noticia del exitoso vuelo no era solamente una cuestión magallánica. El Presidente Arturo Alessandri, que había puesto un especial interés en el desarrollo de la Fuerza Aérea Nacional, envió un telegrama al intendente en el que señalaba:

*"Moneda - 21 de septiembre 1934*

*Nº 1638 M.*

*Estoy vivamente preocupado de aproximar más a Magallanes al centro del país. Por eso he celebrado el raid del Sikorsky ya que resuelve el problema de la línea aérea a esa.*

*Arturo Alessandri P." (8)*

El escueto mensaje presidencial ratificaba a otro, enviado por el Ministro de Defensa expresando su satisfacción por la feliz llegada del anfibio a Magallanes, lo que

“ha llevado a ese territorio los anhelos del Gobierno, de establecer el servicio de comunicación aérea con esa importante región del país”. (9)

Por su parte el general Diego Aracena también se hizo presente, con otro mensaje destinado al capitán Arturo Meneses:

*“Su Excelencia el Presidente de la República me encarga transmitir a ud., al teniente Silva, teniente Belenguer y demás tripulantes del Sikorsky sus especiales felicitaciones por magnífico raid realizado.*

*Comodoro Aracena*

*Comandante en Jefe de la FACH” (10)*

Pocos días después, el capitán Arturo Meneses Kinsley retornó a Santiago por la vía marítima, dejando el Sikorsky S-38 a cargo del teniente Felipe Latorre.

Este oficial, jefe de la Escuadrilla de Anfibios N° 2, recibió por esos días una invitación para asistir a los actos oficiales con que la vecina localidad de Ushuaía celebraría el cincuentenario de su fundación.

De inmediato, el activo comandante, ordenó preparar el anfibio para efectuar el vuelo y el 12 de octubre a las 07:35 AM., despegó rumbo al Canal Beagle. Junto a él viajaban el teniente Belenguer de copiloto, el radioperador López y el mecánico Sáenz, además de los aviadores civiles Enrique Abello y Cipriano Arias.

En un acto sin precedentes en la aviación nacional, Latorre decidió alcanzar hasta el Cabo de Hornos para luego dirigirse a Ushuaía, convirtiéndose en el primer aviador chileno en sobrevolarlo y el segundo en la Historia después de Gunther Plüschow.

La población de la remota localidad argentina, los recibió con sinceras muestras de alegría ya que, en sólo tres oportunidades, habían sido visitados por aviadores. (\*)

Tres días permaneció a orillas del Canal Beagle la delegación aérea magallánica, iniciando el regreso al medio día del 15 de octubre de 1934.

(\*) Hasta entonces habían llegado a Ushuaía por la vía aérea, Gunther Plüschow el 3 de diciembre de 1928; Rufino Luro Cambaceres, el 27 de diciembre de 1931 y el jefe de la Aviación Naval Argentina, capitán de fragata Marcos A. Zar, en febrero de 1933, piloteando el Corsair Vought, R-61, de la Base Aeronaval de Punta Indio. El vuelo del oficial había tenido por objeto reconocer la pista que los penados del presidio argentino habían construido en la península y probar el comportamiento del avión e instalaciones terrestres para los futuros vuelos aeronavales.



Wir Aeolus, des Hippotes Sohn,  
 ein Freund der unsterblichen Götter, rechtmäßiger Beherrscher  
 der Luft des Wetters, der Winde und Passate, Monjune und Kalmen  
 haben allergrädigst geruht, d. Staubgebornen

Emile Limacher

an Bord des Zeppelinluftschiffes „Graf Zeppelin“  
 Erlaubnis zum lustigen Überschreiten unseres Äquators zu geben  
 gegeben an Bord  
 des „Grafen Zeppelin“ am 31. 03. 1934  
 am 16. X. 34 6:46 C.M.T. Aeolus

Diploma entregado a Emil Limacher al cruzar la Línea Ecuatorial abordo del Graf Zeppelin, octubre de 1934.

Sin embargo, un temporal de viento y nieve azotaba a esa hora la cordillera de Darwin, afectando al anfibio con tal violencia que en dos oportunidades debieron regresar al abrigado puerto de Ushuaía. Por fin, al caer la tarde, Latorre pudo enfrentar con éxito el duro temporal, llegando a la Base de Cabo Negro pasadas las 20:30 horas, cuando ya la noche había puesto en guardia a la población, preocupada por la tardanza que afectaba al vuelo.

Aún se comentaba la pericia y sangre fría del teniente Latorre cuando nuevas publicaciones en el Magallanes comenzaron a dar cuenta de un interesante viaje aéreo llevado a cabo por dos conocidos vecinos de Punta Arenas.

Emilio Limacher y Alban Ladouch acababan de regresar de Europa utilizando los más modernos medios de aeronavegación entre el Viejo Continente y la capital patagónica, cubriendo una distancia superior a los 15.000 kms. en tan sólo siete días.

En efecto, el 13 de octubre de 1934, a las 20:00 hrs. ambos magallánicos abordaron en Friedrischafen, Alemania, el vuelo N° 10 de la "Luftschiffbau Zeppelin G.M.B.H." con destino a Sudamérica. A esa hora la gigantesca nave de 200 mts. de largo por 30,5 de ancho, fue sacada de un hangar aún más grande, por 140 hombres.

Transcurridos algunos minutos, con un suave ronroneo, los 5 motores Maybach de 500 hp. cada uno, comenzaron a impulsar al dirigible hasta alcanzar 120 kms. por hora y 250 mts. de altura.

Este extraordinario ingenio, construido en 1928, podía transportar a través de 10.000 kms., 10 toneladas de carga útil, 37 tripulantes y 25 pasajeros cómodamente instalados en una barquilla que tenía 12 camarotes para dos personas cada uno, con baños completos; agua fría y caliente; calefacción central y una cocina donde un destacado "chef" se encargaba de acortar las horas de viaje con la mejor comida europea.

En una inolvidable noche, los viajeros pudieron disfrutar el espectáculo que ofrecía Berna iluminada y las ciudades del valle del Rhone, para amanecer sobre Barcelona y continuar, sin detenerse ni un instante a Tanger.

La quietud del vuelo era tal que los pasajeros podían abrir las ventanas y escuchar los saludos que desde tierra les enviaban los solitarios pastores de ovejas y camellos. Ya sobre el Atlántico, el zeppelin prosiguió su marcha por las islas de Cabo Verde, Fernando de Noronha y finalmente Natal en la costa brasileña.

Al atardecer del 17 de octubre llegaron a Pernambuco, lugar donde el aparato recargó combustible, mientras la compañía se hizo cargo del alojamiento de los viajeros en la ciudad. Al día siguiente, de amanecida, salieron nuevamente en demanda de Río de Janeiro, llegando esa misma noche al aeropuerto Santa Cruz, en el que la torre de anclaje era reemplazada por ciento cincuenta hombres que, durante los veinticinco minutos que duraba el cambio de pasajeros, sujetaban el enorme navío.

El 19 a las 05:00 AM. Ladouch y Limacher abordaron un trimotor Junkers para 16 pasajeros y tres tripulantes, perteneciente a la empresa Sindicato Condor con destino a Buenos Aires, donde llegaron con el tiempo justo para tomar el tren nocturno a Bahía Blanca y continuar desde allí hasta Río Gallegos en un avión de Aeroposta Argentina.

En suma, habían recorrido 15.200 Kms., "sin mareos, sacudidas ni dificultades de ninguna clase" en sólo siete días de viaje. (11)

La posibilidad de hacer esta espectacular travesía, era ofrecida desde abril de 1932, por la casa comercial Stubenrauch Ltda. en la no despreciable suma de DM. 2.750 a lo que había que sumar los Nac. 330 que costaba el pasaje entre Río Gallegos y Buenos Aires. (12)

*Aviso de la aerolínea  
germano brasilera Sindi-  
cato Condor en El Maga-  
llanes, octubre 1934.*

## Servicio Aéreo "CONDOR"

Sindicato Cóndor Ltda.

CHILE - ARGENTINA - URUGUAY - BRASIL - EUROPA

Trasporte Aéreo de pasajeros, correspondencia y car-  
ga, por aeroplanos y los DIRIGIBLES

"GRAF ZEPPELIN" e "HINDENBURG".

Informes:

**STUBENRAUCH & Cía.**

Vía "CONDOR", desde Santiago 4 días a Europa.

31 041 Oct. 3

Finalizando el año 1934, tan prolífico en vuelos notables, Latorre propuso la creación de un correo aéreo semanal a Porvenir, quincenal a Puerto Natales y mensual a la recién creada Subdelegación de Navarino.

El primer intento por establecer este vínculo aerocomercial regional se verificó el 1ro. de diciembre de 1934, viajando en el vuelo inaugural a Porvenir, la señora Magdalena de Larravide y en el regreso, los conocidos vecinos de aquel puerto, Alberto Valenzuela, Fernando Velásquez y señora, Juan Garafulic, Nicolás Lausic, José Covacevich, José Olave y Natalio Brzovic. Desgraciadamente el servicio aéreo recién inaugurado no contó con todo el apoyo oficial que necesitaba, impidiendo que esta valiosa iniciativa prosperara más allá del primer vuelo.

Por último y para terminar el año, el 10 de diciembre, Latorre efectuó un nuevo vuelo a Porvenir llevando el suero necesario para combatir un foco epidémico de difteria.

El hecho de que el remedio hubiese debido ser traído urgentemente desde Buenos Aires por la vía aérea, vino a demostrar una vez más la imperiosa necesidad de contar con un servicio de aviación regular a Santiago, inquietud que seguía latente en el comodoro Arturo Merino, por entonces director de LAN-Chile quien, entrevistado por los diarios de la capital, señaló que la prioridad de la empresa continuaba siendo la ruta a Magallanes y antes de expandirse al exterior, la Línea Aérea Nacional debería estar asentada en esa lejana ciudad. (13)

1935 se inició con un nuevo raid.

A principios de enero de ese año, el comandante de la Base recibió la solicitud del Departamento de Caminos y de la Oficina de Tierras para transportar a dos ingenieros de aquellas reparticiones a la zona del río Baker a fin de explorar la región comprendida entre el lago San Martín, el mencionado río y el límite internacional, en busca del mejor trazado para la construcción de un camino que sirviera a los colonos ubicados en el área.

El 16 de enero de 1935, Latorre enfiló el Sikorsky a Puerto Edén donde era esperado por el escampavía Colo-Colo para servirle como nave de apoyo. El fuerte viento que en sentido contrario soplaba aquella mañana, además de zarandear al anfibio, le impedía avanzar con normalidad y al cabo de dos horas de vuelo recién pudieron divisar Puerto Natales, decidiéndose por amarar en dicho lugar a la espera que calmara el vendaval.

La población natalina gratamente sorprendida por la inesperada visita del hidroplano, le tributó una calurosa bienvenida agasajando a los miembros de la comitiva con una cena en el tradicional Hotel Colonial. Cuatro días más tarde reemprendieron el vuelo pese a las condiciones climáticas que continuaban siendo adversas. Al poco rato de haber decolado la situación se agravó al extremo de necesitar buscar refugio en una de las tantas caletas existente a lo largo de la ruta, lo que el teniente Latorre pudo hacer con toda felicidad. Sin embargo al pasar las horas y no saber nada del anfibio, comenzó a cundir la preocupación abordo del Colo-Colo, cuyo comandante dio finalmente la alarma a los vapores que estaban en las cercanías. A eso de las 5 de la tarde, el vapor Alejandro entró en contacto radiotelefónico con el avión imponiéndose que todo estaba bien y que sólo esperaban la mejoría del tiempo para proseguir a Puerto Edén, donde llegaron pasadas las 19 horas.

Hasta el 25 de enero, el Sikorsky exploró el área bajo las más duras condiciones atmosféricas que pusieron a prueba la resistencia del aparato y el temple de sus pilotos.

Durante febrero de ese año no se registraron nuevos raids de largo aliento, pero al comenzar marzo, la comandancia de la Base Aérea recibió un mensaje por el cual el Estado Mayor de la FAN autorizaba la llegada a Cabo Negro de una escuadrilla de la Aviación Naval Argentina.

El 5 de marzo a medio día aterrizaron en el campo aéreo magallánico los 6 biplanos Corsair Vought y un avión de apoyo pertenecientes a la Base Aeronaval de Punta Indio, al mando del capitán de navío trasandino Edgardo Bonet. (\*)

La formación en cuestión se encontraba, realizando una gira por la Patagonia y Tierra del Fuego argentinas, habiendo alcanzado hasta Ushuaía de donde provenían, para continuar al Norte siguiendo la vertiente oriental de la cordillera de Los Andes, y finalizar el recorrido de más de 8.000 kms., en su base de origen.

La misión principal del raid consistía en estudiar la posibilidad de utilizar los aeródromos australes para la operación en ellos, de los aviones navales que debían acompañar a la Escuadra en sus viajes anuales de instrucción. (14)

En la mañana del 7 de marzo, la escuadrilla despegó de Cabo Negro seguida a corta distancia por el Falcon de la Base Aérea, desde el cual el teniente Felipe Latorre los despidió.

Coincidiendo con la partida de los aviadores argentinos

(\*) La escuadrilla la componían los aviones R-62, R-65, R-68, R-69, R-70, R-72 y el transporte de apoyo T-202.

(15)

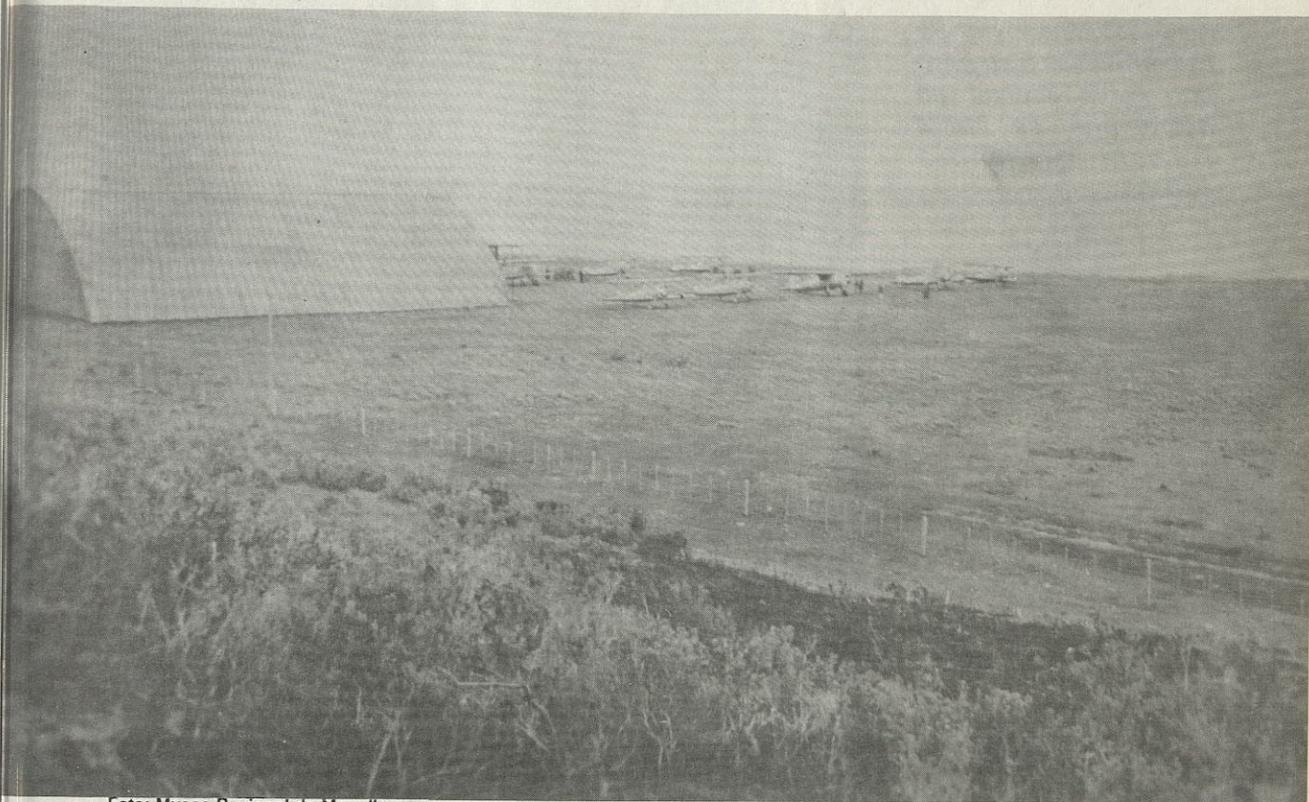


Foto: Museo Regional de Magallanes

llegó el otoño, antesala de un invierno particularmente riguroso. Sucesivas nevadas bloquearon los caminos provinciales, sufriendo las peores consecuencias Puerto Natales al quedar totalmente aislado por las vías terrestres.

Apreciando la gravedad de la situación el entusiasta jefe de la Base Aérea inició un servicio de correo aéreo entre la capital provincial y Última Esperanza, que sólo se terminó al agotarse el stock de combustible de aviación disponible en Magallanes, a mediados de septiembre de 1935.

No obstante el sacrificio que demandaba la mantención de este servicio a la comunidad, Felipe Latorre no descuidó la formación de nuevos pilotos del aeroclub local, efectuando los primeros vuelos solos durante ese invierno, los aviadores civiles Francisco Bermúdez, Felipe Neder y Caupolicán Arcayaga.

En el intertanto en Santiago, el Congreso Nacional aprobó una iniciativa del ejecutivo facultando al Presidente de la República a invertir hasta \$ 15.000.000 en el establecimiento de una línea de aeronavegación en Magallanes, designándose al capitán Adolfo Abel Kreft a cargo del proyecto.

*La Escuadrilla Aeronaval argentina en Cabo Negro, marzo 1935.*

*Autógrafo dejado por Sir Hubert Wilkins a su paso por Punta Arenas en noviembre de 1934 (revista Menéndez Behety).*

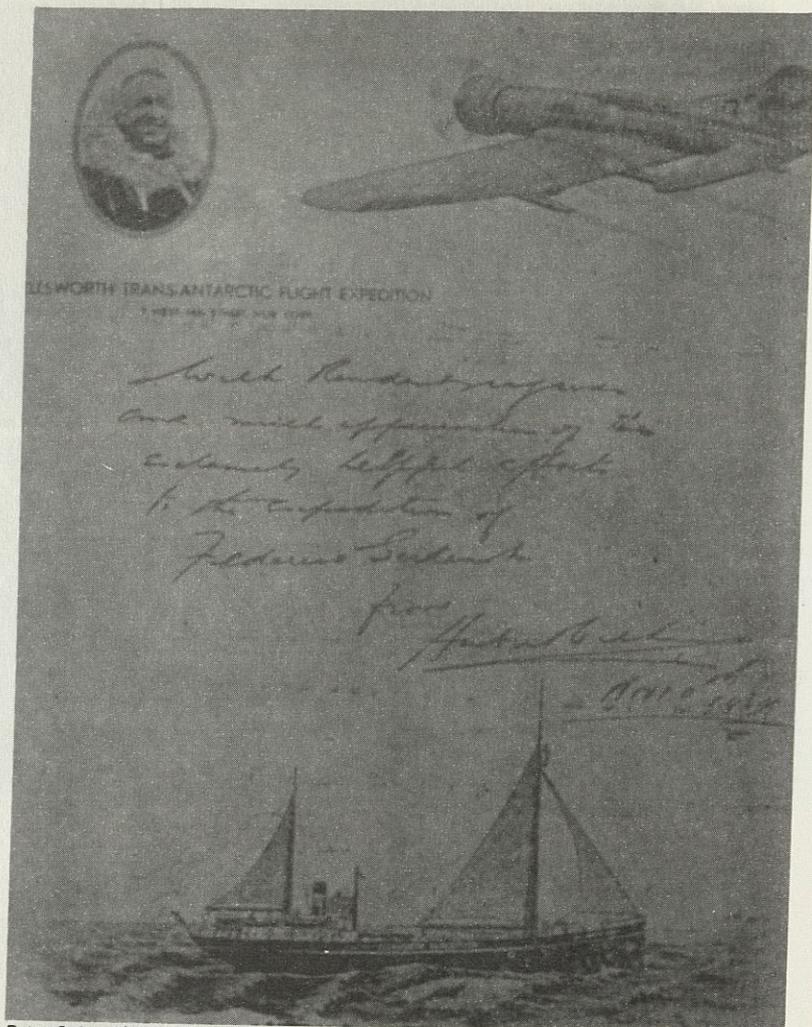


Foto: Colección del Museo Regional de Magallanes

El oficial de la FAN dio inicio a su labor planificando nuevas exploraciones y estudios de la zona de los canales y llamando a un selecto grupo de camaradas a su lado para iniciar, al más breve plazo, los viajes de estudio.

Las noticias sobre estas nuevas expediciones aéreas que estaban por comenzar, concitó el interés de los magallánicos quienes por esos días disfrutaban de la visita de dos grandes exploradores antárticos: el británico Sir Hubert Wilkins y el norteamericano Lincoln Ellsworth.

En efecto, el 26 de octubre de 1935 había recalado en Punta Arenas (16) la goleta de madera reforzada Wyatt Earp, de paso hacia la península Antártica desde donde Ellsworth y el piloto Herbert Hollick Kenyon intentarían cruzar el in-

explorado continente, hasta la estación Little America, en el Mar de Ross, distante 2.400 millas náuticas, en un poderoso monomotor Northrop Gamma de 600 hp que se podía apreciar en la cubierta de proa.

El "Polar Star", nombre del aparato, había sido especialmente fabricado para satisfacer los requerimientos del explorador, con una autonomía superior a los 4.000 kms., totalmente equipado para el vuelo a ciegas y de un diseño de ala baja con tren de aterrizaje convencional fijo y fácilmente convertible en esquiaplano, era particularmente robusto para soportar el esfuerzo a que se vería sometido en la Antártica.

En una sencilla conferencia de prensa abordo de la goleta, ambos expedicionarios respondieron a todas las preguntas que se les formularon, aprovechando la ocasión para agradecer las gentiles atenciones de que habían sido objeto en noviembre de 1934, cuando la Wyatt Earp debió hacer una recalada forzada en Punta Arenas para recoger unos repuestos llegados por la vía aérea a Río Gallegos.

En aquella oportunidad, Wilkins y Ellsworth habían realizado el primer intento del vuelo transantártico sin poder obtener el éxito ya que el Polar Star sufrió serias averías al posarse sobre una capa de hielo quebradizo. (17) Ahora, con mayor experiencia y contando con el valioso concurso de los pilotos Herbert Hollick Kenyon, Patrick Mathewy y James Lymburner, los famosos exploradores polares esperaban coronar con el triunfo la difícil tarea.

Prometiendo mantener informada a la población, acerca del progreso de la expedición, la goleta Wyatt Earp zarpó hacia los helados mares antárticos.

No obstante lo prometido, nada se supo de ellos hasta el 26 de noviembre cuando Wilkins anunció que regresaba a Magallanes a toda vela, ya que había perdido contacto radial con el Polar Star a poco de haber despegado de la isla Dundee, el 20 de noviembre de 1935. Por este motivo se había comunicado con Nueva York solicitando el envío urgente de otra aeronave de similares características a Punta Arenas.

El 05 de diciembre la pequeña embarcación atracó a un costado del muelle fiscal. De inmediato el preocupado Wilkins se dirigió a las oficinas del comandante de la Base Aérea para exponerle la situación, imponiéndose allí que el capitán Felipe Latorre ya había recibido instrucciones superiores para ayudarlo en lo que fuese necesario. (18) Terminada la entrevista, Latorre, Wilkins y Lymburner se dirigieron a Cabo Negro para reconocer la pista de aterrizaje, la que fue

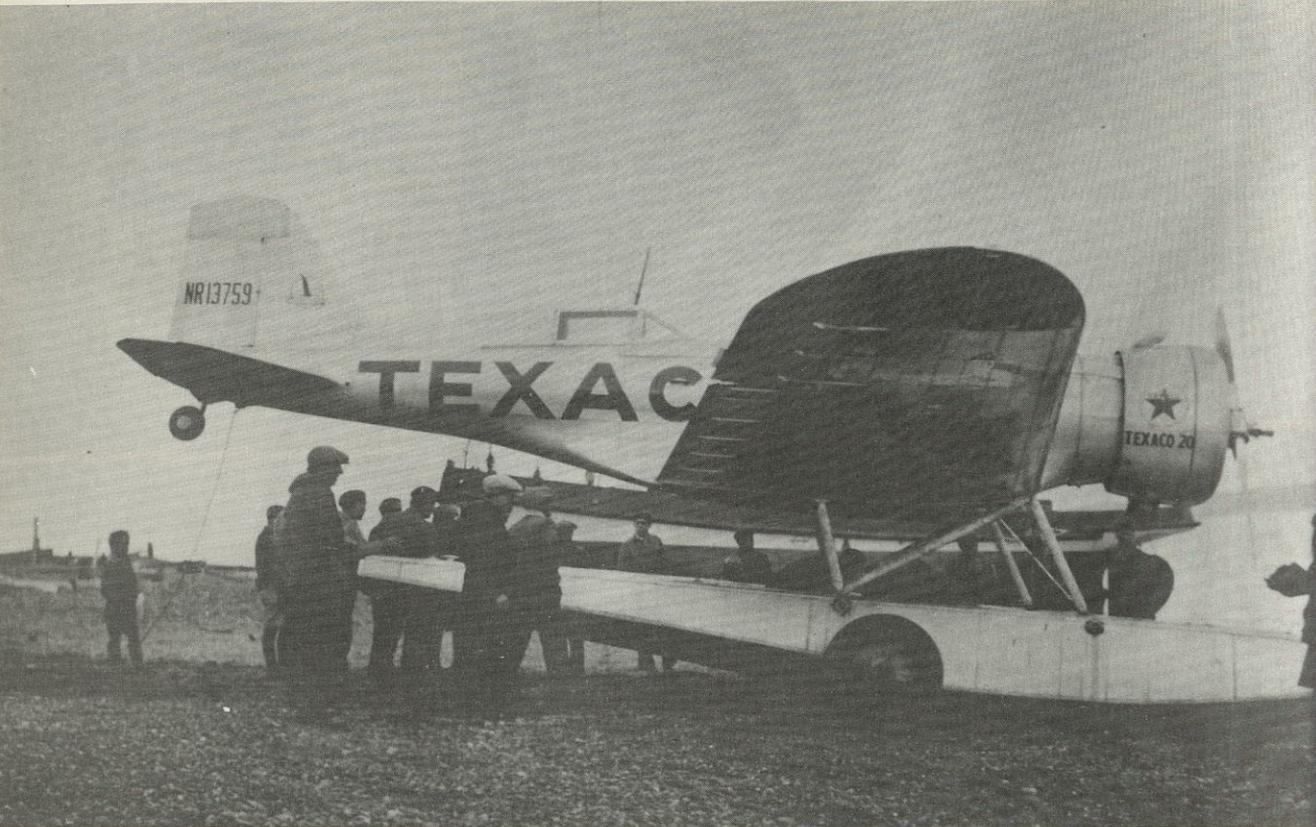


Foto: Museo Regional de Magallanes

*Monoplano Northrop Gamma de la Texaco en una playa de Punta Arenas listo para ser embarcado en la goleta Wyatt Earp, Diciembre de 1935*

encontrada corta y blanda para resistir el peso del nuevo Northrop Gamma que ya había salido de Nueva York, decidiendo entonces, trasladarse a Río Gallegos donde podría aterrizar en el aeródromo de Aeroposta para ponerle flotadores y continuar viaje a Punta Arenas, amarrando en las aguas del puerto local.

Sin embargo un nuevo contratiempo se vino a sumar a los anteriores. El avión enviado con toda urgencia desde la gran urbe norteamericana, se estrelló contra la pista del aeropuerto de Atlanta, Georgia, destruyéndose completamente. (19)

De inmediato, la compañía TEXACO, una de las empresas auspiciadoras de la expedición, puso a disposición de ésta su Northrop Gamma NR-13759, gemelo de aquel extraviado en la Antártica. Conducido por el piloto Richard Merrill y el radioperador William Klenke, el aparato cruzó los cielos de las tres Américas en agotadoras jornadas de largo aliento no exentas de riesgos, como que hubo de aterrizar de emergencia en una remota playa ecuatoriana al extraviar la ruta a causa de la niebla y permanecer en ella más de cuatro horas hasta ser ubicado por un anfibio de la PANAGRA. (20)

Pero sin duda que la etapa que más llamó la atención de los magallánicos, fue aquella entre Arica y Bahía Blanca, cumplida el 18 de diciembre y en poco más de 15 horas de agotador vuelo. Al día siguiente, el cansado Merrill entregó el avión a James Lymburner en la pista de San Antonio Oeste, para que éste prosiguiera el esforzado raid hacia Río Gallegos, donde a las cuatro de la tarde, lo recibió Sir Hubert Wilkins.

Después de trabajar todo el 20 en la instalación de flotadores el poderoso Gamma, de 15 mts. de envergadura alar, 10 mts. de largo y 3 mts. de alto, llegó a Punta Arenas al amanecer del 21. (21)

Según las propias palabras del capitán Latorre, éste era el mejor aparato aéreo que había llegado a Magallanes hasta entonces y era un verdadero privilegio haber podido conocerlo, especialmente sus modernos equipos de navegación como eran el horizonte Sperry, el piloto mecánico y el girocompás.

Aún cuando los preparativos para la partida de la Wyatt Earp fueron intensos, Sir Hubert Wilkins se dio el tiempo necesario para agradecer a la Sociedad Menéndez Behety por la atención de la goleta en el puerto, y para despedirse del personal de la Base Aérea, en forma especial del capitán Felipe Latorre, que no había puesto inconvenientes para entregarle la bencina de aviación del stock que la escuadrilla mantenía en las bodegas de Braun y Blanchard.

Al atardecer del 22 de diciembre, la goleta levó sus anclas llevando el avión amarrado a la cubierta. A esa misma hora, el buque británico "Discovery II" navegaba a todo vapor entre Australia y el Mar de Ross en auxilio de los aviadores antárticos, quienes efectivamente habían logrado llegar a la estación Little America el 5 de diciembre, luego de un esforzado y arriesgado vuelo. Una pequeña falla en el radiotransmisor, imposible de reparar por Ellsworth y Hollick-Kenyon, había permitido que los cielos magallánicos fueran testigos de otra gran hazaña de la aeronáutica mundial.

1936, se inició auspiciosamente para los aviadores locales.

En febrero de ese año, la comisión encargada de la compra de aviones para la línea aérea a Magallanes presidida por el Ministro de Defensa, Emilio Bello Codesido, resolvió adquirir dos anfibios Sikorsky en los EE.UU., los que serían entregados antes de fin de año al Gobierno. Mientras tanto, en Punta Arenas, el aviador civil Franco Bianco recibía una serie de bultos conteniendo un moderno monoplano deportivo Miles Hawk Trainer M2R.

---

El pequeño biplaza era de cabina abierta y de doble comando, con un motor Gipsy Major de 130 hp. Sus cuatro cilindros le permitían desarrollar una velocidad de 200 km/h. a 1.000 pies de altura, obteniendo el máximo de rendimiento gracias a su diseño aerodinámico moderno, lo que lo hacía ser muy apreciado por los pilotos británicos que competían en pruebas de velocidad de su categoría. Poseía, además, un tren de aterrizaje fijo y convencional perfectamente carenado, con un buen sistema de frenos, ideal para las pistas rudimentarias en que operaría.

Bajo la atenta mirada de su dueño y del capitán Latorre, el nuevo aparato comenzó a ser armado en los hangares de la Base Aérea, recién trasladada a Bahía Catalina. Poco a poco la figura gris del Saturno fue tomando forma, quedando listo para sus primeros vuelos a mediados de marzo de 1936.

Al mismo tiempo en la Base Aeronaval de Quintero, el capitán Adolfo Abel trabajaba sin descanso para poner en vuelo a dos viejos botes voladores Dornier Wal, ya prácticamente dados de baja por la FAN. El atraso en la llegada de los repuestos había demorado demasiado el inicio de la expedición a la zona de los canales y no queriendo dilatar más la partida decidió mandar a hacer un juego de hélices cuadripalas a la maestranza de la Escuela de Aviación para luego instalárselas al Dornier Wal 17.

El empuje del oficial por fin rindió sus frutos y el sábado 27 de marzo el pesado bote volador, guiado por sus expertas manos, inició el viaje al extremo austral alcanzando hasta Puerto Montt, en una primera etapa. Al día siguiente prosiguió hasta Río Frío donde decidió pernoctar a la espera de mejores condiciones de tiempo. El 30 de marzo, reanudó el vuelo, cubriendo en unas cuantas horas la etapa hasta Puerto Fontaine, lugar en el cual lo esperaba el vapor "Leucotón", destacado por la Armada como nave de apoyo para los expedicionarios.

El miércoles 1ro. de abril realizó la última etapa, siguiendo la ruta por el seno Unión, Última Esperanza, seno Ottway y Magallanes.

Al igual que en ocasiones anteriores, el amaraje del bote volador en Bahía Catalina dio origen a nuevas manifestaciones de entusiasmo entre la población, la que acudió al nuevo aeródromo llenando completamente sus lugares aledaños.

Allí, con toda sencillez, Abel declaró que todo el éxito se debía a la pericia de su copiloto, teniente Renato Ortega y a la de su navegante, teniente Darío Aguilera, como también a la colaboración de la Armada, que había dispuesto a los buques Araucano, Leucotón y Aguila a lo largo de la ruta.



Foto: Museo Regional de Magallanes

Una semana más tarde, el Wal 15, al mando del teniente Rodolfo Marsh seguía la misma ruta amarrando en Magallanes en la tarde del 10 de abril.

Con estos exitosos vuelos se dio comienzo a la más completa exploración aérea de los canales patagónicos la que, a costa de grandes sacrificios, se prolongaría por casi 4 meses.

Coincidiendo con el inicio de la gran obra del capitán Abel, el comandante de la Escuadrilla de Anfibios N° 2, capitán Felipe Latorre, puso término a su gestión en Magallanes. Durante los tres años que permaneció al mando de la Base Aérea local, se granjeó las simpatías de los habitantes de toda la provincia con sus innumerables vuelos al servicio de la comunidad. Bajo su mando se adquirió el Casino de Oficiales de Avenida Colón y se logró el traslado de las instalaciones de Cabo Negro a Bahía Catalina, sin descuidar por ello, la formación de nuevos pilotos civiles.

Entre estos últimos se encontraba Franco Bianco, quien para entonces ya estaba listo para emprender su extraordinario vuelo a Santiago.

En efecto, desde la llegada del Saturno, este aviador magallánico se había estado adiestrando en vuelos de larga duración, habiendo alcanzado en uno de ellos hasta el lago

*Monoplano Miles Hawk  
Trainer CC-FBB N° de  
serie 257 en Bahía Cata-  
lina, verano de 1936.*

---

Buenos Aires para regresar a Bahía Catalina sin haber hecho escalas intermedias, con la secreta intención de llegar algún día hasta Puerto Montt, en vuelo directo, venciendo todas las dificultades que se le pudieran presentar a lo largo de 1.350 kms. de cielos vírgenes.

Tal proeza no había sido intentada aún por aviador alguno en un avión terrestre y la ruta elegida por Bianco era juzgada un imposible por los expertos en aviación, sobre todo si se tomaban en cuenta las características del Miles Hawk Trainer y el duro invierno que se vivía.

Pese a ello, Bianco estaba decidido a lograr su objetivo. Contando con la valiosa asesoría del nuevo jefe de la Base, capitán Manuel Hurtado y con el apoyo de un reducido grupo de amigos, el avión fue preparado para la aventura y ésta planificada en todos sus detalles, quedando, finalmente a la espera del momento propicio para su realización.

El sábado 6 de junio de 1936 se presentaron las condiciones favorables para el vuelo. El meteorólogo de la Base, Ubaldo Matassi, que llevaba una semana estudiando las variaciones atmosféricas de la ruta, por fin pronosticó una zona de alta presión que la abarcaba casi por completo por lo que Bianco sin querer perder la oportunidad que se le presentaba, fijó la salida para la mañana siguiente.

A las 6 AM., del domingo 7, llegaron a Bahía Catalina Bianco, Ernesto Pisano, Carlos Fisher, U. Antunovich y T. Doberti, acompañados por el capitán Hurtado y algunos oficiales de la escuadrilla, ayudando entre todos a revisar cuidadosamente la pista, y a iluminarla con las luces de los autos estacionados en las bermas, ya que aún era de noche. En el umbral Norte se encendieron dos fogatas de proporciones señalando el término de la pista, en tanto que el Saturno fue remolcado hasta el cabezal Sur.

Un simple pero emotivo apretón de manos fue la despedida. Minutos después a las 7:22 AM., el pequeño Miles Hawk se elevó en la completa oscuridad de esa madrugada invernal.

Cargando bencina para 12 horas de vuelo, el Saturno subió lentamente hasta alcanzar los 2.500 mts. de altura necesarios para mantenerse por encima de un espeso manto de nubes bajas que cubría la región hasta las cercanías de Puerto Natales. Abordo, Bianco navegaba según lo trazado anteriormente en un mapa de la Comisión Chilena de Límites, pasando horas más tarde, por sobre los lagos Argentino, Viedma, San Martín y Buenos Aires, el que cruzó por el centro justo al mediodía.

*Franco Bianco, 1936.*



Foto: Museo Regional de Magallanes

Allí las cosas comenzaron a cambiar. Las solitarias nubes que lo habían visto pasar, comenzaron a cerrarle el paso hacia el Norte, terminando por bloquearlo completamente, desde el pie de las montañas hasta alturas superiores a los 6.000 mts. imposibles de remontar.

Ante esta situación, Bianco decidió cruzar la cordillera hacia el Oeste buscando el Canal de Moraleda o bien el golfo Corcovado. A medida que se internaba en el macizo andino los chubascos de nieve y granizo se hicieron más intensos cegándolo por completo, en tanto que un viento huracanado le impedía controlar la avioneta, quedando por largos pasajes a total merced de las violentas fuerzas de la naturaleza.



Foto: Museo Regional de Magallanes

*Franco Bianco junto al Saturno, invierno de 1936.*

Recurriendo a todo su valor y pericia, Bianco buscó afanosamente, en medio de tan peligrosas condiciones, el anhelado paso hacia el Pacífico soportando, por más de una hora, las más duras pruebas por las que nunca antes había pasado. Una pequeña y breve abertura en la tormenta le permitió bajar a las tranquilas aguas del estuario Puyuhuapi, librándose de las nubes a sólo 10 metros de las olas y a escasa distancia de la costa. De esta forma pudo continuar el vuelo, siguiendo los caprichosos contornos del continente, debido a que la visibilidad horizontal no pasaba de unos 500 mts., por la persistente lluvia y el bajo techo de la nubosidad.

A las 17:15 hrs., cuando ya las sombras de la noche empezaban a caer sobre La Chamiza, el Saturno finalizó su agotadora jornada posándose en la barrosa pista de la base portomontina. En 9:53 horas de vuelo, Franco Bianco había logrado traspasar la barrera de hielos, montañas y canales, a través de la nieve, la lluvia y el viento para ingresar con méritos propios a la galería de los grandes de la aviación nacional.

El 9 de junio, tras un fallido intento de volar hecho el día anterior, el aviador magallánico aterrizó en Los Cerrillos donde se desarrollaba un festival aéreo organizado por el Club Aéreo de Chile. (23)



La hazaña de Bianco había acaparado los titulares de los matutinos entre los que se destacaba el de "El Mercurio" del día 10, que señaló: "Para quienes conocen la región magallánica, la sola idea del raid de aviación por la línea cordillerana, sin acompañantes abriéndose el mismo piloto su ruta a través del espacio nunca explorado, esa sola idea tiene contornos fantásticos".

"Franco Bianco es chileno, hijo de Magallanes. Su triunfo es el triunfo de la provincia de Magallanes en su enérgica aspiración de vincularse estrechamente con el corazón de la República". (24)

El 15 de junio, el héroe austral fue recibido por el Presidente Arturo Alessandri en La Moneda, hasta donde acudió en compañía del general Diego Aracena, comandante en jefe de la Fuerza Aérea. En esa reunión el Mandatario le señaló que su Gobierno estaba constantemente preocupado por la solución de los problemas magallánicos y que una de sus aspiraciones más sentida era ver la pronta puesta en marcha del servicio aéreo regular a esa apartada provincia, solicitándole al mismo tiempo que fuera portador de un afectuoso saludo a la esforzada población austral.

Con la sencillez que le caracterizaba, el aviador agradeció

*A su llegada a Santiago Franco Bianco es saludado por Arturo Merino Benítez*

---

las palabras del Presidente agregando que no había hecho otra cosa que poner en práctica las sabias lecciones que le entregara el oficial Felipe Latorre, a quien debía su brevet de piloto. (25)

Por la noche, el general Aracena le ofreció un banquete en la Escuela de Aviación contándose entre los invitados, a los oficiales de la guarnición aérea santiaguina, algunos adictos militares de países amigos y los directores de los principales diarios de la capital. A la hora de los discursos el importante anfitrión calificó el vuelo de Bianco como *"una acción heroica, una hazaña que debe figurar entre los hechos más culminantes de la aviación nacional"*, entregándole en ese momento, una obra de arte, testimonio de su personal admiración por la tarea cumplida.

Pero Franco Bianco no estaba en Santiago para recibir tan merecidos homenajes. Apenas fue autorizado por el Gobierno argentino, continuó su solitario viaje hasta Buenos Aires, el 23 de junio.

Asesorado por el meteorólogo de PANAGRA y por unos pilotos de dicha empresa, Bianco estudió la ruta a Mendoza por el Paso Uspallata. A las 8 AM., el Saturno dejó la pista de Los Cerrillos dirigiéndose hacia Los Andes para atravesar la cordillera por El Cristo Redentor una hora y media más tarde. Aterrizado en la capital cuyana, procedió a llenar los estanques de combustible para intentar hacer el resto de la etapa en vuelo directo. Sin embargo problemas aduaneros atrasaron su salida lo suficiente como para no alcanzar a llegar a la Base Aérea de Morón, Buenos Aires, con luz diurna, no quedándole otro remedio que pernoctar en la localidad de Lobos, a unos cuantos kilómetros de la meta final.

A la mañana siguiente a las 09:30 AM., Bianco aterrizó en la amplia pista de la Base argentina. Inmediatamente recibió el cordial saludo de las autoridades aeronáuticas del país vecino y del Aeroclub argentino que en aquella fecha celebraba el vigésimo aniversario del primer cruce de Los Andes en globo, hecho acaecido el 24 de junio de 1916 por cuenta de los pioneros Eduardo Bradley y Angel María Zuloaga.

Tan feliz coincidencia resaltó aún más la travesía de Franco Bianco, la que fue calificada como portentosa y comparable sólo con aquella de los aeronautas mencionados y la de Dagoberto Godoy en 1918, abundando en explicaciones sobre el grado de dificultad que unos y otros debieron afrontar en su momento.

Al cabo de cinco días, el aviador magallánico decidió emprender el regreso a su ciudad natal fallando en un primer intento por las condiciones meteorológicas reinantes. Finalmente, el 5 de julio de 1936 resolvió partir pese al pronóstico adverso que anunciaba nieblas y nubosidad en la ruta.

Volando bajo el cielo cubierto por amenazadoras nubes, Bianco atravesó la pampa hasta Bahía Blanca donde repostó al mediodía, prosiguiendo luego a San Antonio para pernoctar allí. Al amanecer, el Saturno, hábilmente guiado por su piloto, salió en demanda de Río Gallegos. Sin embargo, una muralla insalvable de nubes le impidió el paso a la cuadra de San Julián, debiendo regresar a Puerto Deseado a esperar una mejoría de las condiciones atmosféricas.

El 7 de julio a las 09:30 efectuó el nuevo decolaje. Nuevamente la neblina lo obligó a mantenerse a no más de 4 metros sobre las olas del mar, subiendo ocasionalmente, hasta los 20 metros. En estas condiciones desfavorables llegó al aeródromo de Aeroposta en Río Gallegos a las 12:35, y dos horas más tarde salía para Punta Arenas, cuya población lo esperaba impaciente. (26)

Que Punta Arenas lo esperaba no cabía duda alguna. Prácticamente, desde el momento mismo del aterrizaje del Saturno en Puerto Montt habían comenzado los preparativos para la recepción de este hijo de Magallanes, nombrándose para tales efectos una comisión presidida por el alcalde Ernesto Pisano.

Luego de una reunión preliminar, la mentada comisión acordó enviar la siguiente invitación a los vecinos más connotados:

*"Magallanes 24 de junio de 1936.-*

*Con motivo de la próxima llegada del aviador civil Franco Bianco, que en forma tan heroica ha cubierto la etapa Magallanes-Puerto Montt en un solo vuelo, y que regresará vía Argentina, tengo el agrado de citar a ud. a una reunión para mañana a las 11 horas en la sala del despacho de esta Alcaldía, con el objeto de estudiar un programa de festejos para el recibimiento del esforzado aviador que con su proeza ha dejado tan en alto el empuje de los hijos de esta tierra.*

*Agradeciéndole de antemano su concurrencia a esta reunión, aprovecho la oportunidad para saludarlo muy atentamente.*

*Ernesto Pisano Blanco*

*Alcalde"(27)*

En aquella reunión se tomaron los primeros acuerdos como el embanderamiento general de la ciudad; el toque de las sirenas de la Cruz Roja, Bomberos y buques surtos en el puerto a la llegada del Saturno; la organización de una caravana de automóviles a Bahía Catalina; saludo al pueblo desde los balcones de la Alcaldía y la entrega de una medalla de oro durante un champañazo en honor al aviador.

Posteriormente, al saberse con más certeza la fecha de llegada de Franco Bianco, el entusiasta alcalde y piloto, publicó una nueva proclama en la que decía:

*"Pueblo de Magallanes"*

*Os invito a los actos públicos que se realizarán mañana como premio a la intrepidez y reconocimiento hacia el joven aeronauta, que en magnífico vuelo llega desde Buenos Aires"*

*Ernesto Pisano*

*Alcalde de Magallanes " (28)*

El interés y entusiasmo reinante en la población por la llegada de Bianco, se vio reflejado el 6 de julio (\*), cuando el Curtiss de la Base efectuó un vuelo de rutina durante el cual alcanzó hasta el centro de la ciudad donde fue confundido con el Saturno. Inmediatamente las sirenas comenzaron a sonar y un numeroso gentío salió a las calles a avivarlo. Aclarada la confusión, la ciudad volvió a la tensa calma de la espera.

Al día siguiente, a eso de las 10 AM, comenzaron a llegar las primeras noticias dando cuenta del despegue de Franco Bianco de Puerto Deseado. En un gesto sin igual, los telegrafistas del Servicio Telegráfico Argentino se plegaron al entusiasmo enviando sucesivos despachos a medida que el vuelo progresaba, despachos que eran rápidamente puestos en las pizarras del diario para que el público, que se había juntado en la calle Waldo Seguel, pudiera seguir paso a paso las alternativas del raid.

Al saberse del despegue de Río Gallegos una multitud impresionante se congregó en la calle Bories y Avenida Bulnes en tanto que una caravana de automóviles y góndolas, corría presurosa a Bahía Catalina.

Serían aproximadamente las 15:30 cuando fue avistado. Al cabo de algunos minutos, ya pudo escucharse el ruido del motor. La figura gris del pequeño Miles Hawk con el escudo de Chile pintado en la cara inferior de sus alas y los caracteres negros de la matrícula CC-FBB (Franco Bianco) a

(\*) Coincidiendo con el éxito de Bianco, el 5 de julio de 1936 se produjo el primer accidente de proporciones que afectó al servicio patagónico de Aeroposta Argentina al precipitarse a tierra el Late-28 que conducía Próspero Palazzo, a unos 30 kms al norte de Comodoro Rivadavia. Con la muerte de Palazzo, Aeroposta perdió uno de sus grandes pilotos australes. Junto a Rufino Luro Cambaceres, Domingo Irigoyen y Ricardo Gross formaba el cuarteto argentino continuador de la obra iniciada por Paul Vachet y Antoine de Saint-Exupery.

lo largo del fuselaje, destacaba nítidamente contra el fondo nuboso de aquella tarde magallánica. A bordo el piloto saludaba a su pueblo con la diestra en alto, y éste le respondía con hurras, vítores y sacudiendo pañuelos. A la algarabía popular se agregaba el ensordecedor ruido de las salvas en su honor, disparadas por el regimiento, y el ulular de las sirenas de los vapores en el puerto. Era una fiesta como no se tenía memoria en la ciudad.

En Bahía Catalina otra multitud aguardaba al héroe. Rompiendo todas las normas de elemental prudencia, el gentío había rodeado la pista peligrosamente, por lo que Franco debió extremar las precauciones para poder aterrizar sin atropellar a los más ansiosos.

Una vez que se hubo detenido el aparato a las 15:45, el piloto fue prácticamente sacado a la fuerza de la cabina para ser transportado en vilo, por un público delirante, hasta el hangar donde estaban las autoridades.

No sin grandes dificultades el alcalde, el intendente, el comandante de la Base Aérea, un cronista de "El Magallanes" y el propio Bianco pudieron, a duras penas, subirse al automóvil que debía transportarlos a la ciudad.

En el trayecto pasaron bajo los arcos de triunfo levantados por diferentes organizaciones a la altura del Club Hípico, dándole la bienvenida. Pero si subirse al vehículo había sido una odisea, bajarse del mismo frente a la Alcaldía, fue otro tanto y sólo pudo hacerse gracias a la ayuda que les brindó una compañía del Regimiento Pudeto dispuesta en el lugar para la rendición de los honores correspondientes. Ya en el interior del edificio, el edil señaló:

*"Si más de una vez hemos admirado las hazañas realizadas por héroes para nosotros desconocidos ¿Cómo no sentimos hoy intensamente orgullosos y emocionados al ver a este joven magallánico, que, desafiando los peligros, cruza el espacio en su pequeña nave, por parajes desconocidos donde sólo impera la naturaleza con toda su potencia, por campos no hoyados por los hombres, acariciado sólo por los rayos platinados del sol, conquistar un triunfo que pasará a la Historia con caracteres imperecederos?" (29)*

Al terminar sus palabras, Pisano procedió a entregarle la medalla de oro en la que se había grabado la frase "La Municipalidad de Magallanes a Franco Bianco. - Raid Aéreo Magallanes-Santiago".

Acto seguido el aviador se asomó a los balcones para corresponder el saludo popular.

A la mañana siguiente comenzaron a llegar los telegramas de felicitaciones, destacando entre ellos, uno del Presidente Alessandri en el que se leía:

*"Moneda 8 de julio (11:30 horas)*

*Franco Bianco - Magallanes*

*Profundamente emocionado lo felicito calurosamente por la grande y audaz empresa que ud. ha logrado para honra de la aviación nacional. Le agradezco que haya transmitido mis saludos al pueblo de Magallanes y, tal como se lo prometí, mi espíritu y mis deseos lo acompañaron constantemente durante su travesía.*

*Arturo Alessandri P." (30)*

Como es de suponer, los festejos continuaron durante un buen tiempo, por cuenta de diferentes instituciones magallánicas y particulares amigos del aviador.

Mientras tanto, el infatigable y silencioso capitán Abel, que había continuado adelante con sus exploraciones aéreas en la zona de los canales, se encontraba realizando los últimos estudios en el área comprendida entre Puerto Bueno y la isla Madre de Dios.

Pese a las continuas fallas que presentaban los viejos Dornier Wal, se las había ingeniado para mantenerlos en vuelo y poder hacer los levantamientos cartográficos indispensables para la línea aérea austral, y sacar al mismo tiempo, importantes conclusiones sobre la meteorología de la región.

En una segunda visita efectuada a Punta Arenas a fines de julio de 1936, el explorador había indicado que estaba muy próxima su partida a los EE.UU. para buscar los modernos Sikorsky S-43 adquiridos especialmente para la Línea Aérea Experimental Puerto Montt-Magallanes. Abel, que había llegado el 27 de ese mes a la ciudad, partió a los pocos días para tal cometido, dejando en el varadero de la Base Aérea el Wal N° 15, al servicio de la aviación regional.

Coincidiendo con la partida de este notable oficial, el Saturno y Bianco iniciaron un nuevo y apasionante raid, esta vez a Río de Janeiro. El vuelo en cuestión se verificó sin contratiempos de ninguna especie. Sin embargo al regresar,



Foto: Dr. Alfonso Robles

dos meses más tarde, y cuando se encontraba próximo a Porto Alegre, una falla en el sistema de alimentación de la bencina, lo obligó a acuatizar en una laguna pequeña, con la gran fortuna de que al hacerlo, el Saturno se posó en un sector de muy poca profundidad, logrando mantenerse apoyado en el tren de aterrizaje sobre el lecho, dejando el motor y gran parte del avión libre del agua. No obstante que la suerte lo había acompañado en este percance, Bianco debió continuar su viaje a Buenos Aires por la vía marítima, embarcándose con el Saturno en Porto Alegre, cuando octubre llegaba a su fin.

Pero la fortuna nunca ha sido para todos la misma.

El 1ro. de noviembre de 1936, el piloto civil Carlos Fischer y el teniente Andrés Martínez salieron a volar poco antes de las 14 horas en un Gipsy del Club Aéreo, con la intención de tomar unas vistas aéreas del criadero de zorros "El Antártico" ubicado en las cercanías de Chabunco. Al encontrarse sobre las instalaciones mencionadas el motor del biplano comenzó

*Carlos Fisher (en la cabina), Franco Bianco (Izq.) y Felipe Latorre (Der) en tenida de vuelo, Cabo Negro 1935.*

---

a fallar notoriamente a la par que se perdían unos cuantos metros de altura. Ante esta situación, Fischer maniobró para aterrizar de emergencia sin percatarse del alambre telefónico que tenía al frente y contra el cual enredó el tren principal, precipitándose a tierra violentamente.

El impacto del avión contra el suelo produjo un boquete de apreciables dimensiones y destrozó por completo el aparato que estalló en llamas en el mismo instante.

El teniente Martínez, sentado en la cabina delantera, alcanzó a destrincar las amarras que lo sujetaban y, pese a las gravísimas heridas en la cara y abdomen, pudo alejarse del infierno que lo rodeaba. No así Fischer, quien, presumiblemente aturdido por el golpe, no tuvo ninguna oportunidad para salvar su vida.

Los funerales del infortunado aviador dieron origen a profundas muestras de pesar en Magallanes, ya que era muy apreciado por sus cualidades humanas y su alto espíritu cívico, habiendo sido miembro fundador de la Legión Cívica, del Partido Regionalista y del Club Aéreo de Magallanes, además de pertenecer a otras organizaciones de carácter benéfico. El imponente cortejo fúnebre iba encabezado por la banda del Regimiento Pudeto, delegaciones de las Fuerzas Armadas, Bomberos y Cruz Roja. A continuación se dispuso el féretro al que seguía la familia, el alcalde y los miembros, del Club Aéreo. Todas las autoridades regionales, las directivas del Partido y la Legión y delegaciones de los diferentes clubes deportivos de la ciudad, prolongaban el desfile por la avenida Bulnes, enmarcada por una silente multitud.

El accidente que había costado la valiosa vida de Carlos Fischer, despertó los más encontrados comentarios acerca de la vigilancia y control del estado de los aviones del aeroclub local, aludiendo a las repetidas fallas que habían experimentado en esos días.

Poco antes, Arturo Solo de Zaldívar había tenido un aterrizaje de emergencia en la isla Riesco, dañando considerablemente un Gipsy en el tren de aterrizaje y la hélice. Algunos días después de ese accidente, el mismo Fischer había librado milagrosamente con vida al capotar en la pista de Bahía Catalina con la consiguiente destrucción de otro Gipsy. Ni siquiera el comandante de la Base, capitán Manuel Hurtado, había escapado a esta serie de accidentes, al extremo de llevar más de una semana en Porvenir, cuando sucedió lo de Fischer, intentando en vano reparar las averías que sufriera el Falcon 27, al aterrizar de emergencia en una playa vecina a la localidad fueguina.

Sin embargo, nuevas e importantes noticias levantarían el alicaído ánimo de la aviación magallánica.

Al finalizar noviembre, mientras Franco Bianco, que había regresado a Punta Arenas por algunos días, anunciaba su partida a Buenos Aires para traer de regreso al Saturno ya reparado, desde Conneticut, EE.UU., llegaban informaciones dando cuenta de la inminente salida hacia Chile de los dos modernos y poderosos anfibios Sikorsky S-43.

El 28 de ese mes, con las primeras luces del día, ambos bimotores iniciaron el viaje a las antípodas corriendo por la pista de Bridgeport. A las 6 horas de vuelo y 1.100 kms. más al Sur, aterrizaban en Charleston, en busca del combustible para seguir, sin tardanza, a Miami, donde llegaron al atardecer. Durante el 29, los aviones fueron minuciosamente revisados preparándolos para el cruce del Caribe al día siguiente. La cercana Habana los recibió cariñosamente en Rancho Bollero, debido a que el aeródromo militar de Columbia se encontraba cerrado por la realización de un ejercicio militar. En el aeropuerto civil los esperaba el pionero de la aviación chilena, Emilio Edwards Bello, representante de La Moneda ante el Gobierno de La Habana. La tertulia con tan ilustre compatriota y la cálida noche habanera dejaron gratos recuerdos en los raidistas, los que al amanecer del 1ro. de diciembre reemprendieron la larga travesía, cubriendo en tres horas la etapa a Kingston, Jamaica.

La capital del calipso también quedó atrás. Ante Abel en el "Magallanes" y Marsh en el "Chiloé" se extendían 1.100 kilómetros de mar, los que al ser atravesados, les permitió comprobar la exactitud de los modernos instrumentos de navegación que disponían a bordo, como eran el horizonte Sperry, el girocompás y el piloto mecánico. Cinco horas más tarde ambos anfibios aterrizaron en la pista de Puerto Colón, Panamá.

Al día siguiente el destino fue Guayaquil, con una breve escala en Buenaventura y 1.500 kms. más cerca. El 3 de diciembre llegaron a Lima, donde una nueva revisión mecánica y el cambio de aceite de los motores les aguardaba. Sabedor Abel que las nieblas matinales del aeropuerto limeño no les permitirían decolar temprano, dispuso el traslado de los aviones a Pisco apenas estuvieran terminadas las revisiones señaladas, pudiendo de esta forma salir el día 5, a las 5 AM., en demanda de la capital chilena, 2.700 kilómetros al Sur. La jornada era larga por lo que se planificaron escalas en Arica y Vallenar para finalmente aterrizar en El Bosque esa misma tarde. (31)

A las 19:45 horas, las autoridades y el público que se



Foto: United Technologies Corporation

(\*) El teniente de la FAN, Washington Silva, formó parte de la tripulación norteamericana que trajo el Sikorsky S-41 a Chile, en enero de 1931, convirtiéndose en el primer piloto nacional en hacer el viaje desde los EE.UU.

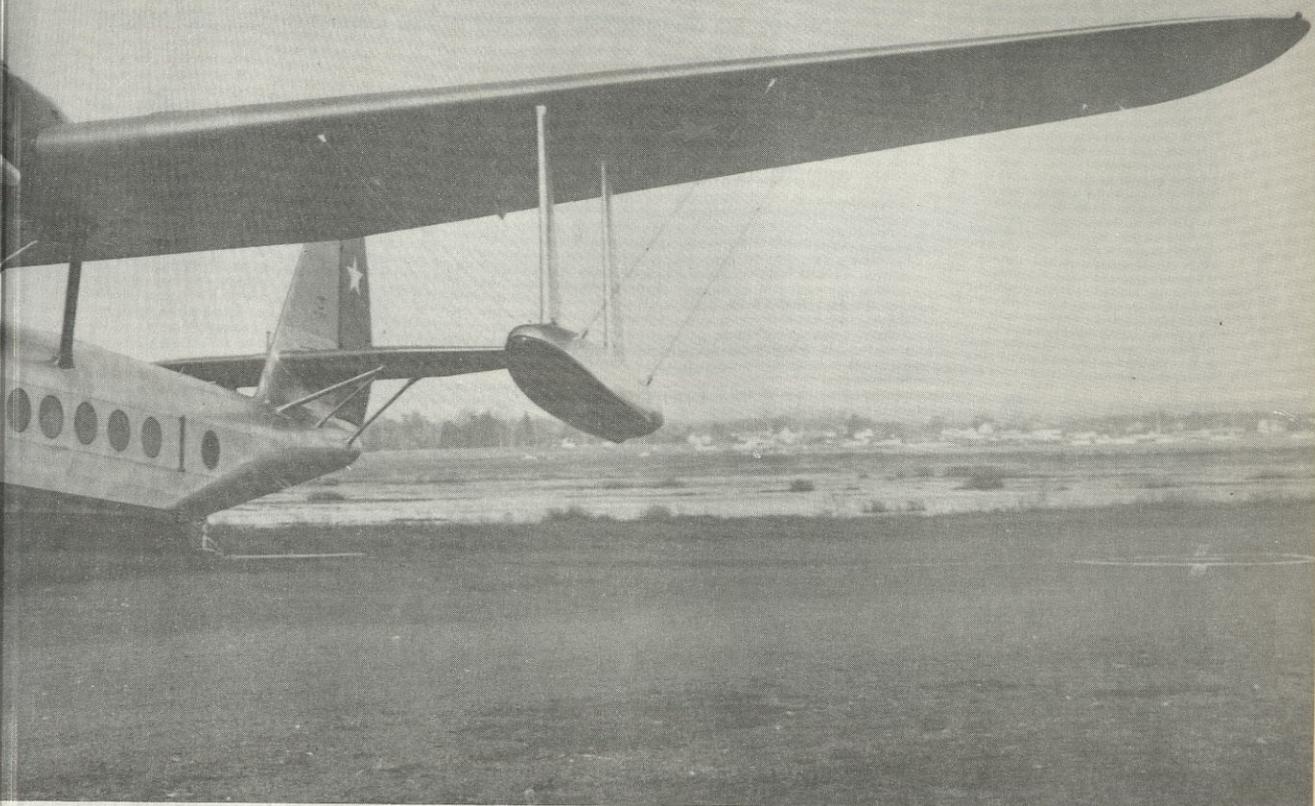
(\*\*) Esta poderosa unidad naval británica pertenecía la Octava Escuadra de Cruceros "America & West Indies" y portaba los Hawker Osprey 081 y 082. En uno de ellos, el teniente de la aviación naval J. Dalyell-Stead realizó las acrobacias. (32)

había reunido en la pista de la Escuela de Aviación, pudieron ver como los S-43 se descolgaban por las faldas del cerro San Cristobal hacia la pista y como éstos se posaban en ella, diez minutos más tarde.

Era la primera vez que pilotos nacionales traían aviones en vuelo desde los EE.UU., cruzando más de 8.000 kms. de cielos americanos sin contratiempos de ninguna especie. (\*)

En el extremo austral del país, la población de Punta Arenas, que aún debería esperar un mes para darles la bienvenida, habría de ser gratamente sorprendida en la mañana del 21 de diciembre de 1936.

Eran las 09:00 de la mañana de aquel día, cuando sorpresivamente un hidroavión Hawker Osprey, perteneciente a la Escuadrilla Embarcada N° 718 de la Marina Real Británica, efectuó una serie de maniobras acrobáticas sobre la ciudad, anunciando la llegada al puerto local del Crucero Ligerero HMS Ajax. (\*\*) No obstante un nuevo accidente



afortunadamente sin consecuencias fatales que lamentar, puso en evidencia que los cielos magallánicos distaban mucho aún de ser conquistados.

El 2 de enero de 1937, el capitán Hurtado se dirigió a la estancia Invierno en la isla Riesco a dejar a su dueño Joaquín Fernández, y a un grupo de amigos en el S-38. Por la tarde, al emprender el regreso el fuerte viento reinante en el lugar levantó una marejada de proporciones impidiendo cualquier intento de despegue, por lo que optaron por pernoctar allí y tratar de iniciar el vuelo en la mañana temprano. A las 6 AM., del 3 de enero, el grupo se embarcó en el hidroavión que flotaba tranquilamente en las aguas del seno Ottway. El despegue se inició sin problemas. El anfíbio se deslizó como de costumbre, por la superficie marina elevándose sin dificultad, unos cuantos metros. En ese instante le sobrevino una falla en uno de los motores haciéndolo descender bruscamente contra el agua, cuyo fondo rocoso apenas quedaba oculto por la marea baja. De nada valieron los

*Sikorsky S-43 N° Serie 4318 "Magallanes", en Bridgeport, antes de su partida a Chile.*

---

esfuerzos del capitán por salir bien parado de la emergencia. La violencia del impacto fue de tal naturaleza, que uno de los motores se desprendió estrellándose contra el fuselaje al que partió en dos.

Gracias a los compartimientos estancos de la quilla, el aparato se mantuvo a flote por algún rato permitiendo que los asustados pasajeros y tripulantes buscaran refugio en la playa cercana por medio del bote de goma del equipo de supervivencia. Así fue el triste epílogo de un avión que, por más de dos años, brindó tantos éxitos a la Escuadrilla de Anfibios N° 2.

Pero la tristeza por ésta pérdida duro poco.

El 7 de enero a las 5 AM., los dos S-43 levantaron vuelo desde El Bosque con destino a Magallanes. El viaje consultaba la única escala en Puerto Montt para reaprovisionamiento de combustible. Poco después del mediodía el Magallanes decoló de La Chamiza seguido, una hora más tarde, por el Chiloé. A pesar de estar en pleno verano, la meteorología a lo largo de toda la ruta fue adversa, poniendo a prueba a los nuevos aviones con turbulencia severa, formación de hielo en las alas y chubascos y ventarrones que acometían desde cualquier dirección.

En Punta Arenas mientras tanto, se aprestaban a vivir una nueva fiesta aérea. La ciudad fue embanderada y se le encargó al prefecto de Carabineros organizar la caravana de vehículos a Bahía Catalina así como la adopción de medidas de seguridad, para que no se repitieran los problemas que debió sufrir Franco Bianco.

Por su parte el Cuerpo de Bomberos debería anunciar la llegada de los aviones cuando estos estuvieran a 45 minutos del arribo, lo que se sabría por un periodista de "El Magallanes", destacado en la radioestación de la Fuerza Aérea. En medio de este ajeteo, el general Diego Aracena, pasajero del anfibio Magallanes, dirigió un cariñoso saludo a la población por las ondas de la radio del mismo, cuando éste se encontraba a la cuadra de Puerto Edén, siendo recibido con toda claridad en la banda de los 63 metros.

Los despachos se fueron sucediendo con celeridad.

Las sirenas ulularon.

El Magallanes ya había pasado por Natales y el aeródromo austral nuevamente se veía invadido por la muchedumbre.

A las 18:12 "se sintió el ronco vibrar de los motores y de las hélices de la nave de hermosas líneas" (33) al pasar sobre



Foto: Revista Menéndez Behety - Colección Museo Regional de Magallanes

Bahía Catalina a considerable altura e iniciar el descenso sobre el estrecho, para tocar tierra en la Patagonia a las 18:20.

El público, a duras penas contenido por los cordones policiales, sistema que por vez primera se utilizaba en el territorio, prorrumpió en sonoros vítores y aplausos cuando el general Aracena, el capitán Abel y el resto de la tripulación descendió del anfibio.

La nota de suspenso de tan magna ocasión corrió por cuenta del segundo anfibio que corto de combustible, se vio forzado a acuatizar en el lago Balmaceda, a pocos kilómetros de Puerto Natales. La confirmación de esta noticia sólo se pudo obtener cuando ya existía verdadera preocupación por la suerte corrida por Marsh y su gente. Una vez aclarado el incidente la calma volvió a la población que en crecido número se juntó frente a la Intendencia para seguir avivando a los héroes de la jornada.

Sólo a las 21 horas del día siguiente el Chiloé pudo llegar a su destino, amarrando en la bahía debido a que una de las ruedas del tren de aterrizaje se atascó. La maniobra hábilmente realizada por el teniente Marsh demostró de paso,

*El anfibio "Magallanes" aterrizando en Bahía Catalina, 7 de enero 1937.*

(\*) Aún cuando no sea recordado como uno de los vuelos notables de aquella época, hay que hacer mención de aquel realizado por Franco Bianco en su Miles Hawk, acompañado por el sacerdote salesiano Alberto De Agostini.

Desde 1916, la cordillera del Paine había cautivado el interés del padre De Agostini y desde entonces había escalado algunas de sus cumbres y penetrado por sus profundos valles en fatigosas exploraciones a pie y a caballo. Sin embargo en la clara mañana del 13 de abril de 1937, el misionero tuvo la oportunidad de apreciar el objeto de sus estudios e investigaciones desde el aire, por primera vez.

Hacia pocos momentos que Franco Bianco había aterrizado en la pequeña pista vecina a la Misión Salesiana de Puerto Natales y al encontrar allí al "Padre Patagonia" como le llamaban cariñosamente, lo invitó a un vuelo de cuatro horas de duración que quedaría grabado para siempre en las retinas del explorador.

Desde las Torres del Paine al monte Fitz Roy, volando a 3.200 metros de altura, De Agostini contempló maravillado la inmensidad glacial que se extendía ante sus ojos.

Ni siquiera la fuerte turbulencia reinante habría de hacerlo retroceder, y en el diario de >

la versatilidad del anfibio para sortear con éxito emergencias de esta naturaleza.

Por esos días se encontraba de visita en Punta Arenas el laureado escritor Víctor Domingo Silva, quien con su privilegiada pluma, supo captar el espíritu que animaba a los magallánicos escribiendo una crónica cuyas frases finales decían:

*"... y como vienen hacia el Meridión en pleno reinado del estío, la luz sideral, magnífica escenografía se encarga de prepararles un recibimiento digno de ellos.*

*Digno de ellos, más que por su pericia de pilotos aéreos, ya que navegar los espacios ha llegado a ser un mero deporte, por el mensaje espiritual que traen desde el seno mismo de la Patria. Bienvenidos por lo que valen, sí, pero sobre todo por lo que representan" (34)*

Y lo que Abel y sus hombres representaban era el advenimiento de una nueva era en la aviación magallánica.

---

## 6.- LA LINEA EXPERIMENTAL PUERTO MONTT - MAGALLANES

---

Como se recordará el primer intento por establecer una empresa de aeronavegación, comercial que conectara a Punta Arenas con el centro del país, ocurrió en 1921, con ocasión de la visita que efectuara a la ciudad, el aeronauta trasandino Eduardo Bradley, pero los años pasaron sin que esta iniciativa fuera llevada a la práctica. La idea, que estaba latente en los círculos empresariales magallánicos desde entonces, cobró nueva vigencia en febrero de 1930, con la llegada del comandante Arturo Merino. En esa oportunidad sin embargo, el accidente de Agua Fresca desanimó tanto a quienes habían comprometido su apoyo al oficial como al Gobernante general Ibáñez, quien, ante la magnitud de los desastres del capitán Fuentes y del teniente Vidal, resolvió posponer la puesta en marcha de un servicio de esta naturaleza hasta completar una serie de estudios meteorológicos, geográficos y económicos.

No obstante, al promediar 1930, la Compagnie Generale Aeropostale inició las gestiones ante el Gobierno chileno para obtener permisos y derechos para su filial, Aeroposta Argentina, en el extremo austral de la República. Las negociaciones tendientes a permitir que dicha empresa efectuara vuelos regulares entre Buenos Aires y Magallanes en aquella oportunidad, incluyeron conversaciones para un acuerdo análogo que permitiría el paso de aeronaves chilenas hacia y desde Punta Arenas, por la Patagonia argentina, partiendo los vuelos desde Puerto Montt o Valdivia.

Desafortunadamente estos acuerdos recíprocos tampoco prosperaron. Durante siete largos años Magallanes habría de esperar que las alas nacionales lograran superar aquel "histerismo topográfico", (1) como un explorador definiera a la región de los canales.

Sin embargo, las causas de tanta dilación no fueron puramente técnicas. LAN-Chile, que había nacido débil frente a sus oponentes Compagnie Generale Aeropostale, PANAGRA y Sindicato Cóndor, había sido protegida con una legislación que le entregaba el monopolio de la explotación comercial del espacio aéreo nacional.

En este sentido, una de las exigencias legales más resistidas por las empresas aéreas extranjeras que operaban en el país, era la de incluir a un piloto nacional en la

viajes del sacerdote apuntaría más tarde: "El Saturno cruje y oscila, cae y sube como si estuviese en medio de una gigantesca marejada... Franco domina con maestría y seguridad el aparato..." (35)

---

tripulación de la aeronave mientras ésta volara sobre territorio chileno a fin de que cumpliera una función semejante a la de los prácticos navales, persiguiéndose con ello, que los pilotos de LAN-Chile adquirieran experiencia en aparatos más modernos y sofisticados y sin cargo para la empresa nacional.

La cláusula en cuestión aplicada a los pequeños Late-25, con capacidad para cuatro pasajeros y un piloto, con que Aeroposta pretendía llegar a Punta Arenas, era imposible de cumplir a menos, claro está, que el avión fuese conducido por manos chilenas, lo que obviamente dicha empresa no estaba dispuesta a aceptar.

Pero la razón de fondo que impedía el intercambio aerocomercial en el extremo austral, era otra muy distinta a la anterior.

Al comenzar la década de los años treinta, en Magallanes cobró fuerza un movimiento regionalista que no tardaría en convertirse en un partido político con representación parlamentaria.

Aunque la intención del Partido Regionalista era la de luchar por la solución de los problemas magallánicos, su existencia fue interpretada en Santiago, como un movimiento separatista, que incluso propugnaba la anexión de Magallanes a la vecina República Argentina.

Esta errada percepción era de larga data, y concitaba la preocupación de la autoridad central, particularmente la del vice-presidente de LAN, comodoro Arturo Merino Benítez, quien recién iniciado 1935, había recibido al ejecutivo de Aeroposta Argentina, Coulai-Jeannel para expresarle que el Gobierno de Chile estaba dispuesto a otorgarle la autorización para operar en Punta Arenas, *"pero bajo la condición sine quae non de otorgarnos el permiso recíproco para atravesar la frontera"* (2), lo que permitiría el sobrevuelo de la Patagonia argentina a los aviones de LAN.

La Casa Rosada, por su parte, no veía con buenos ojos la exigencia chilena, pues temía que el aterrizaje de los aviones nacionales en aquellos lejanos poblados podría avivar el sentimiento de chilenidad de sus habitantes, mayoritariamente venidos de las sureñas provincias de Llanquihue y Chiloé.

Al respecto hacía un decenio que el aviador Christian Doxrud, jefe de la misión Junkers de 1924, había señalado que *"Punta Arenas es más argentina que chilena, por el intercambio comercial y las facilidades de comunicaciones con Buenos Aires, las que se verán incrementadas con la próxima instalación de una línea aérea por el Atlántico."*

Curiosamente, un temor análogo al de Doxrud habría de manifestar Rufino Luro Cambaceres, en agosto de 1932, para presionar al gobierno rioplatense para que apoyase el pronto establecimiento de los servicios regulares de Aeroposta al interior patagónico, con itinerarios a San Martín de Los Andes, San Carlos de Bariloche, Esquel y Ñorquincó, ya que esto le aportaría a la zona *"una mayor actividad comercial a la par que aceleraría su desarrollo. Por otra parte, no es desconocido por ningún poder público de la Nación lo poco arraigado del sentimiento de nacionalismo en toda esa rica región más extranjera que argentina, tanto por sus modalidades como por la nacionalidad de sus pobladores"*(3)

Visto así el problema, su solución excedía el ámbito de un acuerdo aerocomercial entre ambos países, requiriéndose más bien, de un acuerdo bilateral que terminara con la mutua desconfianza generada entre ambas capitales por las cuestiones limítrofes pendientes.

En febrero de 1932, Aeroposta Nacional, administrada por el Servicio de Correos Argentino, había estado a punto de conseguir el éxito en las conversaciones sostenidas con el subsecretario de Aviación, comandante Ramón Vergara Montero, quien comisionó al capitán Manuel Tovarías para que se trasladara a Magallanes y Buenos Aires, con el propósito de negociar las franquicias requeridas, sobre la base de la reciprocidad, debiendo incluirse en la agenda, el asunto de los derechos de sobrevuelo en el territorio argentino en la ruta Puerto Montt- Punta Arenas y el permiso para que LAN operase en Mendoza.

Sin embargo, en aquella oportunidad, la anarquía reinante en Chile, impidió que hubiese continuidad en las conversaciones, las que terminaron por quedar postergadas para otra ocasión, políticamente más favorable.

Ante esta realidad, Arturo Merino, decidió tomar la iniciativa y enviar al Ministro de Defensa, Emilio Bello Codesido, un proyecto de organización de una línea aérea a Magallanes el 28 de mayo de 1935 y posteriormente, el 18 de junio un extenso oficio explicativo, documentos que habrían de constituir la base de la Ley N° 5.682, del 13 de agosto de 1935 cuyos tres artículos disponían:

#### *"Artículo 1°"*

*Autorízase al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de quince millones de pesos, en los gastos que demande la extensión de los servicios de la Línea Aérea Nacional a Magallanes. Esta suma se destinará a las*

*siguientes adquisiciones, instalaciones, gastos de personal y combustible:*

- 1.- Adquisición de terrenos, de botes voladores o anfibios u otras máquinas aéreas equipadas con estaciones de radiotelegrafía, radiogoniómetro, piloto automático y demás adelantos modernos.*
- 2.- Expropiación de terrenos para mejoramiento de aeródromos.*
- 3.- Adquisición, instalaciones y construcciones que demanden las estaciones radioterrestres y aeródromos.*
- 4.- Gastos de organización, sueldos, gratificaciones, viáticos del personal y movilización, combustible, lubricante e imprevistos.*

*"Artículo II"*

*El gasto que representa esta Ley se deducirá de la siguiente forma: \$ 10.000.000.- con cargo a los fondos que consulta la Ley N° 5.601 y \$ 5.000.000.- a la cuenta C-10 del cálculo de entradas para el presente año.*

*"Artículo III"*

*La presente Ley regirá desde su publicación en el Diario Oficial, lo que efectivamente sucedió a mediados de agosto de 1935. (4)*

Deseando ir más rápido aún que el trámite de simple urgencia otorgado por el Senado al proyecto en cuestión, el Presidente Alessandri resolvió seguir el consejo de Arturo Merino y nombrar al jefe de la futura línea aérea por medio de un decreto publicado a mediados de junio de ese año, el cual señalaba:

*"A fin de atender la organización y preparación de los elementos necesarios para realizar el proyecto de extender a Magallanes los servicios de la Línea Aérea Nacional se requiere designar al personal técnico encargado de la dirección de los trabajos preparatorios y la adopción de un plan de instalaciones y de adquisiciones de materiales con la colaboración del Consejo de la Línea Aérea Nacional y la dirección de la Fuerza Aérea y actuar a las órdenes de un jefe de Aviación para efectuar experiencias de vuelos entre Puerto Montt y Magallanes, proponer medidas que aconseja la práctica y conocimiento de la región, a fin de establecer el*

*servicio en las condiciones más convenientes y mayor seguridad.*

- I.- Nómbrase al capitán de bandada señor Carlos Abel Kreft, jefe personal de pilotos y demás auxiliares que requiere la organización y la preparación del Servicio de Comunicación Aérea de Magallanes que tendrá posteriormente a su cargo la Línea Aérea Nacional.*
- II.- El expresado jefe tendrá las facultades y atribuciones de Comandante de Unidad Independiente y con amplia libertad de acción para desarrollar su trabajo. Además estará autorizado para dirigirse directamente a las autoridades y organismos que participen en la organización de dicha empresa, debiendo proponer al Gobierno las resoluciones relacionadas con las inversiones de fondos para el establecimiento de los servicios que autoriza la presente Ley respectiva". (5)*

La responsabilidad de abrir los caminos del aire hacia los confines de la Patria no podía haber caído en mejores manos. El ex oficial de Infantería, había llegado al "Grupo Técnico de Aviación" en abril de 1927, comenzando su brillante carrera de aviador. En enero de 1929 había visitado Magallanes y Ultima Esperanza, buscando sitios apropiados para la construcción de aeródromos en la zona, aprovechando la oportunidad para hacer algunas observaciones meteorológicas, que ahora resultarían de vital importancia. Durante 1930 se desempeñó en la jefatura de la posta de LAN-Chile en Antofagasta y luego como oficial de la Base Aeronaval de Quintero. Allí recibió instrucción en los botes voladores Dornier Wal y trabó amistad con el joven teniente Rodolfo Marsh Martin, junto a quien tripulara el Wal 16 en el raid aéreo a Magallanes en marzo de 1931. De regreso a Santiago, fue destinado a la comandancia de la Escuadrilla de Aplicación de la Escuela de Aviación.

Su inquietud científica le había llevado a prestarse para una serie de experimentos fisiológicos en vuelos a gran altura y a ingresar a la Sociedad Nacional de Meteorología.

Entre otras características, este talentoso oficial poseía una gran sencillez y un fuerte espíritu emprendedor que, unidos a su meticulosidad científica y a su audacia como explorador, habrían de serle de mucha utilidad para realizar la tarea que tenía por delante.

Apenas instalado en su nuevo puesto, Abel comenzó su labor llamando a los que serían sus primeros y más cercanos colaboradores, los tenientes Rodolfo Marsh, Tomás Gatica,

---

Renato Ortega y Darío Aguilera, todos ellos con experiencia en anfibios y botes voladores y conocedores de la región de los canales.

Al mando ya de tan reducido y selecto grupo de oficiales, el capitán Abel adoptó una de las primeras medidas consistente en enviar a los tenientes Rodolfo Marsh y Marcelo Malbec a Puerto Montt para que desde allí iniciaran el 1ro. de septiembre de 1935, una navegación de reconocimiento de puertos y caletas de la ruta austral.

Durante las dos semanas siguientes, ambos oficiales recorrieron los canales, fiordos y estuarios, ubicando algunos lugares donde instalar las estaciones meteorológicas que en número de 18, se pensaba levantar a lo largo de ella.

La divulgación de todas estas medidas llevó a la Sociedad Nacional de Meteorología a iniciar una serie de estudios sobre la protección meteorológica a los aviones en la ruta austral, siendo uno de los primeros el publicado en la Revista Universitaria por el presidente de dicha sociedad, profesor Enrique Taulis, titulado "Sobre la posibilidad del establecimiento de una comunicación aérea estable y segura del Centro o Sur del país con Magallanes". (6) En dicho trabajo, Taulis se pronunciaba por una ruta al occidente de la línea de la costa, sobre alta mar, ya que suponía que en aquella zona del Océano Pacífico, las masas de aire causante de los constantes frentes de mal tiempo en el continente, eran más estables, al tiempo que la falta de obstáculos geográficos permitiría el vuelo bajo las nubes en total seguridad.

Esta teoría, desde un punto de vista netamente meteorológico, era de algún interés ya que implicaba el estacionamiento de buques de la Armada a una apreciable cantidad de millas al interior del océano, como puestos de observación avanzados, lo que facilitaría pronosticar las condiciones climáticas con antelación. Sin embargo, desde un punto de vista práctico, la ruta propuesta era irrealizable, no sólo porque la Marina no dispusiera de las naves requeridas para convertirlas en pontones meteorológicos, sino que además era ésta, la vía más larga y alejada del track marítimo normal, lo que impediría el auxilio oportuno en el caso de un amaraje de emergencia, eso si se considera que el hidroavión hubiera soportado el riguroso oleaje del mar abierto.

Por estos motivos el capitán Abel presentó a su vez, un acabado estudio comparativo destacando las ventajas que presentaba la ruta por el territorio argentino ya que *"es la más segura meteorológicamente hablando, cuenta con población más o menos numerosa y es relativamente más*

*corta*":(7) El jefe de la línea austral sugería además, el empleo de aviones terrestres y mejor aún, el uso de anfibios por los grandes lagos que se debería sobrevolar, terminando por recomendar que tal idea fuese estudiada por la comisión bilateral que tenía a su cargo la redacción del nuevo Tratado Comercial Chileno-Argentino, cuya propuesta final estaba próxima a ser firmada por los mandatarios de ambos países.

No obstante esta sabia recomendación, Abel no descuidó el trazado de una ruta por el lado chileno, dedicándose a recopilar los informes de los sucesivos vuelos efectuados hasta la fecha, los reportes de la expedición de Youlton en 1930, los que el mismo obtuviera de su viaje a Magallanes en 1929 y en 1931, los antecedentes reunidos por las escuadrillas números 1 y 2 de Puerto Montt y Punta Arenas respectivamente, y aquellos datos que le facilitara Gunther Plüschow en el verano de 1929.

El estudio preliminar de los antecedentes reseñados arrojó, como conclusión, una ruta probable que debería recorrer 980 millas náuticas aproximadamente, en las siguientes etapas: Puerto Montt - Lagunas, distante 240 millas; Lagunas - Puerto Edén, a 300 millas, Edén - Muñoz Gamero con 234 millas y finalmente Muñoz Gamero - Magallanes vía cabo Froward, con 206 millas, pudiendo seguir la variante del canal Sarmiento, Ultima Esperanza y Punta Arenas sólo en condiciones meteorológicas favorables, reduciendo el último tramo en 80 millas.

Una segunda conclusión de importancia se refería a los pilotos, quienes deberían tener una gran experiencia en la navegación a estima, pues debido a la enorme variación climática, la navegación por referencias visuales no sería posible de efectuar durante largos pasajes de los vuelos. En cuanto a la elección del material para el servicio de esta ruta, había que descartar de plano a los aviones terrestres o con flotadores, pues los primeros no tendrían donde aterrizar, en tanto que los segundos eran débiles para resistir amarajes sobre una mar gruesa como en el golfo de Penas a la salida de un canal, además de no reunir buenas condiciones marineras para maniobrar con vientos fuertes. Los hidroaviones con flotadores en las alas tampoco eran aconsejables ya que muchas veces se verían obligados a amarar con vientos de costado, exponiéndose a que uno de los flotadores tocara el agua primero y sufrir un accidente por dicha causa.

Sin duda que el mejor tipo de aparato a emplear en la línea, debería ser un anfibio o bien un bote volador que poseyera timón de agua para las maniobras una vez

---

amarado; las alas deberían tener el máximo de altura para que no fuesen alcanzadas por el agua en los mares encabritados; los motores refrigerados por aire tendrían un mejor rendimiento, pues el frío austral congelaría el agua de los radiadores cuando no estuvieran funcionando y, las hélices deberían ser metálicas ya que las de madera sufrirían deformaciones a consecuencias de la humedad intensa. Junto con tener que soportar las inclemencias del tiempo, los anfibios seleccionados deberían poder volar a baja altura, en medio de las montañas que bordean los canales, ser capaces de hacer virajes cerrados y de amarar sin dificultades con el peso máximo de despegue.

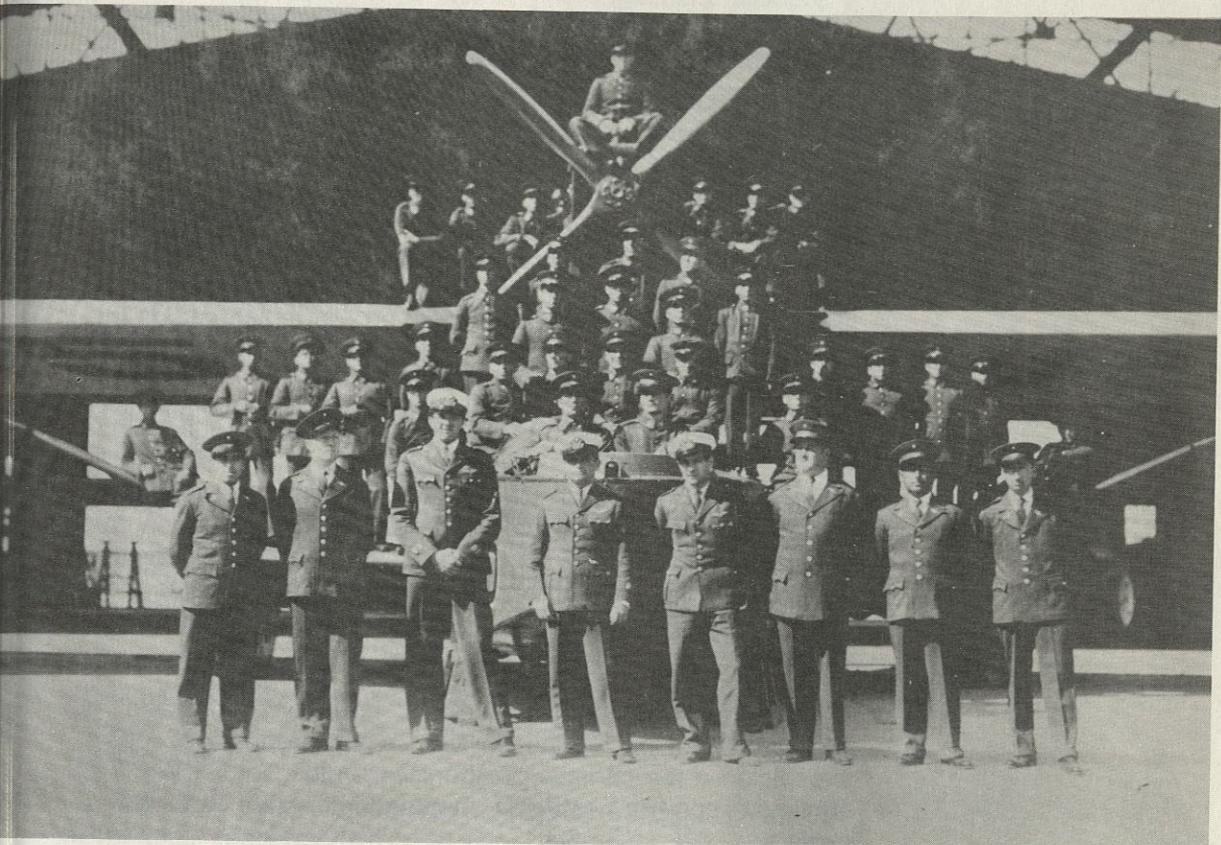
Todas estas especificaciones técnico operativas demostraban la seriedad y profesionalismo con que el capitán Abel estaba sacando adelante la tarea encomendada, pero la prosperidad y desarrollo de una línea aerocomercial residen fundamentalmente en sus aspectos económicos, en la seguridad que se puede brindar a los usuarios y en la regularidad con que la empresa puede ejecutar sus vuelos, factores todos interdependientes que debían ser cuidadosamente tomados en cuenta para la instauración del servicio aéreo a Puerto Montt.

Por estas razones, el alto mando de la FACH y los oficiales afectos a la línea, comenzaron un arduo y paciente trabajo en aras del objetivo común.

El primer paso fue el de determinar el traslado de las instalaciones de Cabo Negro al sector de Bahía Catalina para lo cual se obtuvo que la Armada cediera los terrenos fiscales que allí ocupaba la radioestación naval, a los que se le añadieron 56 hectáreas expropiadas a distintos dueños en ese mismo lugar. De esta forma a fines de diciembre de 1935, se habían levantado los dos hangares Junkers llegados en 1931; se estaba construyendo un varadero para los anfibios y más de 100 hombres trabajaban en los movimientos de tierra que demandaba la construcción de la primera pista del nuevo aeródromo.

Mientras tanto en la Base Aeronaval de Quintero, el eficiente grupo de Abel se avocó a la reparación de un par de viejos y gastados Dornier Wal en los que se harían los vuelos preliminares. Rescatando algunas piezas de los que estaban en peor estado, fabricando otras e importando las menos, lograron que los botes voladores 15 y 17 hicieran sus vuelos de prueba a fines de febrero de 1936.

Para ese entonces, el subsecretario de Aviación, comandante Darío Mujica y el capitán Abel estaban por regresar de



los EE.UU. luego de haber firmado un compromiso de compra por dos anfibios Sikorsky S-43 en la fábrica de Bridgeport, Connecticut, donde la famosa trilogía de diseñadores rusos, Igor Sikorsky, Serge Gluhareff y su hermano Michael, entregaban al mundo lo mejor de su genio creador.

La versión estándar de estos modernos hidroaviones, aún en etapa de certificación, poseían dos motores Pratt & Whitney "Hornet" S1E-G, de 750 hp., hélices tripales metálicas, de velocidad constante, Hamilton Standar 6105A-8. El fuselaje semi monocoque, era metálico, con una poderosa quilla dividida en cinco compartimientos estancos, bastándole sólo tres de ellos para mantenerse a flote.

El ala era del tipo semi cantiléver, hecha en duraluminio salvo el borde de fuga, ya que los alerones y flaps eran de estructura metálica forrada en lona de aviación, al igual que empenaje, timones de profundidad y de dirección. Entre los múltiples adelantos que tenía este modelo, figuraban los motores eléctricos que accionaban los pistones hidráulicos para recoger el tren de aterrizaje, operación que se comple-

*Personal de la Fuerza Aérea afecto al Servicio Aéreo Experimental a Magallanes posa en Quintero, sobre el Dornier Wal N° 15, a comienzos de 1936.*

---

taba en 12 segundos incluyendo el patín de cola equipado con una rueda.

Las medidas de este coloso marino, solicitado por la Pan American Airways, la United Airlines y la Inter-Island Airways de Hawai, eran 26,2 mts. de envergadura alar, 15,6 mts. de largo y 5,4 mts. de alto. Pesaba 5.705 kgs. vacío y casi 10 toneladas al despegar, para cubrir una distancia de 1.300 kms. a 7.000 pies de altura y a una velocidad de 270 kms./hr., con 16 pasajeros en su interior, pudiendo llevar un máximo de 25. La cabina de mando era amplia, en ella tenían cabida los últimos instrumentos de navegación de la afamada marca Sperry, equipos de radiotelefonía y telegrafía y un sin fin de indicadores, alarmas y controles que lo hacían ser confiable y seguro a sus pilotos. (8)

Después de haber observado cuidadosamente las capacidades del modelo descrito, y haberlo comparado con los botes voladores Martin, Loening y Consolidated, el comandante Mujica y el capitán Abel se decidieron por la compra de dos de ellos a un valor de \$ 4.250.000 cada uno, debiendo ser entregados en septiembre de 1936.

Una vez que ambos oficiales hubieron regresado a Santiago, Abel se dedicó de lleno a los preparativos de la expedición a los canales patagónicos en los Dornier Wal y a continuar con los estudios meteorológicos de la zona a explorar.

En el intertanto, la Sociedad Nacional de Meteorología había continuado publicando trabajos sobre el tema. Uno de sus miembros, el meteorólogo Adolfo Escobar T., había abordado el problema de la protección meteorológica de la Línea Aeropostal a Magallanes, en sendos trabajos de alto valor científico, quizás los más completos realizados hasta esa fecha desde el punto de vista aeronáutico.

En uno de ellos, el científico hacía notar la carencia de estaciones meteorológicas a lo largo de una ruta de características geográficas y climáticas verdaderamente difíciles. Comparando la ruta entre Buenos Aires y Santiago, en la que PANAGRA tenía estaciones propias cada 200 kms., sin considerar aquellas del Servicio Meteorológico Argentino, con las que esta distancia se reducía a 60 kms. entre cada observatorio, y la ruta entre Nueva York y San Francisco, donde había una cada 68 kms., las cinco estaciones de la ruta austral eran a todas luces, escasas. (9)

Ubicadas en Puerto Montt, Aysén, islote San Pedro, Puerto Bories, (estas dos últimas de reciente construcción) y Magallanes, podían ser aumentadas con las de los faros

Punta Corona, isla Guafo, Raper y Evangelistas, siempre y cuando a éstas se las dotara de equipos de radio, con lo que se lograría un promedio de una estación cada 200 kms., estimándose las necesidades en una cada 100 kms. por lo menos.

Estos puntos de vista eran compartidos plenamente por Abel y por el teniente Gatica, quienes, junto a Adolfo Escobar integraban la comisión que la Sociedad había formado precisamente para estos estudios.

Las conclusiones finales a que llegó dicha comisión y que fueron presentadas a la Sociedad, incluían un cuadro comparativo entre las tres rutas estudiadas. La ruta oriental, por el territorio argentino; la ruta de los canales, siguiendo el track marítimo y la ruta occidental, sobre el mar abierto. (Ver recuadro en la siguiente página).

Consecuentemente con lo expuesto en el cuadro, la comisión recomendó seguir la ruta de los canales; dotar con equipos de radio a los faros Corona, Raper, San Pedro y Evangelistas; construir una estación a la entrada del canal Trinidad y otras de orden secundario, en Puerto Edén y Península Muñoz Gamero, quedando para más adelante la construcción de otras en Palena, Quellón, San Quintín y Puerto Natales o Puerto Bories, todas con equipos de radiotelegrafía.

El trazado general de la ruta propuesta, iba de La Chamiza a Melinka, continuando por el canal Moraleda hasta Puerto Lagunas, punto de término de la primera etapa.

Una segunda etapa debía seguir por los canales de la costa, laguna de Los Elefantes, istmo de Ofqui, San Quintín, golfo de Penas y canal Messier hasta Puerto Edén. Desde allí, la ruta seguiría por la de los vapores hasta Muñoz Gamero donde, de acuerdo a las condiciones meteorológicas reinantes, se continuaría hacia Tamar, por el canal Smith y estrecho de Magallanes, o bien si éstas se presentaban favorables, se seguiría la variante por los senos Unión, canales Morla, Kirke, Almirante Montt, Ultima Esperanza, Fitz Roy y Punta Arenas.

El informe finalizaba sugiriendo a Puerto Natales como punto final de la línea, en atención a los vientos huracanados que suelen afectar al puerto de Magallanes, lo que entorpecía la normal operación de los anfibios recientemente adquiridos. (11)

En marzo de 1936 sólo restaba confrontar la teoría con la práctica y para ello, ya estaban listos los dos botes voladores Dornier Wal en la Base de Quintero.

**CUADRO COMPARATIVO DE OPCIONES PARA ABRIR**

**LA RUTA AEREA A MAGALLANES (1936).**

FACTORES	RUTA ORIENTAL	RUTA POR LOS CANALES	RUTA OCCIDENTAL
1.-Estaciones meteorológicas existentes.	No existen en la ruta. Para la previsión general del tiempo. Habría que utilizar las nuestras.	Existen 9 estaciones en la mejor situación posible.	No existen en situación conveniente.
2.-Posibilidad de establecer otras.	Ninguna por parte de Chile entre lago San Martín y cordillera Paine.	Las que se deseen.	Si, pero en situación desfavorable.
3.-Probabilidades de auxilio.	Ninguna por nuestra parte entre lago San Martín y monte Paine.	Las mayores por parte de los vapores de la Armada.	Remotas.
4.-Distancia recorrida, exigencias materiales.	14 grados geográficos. Las mayores.	16 grados geográficos. Las más fáciles de realizar.	La más larga. Difíciles de realizar. No posee puntos de etapa.
5.-Cartas de navegación.	No existen.	Las de navegación marina.	Las de navegación marina.
6.-Canchas de amarizaje.	Existen las argentinas.	En toda la ruta.	En ciertos casos de buen tiempo.
7.-Tipo de tiempo en general.	Despejado, buena visibilidad, vientos más suaves y regulares; tiempo más seco.	Cubierto, visibilidad regular. Vientos fuertes y arrachados, tiempo lluvioso, aguas tranquilas para amarizar.	Cubierto, visibilidad regular, viento fuerte y constante, tiempo lluvioso, mar grueso.
8.-Naturaleza de la ruta.	Terrestre, por la falda oriental de la cordillera en territorio argentino.	Marítima, por entre canales e islas. Poco espacio de maniobra en ciertos pasajes.	Por alta mar no tiene puntos de referencia, deberá buscar refugio en canales en caso de mal tiempo.

El sábado 27 de aquel mes, el capitán Carlos Abel, junto a los tenientes Darío Aguilera y Renato Ortega abordaron el Wal 17, e iniciaron el raid al Sur, llegando a Punta Arenas al mediodía del 1ro. de abril. Durante todo el trayecto la tripulación, compuesta además por el suboficial Manuel Muñoz, el radioperador Fernando Hermosilla, los cabos José Rojas y Adolfo Hermosilla, el aviador 2do. José Opazo y el periodista de "El Diario Ilustrado", Enrique Ponce Roldán, debió soportar las rigurosas condiciones climáticas propias de la zona y aunque éstas, para cualquier otro aviador habrían significado un escollo insalvable, para Abel y sus hombres representaban la oportunidad de apreciar en los hechos lo que tanto habían estudiado.

La llegada a Bahía Catalina, dio origen a nuevas y entusiastas muestras de aprecio por parte de la población, que acudió en masa a recibirlos, y mientras la banda del regimiento interpretaba una selección de piezas musicales en uno de los hangares, en el cielo, el Miles Hawk con Franco Bianco y Carlos Fisher, escoltaban al viejo Dornier convirtiendo su vuelo en una verdadera fiesta aérea.

Ya en la ciudad, el capitán Abel acudió a saludar a las autoridades provinciales y a agradecer la colaboración de la Armada, especialmente la de los comandantes Santibáñez, del "Aguila" y Tiznee, del "Leucotón", vapores dispuestos por la superioridad, para apoyar a los exploradores.

Mientras tanto, el Wal fue sacado del agua para practicarle una prolija revisión al casco y a los motores, particularmente a la hélice trasera que había sido confeccionada en los talleres de El Bosque y, aunque no había presentado ningún problema durante el viaje, se pretendía verificar su estado.

Durante los diez días que permaneció el avión en Punta Arenas, los oficiales fueron agasajados por las diferentes autoridades y por los más connotados vecinos, todos ellos interesados en requerir información sobre el futuro de la Línea y como esta iniciativa podría ser apoyada. Mientras tanto, el Dornier 15, al mando de los tenientes Rodolfo Marsh y Guillermo Geshe, inició a su vez el raid a Magallanes, donde llegó al atardecer del 10 de abril luego de seguir la misma ruta que su predecesor. Aquella tarde, el Curtiss de la Base, el Saturno de Bianco y el recién armado Gipsy del aeroclub, salieron a su encuentro y una vez reunidas las cuatro aeronaves evolucionaron juntas sobre la ciudad brindando un espectáculo nunca visto en Punta Arenas.

Abel y Marsh apenas tuvieron tiempo de intercambiar opiniones, pues el primero, deseoso de comunicar a sus

superiores las primeras impresiones de la exploración, partió el 11 de abril a las 5:45 AM., aún de noche, hacia Puerto Edén y Palena. Tras pernoctar en este último lugar, despegó al amanecer del 12 a Puerto Montt y antes del mediodía, Abel continuaba sólo, en un Falcon de la base sureña, a Santiago. Esa misma tarde fue entregada la primera correspondencia puntarenense que llegaba a la capital por la vía aérea, en menos de 48 horas. Todo un récord en materia de comunicaciones y el primero de la Línea Experimental a Puerto Montt.

Pasado algunos días, el Dornier Wal 15, siguió los pasos de su líder emprendiendo el vuelo a Puerto Montt con escalas en Edén y Lagunas, para hacer unas comprobaciones cartográficas y meteorológicas. Lleno de optimismo y cargado de esperanzas, el joven teniente inició el trabajo en la "noble máquina que a duras penas pudo soportar las fatigas de aquellos vuelos iniciales" según diría Abel unos meses más tarde. Durante ese duro invierno, el grupo expedicionario recorrió una y otra vez los canales patagónicos y el temible golfo de Penas, sometidos a grandes privaciones y penurias, pero sin desmayar ante las mangas de granizo o la formación de hielo en las cabinas abiertas de los anticuados aparatos. En más de una ocasión se enfrentaron a la muerte cuando al tratar de escapar de una encerrona, remontando los cerros que les cerraban el paso, veían y sentían vibrar los motores que, al máximo de su potencia, apenas entregaban la energía suficiente para superar los tres mil pies de altura. El general Aracena, orgulloso de la entrega de sus hombres, le hizo saber al Presidente Alessandri los sacrificios que aquellos estaban haciendo por comunicar el extremo austral con el centro del país, lo que fue públicamente reconocido por el Mandatario en su mensaje al Parlamento del 21 de mayo de 1936, señalando en una de sus partes: *"La Fuerza Aérea Nacional ha tomado bajo su control la responsabilidad y dirección de esta importante línea aérea, habiéndose realizado con todo éxito los primeros vuelos de experimentación, mientras llegan al país los aviones adquiridos, haciéndose viajes de ida y regreso a Magallanes"*

*"Es justo dejar constancia de que el éxito se debe a la eficiente preparación del personal que efectuó estos viajes de experimentación utilizando material anticuado" (12)*

Concluyendo este ciclo de exploraciones, el 27 de julio, el Wal 15 conducido por el capitán Abel, amaró en las aguas de Bahía Catalina para quedar basado en Magallanes en forma definitiva. Venía procedente de Quintero donde había sido sometido a algunas reparaciones y en su vuelo había hecho

escalas en Puerto Montt, Lagunas, Edén y desde allí seguido la ruta por Evangelistas y Cabo Froward. En esta nueva visita, Abel declaró que se construirían estaciones radiotelefónicas, meteorológicas y logísticas en río Cisnes, río Baker y cerro Guido, permaneciendo la jefatura de la línea en Puerto Montt hasta que se iniciaran los vuelos regulares. En cuanto al valor de los pasajes al norte, los estimaba en alrededor de \$ 800.-, asegurando desde ya el transporte gratuito de los enfermos que requirieran atención especial en Santiago. Aprovechando la oportunidad que se le presentaba para despedirse, continuó señalando que estaba por viajar a los EE.UU. a buscar los anfibios Sikorsky S-43, añadiendo luego que *"trabajaré sin descanso para que empiece a funcionar a la brevedad posible esta línea que será de Magallanes al Norte y para beneficio regional"*.(13)

La partida de Abel a Santiago a comienzos de agosto, dejó el sabor de la esperanza en los magallánicos, no sólo por las declaraciones finales, sino por cuanto ellos habían sido testigos de las exploraciones aéreas efectuadas a costa de grandes sacrificios y determinación. Estaban, además, los adelantos que mostraba el aeródromo de Bahía Catalina los que se incrementaron con nuevas construcciones y trabajos en las pistas y varaderos, a partir de septiembre de 1936.

Pero aquello no era todo.

En un franco impulso progresista, la Fuerza Aérea comenzó la construcción de una poderosa radioestación. Para supervigilar estos trabajos llegó el comandante Gustavo Pinto quien, junto al personal de la Base y el de la Compañía de Teléfonos y de Alumbrado Público, levantó una serie de antenas en la cancha de tiro al blanco del Regimiento Pudeto, en una de cuyas oficinas se instaló un radiotransmisor y receptor R.C.A. Víctor de 125 watts, para las comunicaciones con las aeroestaciones de Edén, Lagunas, Puerto Montt e incluso con Santiago.

El 1ro. de octubre de ese año, la estación de radio quedó inaugurada ante la presencia de las más altas autoridades de la provincia, las que procedieron a comunicarse con toda claridad con la capital. Algunos días más tarde la pequeña dependencia abrió sus puertas a la comunidad, para que ésta la utilizara gratuitamente entre las 20 y 21 horas y entre las 22:30 y las 23:30 horas diariamente.

El nuevo servicio puesto a disposición de la comunidad por la Fuerza Aérea, fue recibido con evidentes muestras de simpatía hacia los hombres del aire que, de esta forma, luchaban por romper el secular aislamiento de la región.

(\*) Los vuelos de prueba y recepción se verificaron entre el 29 de octubre y el 19 de noviembre en Stratford, participando los pilotos Swartz y Sergievsky y los observadores Fokker y Burdick, por parte de la Sikorsky Aircraft, en tanto que por Chile lo hicieron el capitán Abel y los tenientes Marsh y Loyola.

Los anfibios entregados aquella ocasión fueron el S-4318 y el S4319, recibiendo los números institucionales 1 y 2, y los nombres "Magallanes" y "Chiloé" respectivamente. (14)

Aunque ambos anfibios tenían un peso máximo de 19.500 libras, el peso vacío del "Magallanes" eran 13.664 libras y el del "Chiloé", 12.655 libras, correspondiendo la diferencia al mayor equipamiento del S-4318. (15)

Aparte de este detalle, el resto de las características y performances eran las mismas que las de la versión estándar del los S-43.

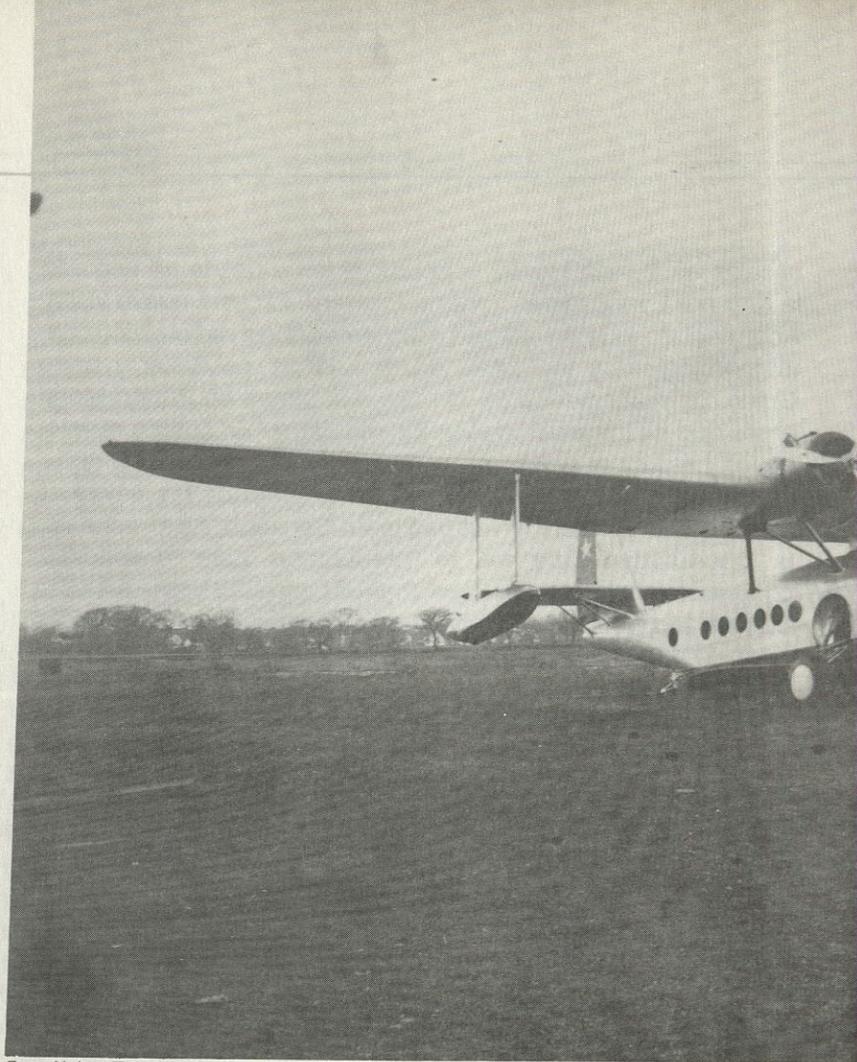


Foto: United Technologies Corporation

Mientras tanto en Bridgeport, EE.UU., Carlos Abel y Rodolfo Marsh habían terminado la instrucción en los Sikorsky S-43 y se aprestaban para iniciar el regreso a Chile. (\*)

Por su parte, el servicio meteorológico de la FAN había sido reorganizado y reequipado con modernos instrumentos; casi todas las estaciones a lo largo del país contaban con equipos de radio y todos los días, a primera hora, enviaban sus observaciones a El Bosque donde eran analizadas, emitiéndose un boletín a mediodía con el estado del tiempo y al atardecer, el pronóstico para las próximas 24 horas.

En Punta Arenas, los "inspectores meteorológicos" de la Base Aérea, Ubaldo Matassi y Millán Toro, recibían y analizaban los reportes de las nuevas estaciones de la Fuerza Aérea y la de los faros marítimos que comenzaban a ser equipados con aparatos de radio.

Complementando todas estas medidas y ante la inminencia de la apertura de la línea austral, LAN-Chile anunció el pronto restablecimiento del servicio a Puerto Montt, con escalas en Chillán y Temuco.



Poco a poco la planificación del jefe de la Línea Aérea a Magallanes había comenzado a ser una realidad tangible, ante los ojos de los puntarenenses, y el momento para que los esfuerzos del capitán Abel y su grupo empezaran a rendir los primeros frutos, estaba próximo.

*Los anfibios Sikorsky S-43 en la pista de Bridgeport, U.S.A. antes de iniciar su vuelo a Chile.*

Efectivamente, el jueves 07 de enero de 1937 a las 18:20 horas, el anhelado sueño de los magallánicos de conectarse por la vía aérea con la capital se hizo realidad. Aquel día, el anfíbio Sikorsky S-43 "Magallanes" rodó suavemente por la pista del aeródromo Bahía Catalina finalizando exitosamente la jornada iniciada un mes antes en Bridgeport. El primero en descender del aparato fue el general Diego Aracena, seguido por el comandante Manuel Tovarías jefe de la base portomontina; el capitán Carlos Abel y el teniente Tomás Gatica, piloto y copiloto respectivamente.

Las primeras declaraciones del jefe de la Aviación fueron para destacar las pésimas condiciones meteorológicas que habían afrontado durante toda la ruta, lo que había servido para comprobar la excelencia del material de vuelo seleccionado.

---

*Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile en U.S.A., Conneticut, en la recepción de los anfíbios S-43 , 1936: De izq. a der.:*

*1.- Teniente 2º de Aviación , ingeniero, Marcos Loyola González.*

*2.- Capitán de Bandada Roberto Rodríguez González.*

*3.- Capitán de Aviación Carlos Abel Kref.*

*4.- Teniente 1º Rodolfo Marsh Martín.*

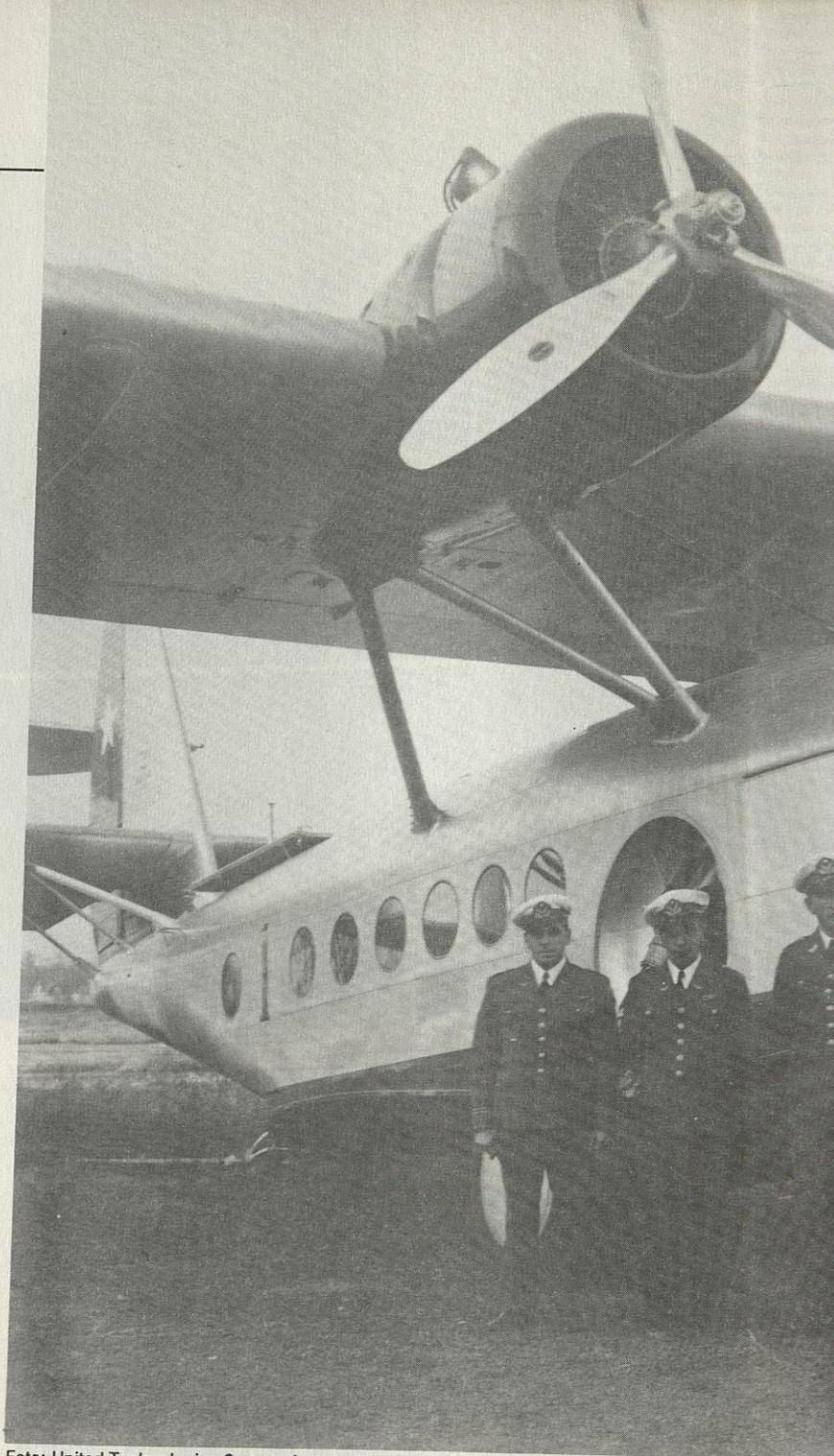
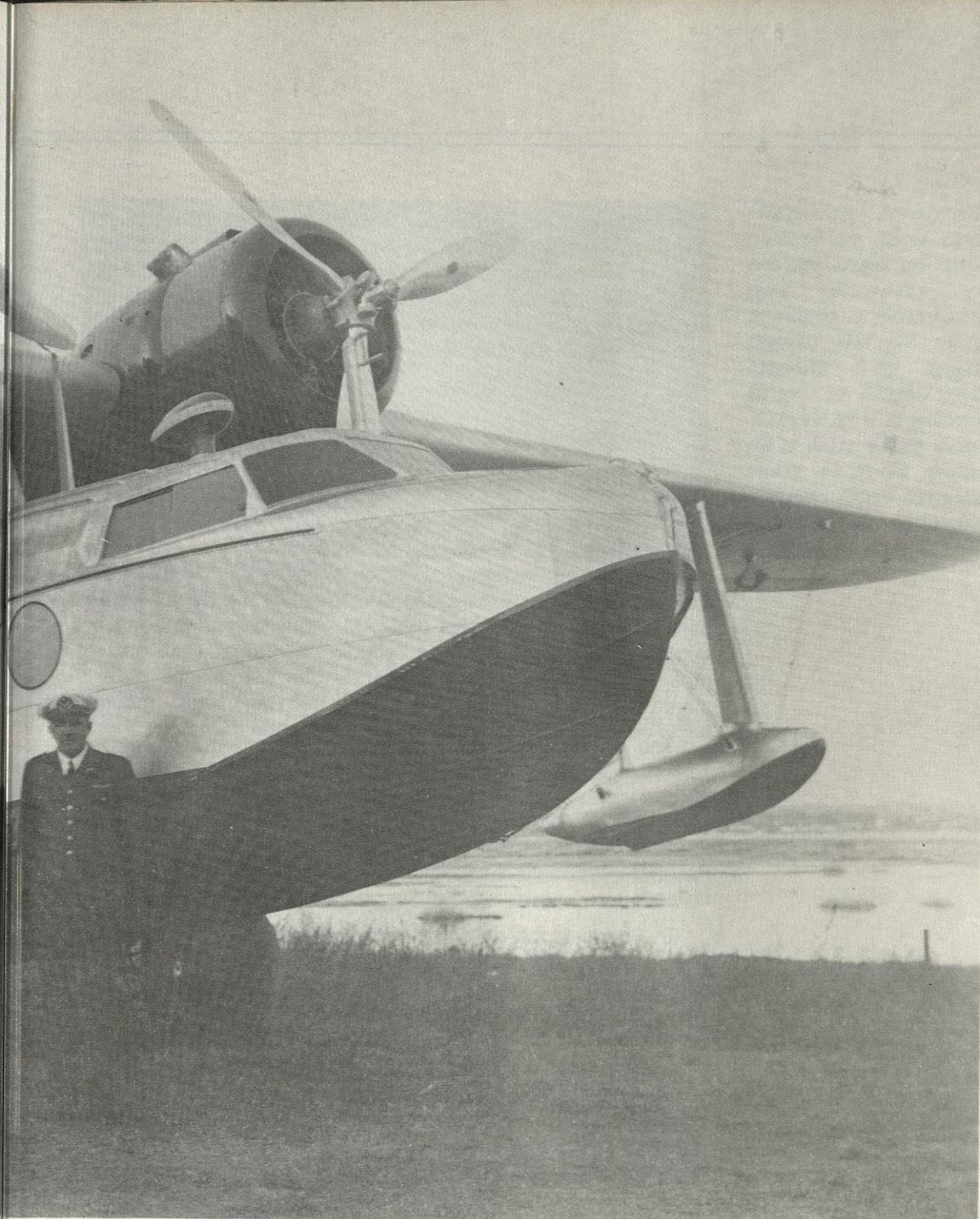


Foto: United Technologies Corporation

Por su parte, Abel señaló que el servicio regular podría comenzar a mediados de febrero ya que antes se debería terminar con la confección de las cartas de aeronavegación, pues la altura y ubicación de algunas montañas no coincidían con lo publicado, esperándose para los próximos meses la inauguración de varias estaciones meteorológicas entre Puerto Montt y Magallanes.



Al día siguiente, en una recepción ofrecida en los salones de la Municipalidad, el alcalde Ernesto Pisano deseoso de que el general Aracena supiera del sentimiento de gratitud de la población hacia sus oficiales, señaló:

*"Hemos visto en el último tiempo al capitán Abel, jefe de esta Línea y a un grupo de jóvenes aviadores, trabajar*

---

*tesoneramente con máquinas anticuadas, perdidos en los canales, soportando todas las inclemencias de la naturaleza ruda de esta zona, para dar forma y cimentación sólida de este medio de comunicación que para orgullo nuestro, el esfuerzo de la aviación militar lo ha traducido en una realidad que enaltece a sus hombres y a la institución que representan". (16)*

No sabía el agradecido alcalde, que a esas horas en Santiago, el Presidente Alessandri estaba por firmar el decreto por virtud del cual se ascendía al oficial aludido, al grado de Comandante de Escuadrilla.

No obstante el deseo de continuar con los homenajes manifestado por innumerables organismos e instituciones magallánicas, el general Aracena dispuso el regreso al Norte para el 11 de enero a las 3:30 AM. Aquella madrugada un nutrido grupo de curiosos acudió a Bahía Catalina a presenciar el espectacular despegue del "Magallanes" totalmente iluminado, mientras la banda del Regimiento Pudeto hacía oír los últimos compases de una marcha militar.

Diez días más tarde, el "Chiló" seguía el mismo destino, llevando el primer grupo de pasajeros de la Línea Aérea Experimental, formado por el abogado Temístocles Urrutia, el teniente Barros, al piloto civil Julio Bruna y al vecino Carlos Palamara, todos ellos expresamente autorizados por el jefe de la línea.

En Puerto Montt se encontraron ambos S-43 ya que Abel traía a bordo del "Magallanes", a un grupo de periodistas santiaguinos y a su propia esposa, señora Marta Sánchez de Abel, quien habría de convertirse en la primera mujer en efectuar la travesía hasta la austral ciudad por la vía aérea.

A la llegada del anfibio a Bahía Catalina, el comandante Abel fue entrevistado por reporteros de "El Magallanes" a quienes agradeció los elogiosos conceptos vertidos hacia su persona en innumerables crónicas, por lo que a su juicio, *"cualquier oficial habría hecho si contara con el personal subalterno que he tenido a mi mando"*. Con su sencillez habitual continuó diciendo que agradecía públicamente al personal que *"con renuncia a la comodidad ha trabajado anónimamente con patriotismo, soportando el tiempo y la soledad de los canales"*. (17) También tuvo palabras de reconocimiento para la Armada Nacional, sin cuyo apoyo habría sido imposible realizar los estudios efectuados, agregando más adelante que Puerto Edén llegaría a ser una gran posta con equipos de radio, observatorio meteorológico, muelle, varadero y una pequeña flota compuesta por un



*Histórica fotografía tomada en Bahía Catalina en enero de 1937, que muestra de izquierda a derecha: el Dornier Wal N° 15, el Sikorsky S-43 "Magallanes", el Curtiss D-12 "Falcon" N° 9, la góndola de la base aérea, construida en Punta Arenas por don Erwin Neracher sobre un chasis Dodge-1928 y el hangar Junkers llegado en 1931.*

serení, una chalupa ballenera y una lancha de alta mar, para rescates marítimos. La entrevista terminó con la invitación a la población para el bautizo del anfibio, ceremonia que se llevaría a cabo en el aeropuerto, el sábado 30 de enero, dejando las últimas palabras para despedirse de los magallánicos, ya que debería entregar la jefatura de la Línea a otro recordado oficial, el comandante Felipe Latorre.

Como estaba programado, aquel día se encontraron todas las autoridades provinciales en Bahía Catalina para dar comienzo a la ceremonia.

En un discurso lleno de sentimientos el comandante Abel señaló:

*"Daremos el nombre de MAGALLANES a este anfibio en recuerdo del esforzado y visionario navegante, quien en la esperanza de encontrar una ruta más corta hacia el Oriente, descubrió estas lejanas tierras ayudado solo por su pujanza y valor. También lo llamaremos MAGALLANES en honor de este tesonero pueblo, cuyo valor y abnegación por dar vida a estas desoladas tierras, se comprueba ante el espectáculo magnífico que ofrece la región. El progreso hoy alcanzado habla muy er alto del prestigio de sus hijos, que lucharon como valientes contra esta hostil naturaleza que el gran sabio Darwin llegó a llamar "maldita". (18)*

La respuesta a las palabras de Abel corrió por cuenta del alcalde Pisano quien, en nombre de la ciudad, se comprome-

tió a hacer de la aeronave, *"la hija privilegiada de esta tierra"*, para terminar prometiendo solemnemente que *"a su lado montaremos guardia y cada vez que surque el espacio, la acompañará el cálido afecto de toda una población que vivirá con ella sus momentos de zozobra y vivirá con ella sus momentos de alegría"*. (19)

Sin embargo, aquellas horas de alegría también eran de tristeza.

El comandante Abel debía partir a Puerto Montt para entregar el mando de la línea experimental a Magallanes, al tiempo que el viejo y noble Wal 15 era objeto de una prolija revisión pues el comandante Hurtado debía llevarlo a Quintero, donde el tiempo habría de convertirlo en un montón de nostálgicos recuerdos.

Tanto Abel como la noble máquina habían dado lo mejor de sí por la conquista de los cielos australes y ahora debían partir a diferentes destinos, dejando atrás *"el generoso fruto que la Patria siempre está esperando de sus hijos predilectos"*.

El 3 de febrero, Carlos Abel, condujo por última vez al "Magallanes" a Puerto Montt; seguido una semana más tarde, por el Dornier Wal que tras todo tipo de peripecias llegó a su antigua base a mediados de marzo.

Con Latorre a la cabeza, la Línea Aérea Experimental pronto adquirió el carácter de una empresa de aeronavegación. En los altos del Banco de Punta Arenas, ubicado en la calle Roca, se estableció la agencia correspondiente donde se vendían los pasajes en \$ 1.000.-, fijándose un itinerario quincenal. (\*)

Los vuelos regulares comenzaron. Las máquinas respondían admirablemente bien a las manos de sus pilotos, que se esforzaban por sortear con éxito las dificultades que les oponía la difícil ruta de los canales. Los pasajeros, ajenos a estas circunstancias, se dejaban llevar confiados, y el interés por usar la vía aérea crecía día a día.

Ante el éxito que la empresa estaba alcanzando, el Ministro de Defensa comenzó a estudiar la posibilidad de aumentar la flota y de mejorar considerablemente las instalaciones de La Chamiza y Bahía Catalina, necesitando recursos del orden de los \$ 8.000.000.- suma que el Fisco no estaba en condiciones de aportar.

Las ansiadas mejoras deberían esperar por algún tiempo más.

El 28 de mayo de 1937, a la hora acostumbrada, el

(\*) El primer itinerario de la Línea Aérea Experimental Puerto Montt - Magallanes (LEM) fue el siguiente:

#### SALIDAS DE MAGALLANES

Mayo \_\_\_\_\_ 1  
 \_\_\_\_\_ 15  
 \_\_\_\_\_ 29  
 Junio \_\_\_\_\_ 12  
 \_\_\_\_\_ 26

#### SALIDAS DE PUERTO MONTT

Abril \_\_\_\_\_ 25  
 Mayo \_\_\_\_\_ 9  
 \_\_\_\_\_ 23  
 Junio \_\_\_\_\_ 6  
 \_\_\_\_\_ 20 (21)

"Magallanes" despegó del canal de Tenglo, Puerto Montt, debido a que las continuas lluvias habían inutilizado la pista de La Chamiza.

Tanto para el comandante Latorre como para el teniente Lavín, éste era un vuelo más a Punta Arenas. Sin embargo, al poco rato de haber iniciado el viaje, se encontraron en medio de una niebla espesa y de una lluvia torrencial que les impedía el progreso seguro del viaje e incluso, el regreso al punto de salida. Ante estas condiciones, Latorre decidió amarar y esperar una mejoría en el agitado mar cercano a la isla Talcán. Con unos pocos metros de visibilidad horizontal y viendo la superficie marina por entre los jirones de la nubada, Latorre pudo posar su avión a pesar del fuerte oleaje y cuando maniobraba para llevarlo a la playa, una filuda roca oculta por la marejada, se incrustó en la quilla dañando el casco y el tren de aterrizaje.

Pese a las graves averías del anfibio, éste pudo mantenerse a flote sin mayores riesgos para sus tripulantes y esperar el auxilio del escampavía Yelcho y del remolcador Foca, que acudieron al lugar tan pronto escucharon los dramáticos S.O.S. de la nave aérea.

No bien se supo del accidente en Punta Arenas, los tenientes Rodolfo Marsh y Darío Aguilera, recibieron la orden de llevar algunos repuestos a Talcán, en el vuelo regular que debían iniciar el 29 en la mañana, lo que se hizo sin ningún inconveniente. Aprovechando la corta escala en la isla, Latorre se embarcó en el "Chiloé", para regresar por este medio a Puerto Montt.

Amarrado a una boya en el canal de Tenglo, el anfibio comenzó a ser revisado y preparado para partir a Magallanes y de este modo, mantener la Línea en operaciones a pesar del revés sufrido por una de las máquinas.

Tal como estaba previsto, el 1ro. de junio a las 08:10 AM., el "Chiloé" decoló de Puerto Montt, llevando una nueva partida de repuestos a Talcán y a los pasajeros Francisco Manuel Núñez, de nacionalidad peruana, al comerciante de Temuco, Otto Leuschner y al conocido vecino magallánico Armando Sanhueza Libano, quien viajaba en compañía de su pequeña hija Gloria, de sólo 7 años de edad.

Hasta Talcán, el vuelo no presentó ningún contratiempo y después de descargar los elementos para el averiado Magallanes, prosiguieron viaje al Sur. Al llegar al canal de Moraleda la situación cambió radicalmente. Una impenetrable masa de nubes cerraba el paso, haciendo recomendable el regreso a la isla Talcán. Aproximadamente a las 13:30 horas

*Anfibio "Magallanes" en  
Puerto Eden, enero de  
1937.*



Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile



---

hicieron un nuevo intento de viajar pero a los pocos minutos del decolaje, Marsh decidió que lo mejor era volver a las abrigadas aguas de Tenglo.

Al día siguiente, el 2 de junio, los motores del S-43 volvieron a rugir a plena potencia al hacerse al aire bajo los amenazantes cielos del golfo de Ancud...

A eso de las 9:40 AM., en la tranquila localidad de Cabo Domingo, los lugareños pudieron apreciar como el Sikorsky amaraba violentamente en las encabritadas aguas del golfo y como era arrastrado hacia alta mar por el viento y las corrientes marinas, en medio de un furioso temporal de lluvia. Pese a ver el peligro que corrían los ocupantes del anfíbio, nada pudieron hacer por ayudarlos, limitándose a ser los consternados testigos de esta tragedia aérea.

Los minutos comenzaron a sumar horas de incertidumbre. En Punta Arenas, esa tarde, el teniente Renato Ortega, jefe subrogante de la Línea Aérea, solicitó la colaboración de la Gobernación Marítima, la que rápidamente alertó a los buques que se encontraban en la ruta de los canales, por medio de un mensaje: *"Hoy 09:45 zarpó de Puerto Montt en demanda de Magallanes el anfíbio Chiloé, piloteado por el teniente Marsh. Desde ese momento no se tienen noticias de él. Sírvase cualquier vapor informar a esta Capitanía si lo ha visto, dando su posición". (21)*

Los acuso de recibo del mensaje de auxilio comenzaron a llegar a la radioestación naval a los pocos minutos. Primero del vapor "Alejandro", seguido luego por otro de un buque británico, del vapor "Alfonso", del "Tarapacá" y de uno de bandera germana, todos sin noticias del S-43, comprometidos a mantener sintonizados sus aparatos de comunicación en las frecuencias de emergencia, en un dramático intento por captar señales del desaparecido anfíbio.

No obstante, durante aquella angustiada noche, los equipos de radio alertados no recibieron señal alguna.

Al amanecer del 3 de junio, los escampavías Yelcho y Sobenes junto al remolcador Foca, recibieron la orden de la Capitanía de Puerto Montt, de zarpar hacia el golfo Corcovado, en tanto que desde Punta Arenas salían, a todo dar, el "Galvarino", al golfo de Penas y el "Micalvi" al canal Messier.

Para el día 4, el anfíbio era buscado a lo largo de toda la ruta por los vapores mencionados y por los Curtiss Falcon del Grupo 5 de Puerto Montt, uno de cuyos aparatos debió aterrizar de emergencia en las playas de la isla Linao, víctima de un incendio. Más al sur, los grandes lagos patagónicos eran prolijamente rastreados por dos aviones de Aeroposta

Argentina, puestos a disposición del intendente magallánico por su similar de Santa Cruz. A todos esos esfuerzos también se habían agregado Franco Bianco y Francisco Bermúdez, quienes desde cerro Guido, realizaban estériles vuelos de rebusca entre la isla Molineaux y Ultima Esperanza, al tiempo que el S-38 "San Andrés", de la PANAGRA, volaba con toda urgencia desde Montevideo, para sumarse a la búsqueda del avión extraviado.

Las horas de incertidumbre ya eran cinco días de angustia.

La esperanza de que Marsh y su aeronave estuvieran refugiados en alguna remota caleta había empezado a desvanecerse, y se temía cada vez con más certeza, que les había ocurrido un accidente de grandes proporciones. La confirmación de estos temores llegó de una pequeña isla del grupo Desertores, en pleno golfo de Ancud, al encontrarse en una de sus playas, el cadáver de Otto Leuschner. Dos días después, sucedía otro tanto en la isla Tranqui, frente a Chaitén, donde junto a algunos restos del anfibio, apareció el cuerpo sin vida de Francisco Núñez.

La constatación del desastre dio lugar a las naturales muestras de pesar, sobretodo por la desaparición de Armando Sanhueza, notable hombre público de Magallanes, y de su pequeña hija Gloria.

Pero la naturaleza del hombre es, a veces, más veleidosa que la meteorología austral.

En una reacción difícil de comprender, comenzaron a alzarse algunas voces cuestionando la seriedad de los estudios realizados con tanto esmero por el comandante Abel, y acusando al alto mando de la Fuerza Aérea, de ser responsables de escoger aviones de dudosa calidad para la ruta a volar.

Sin embargo, el peso mayor de las acusaciones recayó en los tenientes Rodolfo Marsh y Darío Aguilera quienes eran sindicados como los responsables directos de la tragedia al haber iniciado el vuelo con la radio en mal estado; habiendo sufrido el robo de una de las anclas; de no haber hecho las verificaciones del prevuelo y, lo que es más grave aún, de haber decolado estando bajo los efectos del alcohol, ingerido en una fiesta la tarde anterior al vuelo.

Amparados por la ignorancia y la frustración, los rumores de estas irregularidades llegaron hasta el Congreso Nacional que, tras una agitada sesión en la Cámara de Diputados, acordó solicitar al Ministro de Defensa que informara ampliamente sobre estos asuntos.

A esas horas nadie aceptaba los categóricos desmentidos provenientes del administrador del Hotel Hein, de Puerto Montt, quien aseguraba a quien quisiera escucharlo, que tanto la noche del 31 de mayo como la del 1ro. de junio, ambos oficiales, habían llegado cansados y solicitando la cena a la pieza, poco después de las 19 horas. Tampoco se daba crédito al aeroclub de Magallanes, del cual Marsh era instructor, que destacaba la conducta intachable del oficial aludido quien, por sus cualidades humanas, era muy apreciado en la lejana Punta Arenas. Con igual empeñamiento, la opinión pública rechazó el informe final de la comisión investigadora que la Fuerza Aérea nombró a mediados de junio, por especial encargo del Ministro del ramo.

Presidida por el comodoro Armando Castro e integrada por los comandantes de escuadrilla Gustavo Pinto y Rodolfo Berríos, la comisión en cuestión se trasladó a la ciudad sureña a fin de recoger todos los antecedentes que sirvieran para establecer la verdad de los hechos.

El extenso informe final presentado al Ministro de Defensa consignaba, en 12 puntos:

- 1.- *El Chiloé llegó a Puerto Montt desde Magallanes el 30 de Mayo de 1937, tripulado por el teniente Rodolfo Marsh, piloto; teniente Darío Aguilera, copiloto; sargento Arturo Peña, mecánico y cabo Fernando Hermosilla, radioperador.*
- 2.- *Por trabajos de nivelación en la pista de La Chamiza, el jefe de la Línea capitán Felipe Latorre, había ordenado, algún tiempo antes la operación desde el canal de Tenglo.*
- 3.- *El avión fue sometido a las revisiones habituales a su llegada a Puerto Montt, sin encontrar nada anormal.*
- 4.- *Dos muchachos de 8 y 12 años, robaron unos metros de sogá, los que fueron recuperados a las pocas horas. El sargento Peña, que estaba a bordo revisando la cabina de los pilotos, no se percató de ello.*
- 5.- *Según el personal del Hotel Hein, los pilotos se acostaron temprano la noche del 31 de mayo.*
- 6.- *A las 7:30 AM., del 1ro. de junio, el anfíbio S-43 estuvo listo para el despegue. Las verificaciones del prevuelo resultaron normales, habiendo decolado a las 8:10 AM., directamente a la isla Talcán, pues debía llevar unos repuestos para el "Magallanes".*

*Tras una corta escala, reanudó el vuelo pero el mal tiempo lo obligó a regresar cuando eran las 10 AM., a la isla en cuestión. A las 13:30 partió nuevamente debiendo devolverse a Puerto Montt por las condiciones meteorológicas encontradas en el canal Moraleda. Nuevamente el avión fue cuidadosamente revisado, especialmente su balsa salvavidas, la que se hizo flotar algunas horas para verificar su estado. Aquella tarde, los pilotos se acostaron cansados por el vuelo, a las 19 horas.*

- 7.- El 2 de junio a las 8 AM., se efectuó el prevuelo y todo resultó normal. Consta que el radiorreceptor estaba bueno y no había indicios de falla en el transmisor.*
- 8.- La conducta del teniente Marsh es irreprochable ya que era preocupado y responsable, habiendo regresado en varias oportunidades al encontrar mal tiempo en la ruta.*
- 9.- El descolaje se efectuó con tiempo operable para este tipo de aparatos y con buena predicción para la ruta.*
- 10.- Debían notificar su posición cada 20 minutos, pero el accidente los sorprendió antes del primer reporte.*
- 11.- Testigos aseguran haberlo visto amarrar y hundirse rápidamente a 4 kms. del Bajo Santo Domingo.*
- 12.- El accidente se habría producido entre el minuto 11 y el 18, al intentar amarrar para capear una cerrazón momentánea, maniobra habitual ante tales condiciones. Al romperse el casco, con la violencia del amaraje, se estropeó el transmisor.*

Al terminar el informe, la comisión agradecía la participación de las unidades de la Armada Nacional en la búsqueda de los restos del "Chiloé". (22)

Algún tiempo después, con la aparición de un trozo de quilla, junto a otros pedazos del anfibio en la isla Guafo, se pudo deducir que el aparato habría chocado violentamente contra una roca al amarrar, provocando la separación de la proa, del cuerpo central, el que se debe haber hundido rápidamente. Leuschner y Núñez, que viajaban en la parte trasera, al lado de una escotilla, habrían podido salir, para encontrar la muerte en las heladas y tormentosas aguas del golfo de Ancud.

Así, con la pérdida de cuatro valerosos camaradas, la Fuerza Aérea culminó este intento por abrir una ruta a través de los temibles y respetados cielos australes.



---

# Tercera Parte

## LA CONSOLIDACION 1937 - 1985

---

Tercera Parte

LA CONSOLIDACION

1937 - 1985

---

## 1.- LOS TRANQUILOS AÑOS DE LA GUERRA

---

LA TRAGEDIA del vuelo 26 de la Línea Aérea Experimental a Magallanes significó el dramático e inesperado final del servicio aéreo regular al Norte de la provincia y el inicio de un lustro de inactividad aérea en la zona.

El Curtiss Falcon 27 del Grupo 6, quedó fuera de vuelo promediando 1937. Después de cinco años en el área, el viejo biplano no estaba en condiciones de seguir luchando contra la ruda naturaleza austral. El club aéreo, por su parte, continuaba en actividades gracias a un remendado Gipsy Moth. Sólo la flota particular podía exhibir alguna superación con la llegada del monoplano Caudron C-600 L' Aiglou perteneciente a Francisco Bermúdez.

Esta realidad contrastaba con aquella de Río Gallegos, donde Aeroposta Nacional, tras nuevas negociaciones, había sido adquirida por el grupo financiero Pueyrredón, de Buenos Aires, convirtiéndose en la Aeroposta Argentina S.A. Junto con ello, la flota fue modernizada con la adquisición de los trimotores Junkers JU-52/3, "Patagonia, "Tierra del Fuego", "Pampa", cuyas matrículas y números de serie eran respectivamente: R-344 y 5824; R-345 y 5833 y R-346 y 5829. Estos aparatos equipados para el vuelo a ciegas y con capacidad para 18 pasajeros y 4 tripulantes, salían del aeródromo austral para llegar en menos de 12 horas a la capital federal, reduciendo considerablemente el tiempo empleado por los anticuados pero seguros Late-25, con los que se mantenía el itinerario a Río Grande y Ushuaía.

La precaria situación de la aviación local, hubo de agravarse, aún más el 26 de octubre de 1937, a consecuencias de un accidente que costara la vida al teniente del Grupo 6, Julio Valencia y que además dejara seriamente dañado al último de los biplanos del club.

Sin más posibilidades que recordar los tiempos idos, el 1ro. de noviembre a las 15 horas, se reunió un numeroso grupo de amigos en las cercanas planicies de Chabunco para inaugurar un monolito erigido en recuerdo del malogrado Carlos Fisher, primer mártir de la aviación civil magallánica.

Por el momento no se podía hacer más que eso; recordar y contemplar algunos días más tarde, el espectáculo acrobático ofrecido a la ciudad por uno de los Supermarine Walrus del crucero británico "HMS Exeter", que nuevamente recalaba en Punta Arenas en una visita de buena voluntad.

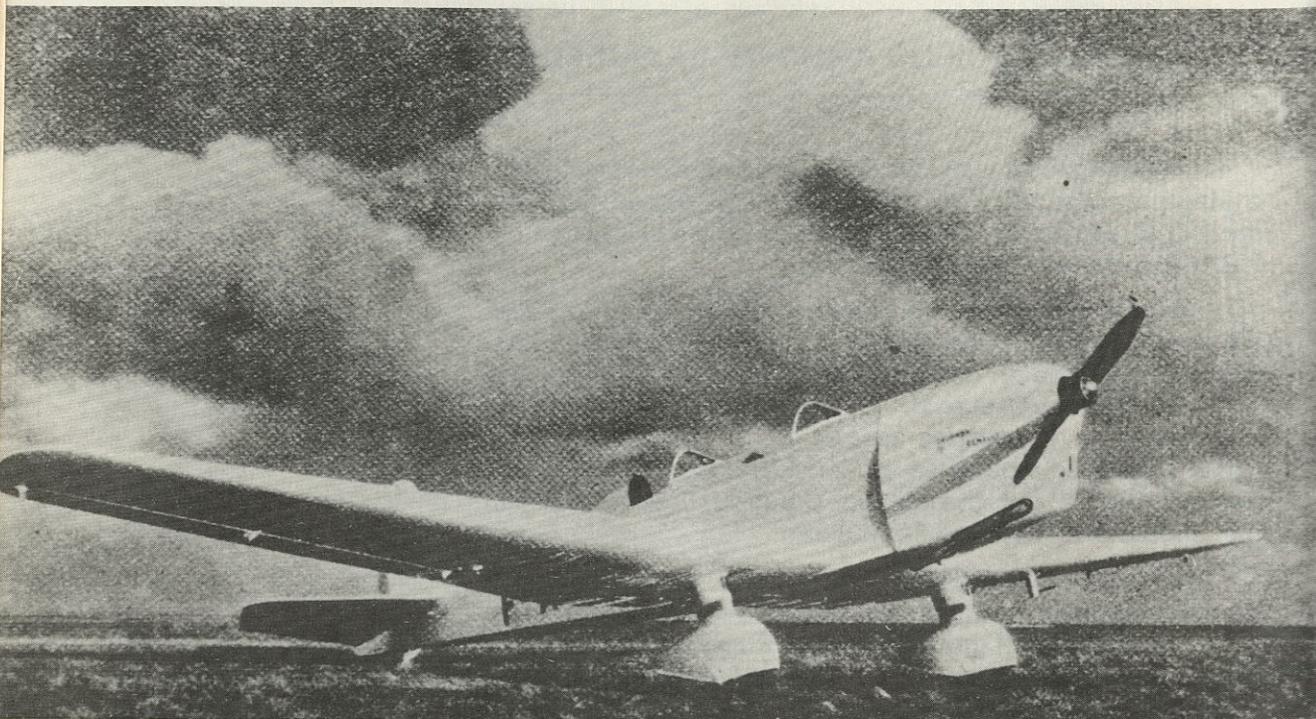


Foto: Museo Regional de Magallanes

*Monoplano Caudron L'Aiglon C-600 de 100 Hp. del tipo encargado por Francisco Bermúdez, 1938.*

Para terminar ese año de tan auspicioso comienzo y desafortunado desenlace, el Gobierno resolvió invertir \$ 25.000.000 en la adquisición de cuatro vapores para que la empresa de Ferrocarriles del Estado (1) prolongara sus vías hasta Punta Arenas. La noticia, si bien es cierto, beneficiaba a la región, no lograba ocultar la desconfianza de la opinión pública en el elemento aéreo, como medio eficaz para romper el secular aislamiento de Magallanes, surgido a raíz de los accidentes de los Sikorsky S-43 en mayo de aquel año.

1938 se inició con un entusiasmo renovado en lo que a aviación se refiere. El comandante Felipe Latorre había tenido que responder ante el Alto Mando de la Fuerza Aérea en su calidad de jefe de la Línea Aérea Experimental a Magallanes y, habiendo sido exonerado de los cargos que se le hubieran podido imputar, había sido ratificado en la Comandancia de la Base Aérea y del Grupo 6, al que se le asignó el Falcon N° 9, que debería llegar en los próximos días por la vía marítima.

Con su habitual dinamismo, Latorre procedió a supervisar el armado del aparato apenas llegó y a dirigir la reconstrucción de un Gipsy Moth, con los restos de los otros, efectuándose los primeros vuelos de prueba al promediar febrero de 1938. Al culminar éstos, se dirigió a Porvenir con el

objeto de estudiar en el terreno, la construcción de un aeródromo que sirviera para el establecimiento de un correo aéreo a través del estrecho.

Mientras tanto, un nuevo avión se sumó a los de Bianco y de Bermúdez. Tomás Saunders había importado de Inglaterra, donde había estudiado la navegación a ciegas, el monoplano Miles Whitney "Straight" de 130 hp., "CC-FBL", agregándose a estas alentadoras noticias, el reconocimiento de la "Federación Aeronáutica Internacional" a Franco Bianco por su histórico vuelo a Puerto Montt.

Como si aquello fuera poco en el renacer de la aviación local, durante ese mes de marzo el club aéreo recibió el Gipsy Moth "Carlos Fisher", donado a la entidad magallánica por la Fuerza Aérea. (\*)

En cuanto a la aviación comercial, ésta había desaparecido junto con el "Chiloé", en las aguas del golfo de Ancud, y lo que es peor aún, dicho accidente había traído el descrédito para los hombres que habían participado en los estudios preliminares y en su puesta en marcha. Ante esta situación, el Gobierno había volcado su interés en la segura y probada vía marítima, desoyendo a quienes persistían con la idea de restablecer el correo aeropostal a Magallanes. No obstante aquello, el general Diego Aracena, comandante en jefe de la Fuerza Aérea, continuó insistiendo ante el Ministro de Defensa y el propio Presidente de la República, la necesidad de complementar el servicio marítimo con uno aéreo, materia que volvía a ser de gran interés para Aeroposta Argentina S.A.

Poniendo de manifiesto dicho interés, el 25 de abril de 1938, aterrizó en Bahía Catalina un Late-28 de la empresa, trayendo una comisión encabezada por el gerente general de

(\*) El 25 de marzo de 1938, el capitán Raúl González Nolle asumió la jefatura de la Guarnición Aérea de Magallanes. Para entonces Bahía Catalina era la sede de tres entidades aéreas regionales y base del siguiente material de vuelo:

- Grupo N°6: 1 Curtiss Falcon N°9;

- Línea Experimental a Magallanes; 1 Sikorsky S-43 (en el Norte);

- Club Aéreo de Magallanes; 2 Gipsy Moth.

#### AVIACION PARTICULAR:

- 1 Miles Hawk Trainer de 130 hp. - CC-FBB (Franco Bianco);

- 1 Miles Whitney M Ila. de 130 hp. - CC-FBL (Tomás Saunders);

- 1 Caudron C-600 L'Aiglon de 100 HP CC-XAA (Francisco Bermúdez)

*Hacia 1938, la errática política aerocomercial francesa en el Atlántico sur permitió la consolidación de las aerolíneas alemanas en esa ruta. En Punta Arenas, la firma Stubenrauch & Cía, las representaba y publicitaba sus servicios en El Magallanes.*

**SERVICIO AÉREO  
EXPRESO  
DE PASAJEROS EN**

# VIA CONDOR

**AVIONES DE LA DEUTSCHE LUFTHANSA**

ENTRE SANTIAGO  
BUENOS AIRES Y  
BRASIL

SEGURIDAD  
REGULARIDAD  
RAPIDEZ



CONSULTE ITINERARIOS Y TARIFAS

---

la misma, Ernesto Pueyrredón; Celso Aquiar, vice gerente y Leonardo Selvetti, jefe de pilotos. Durante todo el día la comisión estuvo reunida con las autoridades regionales en el Consulado Argentino, explicando que la propuesta de Aeroposta se basaba en la reciprocidad de los derechos de correo entre Río Gallegos y Punta Arenas, lo que generaría un movimiento aéreo que rápidamente se extendería a Puerto Natales y Porvenir.

El momento para plantear tales ideas no podía ser más oportuno. Los gobiernos de Chile y Argentina habían llegado a un total acuerdo para someter al arbitraje el viejo litigio por la posesión de las islas australes, esperándose que por este motivo se produjera un natural acercamiento entre los dos países, circunstancia que favorecía las aspiraciones de Aeroposta y la de crear una línea aérea chilena que pasara por el territorio argentino.

Como es de suponer, tales planteamientos encontraron la buena acogida de las autoridades locales entre las que se encontraba el nuevo comandante del Grupo 6, capitán Raúl González Nolle, en dicho cargo desde fines de marzo, ya que Latorre había vuelto a ser el jefe de la Línea Aérea Experimental a Magallanes.

El general Aracena había logrado convencer al Gobierno de la necesidad de mantener viva la línea aérea y éste había destinado algunos fondos para la reparación del "Magallanes", con el que se esperaba reiniciar los vuelos a fines de año. Sin embargo y pese a haber encargado al adicto militar en Washington que iniciara las conversaciones con la fábrica de Bridgeport, persistía la duda sobre el material aéreo requerido para satisfacer las necesidades de la línea.

En este sentido, el aviador alemán Paul Rohlandt, que había tenido a su cargo la reorganización de Aeroposta, había señalado, a su paso por Santiago, que era un error pensar en hidroplanos o anfibios para la ruta Puerto Montt- Magallanes ya que, obligados por sus características, deberían volar bajo por entre los canales constantemente azotados por el mal tiempo. Después de haber estudiado durante cuatro meses la meteorología austral, este piloto pensaba que lo mejor era la utilización de aviones capaces de volar sobre las tormentas y los ventarrones como lo eran los Junkers JU-52/3, seleccionados por Aeroposta, y adiestrar a las tripulaciones en el vuelo a ciegas, necesitándose no más de 150 horas de entrenamiento para capacitar a un piloto en este aspecto y la instalación de un radiofaro en Punta Arenas, pudiéndose aprovechar todas las instalaciones meteorológicas y radioeléctricas en uso. (2)

Estas declaraciones y novedades fueron acrecentando el interés de los pilotos particulares magallánicos por restablecer cuanto antes, el vínculo aéreo con la capital y el 18 de junio de 1938, con las primeras luces del alba, Tomás Saunders despegó en su Miles Straight con destino a Santiago.

Siguiendo una ruta transpatagónica que habría de llevarlo a Río Gallegos y Comodoro Rivadavia donde pernoctó, Saunders siguió a las 8 AM., del día siguiente a Puerto Montt, cruzando la cordillera por el Paso Peulla. Finalmente, el piloto puntarenense consiguió arribar sin novedades al aeropuerto de Los Cerrillos, con las últimas luces del crepúsculo, a las 18:20 horas, tras una breve escala en Puerto Montt.

El raid de Saunders fue recibido con grandes muestras de entusiasmo en los círculos aeronáuticos capitalinos en tanto que, en Magallanes, el cónsul de la República Argentina, Angel Mango, señalaba que existía un acuerdo para que los aviones pertenecientes al Club Aéreo y a particulares de Punta Arenas viajasen a Santa Cruz, no requiriendo más que el aviso correspondiente al Consulado, indicando el lugar de destino. En el caso de Tomás Saunders se le habían otorgado todas las facilidades y permisos contándose además, con el apoyo de Aeroposta y de la Dirección de Aeronáutica Argentina.

Agregaba el señor Mango, que no había inconvenientes para que LAN-Chile volara a Magallanes por la ruta argentina y abogaba por la creación de una línea regional que conectase a las localidades argentinas y chilenas en la Patagonia y Tierra del Fuego, tal como desde el 1ro. de junio lo venía haciendo el avión de la Gobernación de Santa Cruz con vuelos quincenales a Lago Argentino, Los Lagos, Cañadón León, Lago Buenos Aires y Las Heras. (\*)

Franco Bianco, alentado por el éxito de Saunders, decidió repetir su vuelo a Santiago del año 1936, y el 30 de junio a las 5:40 horas el Saturno despegó hacia Comodoro Rivadavia llevando en esta ocasión al aviador civil Félix Boniffetti como compañero de ruta. Al medio día aterrizaron en la ciudad argentina, prosiguiendo, casi de inmediato a Puerto Montt, en cuya pista se posó a las 16:50 horas. El 31 a las 12 PM., ambos aviadores continuaron a la capital para aterrizar a eso de las 17 horas en la pista de Los Cerrillos.

En el terminal aéreo los esperaban el comodoro Francke; el subsecretario de Aviación, comandante Yussef; el jefe del campo de aviación, comandante Montecinos, Felipe Latorre y Tomás Saunders. Allí el piloto magallánico manifestó sus deseos de continuar con el raid hasta Lima, lo que

(\*) El 31 de mayo de 1934, el gobernador del territorio nacional de Santa Cruz, Juan Manuel Gregores, obtuvo del gobierno argentino un monomotor Lockheed Vega para organizar el "Servicio Aéreo Territorial de Santa Cruz".

El avión, que había pertenecido al explorador australiano Sir Hubert Wilkins y uno de los primeros en volar sobre la Antártica en 1928, había sido completamente refaccionado en los talleres de la Base Aeronaval Punta Indio, antes de enviarlo a Río Gallegos donde el piloto del S.A.T.S.C., Gustavo Numan Costabel, habría de darle el nombre de "Flecha de Plata".

Lamentablemente un desafortunado accidente, ocurrido el 11 de julio de 1935, terminó con este histórico aparato, no así con el Servicio Aéreo de Santa Cruz, el que fue apoyado con un biplano Huff Daland "Pelícano" cedido por la Aviación Naval Argentina para tal efecto. Posteriormente el piloto civil de Río Gallegos, Norberto Fernández Lorenzo reorganizó el servicio con un Late-25 donado por Aeroposta Argentina, el 1ro. de junio de 1938.



*El célebre explorador Sir Hurbert Wilkins junto a Gustavo Numan Costabel, posan delante del Lockheed Vega "Flecha de Plata" en el hangar del Servicio Aéreo Territorial de Santa Cruz. Río Gallegos, diciembre de 1934.*



*El "Flecha de Plata" accidentado en la Patagonia argentina, julio de 1935.*

efectivamente realizó en dos etapas entre el 10 y 11 de agosto.

Un mes más tarde estaba de regreso en Santiago donde, en compañía de Boniffetti y Saunders, acudió a Los Cerrillos la tarde del 13 de octubre, para dar la bienvenida a Francisco Bermúdez quien, siguiendo los pasos de sus camaradas, había realizado un difícil vuelo, en su pequeño Caudron desde Punta Arenas.

Durante el raid, Bermúdez ensayó una nueva alternativa aérea al salir de Río Gallegos al amanecer del día anterior, directamente a la capital de Llanquihue, atravesando la cordillera por Palena a no más de 100 metros sobre las filudas montañas y soportando las duras condiciones meteorológicas imperantes en ese sector.

Con estos vuelos, la aviación civil de Magallanes estaba demostrando su capacidad y preparación para enfrentar los grandes desafíos aéreos de la región, los que lamentablemente, la Fuerza Aérea no estaba en condiciones de acometer.

La última adquisición de aviones hecha por la aviación chilena en Italia, había resultado un fracaso. Los cazas Nardi y Breda se habían convertido en verdaderas trampas mortales para sus pilotos que, acostumbrados a la maniobrabilidad y lentitud de los biplanos de tela, habían sido sorprendidos por estos veloces aparatos. Una serie de accidentes fatales había puesto nuevamente en tela de juicio la capacidad de la Fuerza Aérea para escoger su material de vuelo, obligando a ésta, a extremar las medidas de seguridad en el empleo de dichos aviones y a postergar la entrega de nuevos aparatos a las unidades de provincia.

La consiguiente carencia de aeronaves también hubo de afectar al Grupo 6 cuyo único y solitario Falcon estaba fuera de vuelo por reparaciones, de tal modo que al promediar noviembre, cuando se verificaron las primeras maniobras militares con la participación del Grupo 6, los tenientes Opazo y Valdez debieron recurrir a los biplanos del Club Aéreo de Punta Arenas, ocupando un destacado papel en misiones de enlace y simulacro de tiro a baja altura.

No obstante las dificultades por las que atravesaba la Fuerza Aérea, en Santiago el comandante Latorre había logrado la total reparación del anfibia "Magallanes" y éste se encontraba listo para reiniciar los raids a Punta Arenas.

El 9 de diciembre de 1938 (\*) a las 19:20 horas, el "Sikorsky" aterrizó en Bahía Catalina. Al descender, Latorre

(\*) Entre el 8 y el 12 de diciembre de 1938, el crucero HMS Exeter recaló en Punta Arenas portando en sus catapultas los Supermarine Walrus K-8341 y K-8349.

El día 10 arribó el crucero HMS Ajax, equipado con los Fairey Seafox K-8581 y 8582. (3)

En esta oportunidad no hubo demostraciones aéreas pero se permitió la visita de la población a los buques para que esta conociera de cerca a los aviones y sus sistemas de lanzamiento.

Un año más tarde, el 12 de diciembre de 1939, ambos cruceros más el HMS Achilles enfrentarían al acorazado alemán "Admiral Graf von Spee", en el Combate Naval del Mar del Plata. En la oportunidad uno de los Fairey del HMS Ajax habría de ser utilizado para dirigir la artillería, siendo éste el primer hidroavión catapultado en cumplir ese rol durante la II Guerra Mundial. (4)

explicó que la Línea Aérea Experimental a Magallanes partiría tan pronto terminasen los nuevos estudios planificados, y para los cuales se contaba con un presupuesto de \$ 20.000.-, habiéndose realizado aquel vuelo de prueba entre Puerto Montt, Lagunas y Punta Arenas con estos propósitos.

Transcurrida una semana, el avión regresó al Norte dejando en la ciudad la promesa de reiniciar el servicio regular en cuanto llegaran los dos nuevos aparatos al país, lo que debería suceder a más tardar a mediados del próximo año.

1939 se inició con la puesta en marcha del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado (\*) y la inauguración de la pista de aterrizaje de Porvenir.

En efecto, luego de la visita que hiciera Latorre al poblado fueguino en febrero de 1938, surgió allí la inquietud de crear un aeroclub que les permitiese acercarse a Punta Arenas, verificándose el 2 de junio, en el teatro "Cinema" de Porvenir, la asamblea constituyente durante la cual se eligió el primer directorio que quedó integrado por el capitán Raúl González N., presidente; Eduardo Sanfurgo, vicepresidente; Eduardo Stambuck S., secretario; y José Camelio Di Biasse, tesorero, quienes al término de la reunión procedieron a firmar el siguiente documento constitutivo:

*"1ro.- Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente.*

*2do.- El haber de este club que será filial del Club Aéreo de Chile, se compondrá:*

- a) de las cuotas que ingresen por pagos de cuotas que hagan sus socios.*
- b) de las donaciones que ésta reciba y subvenciones que otorguen los organismos semifiscales, municipales o particulares.*
- c) de las sumas que ingresen por correspondencia, carga, o transportar personas cuando sea posible el tráfico aéreo; el que quedará bajo la dirección de la Línea Experimental Aérea a Magallanes, de la Fuerza Aérea de Chile o de la Línea Aérea*

(\*) Actual Empresa Marítima del Estado, EMPREMAR.



*Tte 1º Julio Tapia Jiménez y Tte 2º Jorge Urrutia juntos al Gipsy Moth del Club Aéreo de Magallanes. Atrás el Curtiss Falcon Nº 9.*

Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile



*El Curtiss D-12 Falcon Nº9 accidentado en Bahía Catalina, 1939.*

---

*Nacional o en subsidio, para el caso que los organismos nombrados no lo quisieran o pudieran hacer, de la organización comercial que contrate el club.*

*d) por el pago de arriendo de cancha de aterrizaje, derechos de hangar, arriendo de máquinas u otros servicios que procedan cobrar al club.*

*3ro.- Siendo el objeto primordial del club, la práctica del deporte aéreo y como consecuencia, la formación de pilotos, este club deberá ser filial del Club Aéreo de Chile y hace suya las disposiciones generales sobre la materia que tiene en vigencia el Club Aéreo de Chile". (5)*

Al poco tiempo después gracias al esfuerzo de sus socios, el Club Aéreo pudo disponer de una pista de 500 metros de largo por 200 de ancho ubicada en Punta Chilota, donde además se construyó un hangar de fierro galvanizado con capacidad para 6 aeroplanos de turismo o de instrucción.

Volviendo a la ceremonia de inauguración del 8 de enero de 1939, asistía a ella una nutrida comitiva presidida por el intendente provincial, representantes de la Base Aérea y del aeroclub puntarenense que arribaron en los dos Gipsy Moth junto con el "Saturno" de Franco Bianco, de regreso ya de su raid limeño.

A las 13 horas se dio comienzo al acto, amenizado por la banda Polo Sur, disponiéndose a continuación los concurrentes a presenciar un festival de acrobacias que realizaría el teniente Amadeo Opazo.

Pero el infortunio también estaba presente.

Antes que el oficial pudiera hacer la primera demostración, el motor del Gipsy falló no quedándole más recursos al piloto, que intentar un aterrizaje "a hélice calada", en un terreno vecino al aeródromo. Cuando todo parecía que iba a resultar sin problemas, una zanja atrapó las ruedas del biplano haciéndolo capotar, con tal fortuna para su asustado tripulante que el avión quedó invertido sobre ella, permitiéndole al piloto librarse de morir aplastado por el peso de la máquina. Ante esto se dieron por terminados los festejos tan entusiastamente preparados.

Una semana más tarde, la aviación civil volvió a ser el centro de la noticia con el regreso a Bahía Catalina de Bermúdez primero, y seguido una hora más tarde, por Saunders que se había detenido en cerro Guido para reaprovisionarse de combustible.

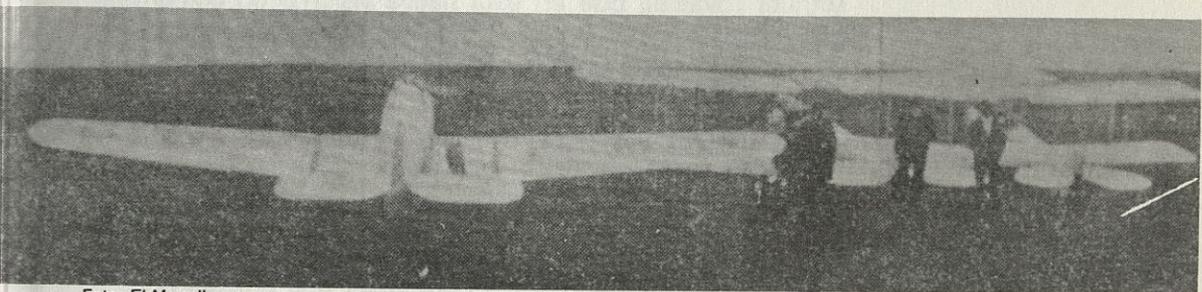
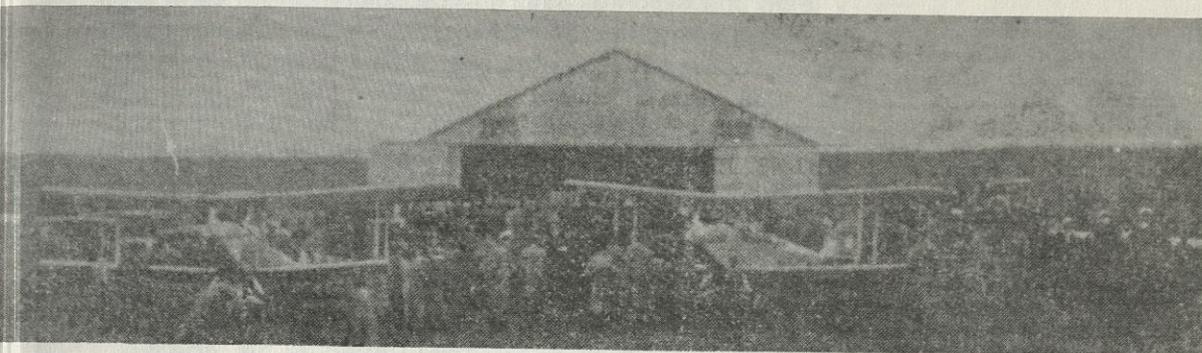


Foto: El Magallanes

Estos hombres habían demostrado con sus vuelos, que la ruta patagónica era la más segura y confiable para llegar a Punta Arenas.

Faltaba sólo la decisión política y económica para prolongar los beneficios del servicio aéreo regular hasta esta apartada provincia.

Sin embargo, una nueva tragedia iba a atrasar los planes que había en tal sentido.

En la madrugada del 25 de enero de 1939, un violento terremoto cobró más de 30.000 vidas en la zona de Chillán y San Carlos.

La FACH, con los escasos medios de que disponía organizó un puente aéreo a las ciudades más afectadas por el sismo, puente en el cual el anfibio "Magallanes" debió cumplir un importante papel como ambulancia aérea. (6)

En un esfuerzo económico sin precedentes el país se abocó a reconstruir lo que la naturaleza había derribado, con lo que la compra de los nuevos anfibios quedó diferida para otra ocasión.

*Dos aspectos de la inauguración del Aeródromo del Club Aéreo de Porvenir, en Punta Chilota, enero de 1939.*

---

Pero la aviación es sinónimo de comunicación en el siglo XX y la Fuerza Aérea en tiempos de paz ha sido, desde sus inicios consecuente con aquello. Por tal motivo el 3 de abril de 1939, fue inaugurado el servicio telefónico en las modernas instalaciones que había levantado en Barranco Amarillo, reemplazando aquellas más anticuadas, ubicadas en el Regimiento Pudeto. Los nuevos equipos Western Electric permitirían a partir de entonces, que los magallánicos pudiesen hablar por teléfono a Santiago desde un cómodo locutorio instalado en la calle Bories, a un costado del puente sobre el río de Las Minas.

El primer llamado fue presenciado por el brigadier de la Segunda Brigada Aérea con asiento en Temuco, comandante Manuel Tovarías, que en esta nueva visita pudo comprobar que los pilotos del Grupo 6 mantenían su eficiencia en los viejos Gipsy Moth del Club Aéreo de Magallanes.

La escasez de material de vuelo en Punta Arenas parecía ser un escollo insalvable.

Alemania, Estados Unidos, Gran Bretaña e Italia, hasta entonces proveedores habituales de la aviación militar chilena, estaban al borde de la guerra y sus fábricas de aeroplanos no daban abasto para suplir sus propias necesidades aeronáuticas, dificultándose enormemente la adquisición de nuevos aparatos y repuestos para los existentes, tornándose un imposible el 1ro. de septiembre de aquel año, al estallar las hostilidades. No obstante aquello, el anfíbio S-43 "Magallanes" continuó realizando algunas y poco frecuentes visitas a su ciudad madrina, sobre todo con ocasión de la venida del Presidente Pedro Aguirre Cerda a mediados de noviembre, oportunidad en la cual Saunders, que había ido a Santiago nuevamente en su Miles Straight, regresó con unos ejemplares de la prensa capitalina *'para que el Presidente se entere de lo que dicen de él cuando está en provincia'*. (7)

El 9 de diciembre de 1939 partía por tercera vez a la capital, sorprendiendo a toda la comunidad aérea nacional al cubrir el trayecto en sólo 14 horas de vuelo y una pequeña escala técnica en Puerto Montt, siendo esta la primera travesía en un pequeño monomotor que realizaba en el día.

El año 1940 se caracterizó por la inactividad.

Poco a poco se comenzaban a sentir los efectos de la guerra, cada día más cruenta y brutal.

En la Patagonia, Aeroposta debió suspender sus vuelos a Río Gallegos carente de repuestos para su trimotores, en

tanto que LAN-Chile estaba reducida a tres aparatos Potez y mantenía una deuda millonaria con el Fisco por lo que se imponía una total reorganización de la empresa.

Tan crítica situación empezó a revertirse al promediar el año, merced a una serie de acuerdos suscritos entre Chile y los Estados Unidos en virtud de los cuales este último país accedió a venderle una partida de aviones North American AT-6 "TEXAN" a la Fuerza Aérea y aparatos de transporte a la Línea Aérea Nacional, material que comenzó a llegar al país en 1941.

Faltaba, sin embargo, reequipar a la aviación deportiva, formadora de pilotos civiles, y que al igual que en las grandes potencias en conflictos, deberían constituir una sólida reserva para la Fuerza Aérea de Chile.

La solución de este problema interesaba especialmente al Presidente de la República, por lo que dispuso que el 20 de agosto se celebrara el natalicio del Libertador Bernardo O'Higgins con una colecta nacional llamada "Alas para Chile" y cuyos fondos serían destinados íntegramente a la compra de aviones de entrenamiento para los clubes aéreos del país.

El 5 de agosto de 1941 se tomaron las primeras medidas para organizar la colecta en Magallanes en una reunión verificada en la Intendencia Local, durante la que se dividió el trabajo en cuatro comisiones, siendo la primera de ellas la de: "Supervisión y Colecta en Comercio, Industrias y Bancos", a cargo del intendente y el alcalde de Punta Arenas; la segunda comisión: "Recolección en las calles" fue entregada al comandante del Grupo 6, comandante Agustín Riveros; la de "Propaganda" quedó formada por los vecinos Ricardo Hurtado y Julio Lillo y finalmente la de "Programación de veladas y kermeses" integrada por el juez de Porvenir, Eduardo Sanfurgo; el abogado del Departamento de Defensa Fiscal, Rodolfo Rosemberg y por el capitán de bandada Juan Belenguer. (8)

Unos pocos días después comenzó la campaña para motivar a la población con un ciclo de programas radiales, publicaciones en la prensa local y, lo que resultó más atractivo, con vuelos populares a \$ 30 en los Gipsy del aeroclub. La campaña en cuestión culminó con un discurso del Presidente Aguirre Cerda la noche del 19 de agosto, señalando en parte de su intervención por cadena oficial de emisoras: *"El espacio infinito nos abre horizontes más amplios que los que el mar y los desolados desiertos nos ofrecieron. Es hora de alzar los ojos al cielo y leer en él la consigna del porvenir. Si no somos capaces de hacer esta obra por el futuro de Chile, entonces no servimos".* (9)

---

*"No le aflojemos y ganaremos la partida..."* y la partida arrojó \$ 65.082,10 en Punta Arenas, \$ 6.162 en Porvenir y \$ 878,40 en Puerto Natales. (10)

La esperanza del club aéreo de contar a la brevedad con los nuevos aviones se convirtió en una dramática necesidad el 16 de diciembre de 1941, cuando en una desafortunada maniobra mientras se aprestaba a despegar, el suboficial Juan Opazo Castro, estrelló el Gipsy "Carlos Fischer" contra el otro biplano del club estallando ambos en llamas y haciendo imposible el rescate del piloto a tiempo.

Aparte de la tristeza que provocó la muerte de Opazo, el accidente terminó con la existencia de los dos últimos Gipsy Moth del estrecho y del club, al igual que el Grupo N° 6, que debió paralizar sus actividades de vuelo.

Pese al inmovilismo en que se cayó con tan lamentables pérdidas, el desánimo no cundió, centrándose la atención en el desarrollo de un club de aeromodelismo que había sido fundado el 21 de septiembre de 1941, con el propósito de difundir los conocimientos aeronáuticos entre la juventud puntarenense.

La primera directiva de este nuevo club quedó integrada por Marco Davison, presidente; capitán Juan Belenguer, vice presidente; el meteorólogo Ubaldo Matassi, secretario; y Manuel Hernández, tesorero.

Con gran entusiasmo, fueron de la primera partida, más de 50 niños que llenaron sus solicitudes de ingreso en las diferentes escuelas y en el Casino de Oficiales de la Avda. Colón, empezando, al poco tiempo con las clases teóricas que se impartían en un local cedido por la Escuela Nocturna Popular.

Pagando \$ 1 al mes, los alumnos asistían a clases de química, física, meteorología, aerodinámica y otros ramos afines para obtener el ansiado diploma que los acreditaba como pilotos de aeromodelos.

Con los primeros aparatos de este tipo, importados desde Buenos Aires y Estados Unidos, se realizó el 5 de julio de 1942, el primer concurso en el aeródromo de Bahía Catalina, puesto a disposición de los deportistas por el jefe de la Base Aérea, comandante Felipe Latorre, quien desde octubre del año anterior se desempeñaba nuevamente como tal.

El campeón de la jornada resultó ser el joven Guillermo Davison con un avioncito "Nórdico", por lo que fue premiado con un aeromodelo "Tipo Golondrina", en tanto que en la categoría de los planeadores, el triunfo recayó en Osvaldo Mushke que recibió un planeador "Kadet" de recompensa. (11)

Así, la alegría franca y despreocupada de la juventud llenaba la base aérea austral, considerada por muchos estrategas, de vital importancia para la causa aliada.

En efecto, desde mediados de 1939, Estados Unidos y Gran Bretaña habían manifestado interés porque Chile mejorara sus fuerzas submarinas, navales de intervención rápida y aéreas; ya que sus bases navales y aéreas estaban consideradas entre las mejores de Sudamérica y por corresponderle a su Marina de Guerra el control del Pacífico Sur, así como los pasos interoceánicos australes, lo que cobraría especial vigencia si Japón se involucraba en la guerra, según lo señalaba una revista especializada en materias de defensa.(12)

Aquello que parecía ser una especulación bélica más, dejó de serlo el 7 de diciembre de 1941, cuando la aviación nipona descargó toneladas de bombas en Pearl Harbor, amenazando con extender el conflicto a todo el Océano Pacífico, desde las islas Aleutianas hasta la península Antártica, donde los británicos habían ocupado secretamente la isla Decepción. (13) El Gobierno chileno, preocupado por el rumbo que habían tomado los acontecimientos ordenó el patrullaje naval entre Chiloé y Magallanes, al tiempo que apuraba la adquisición en Estados Unidos de una escuadrilla de botes voladores Consolidated PBY-5 "Catalina" para ir en apoyo de dichos patrullajes.

Afortunadamente para Magallanes, la situación no pasó más allá de la adopción de tales medidas de precaución, a las que se sumó la disposición de la Gobernación Marítima que prohibía informar acerca del movimiento de naves, salvo aquellas que servían a los puertos del estrecho.

Promediando 1942 el comandante Felipe Latorre entregó el mando de la Base Aérea y del Grupo de Aviación N° 6 al capitán Juan Belenguer Martínez. Se alejaba definitivamente de la zona quien desde 1933, había entregado sus energías al engrandecimiento de la aviación austral chilena participando activamente en los clubes aéreos de Punta Arenas y Porvenir, en la Línea Aérea Experimental a Magallanes y más recientemente, en el Club de Aeromodelismo, todo ello sin descuidar sus funciones militares en la Comandancia de la Base Aérea y del Grupo de Reconocimiento N° 6 de la Fuerza Aérea.

Pero la historia no se detiene ante la partida de un gran hombre. Por el contrario, se nutre de sus obras y le señala el camino a sus sucesores.

---

## 2.- NUEVA VIDA PARA EL GRUPO Nº 6

---

El camino de Belenguer ya estaba señalado. Debía poner a punto la Base para recibir el nuevo material con el que se reactivaría el alicaído grupo austral.

Al atardecer del 15 de febrero de 1943, el sonido potente y regular de los motores Pratt & Whitney de tres "Texan" AT-6, piloteados por el capitán Alfonso Sheihing y los tenientes Gastón Carrere y Dagoberto Urzúa, acalló las exclamaciones de admiración de quienes se encontraban en Bahía Catalina a la espera de la escuadrilla.

Los North American AT-6 "Texan" eran aviones de entrenamiento avanzado; pudiendo desempeñarse además como eficientes aparatos de ataque en superficie y en una infinidad de otros roles. Por ello llegaron a ser uno de los aviones de mayor difusión durante la Segunda Guerra Mundial. Los primeros modelos llegados a Chile, a comienzos de 1942, eran totalmente metálicos, con un motor Pratt & Whitney Wasp, R-1340 de 550 hp., y desarrollaban una velocidad de crucero de 240 km./h., alcanzando una máxima cercana a los 300 km./h.

Con un peso máximo de despegue de 2,5 toneladas, podían recorrer una distancia de 1.300 kms. Las medidas de este versátil biplaza eran 14,5 mts. de envergadura alar, 10 mts. de largo y 4 mts. de altura. Sus cabinas en tandem, estaban bien equipadas y eran lo bastante espaciosas como para acomodar al piloto y su paracaídas, teniendo, la delantera una excelente visibilidad tanto en vuelo como durante el taxeo en tierra. (1)

Con estos aviones en Magallanes, se iniciaron una serie de vuelos de reconocimiento y soberanía por toda la región, los que aumentaron considerablemente con la llegada de una segunda escuadrilla el 21 de noviembre de ese año, a cargo del capitán Eduardo Iensen y los tenientes Edilio del Campo y José Berdichewsky. (\*)

Para entonces LAN-Chile había iniciado los estudios tendientes a prolongar sus servicios a Magallanes con los nuevos bimotores Lockheed Electra, en su inventario desde mediados de 1941. El vicepresidente ejecutivo, comodoro Rafael Saenz, estaba decidido a poner término al aislamiento aéreo de Punta Arenas y así se lo había hecho saber a los senadores Alejo Lira y José Masa que habían solicitado al

(\*) Estos vuelos de Soberanía habían cobrado importancia a partir de 1941 en atención a que los vecinos de Ushuaía, de ascendencia británica, Bridges y Reynolds, habían importado una pequeña avioneta G.A. Cygnet-2, para cooperar con la causa aliada patrullando los canales fueguinos en busca de naves y submarinos alemanes, (2) al igual que lo hacían los botes voladores Consolidated PBV-3A de la Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros de la Armada Argentina.

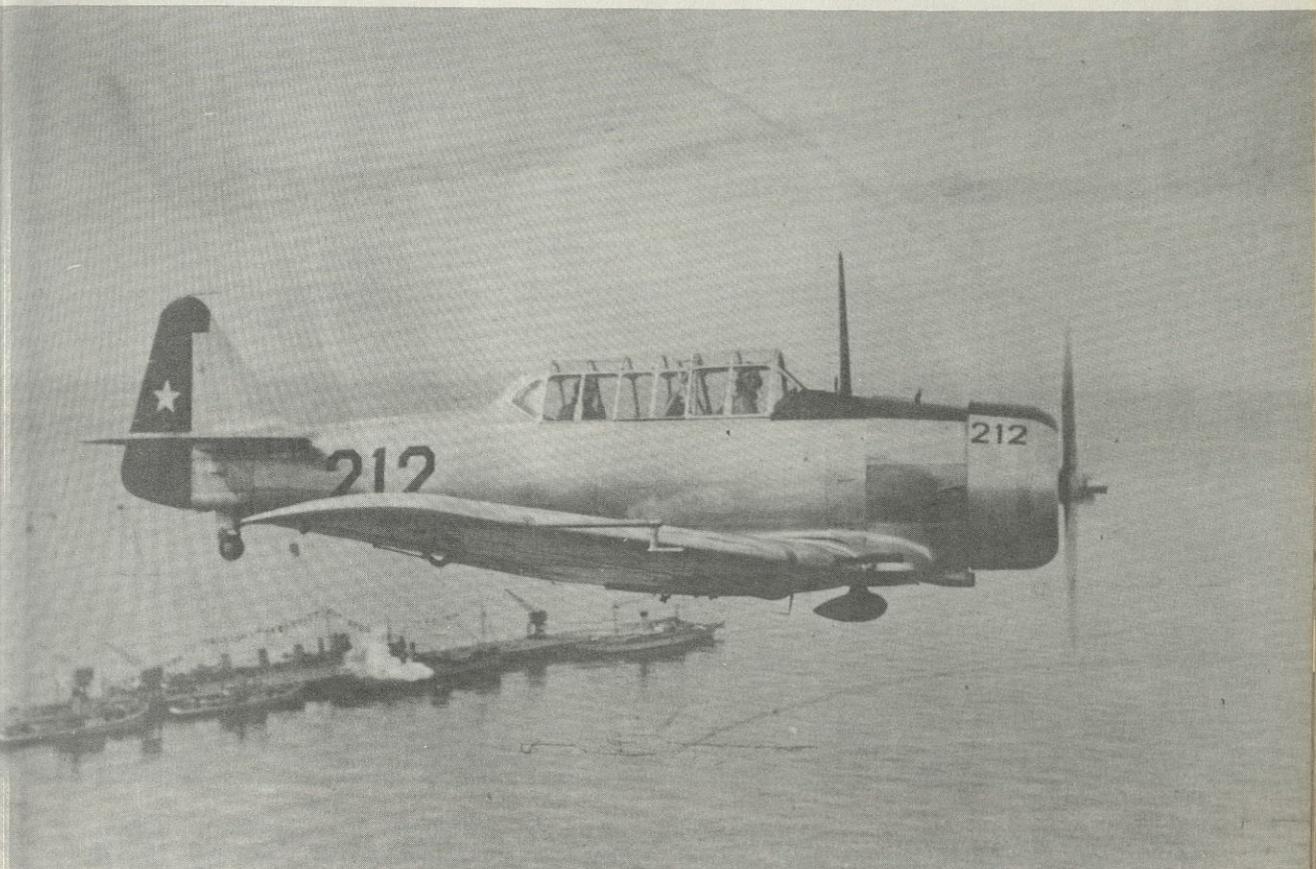


Foto: Museo Nacional Aeronáutico de Chile

Presidente Juan Antonio Ríos, que adoptara algunas medidas al respecto.

Las primeras de aquellas, tomadas por el comodoro Sáenz consistieron en ordenar las inspecciones de los aeródromos de Concepción, Temuco y Puerto Montt para comprobar la resistencia de las pistas y contactar con la Misión Aérea Norteamericana, para realizar un raid a Punta Arenas en el Beechcraft D-18 que esta mantenía en Santiago.

El 15 de diciembre de 1943 el bimotor aterrizó en el aeródromo puntarenense procedente de La Chamiza, con el objeto de colaborar con los estudios de la ruta y ver los posibles lugares de aterrizaje intermedios. Así lo señaló el teniente Dante Silva, integrante de la comisión viajera, agregando que lo primero que se haría, sería establecer un servicio aerocomercial interdepartamental que conectaría a Punta Arenas con Porvenir y Puerto Natales, aprovechándose el viaje para reconocer aquellos aeródromos y algunas de las pistas utilizadas ocasionalmente por los AT-6.

*Uno de los primeros North American T-6 magallánicos sobrevuela el puerto de Punta Arenas, febrero de 1943.*



Foto: Dr. Alfonso Robles

*Los dos Focke-Wulf FW-44 "Stieglitz" en primer plano. Al fondo los T-6 del Grupo Nº 6 en Bahía Catalina, 1944.*

Los vuelos regulares de Línea Aérea Nacional, entre Santiago y Puerto Montt empezaron el 4 de enero de 1944 con escalas en Cauquenes, Concepción y Temuco.

LAN-Chile se acercaba. Otro tanto hacía el Presidente Juan Antonio Ríos a bordo del vapor "Araucano", el que quedó amarrado a las vitas del muelle fiscal el 16 de febrero de 1944.

Con motivo de esta nueva visita presidencial a Magallanes, habían llegado algunos días antes, dos Consolidated PB5 ya que era probable que el Mandatario hiciera algunos vuelos en la zona, particularmente a Puerto Natales. Entre los miembros de la comitiva presidencial se encontraba el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general Manuel Tovarías Arroyo, que siempre había seguido de cerca el desarrollo del Club Aéreo de Punta Arenas y que, conocedor de la falta de aviones que le aquejaba desde fines de 1941, había hecho embarcar 2 biplanos Focke Wulf FW-44 "Stieglitz" de instrucción, para que estando a cargo del Grupo de Aviación Nº 6, fuesen utilizados en la reactivación del aeroclub, mientras le llegaban los aviones adquiridos con el producto de la colecta "Alas para Chile".



Foto: Dr. Alfonso Robles

Estos aparatos eran unos biplanos de entrenamiento primario construidos en Alemania por la "Focke-Wulf Flugzeugbau G.M.B.H.", establecida en las cercanías de Berlín.

Ambas alas tenían igual envergadura y ángulo dihedro e iban sujetas entre si por soportes metálicos en N. La estructura alar era de madera de pino y estaban forradas con madera terciada y lona de aviación. El plano superior era del tipo parasol, sujeto al fuselaje por soportes en N.

En el fuselaje se ubicaban dos cabinas abiertas en tandem. La estructura de este último estaba hecha por tubos de acero hueco, cubierta por placas de metal hasta la cabina delantera y para atrás, con lona de aviación.

En cuanto a la unidad de cola, esta era monoplana con seguros de cable de acero. Tanto el timón como el plano vertical eran de duraluminio cubierto por lona, mientras que el plano horizontal era de madera forrada con terciados. Los elevadores, sin embargo, eran de duraluminio y lona.

El biplano iba montado sobre un robusto tren de aterrizaje fijo y un pequeño patín de cola. Dos estanques de combusti-

*Franco Bianco, Tomás Saunders y Alfonso Robles entre otros aviadores civiles, durante un raid del Club Aéreo a la Tierra del Fuego. En primer plano el Miles Hawk Trainer de Bianco, los dos FW-44 y el Miles Whitney de Saunders al fondo, 1944.*

---

ble, alojados en el fuselaje, le daban una autonomía de cuatro horas de vuelo y proveían de carburante a un motor radial Siemens Sh 14 a, de 150 hp., refrigerado por aire, con una hélice bipala de madera.

Al nivel de mar podía alcanzar una velocidad de 114 mph., siendo su velocidad de crucero 106 mph. El techo de servicio eran 12.794 pies de altura.

Las dimensiones de los FW-44 eran: 29 pies 6 pulgadas de envergadura, 23 pies 11 pulgadas de largo y 8 pies 10 pulgadas de alto y un área alar de 215 pies cuadrados. (3)

Culminando este proceso de reactivación se produjo un hecho sobresaliente.

El 7 de noviembre aterrizó en Bahía Catalina el Beechcraft de la misión aérea piloteado por el coronel Paul T. Hanley y el capitán de la FACH, Enrique Flores Alvarez.

Habían salido a las 08:15 AM., de la Base El Bosque en Santiago y tras una breve escala en Puerto Montt, continuado a Punta Arenas, para aterrizar allí pasadas las 17 horas.

Hasta cierto punto el raid fue rutinario, más no así el regreso. El 9 de noviembre el avión salió para el Norte con sus estanques llenos de combustible para alcanzar, en vuelo directo, hasta Los Angeles y seguir luego, rumbo a El Bosque, donde llegó a eso de las 14 horas. Reabastecidos hasta el máximo que se podía, el pesado bimotor se perdió de vista en la primavera tarde capitalina.

A las 20:05 horas, el Beechcraft terminó su vuelo en la pista del aeródromo ariqueño.

Al descender del aparato, la sonrisa de sus pilotos no lograba ocultar la fatiga que les había significado salir a las 4 AM., de la remota Punta Arenas uniendo ambos extremos del país en una agotadora jornada.

En el futuro, a otros les correspondería continuar con la tarea de hacer de Chile una sola aerovía y para ello las cartas definitivas estaban por ser jugadas.

---

### 3.- LA POSTA AUSTRAL

---

*"Afirmo aquí en Punta Arenas, con profunda satisfacción que la ruta Santiago-Magallanes, es ya toda una realidad". (1)*

Para el comandante en jefe de la FACH, general del aire Manuel Tovarías, fue especialmente grato hacer tan sorprendente y espectacular anuncio a su llegada a Bahía Catalina, conduciendo un Douglas Dauntless A-24, al comienzo de marzo de 1945.

En efecto, apenas iniciado ese año, el vicepresidente de LAN-Chile, general de brigada aérea Rafael Sáenz, había dispuesto la creación de la Posta Austral, nombrando encargado de la misma al piloto Alfonso Cuadrado Merino.

A comienzos de abril, una vez que estuvieron listos los preparativos iniciales, Cuadrado acompañado por el piloto Alberto Bermúdez y tres mecánicos, se embarcó en Valparaíso en un vapor de la línea a Magallanes.

En el aeropuerto de Los Cerrillos, en tanto, los pilotos Marcial Arredondo, Alfonso Moreira y Jorge Peñafiel abordaron el Lockheed Electra N° 505, para trasladarlo a su nueva base, en la lejana Punta Arenas.

El jueves 12 de abril, a las 13:30 hrs. la silueta del bimotor se paseó por los cielos de la ciudad, deteniéndose cinco minutos más tarde en la losa de Bahía Catalina, donde se habían congregado todas las autoridades de la provincia para recibirlo. Con este aterrizaje se llegaba a la culminación de los estudios iniciados por la línea aérea a mediados de 1943 y al término de los largos años de espera de la comunidad.

*"Instalaremos primeramente el sector Punta Arenas-Porvenir. Seguiremos con Natales. Los viajes acaso sean trisemanales para comenzar, y también habrá viajes tipo taxi, cuando lo requieran; el costo apenas si será mayor que el del vapor". (2)*

Con estas palabras, Marcial Arredondo reseñó brevemente los objetivos iniciales de la Posta que debería comenzar sus actividades tan pronto llegase el piloto Cuadrado. Mientras tanto, Moreira y Peñafiel, efectuaron una serie de vuelos de reconocimiento de pistas en los T-6 del grupo de aviación local, señalando los detalles que requerían una solución previa al inicio de las operaciones de la Línea Interdepartamental.

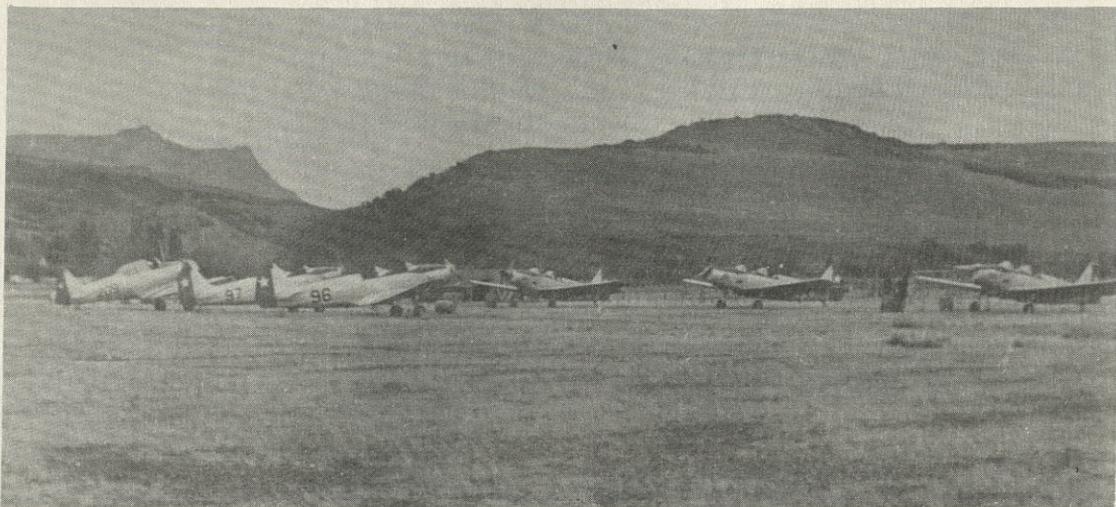


Foto: Dr. Alfonso Robles

*Los cinco Fairchild PT-19 y el NA 209 aterrizados en Ñirihua. Por primera vez los pilotos del Club Aéreo traían aviones en vuelo desde Santiago, abril de 1945.*

Mientras esto sucedía en Punta Arenas, en la losa de la Base Aérea de El Bosque, de Santiago, se estaba llevando a cabo una ceremonia particularmente importante para el Club Aéreo de Magallanes.

Allí, a los acordes de una marcha militar, el general Tovarías junto a un grupo de altos oficiales de la FACH, procedía a desearles buen viaje a los tenientes Tapia, Eggers y Castro y a los pilotos civiles Alfonso Robles y Rodolfo Rosenberg, quienes emprendían el regreso a Magallanes en los Fairchild PT-19 Cornell cedidos por la Fuerza Aérea a la institución austral.

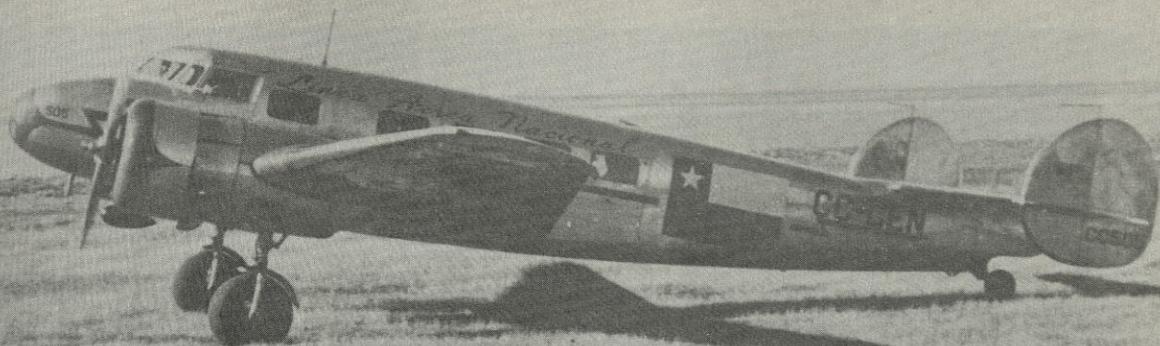
Acompañando a esta singular escuadrilla, viajaba también el Vultee VT-13 Valiant N° 186 a cargo del teniente Mario Arriagada, para apoyar las actividades de la naciente posta de LAN-Chile.

Terminada la ceremonia, los aviadores subieron a sus respectivas máquinas e iniciaron el largo vuelo al Sur.

Siguiendo la misma ruta hecha por los Dauntless un mes antes, los PT-19 y el Vultee aterrizaron en Temuco, Puerto Montt y Ñirihua, para dar término al raid en la pista de los hangares de Bahía Catalina.

El Fairchild PT-19 Cornell era un biplaza en tandem, de cabina abierta, construido para el U.S. Army Air Corp como avión de entrenamiento primario, a partir de 1940.

Desde un punto de vista estructural, era un monoplano de ala baja, cuyo fuselaje era de metal forrado en lona de aviación, en tanto que las alas y empenaje eran de madera cubiertas con planchas de madera terciada.



*Lockheed 10-A Electra primer avión de la Posta Austral, posado en Bahía Catalina.*



*Fairchild PT-19 "Cornell" del Club Aéreo de Punta Arenas, 1945.*



*El comandante Donoso recibe en Bahía Catalina a la escuadrilla del Club Aéreo. De izquierda a derecha , los tenientes Arriagada y Eggers y los aviadores civiles Alfonso Robles y Rodolfo Rosenberg. 15 de abril de 1945.*

El motor, de 175 hp., era un Ranger L-440-1, de 6 cilindros en línea, refrigerados por aire.

Desarrollaba una velocidad máxima de 132 m.p.h., siendo su velocidad de crucero 105 mph. al nivel del mar. En cuanto al techo de servicio, este era de 15.000 pies.

Las medidas del Cornell eran 11 mts. de ancho, 8,25 mts. de largo y 2,4 mts. de alto. (3)

Al finalizar mayo, luego de una serie de vuelos promocionales, LAN-Chile publicó el primer itinerario que estaba por comenzar a cumplir. El listado aludido incluía a Porvenir, Gente Grande, Bahía Felipe y Springhill, anunciándose próximos servicios a Puerto Natales y otras localidades.

Por su parte, el club aéreo, que había reiniciado sus actividades con gran entusiasmo, debió lamentar la muerte del piloto Rodolfo Rosenberg y la destrucción del Fairchild N° 97 en un accidente ocurrido al despegar de Punta Chilota, el 18 de junio de 1945.

Doce días después de este lamentable hecho, LAN-Chile hizo revivir el decaído ánimo de la aviación austral con la inauguración del servicio a Porvenir.



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

Al mediodía del sábado 30 de junio de 1945, los pilotos Cuadrado y Bermúdez se acomodaron en la cabina del Electra en cuyos asientos tipo "Pullman" se ubicaron el alcalde, el intendente, autoridades de las Fuerzas Armadas y algunos periodistas. Verificado el funcionamiento de los motores, el avión inició su rápida carrera por la pista de Bahía Catalina.

Eran las 12:10 de aquel día. Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes quedaron atrás y, antes de reponerse, los impresionados pasajeros comenzaron a distinguir las calles de Porvenir y a la población que los saludaba desde ellas.

En tan sólo 17 minutos se había abierto una nueva era en las comunicaciones isleñas. Al aterrizar en Punta Chilota, una nutrida concurrencia rodeó el aparato para examinarlo con silenciosa curiosidad mientras la banda "Polo Sur" interpretaba el Himno Nacional, poniendo el marco solemne a ese momento histórico. Luego vinieron las celebraciones en los salones del Club Radical donde, con sentidas palabras, el gobernador Szighety agradeció la especial preocupación del Presidente Juan Antonio Ríos por haber hecho posible la cristalización de este viejo anhelo porverineño. (4)

*Instantes previos al vuelo inaugural a Porvenir posan Alfonso Cuadrado (centro) y Alberto Bermúdez (penúltimo izq. a der.) e invitados, junto al Lockheed Electra en Bahía Catalina.*

Al término de los homenajes, la comitiva regresó a Punta Arenas, pocos minutos antes de las 15 horas, a fin de que el avión saliera nuevamente llevando a los primeros pasajeros al puerto fueguino.

Por aquellos mismos días, en Puerto Natales, un grupo de jóvenes se había acercado hasta el cuartel de Carabineros, atraídos por la personalidad del teniente Julio Gallardo Donoso quien, desde su llegada a la capital de Última Esperanza, se había caracterizado por su entusiasmo deportivo y por la piocha de piloto civil que lucía orgullosamente en el capote.

En estas conversaciones con el teniente Gallardo fue naciendo el interés de la juventud natalina por fundar un aeroclub similar al de Punta Arenas. El 20 de agosto de 1945 *"en nombre de O'Higgins y rindiendo un homenaje al prócer de la Patria"*, se declaró oficialmente fundado el Club Aéreo de Puerto Natales. (5)

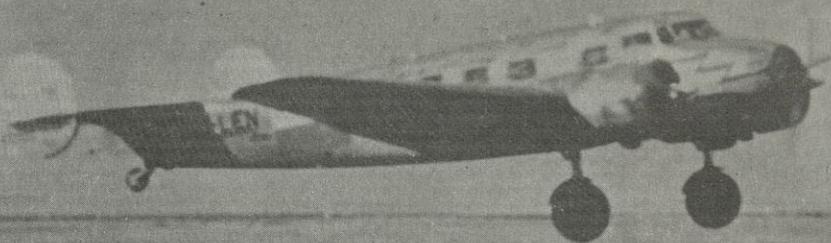
El primer directorio de la nueva institución regional quedó compuesto por el teniente Gallardo, presidente; René Adema, secretario; Amarante Valverde, asesor y Osvaldo Wegman, secretario de prensa.

Fundado ya el Club Aéreo, sus miembros se abocaron a la construcción de una pista de aterrizaje, tarea a la que se sumaron las autoridades locales y los más connotados vecinos en una demostración de entusiasmo colectivo, como pocas veces se había visto en aquella ciudad.

Mientras tanto, en Punta Arenas, la Posta Austral de LAN-Chile continuaba con sus vuelos sin tropiezos, transportando los equipos e ingenieros que hurgando en el subsuelo fueguino, se afanaban por encontrar lo que hasta entonces parecía ser sólo una quimera. El 29 de diciembre, sin embargo, el hallazgo de un yacimiento petrolífero en las cercanías de Manantiales, sacudió al país entero. Rápidamente se dispuso el traslado de una pequeña muestra a Punta Arenas desde donde habría de ser enviada al Presidente de la República por la vía aérea.

A las 05:40 AM. del 1ro. de enero de 1946, los North American 204 y 207 (Nºs. de serie 74-4748 y 74-4750) del Grupo de Reconocimiento Nº 6 salieron con destino a Puerto Montt, continuando el raid a Santiago sólo el 204, al mando del teniente Oscar Eggers.

Aquella misma tarde a las 16:30, un vehículo de la Base Aérea de El Bosque salía a toda prisa en demanda de La Moneda para entregar la preciosa muestra al Presidente Juan Antonio Ríos.



*El Electra de la Posta Austral despegando de Bahía Catalina en el vuelo inaugural a Porvenir.*



*Previo al vuelo inaugural a Porvenir, Alfonso Cuadrado realizó un vuelo de reconocimiento a Punta Chilota en uno de los Fairchild PT-19, recién llegados al Club Aéreo. Aquí aparece rodeado por un grupo de entusiastas porvenireños en Punta Chilota, junio de 1945.*

(\*) Escuadrilla "TEXAN" T-6

---

Avión N° 267: Capitán Mario Guevara R.

Avión N° 273: Teniente Dago-  
berto Urzúa C.

Avión N° 260: Teniente Roberto  
Araos T.

Avión N° 242: Teniente Eleute-  
rio Molina B.

Avión N° 263: Subteniente  
Mario Lazo L.

Avión N° 240: Subteniente  
(Rva) Samuel Irrazábal R.

Avión N° 238: Subteniente  
(Rva) Guillermo Montenegro.

Avión N° 236: Subteniente  
(Rva) Jorge Jarpa R.

Escuadrilla "DAUNTLESS"  
A-24

---

Avión N° 712: Comandante  
Fernando Ortega Y.

Avión N° 711: Capitán  
Domingo Vásquez V.

Avión N° 710: Teniente José  
Berdichewski S.

Avión N° 709: Teniente Carlos  
Toro Mazote.

Avión N° 707: Teniente Diego  
Aracena G.

Avión N° 706: Subteniente  
Jorge Rojas R.

Avión N° 704: Subteniente  
José Martini L.

Avión N° 703: Subteniente  
Humberto Vottero H.

Una de las características más importantes de la aviación militar es su capacidad para concentrar un gran potencial bélico, en pocas horas y en el lugar apropiado, cualquiera sea la distancia a que esté dicho punto.

Esta movilidad hace que el poder aéreo sea tan temible y difícil de contrarrestar.

Mirado desde este punto de vista, el maratónico vuelo del teniente Eggers fue una pequeña demostración de lo que se podía hacer con los medios disponibles. Por su parte, el Alto Mando de la Fuerza Aérea, interesado en hacer una comprobación gran escala de la flexibilidad institucional, había ordenado al poderoso Grupo de Aviación N° 4, basado en Colina, efectuar un raid entre Punta Arenas y Arica con una escuadrilla de Texan T-6 y otra de Dauntless A-24.

En la mañana del 4 de enero salió la bandada de T-6 con destino a Puerto Montt. Al día subsiguiente lo hizo la de A-24, para llegar ambas a Bahía Catalina el 6 de enero en la tarde.

El día 9, a las 05:30 AM., se inició el raid con el despegue de la totalidad de los A-24 y parte de los T-6, que sólo pudieron llegar hasta Santiago, afectados por fuertes vientos en contra a lo largo de la ruta. En cuanto a los bombarderos, pese a ser más potentes y de mayor autonomía, solo tres lograron sortear con éxito la dura prueba (N° 712, 706 y 703), aterrizando en el aeródromo "El Buitre" de Arica a las 21:30 hrs. tras haber hecho escalas en Ñirihua, Puerto Montt, Colina y Antofagasta. (\*)

Paralelamente, la posta de LAN-Chile se había quedado momentáneamente sin avión al tener que enviar al Electra a la Maestranza Central para una revisión técnica. A fin de no interrumpir el servicio regular a Porvenir, Alberto Bermúdez recurrió al Vultee 186 con el cual debió realizar tantos vuelos como pasajeros había, ya que solo podía acomodar a uno en la incómoda cabina, normalmente utilizada por el alumno.

El pequeño Vultee BT-13 "Valiant" era un monoplano de ala baja, desarrollado por la Vultee Aircraft Inc. entre los años 1939 y 1944 para el U.S. Army Air Corp, como entrenador de transición entre los de instrucción primaria y los avanzados. Poseía un motor Pratt Whitney R-985AN-1 de 450 hp. capaz de desarrollar una velocidad de 140 mph. al nivel del mar y montar hasta los 20.800 pies de altura. En cuanto a las dimensiones de este biplaza, éstas eran: 42 pies de ancho, 28 pies 10 plg. de largo y 11 pies 6 plg. de alto, llegando a pesar 4.496 lbs. al despegar. (6)

Como fuera, los pasajeros transportados por este singular medio pudieron disfrutar la sensación de volar en un avión de



*El Subteniente Jorge Rojas R. en la cabina del Dauntless 706, a su llegada a Bahía Catalina, al atardecer del 6 de enero de 1946.*

Foto : Jorge Rojas R.

guerra, debidamente equipados con chaleco salvavidas y paracaídas.

Al mes siguiente, esto es febrero de 1946, debía realizarse en Punta Arenas el Congreso Eucarístico Nacional. Para el traslado de las autoridades religiosas que debían realizar este acto, la FACH puso a su disposición un anfíbio Consolidated PBY-5 "Catalina" que no podía salir de Puerto Montt por las pésimas condiciones meteorológicas reinantes a lo largo de la ruta austral, provocando la angustia de los organizadores que no podían iniciar el evento sin la presencia de la importante comitiva.

Finalmente, el 8 de febrero el "Catalina", pilotado por el capitán Roberto Parragué Z., amará en el agitado estrecho donde quedó a merced de las aguas por más de una hora, en atención a la violenta marejada que le impedía acercarse al puerto local para el desembarco de los prelados.

Al cabo de una semana, la ilustre comisión integrada por el Nuncio Apostólico de su Santidad, Monseñor Maurilio Silvani; el Arzobispo de Ayacucho, Monseñor Víctor Alvarez; el Arzobispo de Concepción, Monseñor Alfredo Silva, el Obispo de Ancud, Monseñor Cándido Rada y el Vicario de la Araucanía, Monseñor Guido Beck, abordaron el Electra de LAN-Chile, ya de regreso en Bahía Catalina, con destino a la capital, convirtiéndose de paso, en los primeros pasajeros transportados por la línea aerocomercial entre Punta Arenas y Santiago.

*Pilotos Alfonso Cuadrado y Arturo Prado en Bahía Catalina, invierno de 1946.*



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

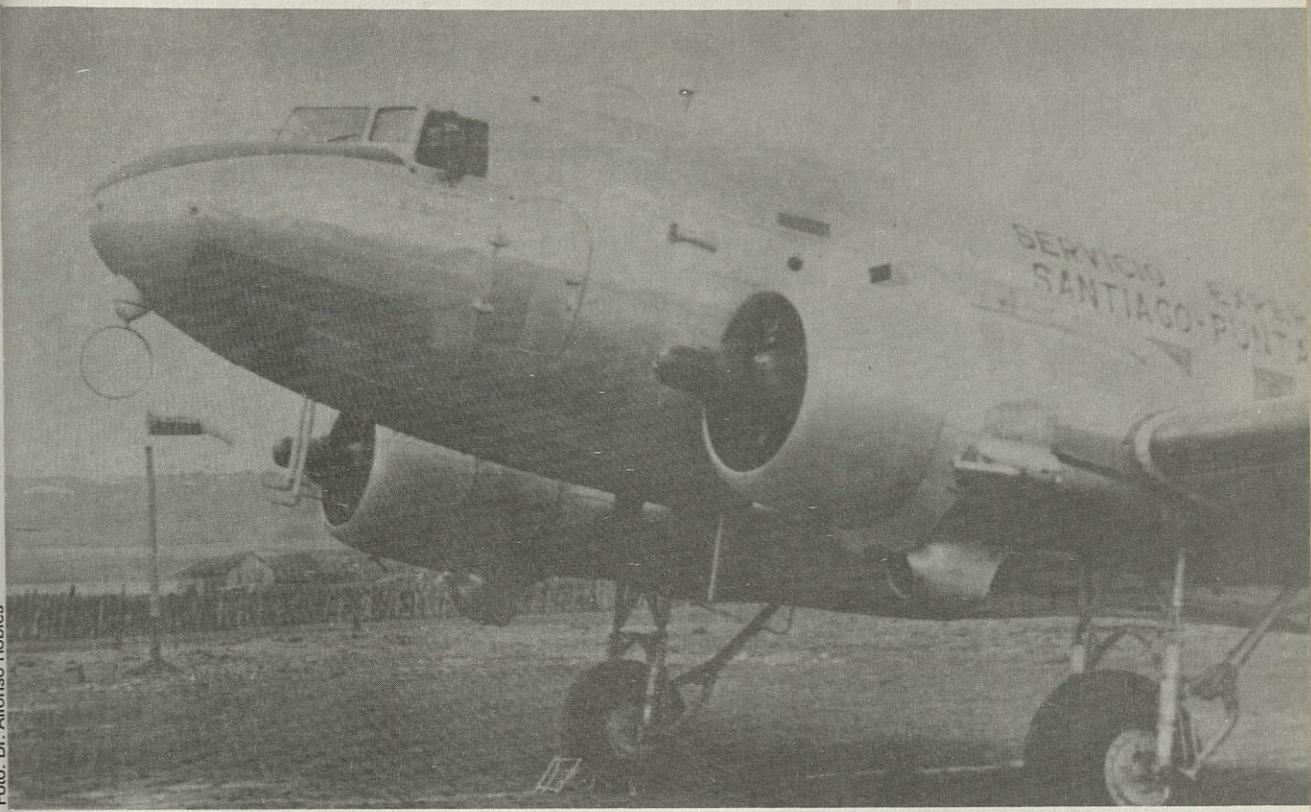
Después de hacer escalas en Cerro Guido, Balmaceda, Puerto Montt y Temuco, el avión detuvo sus motores en la loma del aeropuerto de Los Cerrillos, a eso de las 20 hrs.

Al descender del aparato, el señor Nuncio destacó a la prensa que les aguardaba: *"He viajado en otros países y puedo asegurar que en pocos he sentido la sensación de seguridad y comodidad que ha significado este viaje".* (7)

Las palabras de Monseñor Silvani fueron de gran aliento para los planes que la empresa tenía con respecto a la ruta aérea austral.

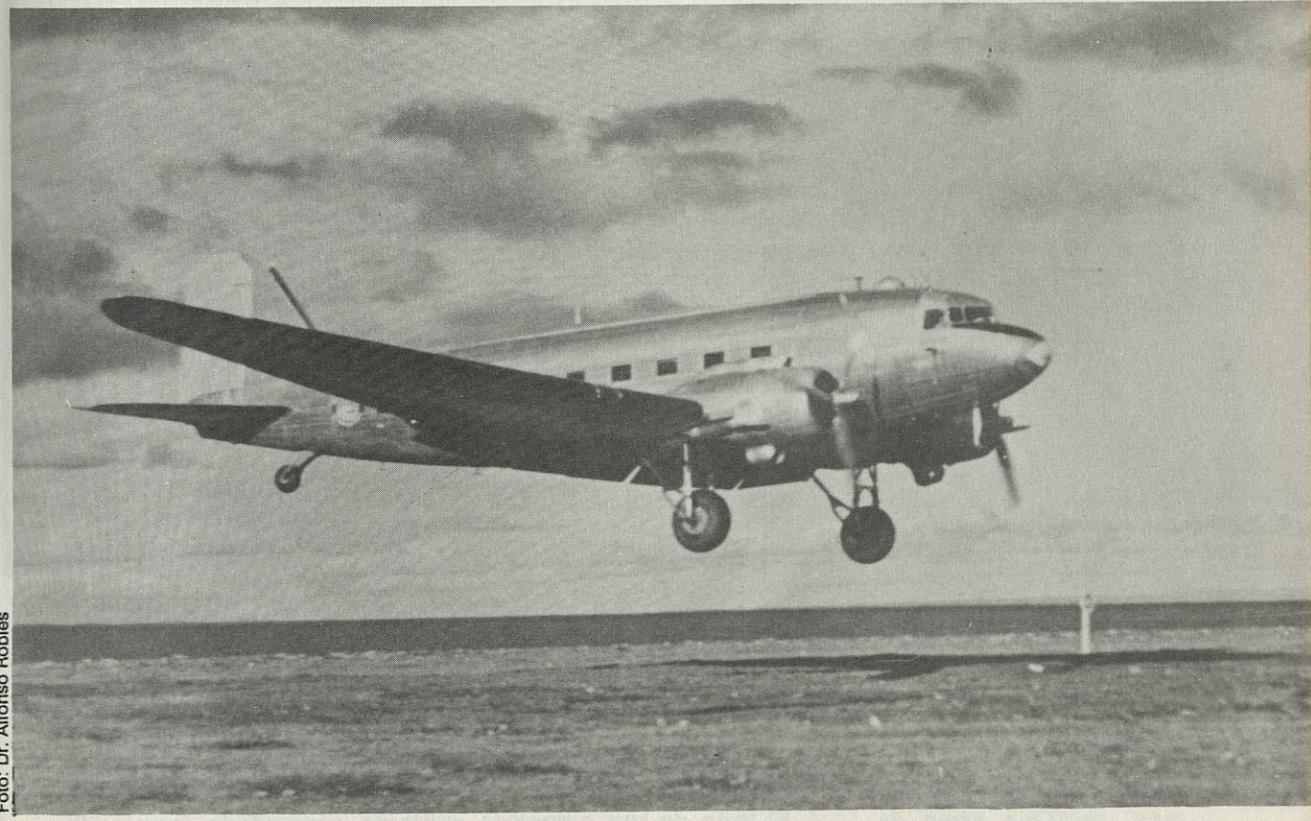
Desde la llegada de los primeros Douglas DC-3, a fines de 1945, Línea Aérea Nacional había estado estudiando la posibilidad de iniciar un servicio aéreo regular entre Santiago

Foto: Dr. Alfonso Robles



*El Servicio Técnico Experimental a Magallanes fue también llamado Servicio Experimental Santiago - Punta Arenas. Balmaceda, 24 de junio de 1946.*

Foto: Dr. Alfonso Robles



*Aterrizaje en Bahía Catalina del Douglas DC-3 0010 (c/n 45990) del "Servicio Experimental Santiago - Punta Arenas" de la LAN, 25 junio de 1945.*

y Magallanes, pero la penosa experiencia de los Sikorsky en 1936 había retrasado una decisión en tal sentido. Sin embargo promediando el año 1946, el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos, especialmente interesado en que este proyecto se concretara, enfermó gravemente. Ante esta situación, el directorio de la empresa decidió autorizar la creación del "Servicio Técnico Experimental a Magallanes", (8) programando el vuelo inaugural para el día de San Juan, a fin de honrar de esta manera al ilustre Mandatario.

El 24 de junio a las 10:30, el DC-3 0010 despegó de la pista de Los Cerrillos piloteando el Jefe de tripulaciones, Sergio García Huidobro y el piloto Alfonso Moreira. Cinco horas más tarde el bimotor estaba aterrizado en Balmaceda, prosiguiendo al día siguiente hacia Bahía Catalina.

Al fin Chile era *"un solo paño cosido de punta a punta por el hilo firme y seguro de los viajes de la LAN"*

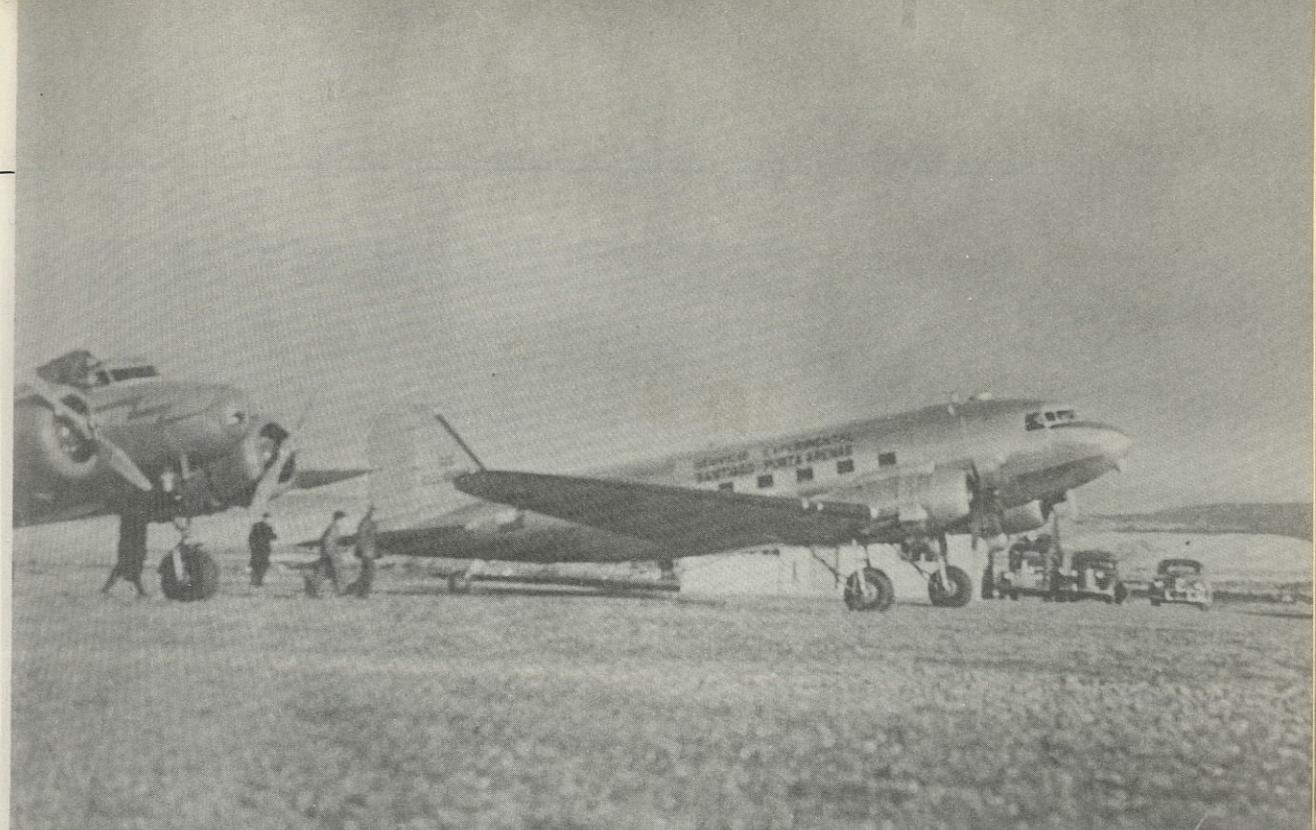
Faltaba, no obstante, que la Posta Austral alcanzase hasta Puerto Natales para que aquella frase se hiciera realidad en el ámbito regional.

El atraso en este aspecto, se debía a la carencia de un aeródromo adecuado en la capital de Última Esperanza, lo que había quedado en evidencia en los primeros días de julio de 1946, ocasión en la que Alfonso Cuadrado había hecho un vuelo, aterrizando riesgosamente en la pequeña pista que los socios del aeroclub local habían construido a unos 8 kms. al Norte del poblado.

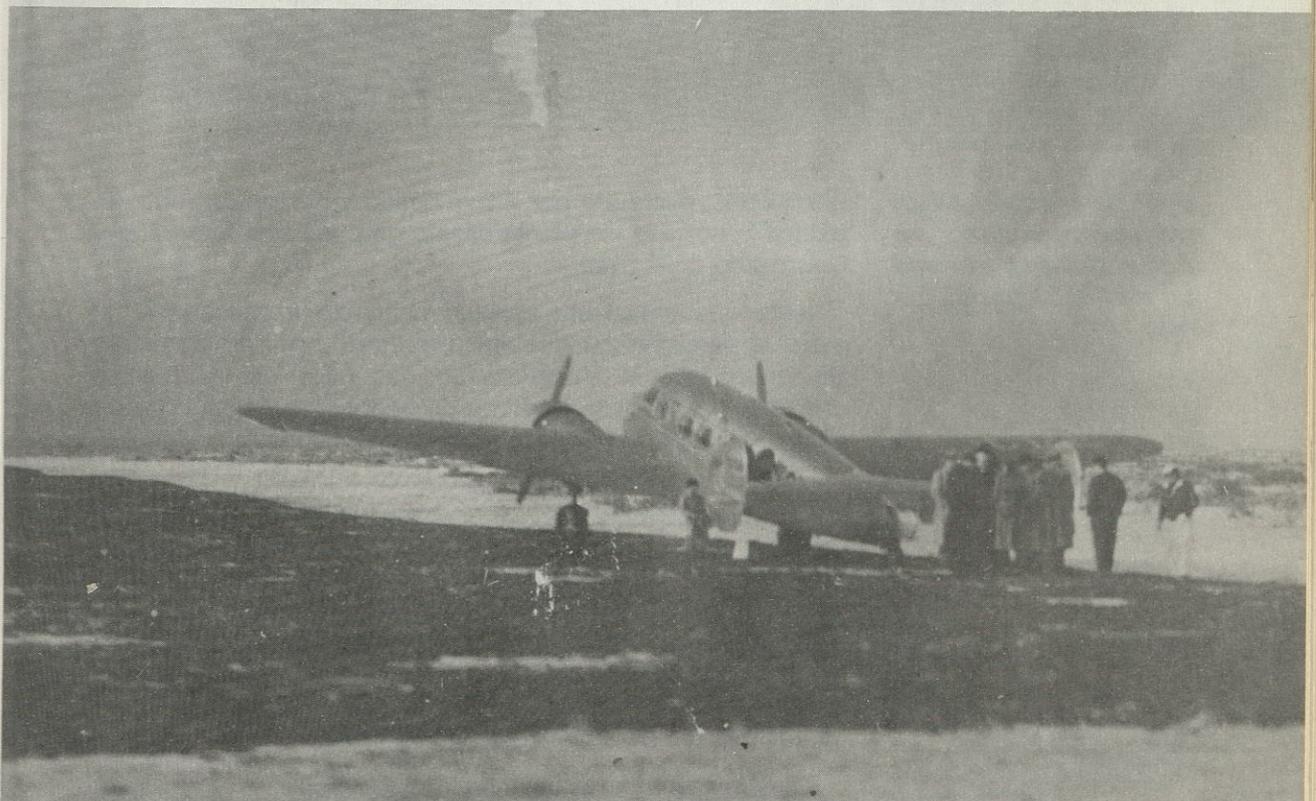
La respuesta al interés de la comunidad natalina por contar con los vuelos regulares de LAN-Chile no se hizo esperar. De inmediato la señora Sara Braun de Valenzuela ordenó al administrador del frigorífico de la Sociedad Ganadera Sara Braun, otorgar todas las facilidades al club aéreo para llevar a cabo los trabajos, al tiempo que enviaba un cheque por \$ 10.000.- para el financiamiento (\*). A esta importante ayuda le siguieron la de las sociedades Eberhard Hnos. y Explotadora de Tierra del Fuego, como también la del Grupo de Caballería allí acantonado, la de la Base Aérea puntarenense y la de Alfonso Cuadrado, quien supervisó personalmente la construcción de la nueva pista de 1.000 mts. de longitud por 100 mts. de ancho. Al mismo tiempo de la ejecución de los trabajos, la LAN designó al radio operador Carlos Vivallo para atender la radio y dar los reportes meteorológicos a los aviones en vuelo.

El fruto de tan magnífico esfuerzo comunitario, habría de apreciarse el domingo 22 de septiembre de 1946, cuando el

(\*) Por esta razón la señora Sara Braun Hamburguer fue nombrada "Presidente Honoraria" del Club Aéreo de Puerto Natales.



*Douglas DC-3 N° 0010 del "Servicio Experimental Santiago - Punta Arenas" aterrizado en Bahía Catalina el 25 de junio de 1946. A su lado el Electra de la Posta Austral.*



*El Electra de la Posta Austral en Puerto Natales, 1946.*

Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

*C-47 de la Misión Aérea Norteamericana en Bahía Catalina, durante un raid al Cabo de Hornos, 1947.*

Electra 505, pilotado por Arturo Prado y Fernando Serra, se detuvo frente a la reluciente caseta de pasajeros levantada a un costado de la pista.

Ante una entusiasta multitud comenzó a descender del avión la comisión puntarenense, presidida por el intendente de la provincia e integrada por los jefes de las fuerzas armadas, el alcalde y un grupo de periodistas encargados de divulgar la ceremonia a la que asistían.

En ésta, mientras el teniente de Carabineros, Julio Gallardo Donoso, (10) decía las palabras de rigor, las autoridades y vecinos más connotados de Natales, cogieron las cintas tricolores que pendían del extremo superior de un mástil y que los ungían padrinos de la obra que se inauguraba. El acto culminaría con una misa de campaña seguida por un imponente desfile encabezado por los correctos y uniformados socios del Club Aéreo de Puerto Natales.

En horas de la tarde, terminada la fiesta y el banquete correspondiente, el bimotor de la Posta remontó los cielos de Última Esperanza, perdiéndose rápidamente de vista en el

---

horizonte patagónico con rumbo a Punta Arenas. El triángulo interdepartamental se había cerrado definitivamente. (11)

Como era de esperar, la novedad de los primeros vuelos pronto se convirtió en rutina y la figura del Lockheed poco a poco se hizo parte del paisaje aeronáutico de la región.

El 30 de junio de 1947, al cumplirse el segundo aniversario del inicio de las operaciones de la Posta Austral, el Electra había hecho más de 700 cruces del Estrecho de Magallanes, recorriendo 281.151 kms. sobre la Patagonia y la Tierra del Fuego, transportando a 6.523 pasajeros en 1.136,10 horas de vuelo. A estas cifras se agregaban las obras en Springhill, Puerto Natales y Porvenir además de las ampliaciones de las pistas de Bahía Catalina, la estación de radio, la oficina meteorológica y la esbelta torre de control construida en este último aeropuerto. (12)

Durante ese mismo año, 1947, el "Servicio Técnico Experimental a Magallanes", probó exitosamente, la capacidad de la empresa para mantenerlo durante el riguroso invierno.

En atención a ello, el directorio habría de disponer el término de la etapa experimental, quedando oficialmente inaugurado el servicio regular de pasajeros, entre Punta Arenas y Santiago, el 10 de septiembre de 1947, con un vuelo semanal entre ambas ciudades.

---

## 4.- LAS DISTANCIAS SE ACORTAN

---

Terminaba 1947. Atrás quedaba una década iniciada trágicamente con la desaparición del anfibio Chiloé en las cercanías de la isla Talcán.

LAN-Chile, con máquinas más modernas y nuevos pioneros del aire, había logrado establecer el ansiado vínculo aéreo entre Santiago y Punta Arenas por la ruta oriental que sabiamente recomendara el capitán Carlos Abel Kreft, en 1935.

Así mismo, 1947 habría de marcar el inicio de otro decenio especialmente importante para la aviación magallánica.

Promediando el mes de julio, PANAGRA inauguró el "Servicio Interamericano" entre Miami y Santiago de Chile, introduciendo al nuevo y poderoso Douglas DC-6 en su flota aérea. Estos gigantescos transportes, los primeros totalmente concebidos en los años de la posguerra, pronto comenzaron a dominar las rutas aerocomerciales más importantes del

*Durante 1948, Alfonso Cuadrado fue enviado a Fairbanks, Alaska para adiestrarse en vuelo de altas latitudes. En la foto, Cuadrado hace entrega del banderín e insignias del Rotary Club de Punta Arenas al presidente del Rotary de Fairbanks.*



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino



Foto: Dr. Alfonso Robles

mundo, exigiendo notables adelantos en la infraestructura terrestre que, en el caso de Chile, no existía. Salvo el aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, el resto de los aeródromos nacionales eran sólo pistas de tierra con serias deficiencias en la mantención, realidad a la que no escapaban los campos aéreos de Magallanes.

Constantemente utilizados por los aviones de la Base Aérea, el Electra de la posta de LAN y aquellos del aeroclub, las pistas australes eran unos verdaderos lodazales que debían ser continuamente sometidos a reparaciones de urgencia. Por ello los pilotos y mecánicos hacían lo imposible por mantener en buen estado los delicados sistemas de aterrizaje, no pudiendo evitar que en algunas oportunidades se presentaran fallas que ponían en grave riesgo a máquinas y tripulantes.

Pese a ésto, la Fuerza Aérea y LAN proseguían con sus vuelos de apoyo a las apartadas localidades que lo requerían.

El Grupo 6 había continuado brindando su silenciosa ayuda a la última comunidad alacalufe establecida en torno a la antigua aeroestación de Puerto Edén, único vestigio de la

*Estación aeronáutica de Puerto Eden, febrero de 1944.*

(\*) A pesar que los vuelos regulares por la ruta de los canales se suspendieron en 1937, la Fuerza Aérea continuó brindando su apoyo a la comunidad indígena establecida en torno a la única aeroestación de la antigua red que permaneció en funciones. Aquella fue Puerto Edén ubicada en la isla Wellington, a la entrada del canal Messier.

En 1939, el entonces Presidente Pedro Aguirre Cerda, encomendó oficialmente a la Guarnición Aérea de Magallanes, llevar a cabo esta humanitaria labor, arbitrando algunos recursos económicos para ello.

Durante algunos años, médicos y enfermeros de la FACH hicieron las rondas sanitarias apoyados por la Armada Nacional o bien pagando fletes y pasajes a la EMPREMAR por la recalada de sus buques.

Por esta estrecha relación, algunos alacalufes ingresaron a la Fuerza Aérea y promediando 1947, militaban en ella:

Wellington Edén, mecánico aéreo; Luis Latorre, Pascual Messier y Manuel Tonko, en el Regimiento de Artillería Anti-aérea de Santiago. (1)

primitiva ruta de los canales. (\*) sus máquinas también llegaban a la casi despoblada región del Río Baker, donde aún osados exploradores se maravillaban con nuevos descubrimientos geográficos.

Durante el verano de 1948, una de estas expediciones, al mando del teniente de Ejército, Alfredo Rehren se trasladó hasta la ribera sur del lago General San Martín. A mediados de marzo, el joven oficial enfermó gravemente, por lo que los expedicionarios solicitaron una evacuación aeromédica de urgencia a la base magallánica. Coincidió con el llamado de auxilio, la llegada de la flotilla antártica a Punta Arenas, que traía en uno de sus buques, al monomotor Vought-Sikorsky "Kingfisher" 308, de la Fuerza Aérea. En la mañana del 19 de Marzo, el hidroplano pilotado por el teniente Rafael Vásquez despegó del Estrecho de Magallanes al tiempo que dos North American T-6 lo hacían de las pistas de Bahía Catalina, con el objeto de guiarlo hasta el lugar en que Rehren esperaba...

Aquella misma tarde, el enfermo era internado en el hospital puntarenense para recibir la atención médica necesaria.

Por otra parte, el Electra de LAN-Chile también habría de tener la oportunidad de llevar valiosa ayuda a un grupo de chilenos aislados.

Durante el mes de junio, una serie de violentos temporales se abatieron sobre la boca occidental del Estrecho de Magallanes, impidiendo que buques de la Armada Nacional reabastecieran, como era habitual en esa época del año, a los guardafaros destacados en el remoto islote Evangelistas. Habiendo agotado ya las raciones de emergencia, el atribulado grupo enfrentaba una situación apremiante. Ante la imposibilidad de socorrerlos por la vía marítima, la Comandancia de la Tercera Zona Naval solicitó a la empresa de aeronavegación que realizara un urgente vuelo logístico.

Fue así como el 27 de junio de 1948, a las 13:30 hrs., el Lockheed Electra 008 de LAN despegó hacia el desolado archipiélago. Haciendo grandes esfuerzos por controlar al bimotor, sacudido con violencia por la turbulencia y los vendavales, los pilotos Jorge Rivera y Hernán Salas lo fueron guiando por entre la bruma, hasta divisar el islote de marras. Al sobrevolarlo, Salas y el jefe de la posta, fuertemente amarrados, procedieron a abrir la portezuela y a arrojar ocho bultos conteniendo carne, leche condensada, papas y cereales.

A estas actuaciones de la aviación austral habría de sumarse, algunos meses después, un hecho insólito.

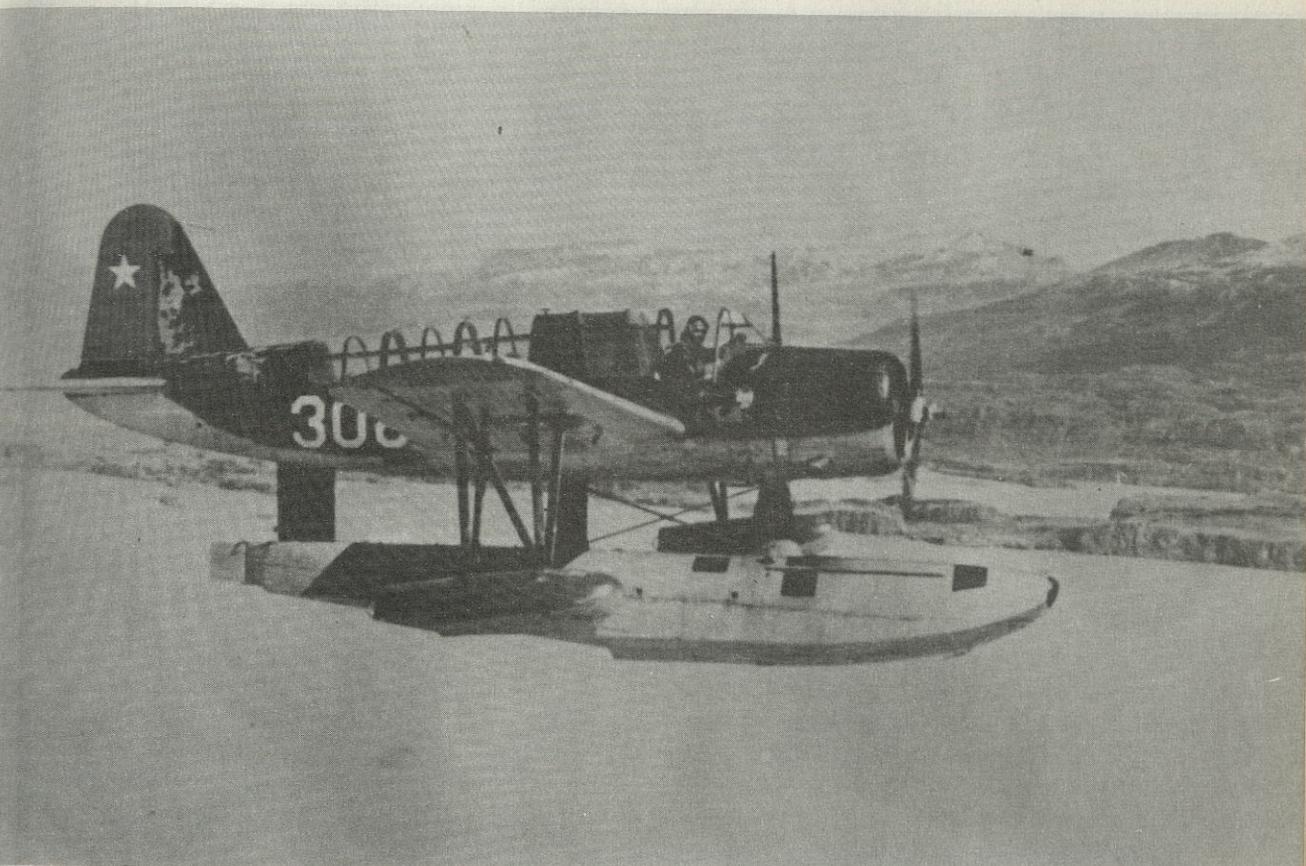


Foto: El Magallanes

Hacia fines de septiembre, había llegado a Punta Arenas el joven osornino Alberto Zout Pérez, quien a los 25 años de edad era un consumado paracaidista, ex combatiente de la Segunda Guerra Mundial por las fuerzas de la Francia Libre. Zout, que había actuado con singular éxito en Bolivia y Perú, estaba en Magallanes para realizar algunos saltos a beneficio del aeroclub que de esta forma buscaba financiar la adquisición de un nuevo avión.

En la mañana del 3 de octubre, alrededor de 2.000 espectadores se dieron cita en el campo aéreo para ver las espectaculares acrobacias de tres Fairchild PT-19 entre las que no habría de faltar el arriesgado vuelo invertido y los saltos en paracaídas prometidos por Zout.

A las 11 AM., el osornino abandonó uno de los hangares de la Base y, luego de posar a un costado del Fairchild 289, trepó hasta la cabina trasera donde se acomodó, mientras el teniente Raúl Ramos iniciaba las verificaciones previas al despegue. Pasados algunos minutos, el avión se elevó con

*Vought Sikorsky 308  
(c/n 2416) aproximando  
a Puerto Esperanza,  
donde Rehren  
esperaba.*



Foto: Museo Regional de Magallanes

### *Zout en plena caída libre*

rumbo Norte regresando a 500 metros de altura sobre el aeródromo. Entonces Zout, con gran sangre fría, se paró en su asiento, bajó por la escalerilla y se sentó en el borde de fuga de la izquierda desde la que se dejó caer dando una serie volteretas ante el asombro de la multitud enmudecida. Los 10 segundos que pasaron antes de que se abriera el gigantesco paracaídas, parecieron horas. Para la gran mayoría de los presentes, aquella era la primera oportunidad en que veían algo similar y era verdaderamente sorprendente la suavidad con que el deportista se acercaba a la pista.

No obstante, para el acróbata no existía tal suavidad. Un viento del Oeste, de intensidad moderada, lo arrastraba inexorablemente hacia la playa. Con gran pericia y fortuna, el audaz osornino pudo tocar tierra cerca de la pirámide que marcaba el perímetro oriental del campo, sufriendo algunas magulladuras en el revolcón que le produjo el violento choque contra el suelo, justo cuando arreciaba una ráfaga de viento superior a los 50 km/h.

Cuando el jeep de la Base llegó hasta el lugar, Zout ya estaba de pie revisando el paracaídas que había sufrido más que él, los embates del viento. Pese a los consejos de no repetir la proeza, procedió a parchar y zurcir rápidamente los paños más dañados del paracaídas y a las 12:30 hrs. volvió a saltar, esta vez con mejores resultados.

El 12 de octubre, Alberto Zout reeditó la actuación, saltando sobre el aeródromo de Punta Chilota, para deleite de los porvenireños. Sin temerle al fuerte viento reinante, repitió las volteretas durante la caída libre, pero al llegar a tierra debió lamentar su temeridad y ser atendido en la ambulancia que la Cruz Roja había dispuesto en el aeródromo.

Repuesto del percance sufrido, regresó a Punta Arenas a cumplir con la palabra empeñada. En el Club Hípico se habían hecho los arreglos necesarios para que el PT-19 aterrizara en la elipse central durante el programa hípico de aquel día. Hasta allí llegó Zout premunido de su paracaídas y procedió a ejecutar su primer salto, cayendo en el aserradero Grimaldi, cercano al hipódromo. En el segundo salto, el viento lo llevó al mar donde se sumergió en aguas poco profundas, lo que le permitió alcanzar la playa por sus propios medios. Mojado y entumido, Alberto Zout Pérez fue llevado en andas ante el público que lo aclamó por el coraje y valentía demostrados.



Foto: El Magallanes

*Recibiendo los primeros  
auxilios en Punta Chilota.  
12 de octubre de 1948.*

---

Todos estos hechos que forman parte del anecdotario aeronáutico de 1948, en realidad estaban mostrando las nuevas facetas de una aviación regional en pleno desarrollo.

El Grupo de Aviación N° 6 había incrementado notablemente su poderío con la llegada de cuatro bombarderos de picada Douglas A-24 "Dauntless", el 15 de abril de 1948.

Estos aviones habían sido traídos al país en 1944, en virtud del Pacto de Ayuda Militar suscrito con Estados Unidos, y habían sido destinados al Grupo de Aviación N° 4, destacados en la Base Aérea de Colina.

El Dauntless, también conocido como el SBD-4 (Scout Bomber Douglas) en la aviación naval norteamericana, había tenido una destacada participación en las batallas del Mar de Coral y de Midway durante la Segunda Guerra Mundial. Prestigiados con tales antecedentes, los A-24 que fueron destinados al Grupo de Aviación N° 6, eran los primeros aviones de combate propiamente tal basados en Punta Arenas.

Los monomotores de 1.000 hp. diseñados en 1939 y dotados con un grupo propulsor Pratt and Whitney R-1820-52, desarrollaban una velocidad máxima de 250 mph., siendo la velocidad de crucero 165 mph. El radio de acción en configuración de patrullaje eran 1.300 millas, en tanto que con una bomba de 1.000 libras su alcance se reducía a 950 millas. El armamento estándar lo componían dos ametralladoras punto 50 en el capot y dos ametralladoras giratorias punto 30, para el artillero ubicado en una cabina trasera que, al igual que la del piloto, poseía un blindaje protector.

La envergadura de estos notables aparatos, era de 41 pies y 6 pulgadas, la longitud eran 32 pies 8 pulgadas y la altura 13 pies con 7 pulgadas, siendo el techo de servicio de 26.000 pies. (2)

A estos adelantos de la Fuerza Aérea, pronto habrían de sumarse otros en el ámbito aerocomercial.

En efecto, la Aviación Naval Argentina había creado, a mediados de octubre de 1948, las bases aeronavales de Río Grande y Ushuaía, mejorando notablemente las pistas existentes en ambas localidades fueguinas. Aprovechando esta coyuntura, Aerolíneas Argentinas comenzó a operar con Douglas DC-3 entre el Aeropuerto de Morón, Buenos Aires, y aquellos del lejano territorio austral.

La nueva línea aérea estatal, heredera de la legendaria Aeroposta Argentina, inició de inmediato las gestiones encaminadas a incluir a Punta Arenas en sus itinerarios sureños.



*Altos jefes de Aeroposta Argentina y funcionarios de LAN en Punta Arenas, 10 de octubre de 1948.*



*DC-3 LV-AET "Mapuche" (c/n 19961) de Aeroposta Argentina en Bahía Catalina.*

Foto: El Magallanes

Por entonces los gobiernos de Chile y Argentina nuevamente estaban por firmar una serie de acuerdos bilaterales entre los que figuraban concesiones mutuas de derechos de aeronavegación. Adelantándose algunos días a la ceremonia protocolar a que estos acuerdos darían origen, el DC-3, LV-AET, "MAPUCHE", de Aerolíneas Argentinas aterrizó en Bahía Catalina, el 10 de diciembre de 1948, trayendo a bordo a una comisión técnica cuyo objetivo era el de conocer las instalaciones del aeródromo magallánico.

El 31 de enero de 1949 quedó inaugurado el servicio internacional a Buenos Aires vía Río Gallegos con el DC-3 LV-ACW, "YAGAN", piloteado por Dirk Wessels y Roberto Mayden quienes de esta forma pusieron un feliz término a 18 años de arduas negociaciones para establecer el vínculo aéreo entre Magallanes y la metrópolis rioplatense. (3)

A los pocos meses de iniciado el nuevo servicio aéreo, Aerolíneas Argentinas solicitó la autorización para instalar el primer sistema de luces de pista de Bahía Catalina, ya que uno de los vuelos se originaba a las 04:30 AM., en el aeródromo de Ushuaía, aterrizando en la pista de Bahía

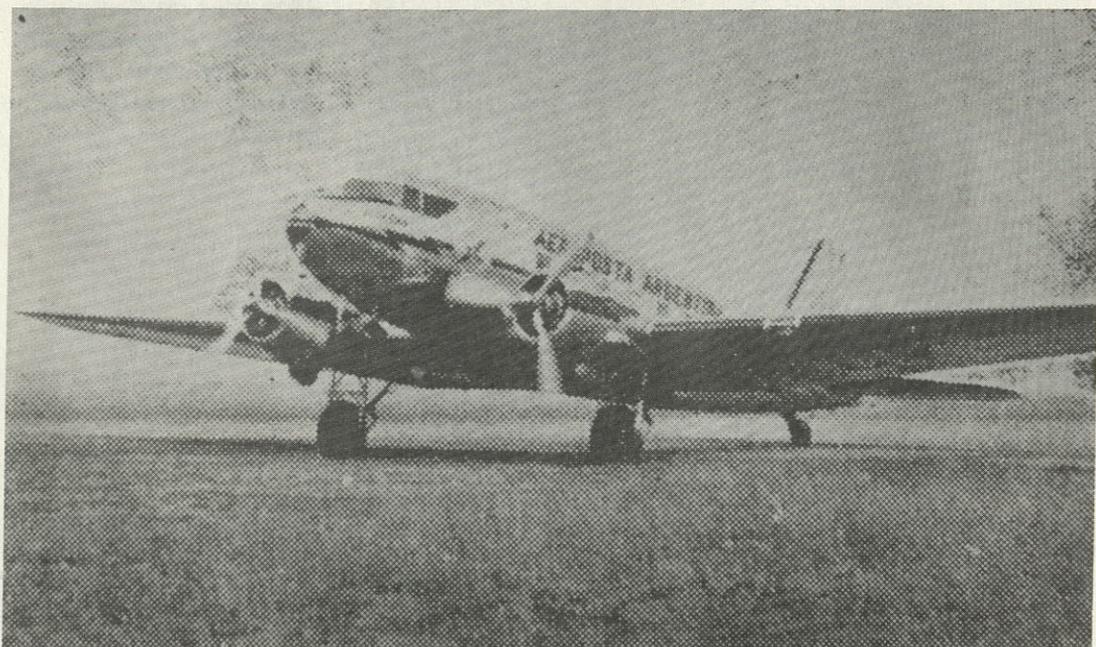


Foto: El Magallanes

*Llegada del vuelo inaugural de Aeroposta Argentina. DC-3 LV-ACN, "Yagan" (c/n 12057) 31 de enero de 1949.*

Catalina una hora más tarde, cuando el Sol aún no iluminaba el amanecer magallánico.

A las 5:30 AM., del 16 de abril de 1949, una centelleante hilera de luces amarillas en los costados de la pista, verdes en el umbral de aterrizaje y rojas en el extremo opuesto, iluminó la primera operación aerocomercial nocturna de Punta Arenas, permitiendo que el "Yagan" aterrizara con toda seguridad en el aeródromo local.

Algunos meses más tarde una tragedia naval, de grandes proporciones habría de obligar a una intensa actividad aérea en Bahía Catalina.

La noche del 22 al 23 de septiembre, un temporal fuerza 12 con vientos huracanados del Oeste, se dejó caer sobre la región afectando con particular violencia al Estrecho de Magallanes y el seno Magdalena, en los precisos instantes en que el barreminas de la Armada Argentina, ARA Fournier, de 520 toneladas, intentaba recalar al canal Magdalena, siguiendo la ruta de los canales fueguinos que lo conducía a Ushuaía, su puerto base.

Cogido por el vendaval, el Fournier no tuvo escapatoria. Es posible que entre las 3 y las 4 de la madrugada del 23, cuando se registraron las rachas más fuertes de viento, el barreminas con sus 77 tripulantes se haya volcado de

campana o ido por ojo, sin darles tiempo para lanzar un S.O.S. ni mucho menos para abandonar el buque.

Al pasar los días y no tenerse noticias del Fournier, el jefe de la Base Naval de Puerto Belgrano solicitó la ayuda chilena, iniciándose de inmediato la rebusca marítima y aérea con todos los medios disponibles en Punta Arenas.

Así fue como la mañana del 28, los aviones de la FACH y el Lodestar de LAN despegaron hacia el Canal Beagle y Paso Brecknock sin encontrar vestigios del naufragio. Al día siguiente se agregaron los PBY-5 argentinos 3-P-2 y 3-P-6 de la Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros y el C-54, CTA-5, el Grupo de Transporte Aeronavales, afecto a la línea COY, entre Buenos Aires y Ushuaía.

La intensificación de la rebusca aérea, a pesar del mal tiempo reinante, permitió el macabro hallazgo de una balsa con cinco cadáveres a bordo, varada en Punta Cono, en la costa Oeste de la gran isla Dawson. (\*)

La ocurrencia de este nuevo drama marítimo había permitido sin embargo, que los magallánicos vieran aterrizar por primera vez a un cuadrimotor en la "pista de los hangares" y apreciar sus modernas líneas que, al cabo de algunos años, les llegarían a ser tan familiares.

Por esa misma fecha, el aeroclub local había iniciado una campaña para la adquisición de una ambulancia aérea, finalizándola al promediar junio, con la compra de un monomotor Miles Major cuadrilaza (\*). El pequeño avión realizó innumerables evacuaciones aeromédicas antes de resultar totalmente destruido en un lamentable accidente ocurrido el 5 de octubre de 1949 y que le costara la vida al entonces despachador técnico de LAN, Diego Soler. No obstante la corta vida de la avioneta al servicio de la comunidad, ésta sirvió para demostrar la utilidad de contar con una aeroambulancia en el territorio, motivando a los grandes ganaderos a prestar su valioso concurso para reunir fondos destinados a la compra de otro avión que se prestara mejor para dicho cometido.

Comenzó así una erogación popular cuya meta eran U\$ 30.000.- con lo que se intentaría financiar la traída de un De Havilland DHC-2 "Beaver" de Canadá, con capacidad para cuatro camillas más un piloto y personal médico.

La Posta Austral de LAN-Chile en tanto, también podía mostrar algunos progresos. Haciendo grandes esfuerzos había logrado mantener la regularidad de sus servicios regionales y a Santiago, con 9.647 pasajeros transportados

(\*) El año 1952, el gobierno argentino reconoció la valiosa cooperación prestada por la Fuerza Aérea de Chile en esta tragedia, condecorando al general del aire Aurelio Celeddón; al comandante de escuadrilla Manuel Sotomayor; al capitán de bandada Carlos Barría y los tenientes Robinson Sepúlveda, Eduardo Zúñiga, Danton Montalva, Darío Escobar y Héctor Galleguillos.

La tripulación LAN la componían los pilotos Alfonso Cuadrado y Sergio Correa.

(\*) El Miles Major fue bautizado el 17 de junio de 1949, con el nombre de "Pancho".

---

por sus difíciles rutas, en sus anticuados bimotores y a pesar del mal estado de los aeródromos magallánicos. Esta última situación le había impuesto graves dificultades a sus operaciones e impedido la modernización del material de vuelo, ya que los Electra no podían ser reemplazados por aeronaves más potentes sin antes de haber mejorado considerablemente las pistas de Punta Chilota, Puerto Natales y Bahía Catalina.

La falta de campos aéreos adecuados iba a hacer crisis promediando el año 1950, cuando se debió suspender el servicio aéreo interdepartamental, ya que fue necesario enviar al Electra a una completa revisión en la maestranza de Los Cerrillos. Para evitar aquella medida extrema, la superioridad de la empresa dispuso reemplazarlo con un Lodestar, con el que se intentó, sin éxito, operar en Porvenir y Puerto Natales. Al mismo tiempo, los Douglas DC-3 de LAN y Aerolíneas Argentinas debieron cancelar sus vuelos a Bahía Catalina por el mal estado que presentaba dicho aeropuerto.

En realidad, los esfuerzos realizados por el Departamento de Caminos y la CORFO no daban abasto para mantener operativos los campos de aviación más importantes de la región.

Como si fuera poco, a estas dificultades se sumó la deficiente provisión de energía eléctrica a la Base Aérea. La Empresa Nacional de Fuerza Eléctrica debió recurrir al racionamiento de electricidad por las reiteradas fallas de la usina que abastecía a la ciudad, agregando a las limitaciones aeroportuarias, la imposibilidad de contar con los equipos de radiocomunicación.

Pese a todo, los vuelos se reanudaron al comenzar el mes de julio, gracias a las reparaciones de emergencia practicadas en las pistas de los tres aeródromos regionales y al motor electrógeno que ENAP le facilitó a la Base Aérea.

Ante tantas y tan serias deficiencias, el general Jorge Gana Eatsman, director de Aeronáutica, decidió visitar la región imponiéndose en el terreno de la difícil realidad que se vivía. De inmediato el general Gana procedió a nombrar una comisión formada por los jefes de la Posta de LAN y de la Base Aérea y por el ingeniero provincial de Obras Públicas. La comisión aludida debería presentar a la brevedad posible, un completo plan de ampliaciones de Bahía Catalina, Punta Chilota y Puerto Natales, comprometiéndose el alto oficial a obtener los recursos que estos trabajos demandaran.

El nombramiento de la comisión marcó el inicio de un período caracterizado por un notable desarrollo aeroportuario

y una no menos notable expansión de la aviación civil y comercial de la región. (\*)

El transporte aéreo chileno, había comenzado una nueva etapa a partir de 1949 con el surgimiento de la Línea Aérea del Pacífico Sur "LIPA-SUR" y la "Lyon Air", con cuatro y tres aparatos respectivamente, dedicados al transporte de pasajeros y carga.

En la mañana del 9 de febrero de 1951, aterrizó en Bahía Catalina un Curtiss C-46 "Comando" perteneciente a la última de las empresas nombradas, ya que algunos días antes, el Instituto de Economía Agrícola había suscrito un contrato con esta compañía aérea para llevar un embarque de animales a la Exposición Agropecuaria de Coyhaique.

En la losa puntarenense, el pesado bimotor fue rápidamente preparado para recibir la primera partida de animales que saldrían de la región por la vía aérea, mientras su piloto, Juan Costabal, daba una improvisada conferencia de prensa destacando los bondades de aquel medio de transporte al servicio de los ganaderos de Magallanes.

A las 13:45 hrs., el C-46, de nombre "Capricornio", levantó el vuelo abriendo una nueva era en el transporte aéreo austral.

Un mes más tarde, el 17 de marzo, el Capricornio regresó trayendo cinco toneladas de fruta fresca para diversos comerciantes del ramo y a las pocas horas, los dos motores Pratt and Whitney R-2800, de 2.000 hp. cada uno, volvían a ponerse en movimiento.

Levantando una nube de tierra, el avión rodó lentamente hasta el umbral de la pista de los hangares para iniciar desde allí, la carrera de despegue. Pasados algunos minutos, el bimotor se perdía en el horizonte llevando en su amplia bodega 130 lanares corriedale con destino a la estancia "Fenton" de Arequipa, Perú.

Este auspicioso comienzo de la carga aérea regional, fue seguido poco tiempo después, por la adquisición de un Douglas C-47 comprado por la ENAP en Estados Unidos.

El nuevo aparato de la flota aérea regional, llegó a Punta Arenas el 26 de mayo de 1951, después de haber permanecido un par de meses en los talleres de LAN-Chile, en Santiago, donde fue convertido en un transporte mixto de carga y pasajeros.

A su llegada a Bahía Catalina asistieron las máximas autoridades de la Empresa Nacional del Petróleo, procedien-

(\*) El 15 de febrero de 1950, con motivo de la inauguración del oleoducto entre Manantiales y Caleta Clarencia, llegó a Punta Arenas el vicepresidente de CORFO, don Germán Picó Cañas, utilizando el avión presidencial. Su esposa, Dora Domínguez de Picó, lo acompañó piloteando su propio Cessna 172, convirtiéndose en la primera mujer en hacer la travesía desde Puerto Montt al mando de un avión. (4)

---

do a bautizar al remozado bimotor con el nombre de "Manantiales".

Poco tiempo antes de la llegada del DC-3 enapino, había tenido lugar una ceremonia similar en ese mismo recinto. En efecto, el 18 de abril de 1951, los pilotos del aeroclub Alfonso Robles y Eric Burchard habían aterrizado con toda suavidad al monomotor Cessna 190, traído en vuelo desde Wichita, Kansas, para ser utilizado como ambulancia aérea. Otro monomotor, un Cessna 170, traído por Francisco Bermúdez para los mismo fines, el 19 de mayo, habría de completar la escuadrilla aeromédica del Club Aéreo de Punta Arenas, adquirida con los fondos recaudados durante 1949.

Con estas dos adquisiciones la aviación deportiva magallánica se pondría al servicio de la comunidad, llevando socorros médicos y transportando enfermos desde las apartadas localidades patagónicas y fueguinas, incluyendo algunas argentinas, al principal centro hospitalario de la región.

Sin duda que la aviación austral estaba viviendo un año trascendente. Confirmando este acierto, el ejecutivo envió al Congreso Nacional un proyecto de ley que autorizaba al Presidente de la República para invertir \$ 90.000.000.- en reparaciones y ampliaciones de los aeropuertos de Victoria, Balmaceda y Punta Arenas, declarando de utilidad pública los terrenos que fueran necesarios para la ejecución de las obras.

Pero aún faltaban otros sucesos de importancia que habrían de tener ocurrencia el último trimestre del aquel año.

Finalizando el mes de octubre, la Línea Aérea Nacional decidió iniciar los vuelos a Río Gallegos. Para finiquitar los detalles que esta decisión implicaba, el 15 de noviembre viajó a la capital santacruceña, el jefe del Departamento Internacional de la empresa, Sergio del Río Verdugo. El ejecutivo había llegado a Punta Arenas a bordo de un Lockheed Electra, destinado por la compañía para ese cometido, aumentando a dos los aviones afectos a la Posta Austral.

El 22 de noviembre el transporte aéreo despegó rumbo a la vecina ciudad trasandina piloteado por el jefe de la Posta Germán Acevedo y el copiloto Alfredo Beytía (\*). En sus mullidos asientos se acomodaron el intendente de la provincia, Monseñor Vladimiro Boric, Obispo de Magallanes; los jefes de los destacamentos militar, naval y aéreo; el alcalde de la ciudad y periodistas de los diarios "La Prensa" y "El Magallanes".

(\*) El 1º de enero de 1946 Alfonso Cuadrado fue a Río Gallegos en el Electra 505, para conseguir la autorización para iniciar los vuelos regulares y para operar en el aeródromo militar debido a las malas condiciones en que se encontraba la pista de Aeroposta.

*Itinerario regional de  
LAN en noviembre de  
1951.*

# Línea Aérea Nacional

## ITINERARIOS

**Pone en conocimiento del público que a partir del día 19 del presente los vuelos zonales e internacionales se harán según el siguiente itinerario:**

### **PUNTA ARENAS A RIO GALLEGOS.**

Lunes y Viernes, a las 8.30 horas.  
Valor del pasaje \$ 640.—

### **PUNTA ARENAS A PORVENIR.**

De Lunes a Sábado, a las 12 horas.  
Valor del pasaje \$ 220.—

### **DE PUNTA ARENAS A CALETA JOSEFINA Y SAN SEBASTIAN.—**

Jueves, a las 14.30 horas.  
Valor del pasaje a Caleta Josefina \$ 394.—  
Valor del pasaje a San Sebastián \$ 487.—

### **DE PUNTA ARENAS A SPRINGHILL, MANANTIALES Y BAHIA FELIPE.—**

Martes y Viernes, a las 14 horas.  
Valor del pasaje a Springhill y a Manantiales \$ 394.—  
Valor del pasaje a Bahía Felipe \$ 392.—

### **DE PUNTA ARENAS A NATALES**

Martes, Jueves y Sábado, a las 9 horas.  
Valor del pasaje \$ 355.—

### **INFORMES Y PASAJES.**

AGENCIA LAN. — AVENIDA COLON 801, ESQUINA DE  
MAGALLANES, FONOS 1515 Y 1550. EN RIO GALLEGOS:  
CALLE BOCA N.º 871.

Foto: El Magallanes

Tras 45 minutos de vuelo, el avión se detenía frente a la aeroestación galleguense donde se habían reunido todas las autoridades de la provincia argentina. Los agasajos en honor a los visitantes se sucedieron a lo largo de todo el día, culminando con un cóctel en las dependencias del Club Aéreo de Río Gallegos poco antes de emprender el regreso a las 20:30 horas.

En el intertanto, en Santiago, los diputados Alfonso y Enrique Campos Menéndez habían comenzado una ardua campaña para que la Cámara Baja aprobara una indicación para que se destinaran \$ 100.000.000.- de los ingresos por exportación de cobre, a la adquisición de tres Douglas DC-6B para la LAN, a fin de que ésta los empleara en la ruta a Magallanes. La idea, original de Alfonso Campos, fue finalmente aprobada hacia fines de diciembre, quedando para ser tramitada en el Senado durante el año 1952.

La compra de tales aviones necesariamente implicaría una serie de modernizaciones en la red de aeropuertos del país,

especialmente en el de Punta Arenas (\*). Por ello, en los primeros días de enero de 1952, la Comisión Nacional de Aeródromos se trasladó a Magallanes para estudiar en el terreno la solución más adecuada. La comisión, presidida por el general Jorge Gana e integrada por los ingenieros Leopoldo Tacchi y Florencio Oyarzún de la Fuerza Aérea; Francisco Dick, ingeniero del Departamento de Caminos y por el ingeniero provincial de Magallanes Vladimiro Covaciciv concluyó que lo mejor sería hacer un aeropuerto nuevo en el sector de Chabunco.

El Presidente de la República, Gabriel González Videla, particularmente interesado en estrechar los vínculos aeronáuticos con Magallanes, apenas conoció el informe final de la comisión, citó, el 21 de febrero de 1952, a una reunión al director de Aeronáutica, al vicepresidente de LAN y al diputado Alfonso Campos (5) a quienes ordenó avanzar en el proyecto definitivo, al tiempo que les impartía instrucciones semejantes a los ministros de Defensa y de Obras Públicas los que deberían aunar esfuerzos para construir aeródromos en Victoria, Balmaceda, Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir.

Para fines de mes, ya estaba listo el plano del que habría de ser el principal campo aéreo de la región. La promesa hecha por el general Gana en fines de 1950, comenzaba a ser una realidad, aunque debería sufrir algunas demoras por el momento político que vivía el país.

Correspondía que en septiembre de 1952, se realizara el acto eleccionario que habría de llevar a la primera magistratura de la Nación al general Carlos Ibáñez del Campo. Debería ser pues, el nuevo Gobierno el que acometiera en definitiva, la construcción de los aeródromos australes planificados por el saliente Presidente Gabriel González Videla.

Una de las primeras medidas en tal sentido adoptada por el Presidente Ibáñez, consistió en nombrar vicepresidente de la Línea Aérea Nacional a su gran colaborador de antaño, el retirado comodoro Arturo Merino Benítez. Cabe hacer notar que en aquella época, correspondía a esta empresa proponer y planificar la construcción de los aeródromos nacionales, debiendo el comodoro iniciar su gestión por la revisión de los proyectos que el Gobierno anterior había dejado pendientes.

En Punta Arenas en tanto, las autoridades provinciales trabajaban aceleradamente en los preparativos para la visita presidencial anunciada para el 8 de enero de 1953. En atención a que el Presidente Ibáñez haría el viaje en el DC-3 de la Presidencia, conocido como "El Canela" por el color de su revestimiento interior, era necesario reparar las pistas de

(\*) Con relación a este tema, el diario "El Magallanes", en su editorial del 11 de junio de 1951: "Fondos para Aeropuertos. La aviación mercante tropieza con el inconveniente de no poder desarrollarse en forma satisfactoria debido, principalmente a la carencia de aeródromos que cuenten con aquellas condiciones e instalaciones técnicas modernas".

---

Bahía Catalina y hacer una cancha de aterrizaje en Porvenir, ya que la vieja pista de Punta Chilota no se prestaba para la operación de este tipo de aeronaves. Rápidamente hombres y maquinarias del Departamento de Caminos, encabezados por el ingeniero provincial Vladimiro Covacevic, procedieron a construir un improvisado campo aéreo en el sector de la Laguna de los Cisnes, aledaña al poblado fueguino.

En la tarde del 5 de enero de 1953, un pequeño avión de la Base Aérea, piloteado por su jefe y tripulado por el intendente de la provincia, aterrizó en la nueva pista de 800 mts. de largo por 30 de ancho, comprobando que aquel lugar era el indicado para el futuro y definitivo aeropuerto de Porvenir.

Lamentablemente, las adversas condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta que debía seguir "El Canela", impidieron que éste levantara el vuelo el día programado, postergándose indefinidamente la esperada visita presidencial a la zona.

A los pocos días, coincidiendo con el vigésimo tercer aniversario del primer vuelo entre Puerto Montt y Magallanes, aterrizaba en Bahía Catalina un Lockheed Lodestar piloteado por Alfonso Cuadrado y Germán Acevedo, trayendo al gestor de aquella hazaña. La finalidad del viaje de Arturo Merino era la de constatar el estado de los trabajos preliminares que se venían ejecutando en Chabunco desde mediados de noviembre y de conocer el nuevo aeródromo porvenireño. Allí pudo imponerse que la pista fueguina era utilizable solo en verano ya que aún le faltaba la carpeta de rodado, trabajo que se haría durante el año. Al dejar Magallanes, al día siguiente, Arturo Merino expresó el deseo de bautizar el aeródromo de Porvenir con el nombre del recordado capitán "Alfredo Fuentes Martínez". (6)

Por esos mismos días, noticias llegadas desde la Antártica daban cuenta de la demarcación de una pista hecha por el capitán Carlos Toro Mazote y los tenientes Roberto Araos y Eric Burchard, en una planicie de la isla Decepción. Aquello alentó al teniente Luis Alberto Núñez Rojas, del Grupo de Aviación Nº 6 de Punta Arenas, a intentar la realización de un vuelo a esa lejana posesión chilena. (7)

Junto al sargento mecánico Gregorio Salas, comenzó a preparar secretamente al North American T-6 Nº 290 (c/n 78-06597) de la dotación austral, adaptándole estanques suplementarios de combustible extraídos de un viejo Fairchild PT-19, dado de baja por el aeroclub.

El despegue se produjo el 4 de febrero de 1953. Ambos

aventureros notificaron la falsa de intención de alcanzar hasta Valdivia en vuelo directo, lo que sin duda fue creído por quienes a esa hora, fueron testigos del decolaje del monomotor. Al cabo de un par de horas, la sorpresa del comandante Belenguer fue mayúscula al recibir un mensaje de Núñez, señalando el verdadero destino del vuelo que a esa hora sobrevolaba las islas Diego Ramírez, en pleno Mar de Drake.

De nada sirvió la orden perentoria de regresar, emanada de la jefatura de la base magallánica. Los intrépidos aviadores continuaron rumbo al Sur luchando temerariamente contra una tormenta que afectaba al paso interoceánico. Poco después de las 11 de la mañana, la situación se tornó insostenible. Volando a ciegas, en medio de una masa de nubes turbulentas y con formación de hielo en las partes vitales del avión, no les quedó más remedio que iniciar el regreso, cuando por entre los jirones de la nubada, alcanzaban a divisar los primeros contrafuertes de las islas Shetland del Sur.

Pasadas las 16 horas, el F-290 tocó tierra en la barrosa pista de la Bahía de los Zargazos, en la isla Navarino.

Agotados por las tensiones vividas durante el largo vuelo, Núñez y Salas aguardaron allí, la llegada de dos aviones trayéndoles combustible y aceite para poder continuar a Punta Arenas donde les esperaba una fría recepción por el acto de indisciplina cometido.

La odisea del "Pilotín" Núñez, apodado así por sus años de cadete naval suscitó encontradas reacciones. Por una parte hubo quienes lo felicitaron efusivamente como el general de división, Ramón Cañas Montalva, quien le expresó en un telegrama:

*"Impuesto hoy de los detalles de su patriótica proeza antártica, lo felicito cordialmente. Hoy más que nunca necesitamos ejemplos viriles, como el suyo, orientados a la afirmación definitiva de nuestra soberanía en tan preciados territorios para la grandeza de Chile" (8)*

A su vez, la Comandancia de la Base Aérea de Magallanes, en una declaración pública, señaló: *"La aviación actual, si bien exige de sus componentes audacia y valentía, exige además criterio y conocimientos". (9)*

Si bien es cierto que aquel vuelo se realizó en un monomotor pobremente equipado para hacerlo, la hazaña del teniente Núñez se inscribe como el primer intento de alcanzar hasta el continente helado, realizado por algún aviador chileno.

Solamente el frío acalló la polémica en torno al vuelo antártico de Núñez, permitiendo el conocimiento de los nuevos planes que se hacían con relación a la región del canal Beagle.

Durante la visita hecha a Punta Arenas en febrero de 1948, por el entonces Presidente de la República, Gabriel González Videla, éste había hecho público el deseo de crear el departamento de Navarino, a fin de sacar del estado de abandono en que se encontraba aquella zona, situación que contrastaba enormemente con el desarrollo que había alcanzado el puerto argentino de Ushuaía. Allí, la antigua pista construida por los penados del presidio en 1933, albergaba, desde octubre de 1948, a la Base Aeronaval de Ushuaía, la que había mejorado substancialmente las instalaciones existentes hasta permitir las operaciones regulares de los DC-3 de Aerolíneas Argentinas.

Promediando 1948, una comisión de estudios compuesta por el general de división, Antonio Tovarías Arroyo, el contraalmirante Julio Santibáñez, el comandante del Grupo de Aviación N° 6, Alberto Latorre y el ingeniero Covacevic, fue a la isla recomendando a "Puerto Luisa" para la fundación de un poblado, agregando en el informe final que *"no es posible ubicar tierras para un aeródromo salvo que se piense en grandes gastos para acondicionar algún sector y de allí que se proponga un servicio de aviones anfibios"*. (10)

Por diferentes motivos la situación de Navarino no cambió en los años posteriores. No obstante los reconocimientos continuaron por cuenta del Destacamento de Infantería de Marina "Cochrane", de Punta Arenas. En base a los informes evacuados por las patrullas, la Comandancia de la Tercera Zona Naval notificó, a comienzos de 1952, al ingeniero Covacevic la posibilidad de construir una pequeña pista de aterrizaje en la Bahía de los Sargazos sobre la costa sur de Navarino.

Aunque lejos de los puntos habitados de la isla, el nuevo campo aéreo podría servir de alternativa a los vuelos de soberanía que las máquinas del Grupo de Aviación N° 6 efectuaban al Cabo de Hornos.

Poco tiempo después, desembarcaba en dicho lugar un reducido grupo de técnicos del Departamento de Caminos, una motoniveladora, un rodillo de arrastre y un pequeño destacamento de apoyo de la Infantería de Marina. El grupo, dirigido por el topógrafo Korge Cler, comenzó de inmediato a preparar el terreno requerido para una pista de 650 metros de longitud orientada a los 110°, terminando los trabajos en los

primeros días de abril de 1952. No obstante, esta no pudo ser inaugurada en esa oportunidad debido a un desperfecto mecánico que dejó a la motoniveladora obstruyéndola, lo que motivó un nuevo viaje de la barcaza "Grumete Contreras", desde Punta Arenas, con el personal necesario para reparar la pesada máquina.

Cuando la barcaza iniciaba el regreso a la capital maga-llánica, el 16 de mayo, seis aviones North American T-6 la sobrevolaron para perderse rápidamente de vista en dirección a la nueva pista de aterrizaje. (11)

Las huellas dejadas en la nieve por estos aparatos fueron el único y fugaz testimonio del primer aterrizaje practicado en la isla Navarino.

Un año después, una comisión de la Posta de LAN, compuesta por el piloto Pedro Gasc, el agente comercial Javier Campos y el despachador técnico Orestes Maldifassi, llegó hasta el lugar para estudiar las posibilidades de extender los vuelos regionales hasta aquellos confines. Las conclusiones a que llegó la comisión aludida, recomendaba mejorar la pista de Yendegaia, donde el colono Pedro Serka ofrecía toda clase de facilidades incluyendo una habitación para la agencia y la estación de radio; (12) dejar la pista de Los Sargazos como de emergencia y planificar la adquisición de aviones anfibios para aquellas rutas.

Mientras tanto, en Santiago, el vicepresidente ejecutivo de la empresa, comodoro Arturo Merino Benítez, ordenó enviar un DC-3 para los vuelos regionales de Magallanes y, a partir del 7 de diciembre, aumentar a un vuelo diario los viajes entre Punta Arenas y la capital del país.

El último hecho aeronáutico destacable de 1953, corrió por cuenta de la Fuerza Aérea. El 29 de diciembre arribó al puerto la flotilla de la "VIII Expedición Antártica". Una de las naves transportaba un DHC-2 "Beaver" y un helicóptero Bell HD-47 adquirido por la FACH durante el año que terminaba. En los días que la flotilla estuvo en Punta Arenas, este helicóptero realizó algunos vuelos demostrativos sobre la ciudad provocando la natural curiosidad de la mayoría de los vecinos que jamás habían tenido la oportunidad de ver volar aparatos de este tipo.

1954 se inició en forma más espectacular aún.

El 18 de enero aterrizó en Bahía Catalina, un DC-3 de LAN que hizo el vuelo directo desde Santiago en 7 horas y 20 minutos. Durante todo el día siguiente, el avión fue sometido a prolijas revisiones por sus tripulantes, los pilotos Adalberto Fernández y Alfonso Cuadrado, el ingeniero Jaime Ortíz y el

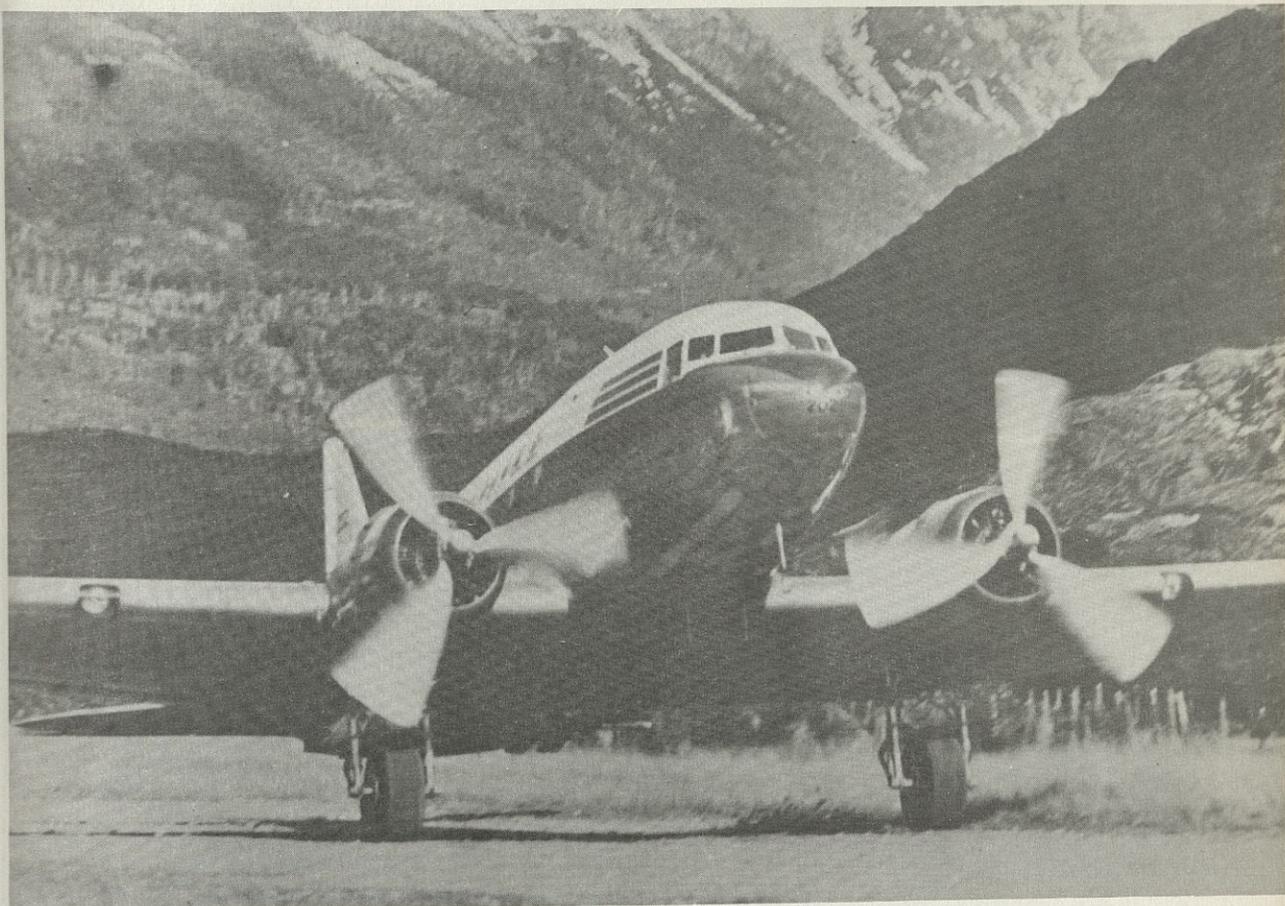


Foto : LAN-Chile

mecánico Oscar Rojas. A las 4:24 de la madrugada del 20 de enero, el día del "Roto Chileno", el Douglas 0010 despegó poniendo proa al Norte.

El misterio sigilosamente guardado del objetivo del vuelo quedó revelado a las 19:44 hrs. con el aterrizaje en Arica. Tras haber volado cerca de 4.000 kms. sin escalas, en algo más de 15 horas y media, el avión se detuvo frente a las instalaciones de la empresa en el aeropuerto nortino. (13)

Unir Magallanes con Arica por la vía aérea había tenido por objeto contrarrestar la campaña de desprestigio que, desde hacía algún tiempo se había venido desarrollando. Arturo Merino Benítez había recibido duros ataques de la oposición que lo acusaba de una mala gestión al frente de la línea aérea, responsabilizándolo de una serie de accidentes e incidentes que habían aquejado a la empresa últimamente.

Contrastando con estas injustas críticas, LAN-Chile podía exhibir un notable desarrollo de sus servicios, especialmente

*DC-3 de LAN, con la matrícula CC-CLL y el N° 202, despegando de Alto Palena.*

---

los del sur del país. Durante 1953 se habían creado las postas de Puerto Montt, con vuelos a Maullín, Ancud, Castro y Alto Palena y la de Balmaceda con servicios a Chile Chico, Coyhaique, Fachinal, Cochrane y Colonia. A ellos se agregaban los vuelos diarios entre Punta Arenas y Santiago y el reemplazo de los viejos Electras por Douglas DC-3 en la Posta Austral. Los estudios para extender los beneficios de la aeronavegación comercial a la zona del canal Beagle se encontraban en la fase final, faltando por resolver si se comprarían anfibios o hidroplanos, en tanto que se esperaba inaugurar el aeródromo "Capitán Alfredo Fuentes Martínez" en los primeros días de marzo de 1954.

El día 6 de aquel mes, el nuevo aeródromo recibió el primer DC-3 de la flota regional, reiniciando el servicio suspendido a fines del año anterior por el cierre definitivo de la pista de Punta Chilota. La ceremonia inaugural contó con la presencia de las autoridades provinciales, el Obispo Diocesano y el jefe de la Posta de LAN, empresa que tan solo el día anterior había celebrado sus 25 años de vida. En su discurso el piloto Jorge Rivera destacó: *"Esto se ha podido realizar gracias a la magnífica labor de los organismos dependientes del Ministerio de Obras Públicas, representados en esta provincia por su ingeniero, señor Vladimiro Covacevic, quien no ha escatimado sacrificio alguno en hacer lo que vosotros véis".* (14)

Con respecto a Chabunco, a comienzos de febrero, se había firmado el documento que adjudicaba a la empresa Longhi la propuesta por la construcción del aeropuerto, esperándose el inicio de los trabajos para el próximo mes de octubre.

El estancamiento aeroportuario de Magallanes comenzaba a quedar atrás.

No obstante estos adelantos, en la capital había continuado la campaña contra Arturo Merino Benítez, quien al ver que su presencia al frente de la línea aérea constituía un serio escollo para su desarrollo, decidió presentar su renuncia indeclinable a la vicepresidencia ejecutiva.

El 27 de agosto de 1954, se alejó definitivamente de la empresa quien fuera su fundador el 5 de marzo de 1929. En su reemplazo, el Presidente Ibáñez nombró al piloto Adalberto Fernández, quien además ocuparía la cartera de Obras Públicas, confirmando con su presencia en el Gabinete, la decidida intención del Gobierno en impulsar el crecimiento de la aeronáutica nacional.

Tal como estaba previsto, los trabajos en Chabunco



Foto: El Magallanes



comenzaron con la llegada de la maquinaria pesada, el 17 de noviembre y dos meses después, el 14 de enero de 1955, aterrizaban en su pedregosa pista cuatro North American T-6 y un Piper PA-28 del aeroclub para celebrar el término de la primera etapa consistente en la remoción de tierra y ripiado de la pista principal.

Mientras tanto, en Santa Mónica, California, se ultimaban los preparativos para la entrega del primer Douglas DC-6B a la Línea Aérea Nacional adquirido por ésta, con los recursos aprobados por la Ley impulsada por los hermanos Alfonso y Enrique Campos Menéndez.

El 29 de enero de 1955 el cuádrimotor despegó con destino a Santiago.

La llegada a la capital del DC-6 se prestó para todo tipo de conjeturas acerca de la posibilidad de contar con él para la ruta a Magallanes. Sin embargo, al promediar marzo se supo que la empresa esperaba que la pista de Chabunco estuviera

*En enero de 1955, TRANSA-CHILE inició sus operaciones en Punta Arenas con aviones C-46. La secuencia fotográfica muestra la llegada del primer vuelo. En la escala, de sombrero, aparece Nicolás Mladinich, agente de la aerolínea en Magallanes.*

(\*) Durante este primer decenio, la Posta Austral de LAN-Chile llegó a inaugurar los siguientes servicios:

**1945:**

30	junio	Porvenir
24	octubre	Springhill

**1946:**

24	junio	Santiago
28	octubre	Puerto Natales

**1948:**

03	febrero	Bahía Felipe
14	febrero	Manantiales
05	marzo	Caleta Josefina
03	junio	San Sebastián (Prologación a Río Grande por buses)

**1951:**

23	noviembre	Río Gallegos
----	-----------	--------------

Durante este mismo período, ocuparon la jefatura los pilotos Alfonso Cuadrado Merino, Arturo Prado Orozco, René Pairoa Epple, Fernando Serra C., Raúl Turner Paredes, Germán Acevedo Salas y Jorge Rivera Alonso.

totalmente pavimentada, lo que ocurriría en el transcurso del año entrante. Mientras tanto, la comunidad puntarenense debería continuar viajando a Santiago en los DC-3 de LAN y en el Curtiss C-46 de Sociedad de Transportes Aéreos de Chile S.A. (TRANSA-Chile) cuyas operaciones en la ciudad del estrecho habrían de comenzar durante aquel mes.

El 30 de junio de 1955, la Posta Austral de LAN-Chile, cumplió su primer decenio al servicio de la región. Durante estos 10 años sus aviones transportaron a 96.470 pasajeros en el servicio interdepartamental y a 14.129 pasajeros hacia Santiago e intermedios, sin haber lamentado accidentes fatales en más de 10.000 cruces del Estrecho de Magallanes. (\*)

El camino recorrido por la Posta había sido duro y no pocas veces temerario. La introducción de los cuádrimotORES en la ruta sin duda que traería consigo las ventajas de la aviación moderna, pero para que ello sucediera había que terminar el nuevo aeropuerto de Magallanes.

En este aspecto, la obra presentaba, a fines de 1955, un notable grado de adelanto, habiéndose pavimentado gran parte de la pista principal lo que acercaba a la aviación magallánica a un futuro de insospechado progreso, vislumbrado sólo por aquellos de imaginación más audaz.

Potentes aparatos podrían decolar hacia destinos tan lejanos, como Australia, Nueva Zelandia y la Antártica, sobre todo este último continente, aún inalcanzable para la aviación chilena.

Consiente de ello, el Alto Mando de la FACH dispuso, a comienzos de 1955, que se preparara el Catalina 406 y la tripulación correspondiente para volar antes de finalizar el año hasta la nueva Base Aérea Antártica "Presidente Aguirre Cerda" situada en la isla Decepción.

Finalizando diciembre, el anfibio aterrizó en Bahía Catalina, en lo que parecía ser un vuelo rutinario debido a la extrema reserva que había rodeado a los preparativos del viaje. El día 28, ante la sorpresa de todos, el comandante Humberto

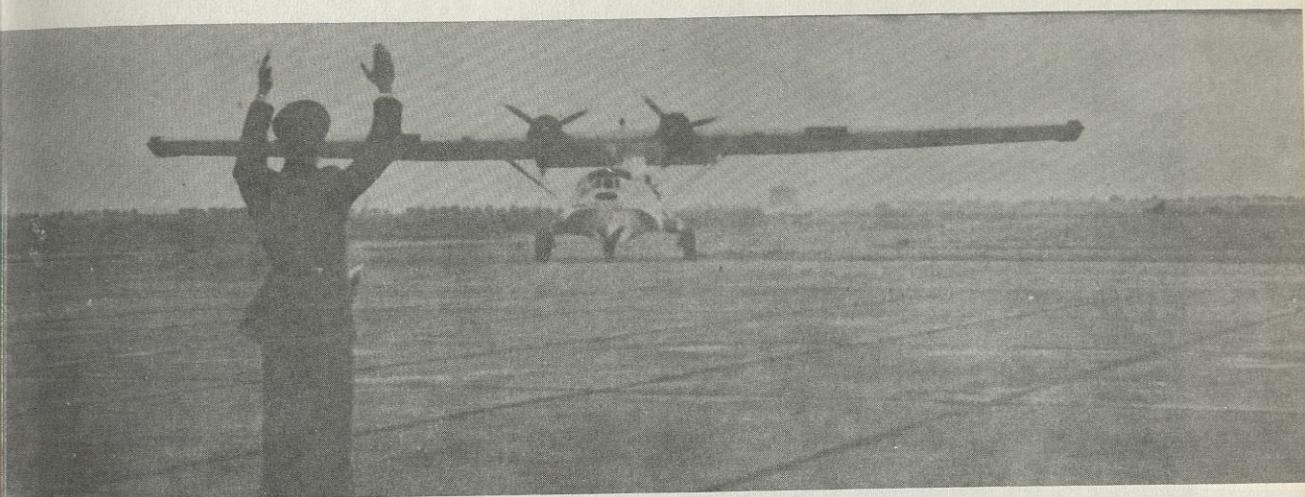


*Rapidez - Seguridad - Economía*

VUELO SEMANAL EN SURTUTA A AISEN Y SANTIAGO  
SERVICIO DE CARGA Y PASAJEROS HACIA Y DESDE CUALQUIER PAIS DE LAS AMERICAS  
LOCAL 2 EDIF - ENAP - TELEFONO 1403



Publicidad de TRANSA-CHILE en El Magallanes, 1955.



*El "Catalina" N° 406 aterrizando en la Base Aérea de El Bosque, después del vuelo a la Antártica.*

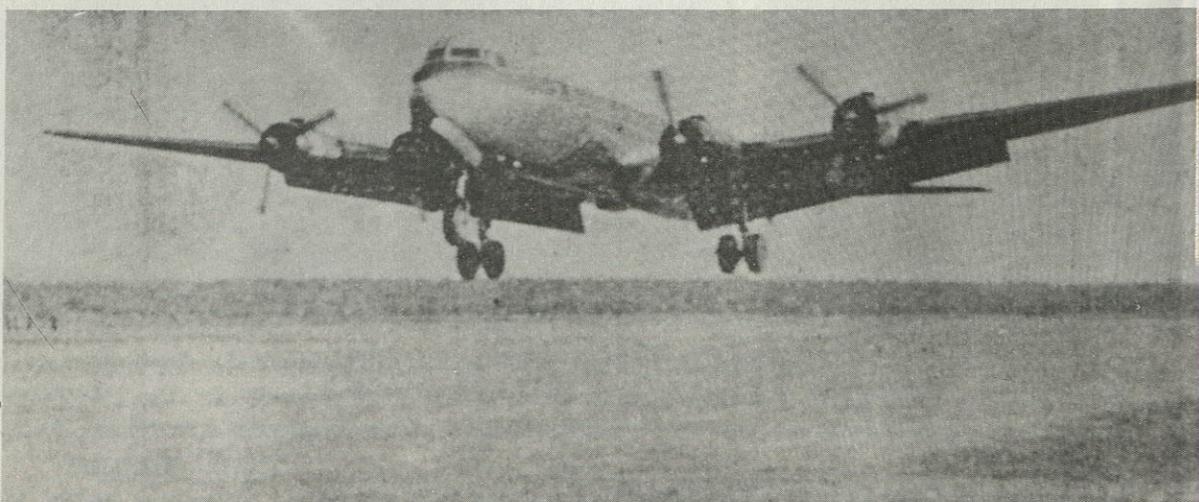


*(Foto izquierda) El Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio descendiendo de la máquina en que cumplió su exitosa misión. (Foto derecha) El General del Aire Don Diego Barros Ortíz, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile felicitando a la tripulación del "Catalina" 406.*

*Integrantes de esta misión: Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio; Capitán de Bandada Sabino Poblete; Capitán de Bandada, ingeniero Orlando Gutierrez; Suboficial Mayor, mecánico Agustín Azola; Sargento 2º, mecánico Juan A. Navia; y Sargento radiooperador Flammarion Gárate. La misión fue realizada desde Punta Arenas hasta la Base "Presidente Pedro Aguirre Cerda" en la isla Decepción, cruzando el mar de Drake, 675 millas en 6 horas, 47 minutos.*



*El presidente Carlos Ibáñez del Campo acompañado por el Ministro Secretario General del Gobierno, Mario Ciudad, saluda a su llegada a Chabunco.*



*El Douglas DC-6B de LAN en su aterrizaje inaugural de Chabunco, el 10 de mayo de 1956.*

Tenorio solicitó los tiempos de la ruta antártica revelando el verdadero objetivo del vuelo.

A las 13:30 hrs. el pesado anfibio, bautizado con el nombre de "Skúa", remontó los cielos magallánicos en demanda de la lejana base de caleta Péndulo, casi 700 millas al Sur y en cuyas abrigadas aguas habría de amarar a las 19:17 hrs. Siendo las 08:45 del 29 de diciembre de 1955, el Skúa estaba de regreso en Punta Arenas. Se había completado con pleno éxito el primer vuelo de ida y vuelta al Territorio Antártico Chileno. (\*)

Unos pocos kilómetros más al Norte, en Chabunco, la pavimentación de la pista 25 continuaban aceleradamente, mientras que en Santiago se planificaba la visita presidencial a que daría lugar su inauguración, proyectada para los primeros días de mayo de 1956.

El 11 de abril de 1956, la franja de concreto de 2.200 mts. quedó lista a la espera de la inauguración fijada para el 5 de mayo. Cuando finalmente todo estuvo dispuesto, la fecha sufrió una pequeña postergación para el día 10, motivada por la visita oficial que el Ministro de Defensa de Ecuador efectuaría al Primer Mandatario.

El DC-6 presidencial despegó de Los Cerrillos, de esta forma, el día 10 escasos minutos después de las 9 AM., piloteado por Alfonso Cuadrado y Jorge Jarpa, aterrizando en la pista magallánica a las 14:00 hrs.

El general Carlos Ibáñez del Campo, que en 1930 había apoyado el vuelo del comodoro Merino a Magallanes, era el primer Presidente de la República que llegaba a Punta Arenas en avión. A su lado, otro pionero de la aviación austral contemplaba emocionado la pista recién terminada; Adalberto Fernández podía recordar aquellos biplanos Curtiss Falcon de la Escuadrilla de Anfibios N° 2 con los que él mismo le había dado vida, el 27 de enero de 1931. Los honores militares, el gentío reunido allí, los discursos, todo parecía venirle del recuerdo de los 25 años transcurridos desde entonces.

La potente voz de Monseñor Vladimiro Boric lo trajo nuevamente al presente.

*"¡Oh Señor! Tú que eres el Camino y la Vida, bendice este campo de aviación. Haz que sea él un puente de unión que nos acerque más y más al centro de la República. Que sea un factor eficaz que acorte las distancias y que abrevie el tiempo de nuestros viajes. Que sea amplia puerta por la que desde los aires nos vengan innumerables bienes..." (20)*

(\*) El 7 de febrero de 1952 los PBY-5A de la Aviación Naval Argentina,, 3-P-5 y 2-P-3, unieron Río Grande e isla Decepción, siendo los primeros en llegar a la Antártica desde una base extra continental. (17)

El 20 de diciembre de 1955, el Air Development Squadron Six de la US Navy, se hizo al aire desde Nueva Zelanda para cruzar con todo éxito las 2.000 millas náuticas que la separan de Mac Murdo Sound, en el marco de la Operación Deepfreeze I.

La escuadrilla estaba compuesta por dos Douglas R5D Skymaster, dos Lockheed P2V Neptune y bimotores Douglas R4D Dakot y trifibios Grumman UF-1 Albatros. (18)

Algunos días después del vuelo del Skúa, el 10 de enero de 1956, los Consolidated PBY-5 Canso, CF-IJJ y CF-IGJ, arrendados a la Hunting Aersurvey Ltda. por la Falkland Island and Dependencies Aerial Survey Expedition, efectuaron el primer vuelo entre Port Stanley e isla Decepción. (19)

---

## 5.- LA ULTIMA ROSA DE LOS VIENTOS

---

En la fría mañana del 14 de mayo de 1956, el Douglas DC-6 presidencial levantó vuelo hacia el Norte.

A medida que su silueta se empequeñecía en el horizonte patagónico, una gélida brisa austral volvía a adueñarse de aquel invernal paisaje estepario. Sin embargo, aunque se convirtiera en huracán, ya no sería capaz de congelar el desarrollo aeronáutico de la región.

La *"amplia puerta por la que desde los aires nos vengan innumerables bienes"*(1) había sido definitivamente abierta.

Sólo restaba terminar la construcción del moderno aeropuerto y sus pistas complementarias, tarea en la que se empeñarían hombres y máquinas durante los próximos cinco años.

No obstante a partir de ese momento Chabunco y Bahía Catalina empezarían a compartir los hechos más significativos del historial aeronáutico magallánico.

Pasado un mes de la inauguración de la pista del nuevo campo aéreo, aterrizó en la tradicional "Pista de los Hangares" de Bahía Catalina, el primer Beechcraft C-45 "Expediter" con que el Grupo de Aviación de Reconocimiento N° 6 comenzaba a renovar su material de vuelo.

Al abrirse la portezuela del bimotor matrícula 524, (c/n A-1024) descendieron sus pilotos Julio de la Fuente, a la sazón jefe del Grupo 6 y el capitán Luciano Julio, quien, con el correr del tiempo habría de hacer una valiosa contribución al transporte aéreo regional.

Por su parte, la Posta Austral de LAN-Chile se aprestaba a celebrar los 11 años de operaciones ininterrumpidas en la zona. Ya no estaba el viejo Lockheed "Electra". En su reemplazo del Douglas DC-3 N° 212 volaba a Porvenir diariamente y a Puerto Natales, Manantiales, Caleta Josefina y San Sebastián dos veces por semana. El servicio internacional a Río Gallegos se mantenía inalterable y se ofrecía otro a Río Grande combinando con buses en San Sebastián.(\*).

Transcurrido el invierno, la atención nuevamente se centró en Chabunco.

El 26 de noviembre llegó procedente de Santiago, una escuadrilla compuesta por siete bombarderos Douglas B-26 "Invader" pertenecientes al Grupo de Bombardeo N° 8 de la

(\*) Al inaugurarse la pista de Chabunco, la Posta Austral tenía el siguiente itinerario regional:

Lunes: Porvenir, Caleta Josefina, San Sebastián y Río Gallegos.  
Martes: Porvenir y Puerto Natales.  
Miércoles: Porvenir y Manantiales.  
Jueves: Río Gallegos.  
Viernes: Porvenir y Caleta Josefina.  
Sábado: Porvenir, Manantiales y Puerto Natales.



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

FACH. Había hecho el vuelo directo desde la capital empleando algo más de 6 horas en ello para realizar prácticas en Magallanes durante los próximos diez días.

Los poderosos bimotores sobrevolaron toda la región provocando la admiración de quienes por primera vez eran testigos de las maniobras de estos famosos combatientes de la Segunda Guerra Mundial.

Pero si las evoluciones de los B-26 sobre la ciudad habían sorprendido a sus habitantes, el asombro de éstos fue aún mayor cuando, el 21 de diciembre de 1956, aterrizó en Chabunco el DC-6B, 401 de LAN. La empresa había programado un sobrevuelo de la península Antártica para confirmar las bondades de los cuádrimotors y la importancia estratégica del aeropuerto puntarenense.

Al amanecer del 22 el avión se internó en los cielos del Mar de Drake y a eso de las 08:00 AM., los maravillados pasajeros se deleitaban contemplando los acantilados de las

*Primer vuelo a la Antártica de LAN. De izq. a der.: Mario Larraín, Franco Bianco, Marcial Baeza y Samuel Irrázabal.*

*En vuelo a la Antártica el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Don Eduardo Iensen y Jorge Caballero.*



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

islas Shetland del Sur. El avión continuó internándose hacia el Sur y luego de sobrevolar las bases chilenas allí existentes, emprendió el regreso.

A las 14 hrs. los pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa posaban suavemente el CC-CLDA (\*) en la pista de Chabunco.

Con este vuelo, supervisado personalmente por el vicepresidente de la empresa y Ministro de Obras Públicas, el piloto Adalberto Fernández, la Línea Aérea Nacional se adjudicó el honor de iniciar el capítulo de la aeronavegación comercial en el Continente Antártico.

Por una singular coincidencia, el 19 de diciembre de ese año, habían llegado a Bahía Catalina dos bimotores C-47 pertenecientes a la Fuerza Aérea de Estados Unidos al mando del mayor James Lassiter y del capitán David Roderick. En la losa magallánica ambas tripulaciones procedieron a instalarles esquís y decolar, días más tarde, hacia las inmensidades del hielo meridional.

En la realización de estos vuelos, habría de comenzar a cimentarse el destino antártico de la aviación austral.

(\*) El DC-6B CC-CLDA fue el primero de este tipo al servicio de LAN. Tenía el c/n 44690 e institucional 401. En 1962 cambia a CC-CCD. Fue transferido a Solastral en 1973.

Primer Vuelo a la Antártica en la Historia



de la Aeronavegación Comercial

# Línea Aérea Nacional - Chile

olorga el presente

## DIPLOMA DE HONOR

A don *Geac. Asmussen*  
pasajero en el Primer Viaje Aero comercial realizado a la región

**"Antártica"**

en una aeronave de

Línea Aérea Nacional - Chile

ANTARTICA. 21 DE DICIEMBRE DE 1956.



*[Signature]*  
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO

"La primera sobre la Antártica"

*Diplomas otorgados a los diferentes pasajeros en recuerdo del Primer Vuelo.*

Primer Vuelo a la Antártica en la Historia



de la Aeronavegación Comercial

# El Gran Pingüino

olorga el presente

## DIPLOMA DE HONOR

A *doña Sra. de Asmussen*  
pasajero en el Primer Viaje Aero comercial realizado a la región

**"Antártica"**

en una aeronave de

Línea Aérea Nacional - Chile

Confiriéndole por ello el título de Pingüino Volador. H.C.C.V.D.H.R.\*

ANTARTICA. 21 DE DICIEMBRE DE 1956.



*[Signature]*  
DADO DE MI PUSO Y SELLO

\* Honorable Caballero Continental Volador de Heladas Regiones.

## (\*) LAS ALTERNATIVAS ARGENTINAS

El desarrollo aeroportuario del extremo austral argentino merece ser mencionado en este trabajo no sólo por su cercanía a Magallanes, sino por cuanto los aeropuertos patagónicos y fueguinos trasandinos han sido tradicionalmente considerados como alternativas para los vuelos a Punta Arenas, contribuyendo de esta forma al normal desenvolvimiento de la aviación magallánica.

En Río Gallegos, el viejo aeródromo de Aeroposta Argentina fue reemplazado por la pista de la Base Aeronaval establecida allí, promediando los años 40, y que pasó a ser también el aeropuerto civil donde aterrizaban y despegaban los aviones de Aerolíneas Argentinas, Austral y, desde 1951, los de LAN-Chile.

Años más tarde, el Ministerio de Aeronáutica decidió instalar un destacamento de la Fuerza Aérea Argentina en la capital de Santa Cruz, para lo cual se inició la construcción de un nuevo y moderno campo aéreo. Antes que estuviese terminado, se verificó en él, la llegada de los primeros aviones a reacción, una escuadrilla de Gloster Meteor, proveniente de Buenos Aires.

Sin embargo, no fue sino hasta el 1.º de junio de 1967 que se inauguró la aeroestación y se terminaron los trabajos de pavimentación, >

El 9 de mayo de 1957 LAN-Chile inició los vuelos regulares a Punta Arenas con los Douglas DC-6B. Aquel día el cuadrimotor aterrizó en Chabunco trayendo a los primeros 80 pasajeros. A partir de ese momento la solitaria pista pasó a convertirse en el principal punto de partida y llegada de los viajeros del Norte. Esto por cuanto TRANSA continuó operando desde Bahía Catalina con su nuevo Curtiss C-46A "Comando", matrícula CC-CNC, que la empresa había adquirido en Miami, EE.UU.

Desde su recepción en la soleada Florida, el presidente de la línea aérea, Fernando Ovalle, había señalado que se lo destinaría al servicio del itinerario entre Santiago y Punta Arenas que incluía una escala técnica en San Carlos de Bariloche, Argentina, debido a la carencia de un aeropuerto intermedio en territorio nacional que sirviese de alternativa.

Por este motivo se había decidido bautizarlo con el nombre de la región que serviría en la primera oportunidad que se presentara.

El 12 de febrero de 1957 el modernizado "Magallanes" aterrizó en Bahía Catalina hasta donde habían llegado todas las autoridades provinciales para proceder a la ceremonia de rigor.

Aquel atardecer, el tiempo pareció retroceder.

Veinte años se había verificado una ceremonia similar en ese mismo lugar.

El paisaje era el mismo. No así los personajes, síntoma indelible que el tiempo continuaba su porfiada marcha hacia el futuro.

Lamentablemente, antes de dos meses, el 11 de abril de 1957 el nuevo Magallanes habría de estrellarse en las cercanías de Arica.

Al comenzar la década de los años 60, la Posta Austral incrementó su material de vuelo con la adquisición del "Manantiales" a la ENAP, en octubre 1962.

Las actividades de esta última empresa en la isla de Tierra del Fuego habían dado origen a la ciudad-campamento de Cerro Sombrero, cuya pequeña pista de tierra había sido notablemente mejorada y dotada de algunos equipos de comunicaciones y ayudas a la navegación permitiendo con ello, que los DC-6 de LAN tuviesen un aeródromo de alternativa en suelo chileno. (\*)

Para entonces la solitaria pista de Chabunco se había convertido en un gigantesco complejo aeroportuario con tres

pistas pavimentadas, una espaciosa plataforma de estacionamiento y un edificio terminal de moderna línea que albergaba las oficinas de los diferentes organismos comprometidos en su operación, restando solamente completar el equipamiento técnico necesario lo que ocurrió al promediar 1961.

Con el aeropuerto finalmente terminado, Magallanes estuvo listo para ingresar a una nueva era en lo que a la aviación se refiere.

El jueves 28 de septiembre de 1961 amaneció primaveral. Temprano en la mañana habían salido los Douglas de Bahía Catalina hacia sus destinos regionales, en tanto que de Los Cerrillos había despegado el vuelo LAN con dirección a Punta Arenas. Si no hubiera sido por la inusitada actividad que reinaba en Chabunco, se diría que era un día absolutamente normal. Sin embargo, en El Tepual, el aeropuerto de Puerto Montt, pilotos del Grupo de Caza y Bombardeo N° 7 asistían a la charla previa sobre la situación meteorológica de la ruta a Magallanes y revisaban cuidadosamente el plan de vuelo a cumplir.

Terminados los preparativos, el comandante Carlos Anderson y sus hombres abordaron sus respectivos aviones y emprendieron el vuelo a Punta Arenas. A las 13:30 hrs. un ruido estremecedor anunció la llegada de la escuadrilla a los cielos australes.

En algo más de dos horas, los seis cazabombarderos Lockheed F-80 "Shooting Star" y los dos Lockheed T-33 "Silver Star", habían cubierto la distancia que media entre El Tepual y Chabunco.

Estos monoplazas a reacción figuraban en los inventarios de la FACH desde mediados de 1957. Una turbina Allison J33-A-35, de 5.400 lbs. de empuje, les permitía volar a la fantástica velocidad de 550 mph., montar hasta los 44.000 pies de altura y mantenerse en el aire poco más de tres horas. El armamento lo componían seis ametralladoras punto 50 y dos bombas de 100 lbs. cada una. La envergadura eran 38 pies 10 pulgadas, la longitud 34 pies con 6 pulgadas y la altura, 11 pies 4 pulgadas.

En cuanto al T-33, éste era un modelo de entrenamiento que difería del F-80 en que era 36 pulgadas más largo, poseía sólo dos cañones y era biplaza. (2)

La escuadrilla, conocida como "Los Cóndores de Plata", era la fulgurante comitiva que venía a realzar la inauguración del recién terminado Aeropuerto Internacional de Chabunco, ceremonia que se realizó el 1ro. de octubre de 1961.

› permitiendo la operación de los Comet-4 al tiempo que se convertía en una alternativa cercana para los Caravelle IV de LAN, que volaban a Punta Arenas.

Por su parte, los aeropuertos fueguinos de Río Grande y Ushuaía que databan de los años 30, tuvieron destinos diferentes.

La pista del frigorífico C.A.P. de Río Grande, construida en 1933, fue reemplazada por la de la Base Aeronaval, creada en 1948, y que habría de ser pavimentada y entregada al uso del Jet, el 11 de julio de 1971.

En Ushuaía en tanto, el aeródromo construido por los presidiarios en 1934, habría de ser notablemente mejorado por la aviación naval al establecerse, también allí, una base aeronaval en 1948, registrándose el aterrizaje del primer Jet, un B-737 de Aerolíneas Argentinas, el 31 de Octubre de 1973.

---

Algunos meses antes, la Dirección del Tránsito Aéreo había enviado al controlador de tránsito aéreo Carlos Chacana Torrejón a fin de cumplir con los estándares fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, en materia de seguridad y expedición del tráfico aéreo en la región. Trabajando con encomiable dedicación, Chacana diseñó las primeras aerovías y procedimientos instrumentales que deberían guiar a los pilotos por invisibles derroteros, cuando se vieran enfrentados al mal tiempo y la neblina. (\*)

La era del Jet había llegado a Magallanes.

Promediando 1963 la Posta Austral de LAN-Chile se trasladó a las nuevas instalaciones de Chabunco dejando aquellas de Bahía Catalina reservadas para los aviones del Grupo 6, del aeroclub y los de TAMA con los que el ex capitán Luciano Julio había formado la línea aérea "Transportes Aéreos de Magallanes" durante 1962 y, que tendría el exclusivo privilegio de ser la empresa aerocomercial con vuelos regulares más austral del mundo.

Había una poderosa razón que motivaba el cambio de sede de la Posta Austral de LAN-Chile.

La gerencia de la empresa aérea venía estudiando desde hacía algún tiempo, la posibilidad de adquirir aviones a reacción. Finalmente se tomó una decisión y el 19 de julio, de 1961, sus ejecutivos firmaron el convenio por la compra de tres aparatos Sud-Aviation SE-210 "Caravelle VI-R", birreactores para 80 pasajeros, provistos de turbina Rolls-Royce Avon 533 R y con los que Santiago habría de quedar a sólo tres horas y media de vuelo.

Estos transportes de mediano alcance comenzaron a ser entregados en Toulouse, Francia, en marzo de 1964 y el 11 de mayo de ese año aterrizaba el CC-CCO en el campo aéreo de Punta Arenas.

Previendo ese momento es que la empresa había dispuesto que los vuelos regionales se realizaran desde Chabunco, reuniendo en un solo centro toda la actividad de la Posta Austral.

Con respecto a la Fuerza Aérea, esta también experimentó un acelerado cambio producto de la adecuación de sus organismos a las necesidades de aquellos años.

La antigua Base Aérea dio paso al Ala Nº 3 compuesta por el grupo de Reconocimiento Aéreo Nº 6 y el Grupo de Artillería Anti-Aérea Nº 23, creado en abril de 1957. A estos grupos habría de agregarse, el 16 de diciembre de 1966, el

(\*) El 5 de diciembre de 1951, el teniente René Peralta instaló y entregó al uso de la aeronavegación, el primer radiofaro de Magallanes, el NDB Barranco Amarillo.



Grupo de Caza y Bombardeo N° 12 con asiento en las construcciones que comenzaban a surgir a continuación del rebautizado Aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo".

Chabunco crecía. Bahía Catalina, languidecía.

Volando casi a la velocidad del sonido la aerolínea nacional había iniciado la modernización de su flota.

A comienzos de 1966, el directorio de LAN-Chile resolvió cambiar los Douglas DC-3 por aparatos biturbohélices Hawker Siddeley HS 748 "AVRO" y a fines de 1967 llegaba el primero de ellos afecto a la Posta Austral.

El impacto que produjo la introducción de estos aviones en las líneas regionales sólo pudo ser resistido por los aeródromos de Porvenir, Cerro Sombrero y Puerto Williams reduciéndose a aquellas tres localidades el servicio regional. En cuanto al internacional, se mantuvo el vuelo semanal a Río Gallegos, desde donde Aerolíneas Argentinas salía dos veces por semana a Punta Arenas.

Un hecho sangriento marcó el inicio de los años 70.

En enero de 1970 el Caravelle CC-CCQ, inició el rutinario vuelo LA-86 con destino a Puerto Montt y Santiago. Aproximadamente a la cuadra de Temuco los pilotos Máximo Astorga y Claudio Palma fueron violentamente interrumpidos por dos individuos que armados con revólveres, les exigían continuar a la Habana, Cuba. Momentos más tarde, cuando se reabastecía al avión en la losa de Pudahuel, se originó un tiroteo resultando uno de los extremistas muerto, y la auxiliar Scarlett Burgos con heridas de gravedad.

Eran los años en que el terrorismo aéreo estaba en su apogeo, y aunque el hecho se hubiera producido a miles de

*Entre 1968 y 1974, LAN Chile utilizó indistintamente Caravelle VI-R y Boeing 727 en la ruta a Punta Arenas.*

---

kilómetros de Punta Arenas, la noticia conmovió a la población por el elevado número de magallánicos que viajaban en la aeronave.

A los pocos días del secuestro aéreo, de tan triste memoria, aterrizaba en el aeródromo Eulogio Sánchez, de Tobaraba, una partida de flamantes monomotores Cessna adquiridos por el Club Aéreo de Carabineros de Chile en Wichita, Kansas. Uno de los pilotos que había traído una de estas máquinas desde Estados Unidos, el teniente Jaime Domenech y el ingeniero aeronáutico Francisco Bravo habían tenido la idea de realzar la ceremonia de la reapertura del aeródromo "Teniente Julio Gallardo Donoso" de Puerto Natales, con la realización del primer vuelo en monomotor y sin escalas entre Punta Arenas y Arica.

Para cubrir la distancia de 2.450 millas Domenech y Bravo seleccionaron el Cessna 206, matrícula CC-KKM, bautizado como "Gato Rojo". El aparato, un monoplano cantilever de seis plazas, estaba dotado de un motor Lycoming de 260 hp., y sus estanques de combustible de 320 lts. le proporcionaban una autonomía de 5 horas. En vista de ello fue necesario agregarle estanques suplementarios para 800 litros extras con lo que su autonomía aumentó a 21:30 hrs. (3)

Para el 25 de febrero de 1970, sólo faltaba la autorización de la superioridad de la policía uniformada y ésta llegó al día subsiguiente estableciendo que *"el señor General Director autoriza el raid, pero con publicidad sólo a su término"*. (4)

Apenas recibido el permiso, el pequeño monomotor fue llevado a la capital austral de cuyo aeropuerto habría de despegar el viernes 7 de marzo a las 06:58 AM., para aterrizar en Chacalluta a las 01:15 AM. del día sábado, tras 18:17 hrs. de vuelo ininterrumpido.

En la losa ariqueña eran esperados por las máximas autoridades policiales de la zona, el alcalde de Arica, un grupo de camaradas y representantes de la prensa escrita.

Allí, pese al cansancio propio de la jornada vivida, Domenech y Bravo aún tuvieron ánimo para relatar los pormenores de la hazaña.

Una súbita baja de la presión de aceite a los pocos minutos del despegue, casi los hizo regresar al punto de partida, donde los fuertes vientos reinantes les habría impedido un aterrizaje seguro y luego, cuando sobrevolaban la cordillera de la región de Aysén, las poderosas corrientes ascendentes y descendentes les habían obligado a subir hasta los 14.000 pies, donde por fin

encontraron una atmósfera más tranquila que les permitiera la continuación del raid según lo programado.

De esta forma el teniente Domenech, el técnico Bravo y el "Gato Rojo" ingresaron al historial aeronáutico nacional por la cálida puerta del Norte. Paradojalmente, dos años más tarde, en la lejana y fría pista de la austral Punta Arenas, otro avión habría de pasar al recuerdo con un nombre felino.

Faltando pocos minutos para las 22 horas del 24 de octubre de 1973, la torre de control del aeropuerto "Presidente Ibáñez" autorizó a aterrizar a "Tigre", un Lockheed T-33 que había despegado una hora antes en lo que parecía ser un vuelo de entrenamiento. (5)

Sin embargo aquello no era así.

Era éste, el último "Silver Star" en condiciones de volar del Grupo 12. Algún tiempo después de su aterrizaje, la agrupación de caza y bombardeo entraría en un forzado receso por falta de aviones.

Por otra parte, las líneas de carga aérea también vivían sus últimos momentos.

Tras la desaparición de Lyon Air, iniciadora de esta actividad en 1947, numerosas empresas de efímera vida, habían continuado en la lucha por ganar el mercado del transporte de carga con aviones Curtiss C-46 la mayoría, destacando entre ellas, Aerolíneas Flecha Austral, ALFA Chile; Transportes Aéreos Squella, TAS; y Solastral, esta última vinculada a las grandes industrias del tejido, operaba el Douglas DC-6B de carga, CC-CDH (c/n 44117) llamado "Cabo de Hornos".

Lamentablemente el paso de los años y la eterna falta de recursos económicos en que éstas empresas se desenvolvían, fueron minando las capacidades de sus aviones.

Volando en precarias condiciones de aeronavegabilidad, normalmente al filo de los reglamentos y procedimientos de seguridad, los pilotos de estos aparatos, acaso los últimos representantes de una estirpe especial de aviadores, enfrentaban mil peligros en cada viaje al Norte.

Los cuasi accidentes y las emergencias se sucedían cada vez con más frecuencia hasta que a fines de 1975, los últimos C-46 matriculados en Chile quedaron definitivamente fuera de vuelo.

En Bahía Catalina, en tanto, el Club Aéreo de Punta Arenas, comenzaba a vivir una lenta agonía que habría de culminar diez años más tarde con su virtual desaparición.



*Douglas DC-6B, CC-CDH "Cabo de Hornos" c/n 44117, posado en la losa del aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo. 1973.*

No obstante, pese a las graves perturbaciones políticas que habrían de vivirse el primer lustro del decenio, Magallanes y la aviación habrían de ser testigos y actores de los últimos vuelos notables en esta parte del planeta, así como de la dramática evolución del material de vuelo empleado en el transporte aéreo a Punta Arenas.

Ante la evidente necesidad de renovarse o morir, la compañía estatal LAN-Chile había sido más previsora y en abril de 1967, había dado el gran paso hacia la modernización de su flota aérea con la adquisición de su primer Boeing-707, y hacia la apertura de sus líneas oceánicas, con la realización del primer vuelo hacia Isla de Pascua el día 3 de ese mismo mes, empleando uno de los Douglas DC-6B.

Tres años más tarde, el 28 de febrero de 1970, estos notables cuádrimotORES habrían de ceder aquella ruta a los más modernos 707.

La expansión de la aerolínea hacia el Oeste había comenzado auspiciosamente y era de presumir que pronto se llegaría a la lejana Australia.

---

Esto último resultó ser particularmente interesante para el comandante Ricardo France quien, comenzando 1971, elevó un memorándum a la superioridad de LAN, planteando las bondades del establecimiento de una ruta polar entre Magallanes y Aukland, Nueva Zelanda.

En realidad la idea no era absolutamente nueva. Ya en mayo de 1956, con ocasión del vuelo inaugural de la Canadian Pacific Airlines entre Vancouver y Santiago, uno de los ejecutivos canadienses le manifestó al corresponsal del New York Times, invitado a cubrir el evento, que la Canadian Pacific Airlines tenía un especial interés en abrir una ruta trasantártica entre Punta Arenas y Nueva Zelanda, aprovechando el recién inaugurado aeropuerto magallánico. Aunque era prematuro iniciarla en ese momento, la aerolínea estaba a la espera de los estudios de la meteorología antártica que se harían durante el Año Geofísico Internacional ocurrido durante 1957.

Según el ejecutivo, esta vía tenía el atractivo de ser la más corta entre América y Australia, además de convertir a la Canadian Pacific en la primera en circunnavegar toda la inmensidad del Océano Pacífico. (6)

Pero, promediando 1971 tal iniciativa no había sido llevada a la práctica por lo que los antecedentes expuestos por France fueron acogidos con entusiasmo por Ignacio Aliaga, presidente de LAN, quien ordenó iniciar los primeros contactos con las autoridades neozelandesas y al cabo de algunos meses la iniciativa del piloto chileno ya contaba con las simpatías isleñas. El siguiente paso dado por el presidente de LAN consistió en nombrar a Ricardo France, "Jefe del Proyecto Ruta Polar", el que al recibir tan importante designación, se abocó de lleno a los estudios preliminares.(7)

Las primeras gestiones realizadas por France fueron para convencer a las autoridades del Gobierno sobre la importancia del proyecto, logrando que la pista principal de Chabunco fuese alargada hasta los 2.800 metros requeridos. Obtuvo además una plaza en el buque oceanográfico de bandera japonesa Hakuko Maru para que el meteorólogo de la empresa, Ralph Rupert, estudiase las condiciones del mar que rodean al Continente Antártico, estudio que permitió concluir que un amaraje de emergencia en aquellas latitudes no difería mayormente que en cualquier otro lugar del Océano Pacífico, debiendo preverse equipos y sistemas de supervivencia resistentes al frío intenso.

El acucioso trabajo realizado por France consultaba además de lo señalado, el uso de las pistas de hielo de la base norteamericana de Mac Murdo como alternativa; la

---

confección de planes de vuelo para el Boeing 707 en condiciones promedio más adversas, con fallas críticas en el tramo más alejado de los extremos de la ruta, comprobando que el vuelo en este tipo de aviones era perfectamente realizable aún en las peores condiciones de emergencia, es decir, despresurizado y con un motor inoperativo. Por otra parte, un completo estudio de la meteorología polar permitió establecer que en este aspecto los riesgos eran los mismos que en la mayoría de las rutas aéreas pero con un punto a favor: que la meteorología de altura es más ventajosa y segura en aquella parte que en el resto del globo.

En cuanto a la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento, éste estaba disponible por parte de la Fuerza Aérea Norteamericana basada en Mac Murdo y Nueva Zelanda.

Todos estos aspectos sobre la seguridad que ofrecía la ruta aérea trasantártica, resultaban de vital importancia para evaluar la viabilidad del proyecto por lo que una vez analizados en detalle, France continuó su tarea estudiando las ventajas económicas que significaría para LAN-Chile y el país, la apertura de la ruta con la que las alas comerciales nacionales rodearían todo el Pacífico Sur, con el circuito Santiago, Isla de Pascua, Tahiti, Australia y Punta Arenas, ofreciéndole al viajero la ruta más corta entre Sudamérica y el Lejano Oriente. Esto último era precisamente el punto comercial más importante, ya que al rebajar el tiempo de vuelo en ocho horas para el trayecto de ida y vuelta vía Polo Sur, le permitiría a LAN-Chile rebajar las tarifas y hacerla atractiva para el exigente mercado estadounidense y europeo al poner a su alcance todo lo que el Hemisferio Sur puede brindar al turismo.

Finalmente, France decidió viajar a título personal, a Estocolmo, Suecia, para reunirse con los altos personeros de la Línea Aérea Escandinava, SAS, entre los que se encontraba Einer S. Pedersen, jefe de navegantes y pionero de los vuelos comerciales a través del Polo Norte. Allí, los estudios y proyectos fueron nuevamente analizados y hubo total acuerdo con lo realizado, llegando incluso a formularse la posibilidad de una explotación a medias de las rutas polares, con lo que tanto SAS como LAN, pasarían a ser las únicas en extender sus aerovías alrededor del mundo, sobrevolando ambos polos. (\*)

(\*) En agosto de 1989, la empresa ICAROSAN, de la que SAS posee el 70%, adquirió el 51% de las acciones de LAN-Chile S.A.

Al cumplirse un año del nombramiento de Ricardo France como jefe del "Proyecto Ruta Polar", esto es en julio de 1972, éste presentó una extensa memoria al nuevo presidente de la empresa, Teodoro Ruíz, señalando en uno de sus párrafos:

*"Dentro de Sudamérica nuestro país ha sido siempre un gran precursor de ideas e iniciativas y nuestros hombres han tratado en todas las actividades hacer figurar a Chile en el ámbito internacional. Es así como en aviación fue el primero en cruzar Los Andes y dejar de este modo una nota en la historia de la humanidad".*

*"Este proyecto tiene la intención de ser el primer estudio serio del paso más trascendental que dará en la aviación Línea Aérea Nacional y que a través de una visión positiva por parte de sus actuales dirigentes logre realizarse... Esto es, ser la primera línea aérea comercial que realiza una ruta polar por el Hemisferio Austral... lo que permitirá abrir al mundo una nueva ruta, uniendo así a dos continentes deseosos de progreso y acortando las distancias entre sus pueblos..." (8)*

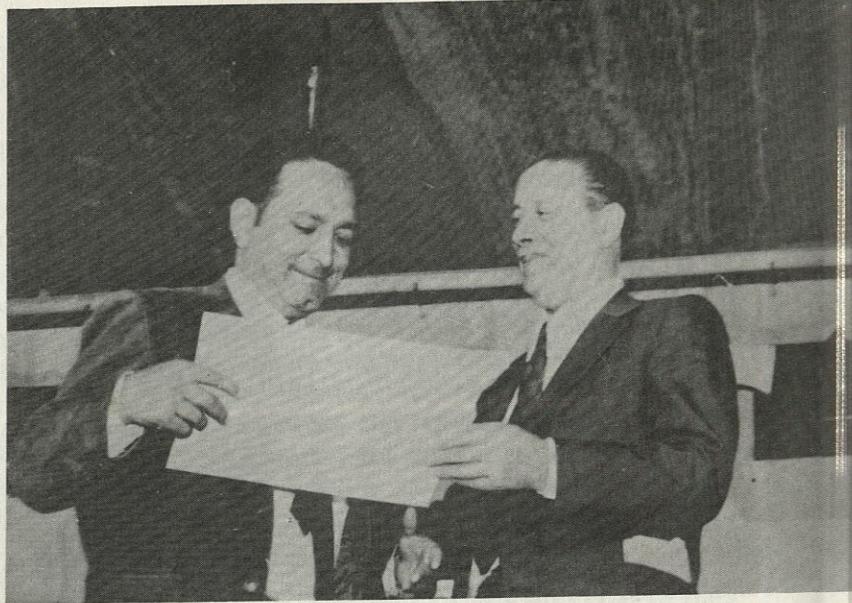
Lamentablemente el país vivía momentos difíciles y la turbulencia política impedía el vuelo de LAN-Chile por la ruta señalada por el comandante Ricardo France.

El proyecto habría de permanecer archivado por más de un año hasta que se presentara una oportunidad favorable para su realización.



*La tripulación del vuelo LA-1131 antes de despegar de Sidney.*

*General Germán Stuardo saluda a Ricardo France en Los Cerrillos.*



(\*) Bien podría consignarse al explorador norteamericano Lincoln Ellsworth y a su piloto, Herbert Hollick Kenyon como los precursores de la ruta trasantártica, al unir la isla Dundee, en el extremo Noreste de la península Antártica, con la estación Pequeña América, en Mac Murdo Sound, en noviembre de 1935.

Casi treinta años después, el 1ro. de octubre de 1964, el Lockheed C-130, US Navy-148320, habría de seguir una ruta similar para volar directo entre Punta Arenas y Williams Field, el aeródromo de Mac Murdo. (10)

En cuanto a la aviación comercial, puede afirmarse que el crédito del primer vuelo efectuado por una aerolínea civil pertenece al Boeing 707/320-C, matrícula N22F, alquilado a Flying Tigers, por científicos

Mientras tanto, en Buenos Aires, el Alto Mando de la Fuerza Aérea Argentina le dio luz verde a un proyecto similar y, en la noche del 4 de diciembre de 1973, el pesado cuadrimotor Lockheed C-130 Hércules, TC-66, despegó de la pista del Aeroparque Jorge Newbery de Buenos Aires, la misma en que se posaría nueve días más tarde, después de haber completado el periplo Buenos Aires; Base vicecomodoro Marambio; Polo Sur; Camberra, Christchurch; Base vicecomodoro Marambio; Río Gallegos y Buenos Aires.

Pese a haber perdido la originalidad del proyecto, LAN-Chile, vio la posibilidad de reactivarlo merced a una serie de vuelos charter contratados para llevar inmigrantes uruguayos y argentinos a Australia. El primero de estos vuelos se realizó vía Tahiti el 1ro. de diciembre de 1973.

Dos meses más tarde, el 9 de febrero de 1974, el Boeing 707, CC-CEA, identificado como el vuelo LA-1131 carreteó lentamente por las pistas del aeropuerto de Sidney.

El enorme reactor, cargando más de 80 toneladas de combustible, se aprontaba para iniciar un vuelo de 11 horas y 30 minutos de duración a través de 5.117 millas que habría de culminar con toda felicidad en la pista 25 del aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez de Punta Arenas.

Finalmente se había realizado el ambicioso sueño de Ricardo France y de tantos otros que como él, habían participado en el desarrollo aeronáutico del extremo austral chileno. (\*)

Pero para que Punta Arenas se ubicara en el centro de la última Rosa de los Vientos faltaba que los vuelos originados en ella se extendieran hacia el Este...

Situado a 460 millas náuticas en esa dirección se encuentra el archipiélago de las islas Falkland donde en 1948 se había creado el "Falkland Islands Government Air Service FIGAS", como un servicio experimental de ambulancia aérea que más tarde fue ampliado a correo aéreo y transporte de pasajeros.

Desde que el primer hidroavión, el monomotor Auster Mark V., VP-FAA, fue llevado por la vía marítima para ser armado en Port Stanley, se había utilizado aquel procedimiento para el transporte de los aparatos Norseman y Beaver con que el FIGAS había renovado su material de vuelo. (9) Sin embargo durante 1976 la De Havilland-Canadá decidió enviar el hidroavión DHC-2 Beaver, (c/n 1233) adquirido por el gobierno isleño, por la vía aérea.

Es así como al promediar noviembre de 1976 el pequeño hidroplano matrícula VP-FAV, pilotado por John Lavigne amará en el puerto de Punta Arenas luego de haber cruzado los cielos de las tres Américas con escalas en los puertos de Arica, Coquimbo y Puerto Montt.

Después de esperar condiciones meteorológicas favorables, el 24 de noviembre, el monomotor levantó el vuelo y 4 horas más tarde se posaba en las tranquilas aguas de la capital isleña.

Hasta entonces, el único vínculo aéreo entre el aislado archipiélago y el resto del mundo, lo constituían los vuelos regulares que Líneas Aéreas del Estado, LADE, había establecido en enero de 1972 entre Comodoro Rivadavia y Port Stanley, con anfibios Grumman Albatross.

Mientras tanto, de acuerdo a la "Declaración Conjunta de Buenos Aires", cuarenta hombres del Grupo de Mantenimiento N° 1 de la Fuerza Aérea Argentina, construyeron un aeródromo en Hooker Point, situado a unos cinco kilómetros de Port Stanley, permitiendo que el 15 de noviembre de ese año, LADE reemplazara los Albatross por biturborhélices Fockler F-27 y, eventualmente, por los birreactores FK-28. (11)

La existencia del campo aéreo en las islas Falkland sumado al interés de algunos empresarios puntarenenses por comerciar con Port Stanley, abrió la posibilidad para que los directivos de TAMA iniciaran una serie de gestiones tendientes a extender sus rutas hasta la lejana posesión británica.

Así fue como el 18 de enero de 1980, el bimotor Piper

del New York Explorers y que hizo un vuelo alrededor del mundo cruzando la Antártica por la ruta Río Gallegos-Christchurch, el 17 de noviembre de 1965, seguido tres años más tarde por un Convair 990 de la compañía, también estadounidense "Modern Air Transport Inc.", que partiendo de Australia, siguió la ruta Nueva Zelanda, Mac Murdo, Río Gallegos y Río de Janeiro.

La aviación argentina también merece una mención importante. Los primeros esfuerzos del país trasandino se realizaron con el Douglas C-47, "TA-33", de la Fuerza Aérea Argentina en noviembre de 1962, pero un desafortunado accidente al despegar de la base norteamericana de Ellsworth, el 10 de diciembre de 1962, marcó el fin de esta primera experiencia.

En un segundo intento, realizado entre el 20 de septiembre y el 20 de noviembre de 1965, el C-47, "TA-05", logró el éxito al unir Río Gallegos con la Base Mac Murdo, vía Base Matienzo, Base Belgrano y Estación Polo Sur "Amundsen-Scott", regresando por la misma ruta. Con posterioridad al vuelo del TC-66, en diciembre de 1973, la Fuerza Aérea Argentina efectuó dos vuelos más a fines de 1974, entre Río Gallegos y Nueva Zelanda con los C-130, TC-66 y TC-65, seguidos por el Boeing 707, TC-91, fleteado por "LADE", el 30 de mayo de 1979, vuelo que >

repitió esta misma aeronave al cabo de seis meses, en diciembre de 1979.

Junto a todos estos vuelos precursoros realizados en grandes aparatos multimotores, se inscribe el fallido intento del aviador civil australiano, Michael Dwyer, que en enero de 1982, intentó volar sin escalas entre Punta Arenas y Sidney pasando sobre el Polo Sur, en el monomotor Cessna 210, N-23271. Desafortunadamente, debido a las condiciones meteorológicas extremadamente severas debió regresar al punto de partida donde aterrizó 27 horas más tarde, luego de haber alcanzado hasta los 78° Sur.

Finalmente y para completar esta apretada cronología de los vuelos trasantárticos, hay que señalar que el primero que unió dos continentes por esta ruta fue el realizado el 1ro. de octubre de 1963 por dos C-130 de la US Navy, que efectuaron la travesía entre Ciudad del Cabo, Africa del Sur y Christchurch, Nueva Zelanda, con escala en Mac Murdo.

PA-31/325, (c/n 31-7512062), CC-CEF, arrendado por TAMA y pilotado por Claudio Fisher y Jorge Freiggang, efectuó el primer vuelo comercial chileno a Port Stanley.

La llegada del avión de Transportes Aéreos de Magallanes fue recibida con sinceras muestras de afecto y optimismo por la población y sus autoridades, pues veían en ella una posibilidad cierta de romper el aislamiento en que se encontraban.

Lamentablemente y luego de una serie de vuelos experimentales realizados por TAMA y Aeropetrel, estos proyectos habrían de quedar postergados indefinidamente debido al conflicto anglo-argentino por la soberanía de las islas en 1982.

Si bien es cierto que la guerra del Atlántico Sur puso un inesperado final a la expansión hacia el Este de los transportistas aéreos regionales, el cierre de la Posta Austral, promediando 1979, les permitió consolidar su presencia en los cielos de la región.

Esta coyuntura fue también percibida por el empresario puntarenense Andrés Pivcevic para crear una aerolínea al servicio de la región, y a fines de 1980 comenzaba sus operaciones Aerovías DAP, con el moderno DHC-6 Twin-Otter-300, CC-CHV.

Con un nuevo criterio aerocomercial, Aerovías DAP inició la conquista del mercado magallánico con vuelos a Porvenir, Cerro Sombrero, Puerto Williams, Puerto Natales y Coyhaique; aunque a estas dos últimas localidades sin lograr el éxito esperado.



*De Havilland DHC 6-300.*



*Trimotor N-23-SA, Douglas DC-3 modificado.*

Pasados algunos años, tras las trágicas desapariciones de TAMA y Aeropetrel, producto de dos accidentes que costaron la vida a sus respectivos dueños y pilotos, DAP consolidaba su posición como único transportista aéreo regional extendiendo sus vuelos hacia Río Gallegos y Río Grande en la vecina Argentina, y aumentaba su flota con la adquisición a la Armada Nacional del Piper PA-31, CC-CRA, en 1986. (\*)

Pero, para la Fuerza Aérea de Chile, la historia tampoco se había detenido. Escrita día a día con el quehacer de sus hombres que van atesorando en ella sus experiencias y el recuerdo de los hechos que marcan los hitos del progreso, tomó, a fines de 1979, una decisión trascendental.

El cincuentenario institucional sería celebrado con el primer aterrizaje de un avión chileno en la Antártica.

La orden de la Comandancia en Jefe puso en marcha un vasto plan de acción por cuanto su cumplimiento significaba la construcción de la primera pista antártica chilena.

Si bien es cierto que la Fuerza Aérea había mantenido dotaciones en el continente blanco desde 1952, en forma ininterrumpida, la actividad aérea había ido en declinación hasta su virtual desaparición en diciembre de 1967, cuando el Douglas DC-6B, F-986, efectuó un vuelo de reconocimiento a la isla Decepción.

El vuelo del cuadrimotor, tenía por objeto evaluar desde el aire los devastadores efectos de la erupción del volcán isleño, que había destruido la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda,

(\*) La expansión de Aerovías DAP continuó, de modo que al cumplir un decenio de existencia había agregado a sus destinos la Base Antártica "Rodolfo Marsh Martin" en agosto de 1989; Port Stanley, en abril de 1990.

En el plano regional, se había sumado Río Gallegos, Río Grande, Ushuaía y la localidad de Russfin en la Tierra del Fuego; además de inaugurar un servicio de helicópteros para atender las necesidades de transporte aéreo del proyecto binacional de explotación de petróleo en la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Al comenzar 1993 su flota comprendía el DHC-6 CC-CHV; los Beechcraft BE - 20 "King Air" CC-CLY y CC-COT; los Cessna 402 CC-COV y CC-CLV y los European Helicopters "Twin Squirrel" AS-355-F2, CC-CIN; CC-CIM y CC-CMV.

---

el día 4 de aquel mes, y pocas horas después que el comandante Jorge Iturriaga Moreira entregara el mando de la estación a su relevo.

A su regreso a Santiago, el oficial aludido, debió asumir la jefatura del Departamento Antártico de la Fuerza Aérea y, desde allí, dirigir la construcción del Centro Meteorológico "Presidente Eduardo Frei Montalva", ubicado en la isla Rey Jorge del Grupo Shetland del Sur.

Durante uno de los viajes a la isla, Iturriaga exploró una meseta cercana al lugar donde se levantaba la nueva estación, encontrándola adecuada para hacer en ella el primer aeródromo antártico del país.

No obstante que la idea del comandante no iba a prosperar en ese momento, ésta sirvió para que se realizaran una serie de estudios preliminares relacionados con el material aéreo más adecuado para una penetración en la Antártica y las necesidades y costos que ella implicaba.

Sin embargo el proyecto adquirió nuevos impulsos al finalizar 1979.

Tras doce años de ausencia en los cielos del Meridión, la FACH volvió a hacerse presente en ellos, el 1ro. de noviembre de 1979.

Ese día, un Lockheed C-130 del Grupo de Transporte N° 10, conducido por el ahora, coronel Iturriaga, despegó del aeropuerto Presidente Ibáñez llevando, entre otras, la misión de *"tomar contacto visual con el terreno donde se iba a construir la futura pista de aterrizaje"* (12)

El primer paso estaba dado.

El segundo se daría dos y medio meses más tarde con el aterrizaje de los DHC-6/300, 942 y 938, en el rudimentario campo aéreo preparado con toda celeridad en la pequeña meseta vecina a la estación meteorológica.

Pero aún faltaba darle cumplimiento a la orden de la Comandancia en Jefe, y el 22 de marzo de 1980, el coronel Iturriaga, posaba suavemente al C-130, 996, en la pista de la isla Rey Jorge que, por ese mismo acto, se convertía en la gran puerta hacia las inmaculadas inmensidades del Polo Antártico.

Previendo la necesidad de brindar protección al vuelo en aquellas soledades, la Fuerza Aérea de Chile instaló las radioayudas necesarias, al tiempo que encargaba a la Dirección General de Aeronáutica Civil, los estudios nece-



*Piper PA-31 CC-CRA (ex Naval 113) de Aerovías DAP.*



*Piper Twin Comanche CC-KXD del Club Aéreo de Santiago, en la losa del Aeropuerto Presidente Ibañez a su regreso de la base antártica Rodolfo Marsh.*

sarios para la implementación de una aerovía desde Punta Arenas y del Servicio de Control de Tráfico Aéreo.

Así fue como promediando 1981, el piloto inspector de la DGAC, Julio Cerda Pino condujo la primera inspección en vuelo jamás realizada en el Continente Antártico por una aeronave especialmente acondicionada para tales efectos.

Aquel logro, sin duda significativo, fue seguido por la visita efectuada por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, Assad Kotaite, durante 1983, y la puesta en funciones de la Oficina de Control de Aproximación, al finalizar ese mismo año.

Tras la adopción de tales medidas, unidas a otras de carácter administrativo, y la construcción de nuevas y modernas instalaciones de apoyo, la FACH puso a disposición de la comunidad aeronáutica internacional, el Aeropuerto "Teniente Rodolfo Marsh Martín", bautizado así en recuerdo a quien entregara su vida a la apertura de las rutas australes.

El nuevo aeropuerto antártico, ubicado a sólo 660 millas náuticas al Sur de Punta Arenas, permitió el inicio de un creciente flujo aeronáutico a la región polar, comenzado por el Beechcraft BE-90, CC-CFJ de TAMA, el 21 de marzo de 1981, pilotado por Jorge Freiggang.

A este vuelo pionero de la aviación civil chilena, le seguiría el Cessna 404, CC-CHX de Aeropetrel, al mando de Iván Martínez, el 24 de Abril de 1982.

El 11 de febrero de 1983, Patricio Herrera y Carlos Rocca en el Piper Twin Comanche CC-KXD, llevan por primera vez, los colores del Club Aéreo de Santiago hasta las regiones polares.

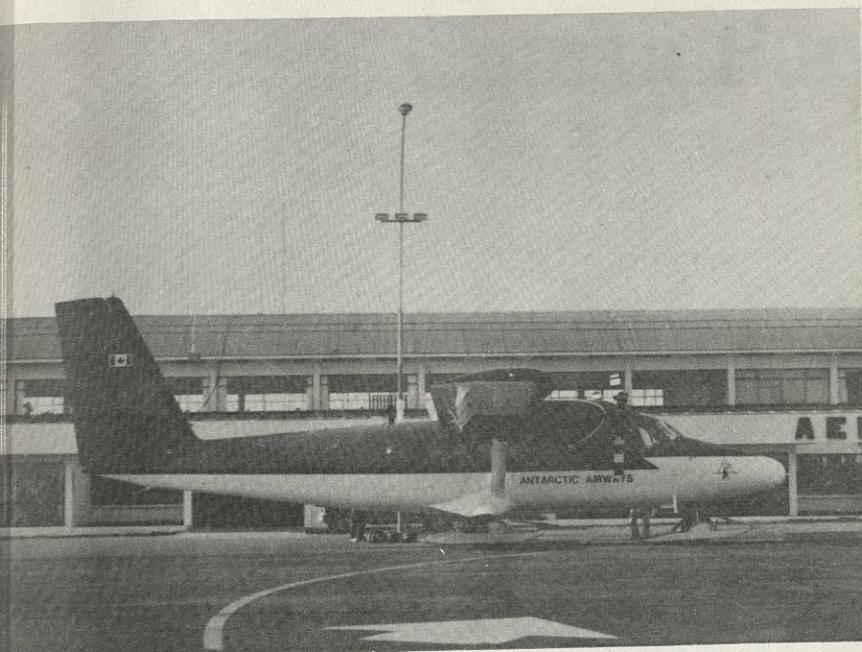
También durante ese verano se registra el vuelo del trimotor N-23-SA, un Douglas DC-3 modificado, perteneciente al Polar Research Laboratory Inc. piloteado por el británico Giles Kershow.

La temporada 83/84 es aún más pródiga.

A la FACH, TAMA y Aeropetrel se suman los aparatos alemanes Dornier 128-6 y 228-100, Polar 1 y Polar 2, respectivamente, de paso a la estación Georg Von Numayer; el primer vuelo de un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Brasileña y el 28 de enero de 1984, el Fairchild FH-27 D del Grupo de Aviación N° 4 de la Fuerza Aérea Uruguaya, FAU-572.

*Beechcraft BE-200 de la Dirección General de Aeronáutica Civil que realizó la primera inspección en vuelo a una radioayuda antártica.*





*Twin Otter DHC-6/300 de la Ken Borek, arrendado por la Antarctic Airways para el turismo antártico*

Al finalizar el año 1984, el 27 de diciembre, un helicóptero de la República Popular China recorre los cielos de la isla Rey Jorge, cuyos visitantes estivales continúan en aumento con la presencia de los Twin Otters del British Antarctic Survey y de la canadiense Ken Borek Airlines.

Con respecto a la ruta circunpolar, el vuelo de apertura efectuado por LAN-Chile en 1974, fue seguido días más tarde por otros realizados por la línea aérea australiana "Queensland and Northern Territory Aerial Services", "QANTAS", entre Auckland y Buenos Aires. No obstante haber sido demostradas sus bondades, la falta de una alternativa en ruta impidió su desarrollo y explotación con material 707, hasta que el 7 de junio de 1980, el Boeing 747/200, LV-MLR, de Aerolíneas Argentinas, inauguró un servicio aéreo regular entre Buenos Aires y Auckland, con escala en Río Gallegos.

Reconociendo los esfuerzos realizados por la aviación chilena en los últimos años, la Conferencia Regional ASIA-PACIFICO de la Organización de Aviación Civil Internacional, celebrada en enero de 1983 en Singapoore, aprobó el establecimiento de la aerovía L-501 entre Punta Arenas y Auckland, confiándoles su control a los centros de control de tráfico aéreo de Punta Arenas, Isla de Pascua y Auckland. (\*)

Con ello, finalmente se podía señalar que Punta Arenas había dejado de ser el Finis Terrae, para centrarse al medio de la última y expectante Rosa de los Vientos.

(\*) La comisión chilena a la "Region Air Navigation Meeting" de Singapoore, estaba presidida por el director general de aeronáutica civil, general Nelson Sepúlveda Brito, e integrada por el coronel Guillermo Aird y por el jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo, Eduardo Correa, quien expuso la ponencia sudamericana.

Tras la adopción de tales medidas, unidas a otras de carácter administrativo, y la construcción de nuevas y modernas instalaciones de apoyo, la FACH puso a disposición de la comunidad aeronáutica internacional, el Aeropuerto "Teniente Rodolfo Marsh Martín", bautizado así en recuerdo a quien entregara su vida a la apertura de las rutas australes.

El nuevo aeropuerto antártico, ubicado a sólo 660 millas náuticas al Sur de Punta Arenas, permitió el inicio de un creciente flujo aeronáutico a la región polar, comenzado por el Beechcraft BE-90, CC-CFJ de TAMA, el 21 de marzo de 1981, pilotado por Jorge Freiggang.

A este vuelo pionero de la aviación civil chilena, le seguiría el Cessna 404, CC-CHX de Aeropetrel, al mando de Iván Martínez, el 24 de Abril de 1982.

El 11 de febrero de 1983, Patricio Herrera y Carlos Rocca en el Piper Twin Comanche CC-KXD, llevan por primera vez, los colores del Club Aéreo de Santiago hasta las regiones polares.

También durante ese verano se registra el vuelo del trimotor N-23-SA, un Douglas DC-3 modificado, perteneciente al Polar Research Laboratoy Inc. piloteado por el británico Giles Kershow.

La temporada 83/84 es aún más pródiga.

A la FACH, TAMA y Aeropetrel se suman los aparatos alemanes Dornier 128-6 y 228-100, Polar 1 y Polar 2, respectivamente, de paso a la estación Georg Von Numayer; el primer vuelo de un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Brasileña y el 28 de enero de 1984, el Fairchild FH-27 D del Grupo de Aviación N° 4 de la Fuerza Aérea Uruguay, FAU-572.

*Beechcraft BE-200 de la Dirección General de Aeronáutica Civil que realizó la primera inspección en vuelo a una radioayuda antártica.*





*Twin Otter DHC-6/300 de la Ken Borek, arrendado por la Antarctic Airways para el turismo antártico*

Al finalizar el año 1984, el 27 de diciembre, un helicóptero de la República Popular China recorre los cielos de la isla Rey Jorge, cuyos visitantes estivales continúan en aumento con la presencia de los Twin Otters del British Antarctic Survey y de la canadiense Ken Borek Airlines.

Con respecto a la ruta circunpolar, el vuelo de apertura efectuado por LAN-Chile en 1974, fue seguido días más tarde por otros realizados por la línea aérea australiana "Queensland and Northern Territory Aerial Services", "QANTAS", entre Auckland y Buenos Aires. No obstante haber sido demostradas sus bondades, la falta de una alternativa en ruta impidió su desarrollo y explotación con material 707, hasta que el 7 de junio de 1980, el Boeing 747/200, LV-MLR, de Aerolíneas Argentinas, inauguró un servicio aéreo regular entre Buenos Aires y Auckland, con escala en Río Gallegos.

Reconociendo los esfuerzos realizados por la aviación chilena en los últimos años, la Conferencia Regional ASIA-PACIFICO de la Organización de Aviación Civil Internacional, celebrada en enero de 1983 en Singapoore, aprobó el establecimiento de la aerovía L-501 entre Punta Arenas y Auckland, confiándoles su control a los centros de control de tráfico aéreo de Punta Arenas, Isla de Pascua y Auckland. (\*)

Con ello, finalmente se podía señalar que Punta Arenas había dejado de ser el Finis Terrae, para centrarse al medio de la última y expectante Rosa de los Vientos.

(\*) La comisión chilena a la "Region Air Navigation Meeting" de Singapoore, estaba presidida por el director general de aeronáutica civil, general Nelson Sepúlveda Brito, e integrada por el coronel Guillermo Aird y por el jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo, Eduardo Correa, quien expuso la ponencia sudamericana.



---

# Cuarta Parte

## LAS PISTAS DE LA HISTORIA

---

Cuarto Parte

LAS PISTAS  
DE LA HISTORIA

---

## 1.- EL CLUB HIPICO

---

En Chile, la aviación comenzó su desarrollo en un potrero de la chacra "Valparaíso", en la localidad capitalina de Ñuñoa, cuando César Copetta, en un biplano Voisin, logró efectuar con éxito algunos vuelos el 21 de agosto de 1910.

Algunos meses después, el aviador italiano Bartolomé Cattaeo, asombró a una multitud congregada en torno a la elipse del Parque Cousiño, al elevarse abordo de un pequeño monoplano Bleirot.

En ambos casos, sin embargo, las pistas de despegue y aterrizaje no tuvieron otra duración que las demostraciones efectuadas, por lo que cuando el 28 de febrero de 1911, los hermanos César y Félix Copetta reiniciaron los vuelos en el Voisin, desde un terreno especialmente acondicionado en la Hacienda Batuco, dieron origen al primer aeródromo propiamente tal del país.

Año y medio más tarde, el 11 de febrero de 1913, el Presidente Ramón Barros Luco y su Ministro de Guerra y Marina, Jorge Matte, firmaron el Decreto Supremo N° 187, dando vida a la "Escuela de Aeronáutica Militar", a la que el Ejército habría de asignarle terrenos en la antigua chacra de Lo Espejo para *"sus ejercicios, hangares, dependencias y edificios"* (1)

Con Batuco y la nueva escuela aérea, Santiago contaba con dos buenos aeródromos. No obstante, por su lejanía de la ciudad, y por el carácter demostrativo que tenían los vuelos de aquella época, los pilotos civiles preferían las pistas de los hipódromos, donde además de tener espacio suficiente para sus evoluciones aéreas, se podía controlar el acceso del público que pagaba por ver a estos intrépidos aventureros del naciente siglo XX.

Así fue como el Club Hípico santiaguino, seguido luego por el Sporting Club de Viña del Mar, se convirtieron en ocasionales campos de aviación, cuando ésta recién comenzaba a desplegar sus alas en los cielos chilenos.

Magallanes no fue una excepción en esta materia. El 23 de agosto de 1914, Luis Omar Page tripulando su monoplano "Punta Arenas", surcó por primera vez los cielos australes, utilizado para el despegue la pista del hipódromo local, cedido gentilmente para estos efectos por la Sociedad Rural de Magallanes. Dos años más tarde, en octubre de 1916, el

aviador David Fuentes, repetiría la hazaña de Page en ese mismo recinto. Esta vez, sin embargo, Fuentes decidió cruzar el Estrecho de Magallanes, para lo cual envió a su socio, Emilio Castro, a la vecina orilla para preparar un sitio adecuado donde aterrizar.

En Porvenir, Castro recorrió los lugares cercanos al poblado, optando por uno ubicado en la Punta Chilota, el que procedió a marcar con unas improvisadas señas, que lamentablemente no serían vistas por Fuentes al finalizar su histórico vuelo. Sin embargo, esta rudimentaria pista aérea puede, con toda justicia, ser considerada como la primera que existió en Magallanes.

A las demostraciones de Page y Fuentes, les siguió un largo período de casi cinco años, durante los que no se registraron nuevas actuaciones de ese tipo y que sólo vino a culminar a comienzos de 1921, con la llegada a Punta Arenas del S.V.A.-5 "Magallanes", de propiedad del Comité Pro Aviación.

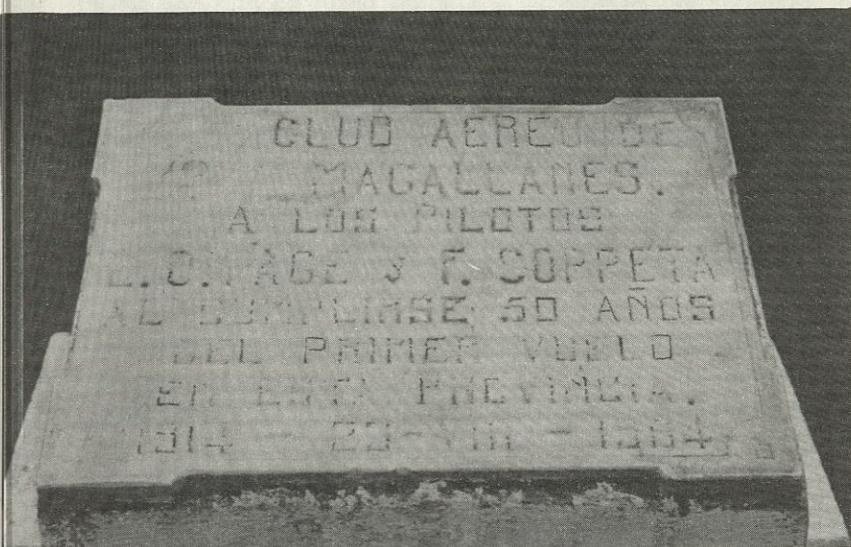
Para este aeroplano, el comité necesitaba un aeródromo desde el cual operar en forma regular y permanente. El lugar más apropiado, a juicio de los directores de dicho comité, lo constituía la elipse central del Club Hípico, por lo que el 7 de diciembre de 1920, le enviaron una petición formal a la Sociedad Rural de Magallanes en la que señalaban:

*"Muy señores nuestros: Debe ser de vuestro dominio la empresa deportiva y patriótica en que estamos empeñados, y que ya es un hecho la llegada de nuestro aeroplano para el Centenario de Magallanes, con el que se intentará hacer el raid Punta Arenas-Puerto Montt".*

*"Esta empresa pobre de finanzas, pero grande en propósitos está esperanzada en la ayuda de todo el pueblo de Magallanes, ya que nuestra aspiración al realizarse, constituirá un gran paso de adelanto que podrá ser para más tarde la base de otras empresas que reportarán incalculables beneficios para el territorio y para el país".*

*"Como hemos dicho, nuestra situación no nos permite hacer un hangar apropiado donde poder depositar el aeroplano, como así mismo poder adquirir un terreno apropiado para el aterrizaje".*

*"Por tales motivos y considerando que la institución que tan acertadamente ustedes dirigen, es la única que cuenta en esta ciudad con locales y terrenos apropiados para el objeto, y es por lo tanto la única llamada a patrocinarnos, nos dirigimos a uds., con el fin de obtener vuestra ayuda para el desarrollo de nuestro programa".*



*Placa en el C. Hípico de P. Arenas en recuerdo del 1er. vuelo efectuado en ese lugar por Luis Omar Page y Félix Copetta.*

*"No pretendemos con esta demostración imponer un sacrificio pecuniario a esa institución, lo que dejamos para convenir enseguida, la forma en que nos arreglaríamos en lo relacionado con las exhibiciones y arriendo del local".*

*"En nuestra visita al hipódromo nos hemos impuesto que existe un galpón, que previo un pequeño arreglo, dado sus dimensiones, se podría utilizar para hangar; este galpón perteneció antes a la Sociedad Ganadera y Comercial "Sara Braun", según hemos tenido conocimiento, debe de dársele otra ubicación y creemos que aprovechando su traslado podrían hacerse con menos gastos los trabajos necesarios para dejarlo en condiciones para el objeto requerido".*

*"Para el aterrizaje del aparato se necesita disponer cuando menos 200 metros por 100, y para tal hemos estudiado en dicha visita, junto al aviador señor Pozzati, siendo que la forma más práctica sería sacar la baranda del lado norte de la cancha de fútbol, aprovechando un pedazo de terreno de 100 metros. En la parte que debe aumentarse el terreno no ha sido cultivado encontrándose por consiguiente áspero y blando, y para dejarlo en condiciones aptas para el aterrizaje se pasaría el rodillo, operación ésta que la haríamos por nuestra cuenta".*

*"Adjunto le acompañamos un pequeño croquis del campo estudiado, para que puedan darse cuenta cabal de nuestro propósito".*

*"Esperamos, pues que ese honorable directorio se servirá tener bien en cuenta nuestra exposición, tomando en cuenta*

*los fines que perseguimos, para lo cual no dudamos que contaremos de antemano con la valiosa ayuda de ese honorable directorio".*

*"En espera de sus noticias al respecto, quedamos atentos y ss.ss.ss.*

*Comité Pro-Desarrollo Aviación".*

*"Dante Lépori, Thiers Acuña, Guillermo Torres" (2)*

A pesar de los argumentos esgrimidos por los miembros del comité, el directorio de la Sociedad Rural decidió no dar lugar a tal petición, creándole una seria dificultad al entusiasta grupo de jóvenes.

Finalmente y tras una paciente espera de casi seis meses, el ansiado biplano llegó a la ciudad traído por el vapor Chilóé, poniendo nuevamente de actualidad el tema del aeródromo. El comité, viendo la urgente necesidad de contar con el apoyo de la Sociedad Rural, se abocó a la tarea de convencer a sus directores, logrando que su presidente, Francisco Campos Torreblanca, acogiera favorablemente la inquietud y la planteara nuevamente ante el directorio de la Sociedad.

Francisco Campos, que había sido hasta entonces un franco alentador de todas las actividades aeronáuticas regionales, destacando por el significativo aporte que había hecho a la colecta de 1912 y por el decidido apoyo que les había brindado a los aviadores Page y Fuentes en 1914 y 1916 respectivamente, pertenecía también al directorio de la Línea Aérea Punta Arenas, Patagonia y Buenos Aires S.A., creada a fines de marzo de 1920, y como tal veía en el desarrollo del campo de aviación del hipódromo, el futuro aeródromo que podrían utilizar los aeroplanos de dicha empresa.

Contando con su valioso aporte, el Comité Pro Aviación logró finalmente que la Sociedad Rural les facilitara el Club Hípico para que el 21 de mayo de 1921, se llevara a cabo en él, la ceremonia del bautizo del aeroplano y el primer vuelo de éste sobre la ciudad.

Paralelamente, Dante Lépori se dirigió a Río Gallegos a solicitar la autorización correspondiente para efectuar un raid aéreo a esa localidad, con motivo de las fiestas patrias argentinas del 25 de mayo. Esto despertó un gran interés en el presidente del Ilustre Consejo Municipal, don Ibon Noya, quien dispuso que se preparara un pequeño campo de aterrizaje de 200 metros por 70 *"en la parte Oeste del pueblo a continuación de la calle Maipú". (3).*

Una vez que se hubo efectuado el bautizo del "Magallanes", y realizado con pleno éxito el raid a Río Gallegos, el directorio de la Sociedad Rural decidió llegar a un acuerdo definitivo con el Comité Pro Aviación para lo cual se procedió a invitar al presidente del mismo, Guillermo Bitsch y al aviador Mario Pozzati a una reunión el 13 de junio de 1921.

El acta levantada al término de aquélla, presidida por Francisco Campos, quedó redactada en los siguientes términos:

- A.- Después de cambiar ideas con los señores Bitsch y Pozzati acerca de la solicitud presentada a la Sociedad por el comité para construir un hangar en el recinto de la Sociedad y para usar alguno de este mismo para cancha de aterrizaje, se acordó autorizar al Sr. presidente don Francisco Campos para suscribir un contrato con el presidente del comité Sr. Bitsch sobre las siguientes bases:*
- B.- Autorizar al dicho comité para usar una superficie de terreno de 90 mts. de ancho por 300 de largo para utilizarlo como cancha de aterrizaje incluyendo en dicha superficie la actual cancha de fútbol.*
- C.- Que la Sociedad se reserva el derecho de usar la actual cancha de fútbol para este deporte procurando que no se levanten instalaciones sobre la cancha de aterrizaje para evitar estorbos al aeroplano.*
- D.- Que la Sociedad Rural se reserva los derechos de facilitar la cancha de aterrizaje, para cualquier otra máquina de volar que la solicitare, como también para que se pueda construir otros hangares en los terrenos de su propiedad y como lo estime más conveniente.*
- E.- El canon de arriendo será de razón de \$50.- mensualmente a contar desde el 1ro. de julio del año en curso, por ocupación y uso del terreno.*
- F.- La Sociedad Rural tendrá derecho a percibir un 20% de las entradas, cuotas de cualquier espectáculo público que organice el comité y tendrá facilidades para intervenir y controlar las entradas, debiendo el comité ponerse siempre de acuerdo con la Sociedad Rural y siempre que el programa a desarrollar fuera dentro del local del Club Hípico.*

- 
- G.- *Todos los gastos de instalación y detalles de mejorar la cancha y de acomodación al hangar y otros sería de cuenta exclusiva del Comité Pro Aviación.*
- H.- *El comité desde luego debe hacerse responsable de toda avería o perjuicio que pudiera ocasionar el aeroplano a las instalaciones del Club Hípico o por el público asistente a los espectáculos exclusivos de aviación, así mismo debe hacerse responsable de cualquier accidente que sufiere el público, los aviadores y pasajeros motivados por sus máquinas de volar y por cualquier otra causa, debiendo cooperar con todo lo que sea posible a la conservación de las instalaciones y construcciones del Club Hípico.*
- I.- *Siempre que la Sociedad Rural admitiera un número de aviación en los programas del Club Hípico se le concederá al comité un porcentaje que se fijará oportunamente.*
- J.- *El directorio de la Sociedad Rural, las autoridades locales y personas que tienen libre acceso al Club Hípico, tendrán igual franquicia para asistir a los espectáculos de aviación del mismo modo que lo tendrá el comité, y su directorio el día hípico en que haya algún número de aviación.*
- K.- *La tarifa de precio de entradas y reglamento de los espectáculos serán acordados oportunamente por ambas partes y queda facultado el señor presidente don Francisco Campos para introducir cualquiera otras condiciones que lo estimare por conveniente en resguardo de los intereses de la Sociedad". (4)*

Lamentablemente para el devenir de la aeronáutica regional, un desafortunado accidente ocurrido el 15 de septiembre de 1921, puso fin a la corta pero prolífica vida del histórico "Magallanes", marcando con ello la desaparición de los dos primeros aeródromos de la Patagonia Austral: aquel del Club Hípico y el otro más modesto de Río Gallegos.

---

## 2.- EL PUERTO AEREO

---

La destrucción del "Magallanes", significó la disolución del Comité Pro Aviación y por ende de la caducidad del contrato que daba vida al aeródromo del Club Hípico.

Por su parte, la Sociedad Pro Transportes Aéreos a Buenos Aires no prosperó como se esperaba, quedando registrada en la historia regional sólo como un intento más de la comunidad para romper el cerco natural que la mantenía aislada de la metrópolis rioplatense.

Así concluyó la primera etapa de los aeródromos terrestres de la región. Durante tres largos años no se registrarían nuevos intentos por volar en el austro chileno. Sin embargo, un hecho casi inadvertido por la historia, marcó el inicio de una nueva etapa en lo que a los aeródromos se refiere.

En efecto, en la mañana del 11 de mayo de 1924, un pequeño hidroplano Chance Vought UO-1, perteneciente al crucero norteamericano Cincinnati que se encontraba de visita en Punta Arenas, efectuó unas lúcidas demostraciones de acrobacia sobre la ciudad. Para su despegue y posterior amaraje fueron utilizadas las aguas del Estrecho de Magallanes, las mismas que serían utilizadas por otras aeronaves, durante un decenio, para llegar al territorio, explorarlo y transportar pasajeros y carga dentro de él.

A este primer vuelo de un hidroavión en la región, le seguirían aquellos que iba a iniciar el explorador alemán Gunther Plüschow, al finalizar 1928.

Para llevar a cabo sus exploraciones, el aviador alemán contaba con un biplano Heinkel equipado con dos flotadores centrales, al que denominaba "Tsingtau", y con la colaboración de la firma magallánica Braun y Blanchard, cuyo varadero le fue facilitado para armar el aparato, donde era guardado al término de sus vuelos.

Coincidiendo con la estadía de este notable piloto en Magallanes, llegó a Punta Arenas, el 12 de febrero de 1929, el teniente aviador del Ejército, Carlos Abel Kreft, con la especial tarea de ubicar los terrenos donde en un futuro próximo, se levantarían los aeródromos que deberían apoyar la línea aérea a Puerto Montt.

El oficial, después de presentarse al intendente provincial, coronel Palacios, explicó los motivos de su viaje, y sostuvo una reunión con Gunther Plüschow a bordo de la goleta

Feuerland. Al término de ella decidió partir a la región de Ultima Esperanza donde junto con Ricardo Santander, gobernador del Departamento, habría de recorrer los sectores aledaños a Puerto Natales llegando a la conclusión que el terreno que más se adaptaba a sus propósitos, era uno que quedaba a *"1.500 metros al Oeste del Frigorífico de Bories, Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, y a 5,5 kilómetros al Noroeste de Natales"*.

Para dejarlo apto para recibir aeroplanos había que ejecutar ciertos trabajos, como sacar algunas rocas, desplazar un cerco y una postación telefónica, hacer desaparecer una pequeña loma y arrancar 40 robles chicos. Para estos trabajos un contratista se comprometió a *"rastrear, nivelar, rodillar y colocar un disco de madera pintado de blanco, cada cien metros, y marcar con carburo las orillas y la "T" Central"*. Los trabajos demorarían tres meses a un costo de \$10.000.- suma que la Sociedad Explotadora se comprometía a financiar en parte, según lo expresó Hernán Prieto, director de dicha sociedad.

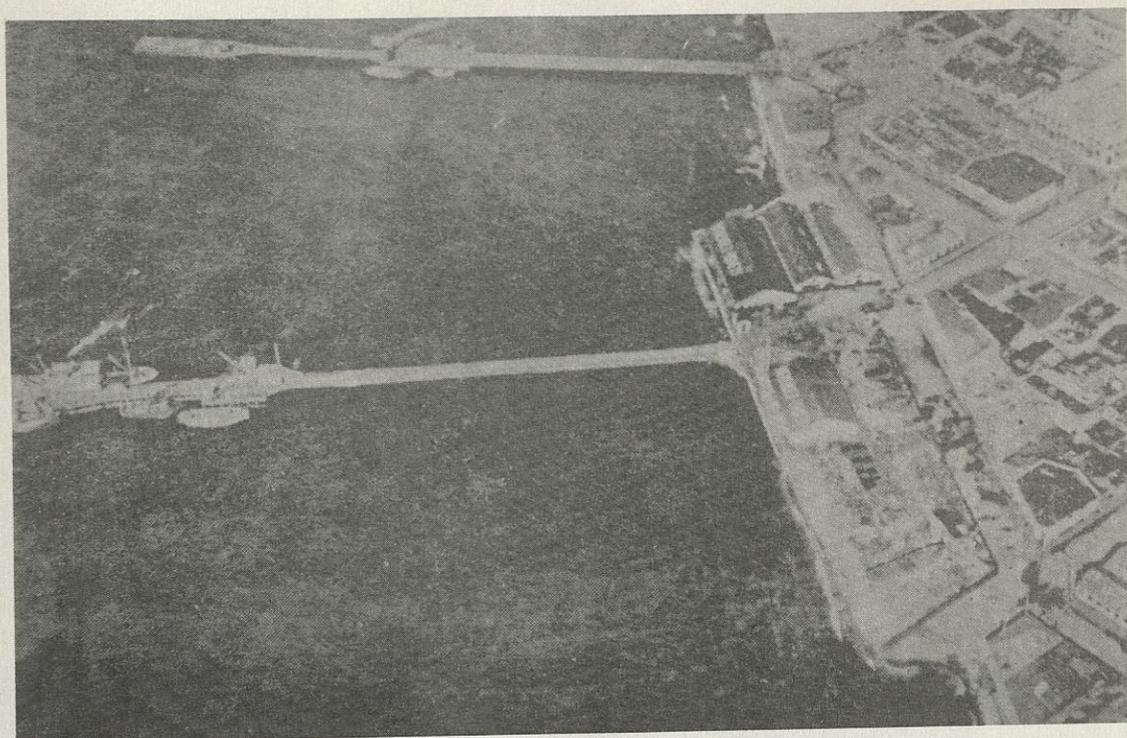
Prosiguiendo con sus estudios, Abel se dirigió a la estancia de Cerro Guido, recorriendo desde allí los ríos Baguales y Las Chinas además de las riberas del lago Sarmiento. Ayudado por Ricardo Lauezzari, administrador de la estancia, seleccionó un terreno de 650 mts. por 550 de ancho a 8 kilómetros de las casas de dicho establecimiento ganadero. (1)

El lugar escogido necesitaba menos trabajo que aquel de Bories, ya que con un roce a fuego y posterior pasada de una niveladora quedaría en inmejorables condiciones.

Sin embargo, a pesar de la buena disposición encontrada en los altos empleados de la Explotadora y en las autoridades locales, el teniente Abel debió enfrentar la animadversión del administrador general, quien ordenó a los administradores de Bories y Guido que le negasen toda cooperación y le impidiesen la demarcación de las pistas en los terrenos de la Sociedad, la que además de tener que cederlos, tendría que cancelar £ 1.000 (libras esterlinas) para financiar las mejoras requeridas.

Esta desagradable situación sólo pudo ser superada gracias a la decidida participación del intendente Palacios y de quien le sucedió en el cargo, Manuel Chaparro, comprometiéndose este último, a enviar las maquinarias necesarias a dichos lugares con lo que se abarataba enormemente los gastos presupuestados.

Al finalizar el mes de febrero, Abel Kreft regresó de Ultima



*El Puerto de Punta Arenas hacia 1930*

Esperanza para buscar un lugar cercano a Punta Arenas. Los sectores visitados en esta ocasión, fueron: Tres Puentes, al lado de la Radioestación Naval, siendo descartado de inmediato por la fuerte inversión que demandaba su preparación como aeródromo; Chabunco, entre San Francisco y Cabo Negro, lugar que presentaba la desventaja de estar *"atravesado por pequeñas vegas y desniveles enormes cuyos arreglos costaría sumas fabulosas"* decidiéndose finalmente por unas pampas ubicadas a dos kilómetros del Retén de Carabineros de Río Pescado y a 35 kilómetros de la ciudad. (2)

En atención a que ya debía regresar al Norte, el teniente Abel instruyó al teniente Alvarado del Destacamento Magallanes, para que supervigilara los trabajos de Guido, Bories y Río Pescado, lugar este último que quedó convenientemente estacado y señalizado con unas banderas. Finalmente y para completar su trabajo en la zona, este diligente oficial efectuó algunos estudios meteorológicos y salió a volar con Plüschow en un día de vientos fuertes a fin de cerciorarse hasta qué altura se experimentaba su fuerza, concluyendo que *"sobre los 1.500 metros el viento es más suave y más uniforme; en cambio abajo son rachas furiosas que aparecen de lado distinto a cada momento"*. (3)

Con todos estos antecedentes y en completo acuerdo con el aviador alemán, terminó por concluir que lo más acertado sería amarar en la bahía misma de Magallanes, entre el muelle fiscal y varadero Braun & Blanchard, o bien en Bahía Catalina si las condiciones así lo aconsejaban, recomendando al mismo tiempo el uso de hidroaviones en la ruta aérea austral, la que por sus características geográficas, ofrecía una infinidad de caletas y ensenadas abrigadas en las que se podría amarar con toda confianza si se presentaban condiciones meteorológicas adversas.

El informe final, conteniendo las consideraciones ya señaladas, fue entregado al subsecretario de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez, quien desde ese puesto impulsaba el desarrollo de la aviación civil y comercial a lo largo de todo Chile, promoviendo la construcción de pistas de aterrizaje, especialmente en el extremo norte del país.

Promediando 1929 y tras arduas negociaciones, la Pan American Grace Airways Inc. recibió la autorización para volar en territorio nacional, entre Arica y Santiago. Para ello fue necesario decretar cuales serían los aeródromos abiertos al tráfico aéreo civil y comercial y cuáles de éstos, al tráfico internacional. Las disposiciones emanadas de dicho cuerpo legal declararon "Puertos Aéreos" abiertos a la aviación internacional, los aeródromos públicos habilitados en Arica, Valparaíso y Puerto Montt (marítimo/terrestre) Santiago (terrestre) y Magallanes (puerto aéreo marítimo). (4)

A partir de entonces Punta Arenas comenzó a ser considerada como un punto de entrada o salida del país por la vía aérea.

Si bien es cierto que por virtud del Decreto Av. N° 2028 del 26 de junio de 1929, Punta Arenas obtuvo la categoría de Puerto Aéreo Internacional, ello no significó otra cosa que la autorización para que, en las aguas del Estrecho de Magallanes, operaran hidroaviones, correspondiéndole al gobernador marítimo local velar por el cumplimiento de la reglamentación aérea nacional e internacional en la provincia.

Sin embargo tales disposiciones no pasaron de la letra a la práctica. Al no haber hidroplanos basados en Punta Arenas, ni líneas aéreas que llegasen hasta ella, no fue necesario delimitar ni balizar ningún sector de la bahía para que quedase de uso exclusivo de las aeronaves, ni mucho menos construir las instalaciones características de los hidroaeródromos como eran los varaderos para los anfibios, los muelles especiales y los hangares.

Esta particular situación habría de mantenerse hasta el 27

de enero de 1931, cuando el Curtiss D-12 "Falcon" N° 17 de la Escuadrilla de Anfibios N° 2 efectuó el vuelo por el cual la Fuerza Aérea Nacional dio por iniciadas sus actividades en el territorio.

Durante algunos meses la agrupación, creada por Decreto Presidencial el 16 de diciembre de 1930, utilizó las aguas del puerto y las instalaciones que la firma naviera magallánica Braun & Blanchard gentilmente les cedió, mientras se realizaban las primeras exploraciones para ubicar los terrenos definitivos donde construir la futura Base Aérea de Magallanes.

La paralización de las actividades aéreas, como consecuencia de la pérdida del Curtiss Falcon N° 16 en las cercanías de Puerto Bories, el 27 de junio de 1931, le puso un punto final al Puerto Aéreo de Magallanes, si bien es cierto que en sus aguas habrían de amarar ocasionalmente algunos hidroaviones y anfibios, en las décadas venideras.



*El biplano Curtiss D-12 Falcón N°16 de la Escuadrilla de Anfibios N°2, en el varadero de Braun & Blanchard, febrero de 1931. (Alfonso Cuadrado M.).*

---

### 3.- CABO NEGRO

---

Pese a la gentileza con que la empresa armadora "Braun & Blanchard" había acogido en sus instalaciones a la agrupación aérea resultaba evidente que su desarrollo no podía descansar en la buena voluntad de aquella firma.

El teniente Santiago Leitao, comandante de la Base comprendió la situación y comenzó, tan pronto pudo, la búsqueda de nuevos lugares basándose en el informe que había presentado el teniente Carlos Abel en 1929.

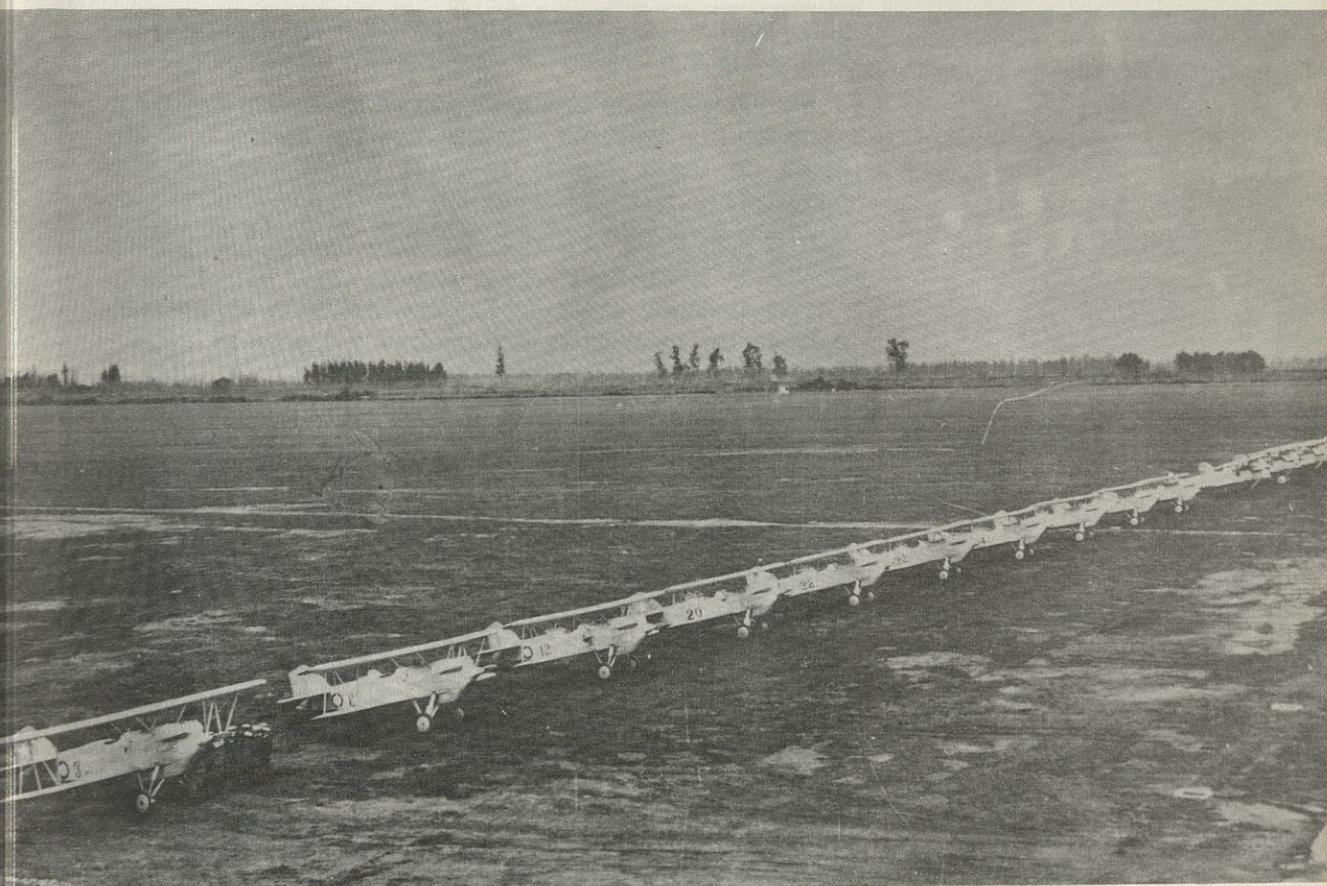
Nuevamente fueron revisados los terrenos de Bahía Catalina, Río Pescado y Chabunco lugar este último que había sido seleccionado por Antoine de Saint-Exupery y Enrique Larrieu, ejecutivos de la Compañía General Aeropostal, para construir una pista y un edificio terminal para las operaciones de la compañía en Punta Arenas.

En efecto, Chabunco era el mejor lugar para establecer un aeródromo terrestre, así como Cabeza de Mar lo era para un hidroaeródromo. La distancia entre ambos sitios y la necesidad de contar con las dos posibilidades, terrestre y marítima, llevó a Leitao a fijar su atención en Cabo Negro y una pampa aledaña para la construcción de una pista de tierra, escogiéndose además, el sitio recomendado por Abel en Ultima Esperanza, vecino a Puerto Bories.

Con estos antecedentes el comandante Leitao partió para Santiago al promediar el mes de abril de 1931, aprovechando el regreso al Norte de los botes voladores Dornier Wal que habían acompañado a la Escuadra Nacional hasta Punta Arenas.

En el intertanto, la escuadrilla quedó a cargo del subteniente Adalberto Fernández, quien en esos mismos días debió recibir los dos hangares Junkers llegados de Alemania en el vapor Karnak y que serían levantados uno en Puerto Bories y el otro en Cabo Negro. Las obras se iniciaron de inmediato en el aeródromo puntarenense, postergándose para más adelante el inicio de los trabajos de Ultima Esperanza hasta donde fue llevado el hangar correspondiente por el escampavía "Micalvi".

No obstante la celeridad con que estos trabajos partieron, Leitao recibió la orden de suspender aquellos de Natales en atención a la aguda crisis económica por la que atravesaba el país, debiendo destinar los pocos recursos disponibles, para la terminación de las costosas instalaciones de Cabo Negro.



Estos hangares adquiridos a la firma Kalorifer Werke Hugo Junkers GmbH, habían tenido un costo cercano a los \$ 70.000 cada uno y consistían en una estructura metálica semi circular, forrada con planchas de fierro galvanizado y median 40 metros de longitud por 11 de alto y 40 de ancho, cubriendo una superficie de 1.600 metros cuadrados.

Finalizando 1931, el teniente Leitao entregó la Comandancia de la Escuadrilla al nuevo jefe de la unidad, teniente 1ro. Arturo Meneses Kinsley, quien recibió además, el flamante Curtiss Falcon N° 27 en reemplazo de los originales 16 y 17 perdidos en sendos accidentes.

Con este nuevo material, las instalaciones de Cabo Negro terminadas y con un talentoso y entusiasta comandante, la Escuadrilla de Anfibios N° 2, renació en Magallanes. A partir de ese momento, el nuevo aeródromo austral se convirtió en un animado centro aeronáutico al que, a partir de agosto de 1932, empezaron a llegar algunos jóvenes de la localidad

*Formación de aviones Curtiss Falcon, Escuadrilla de Observación, Grupo de Aviación N.1 en el Bosque.- algunos ejemplares, como es el caso del Curtiss Falcon N.27, que reemplazó a los originales 16 y 17 perdidos en accidentes, prestaron valiosos servicios en Magallanes a principios de 1931, cumpliendo misiones de reconocimiento para abrir la ruta aérea Austral.*

---

para iniciar su aprendizaje en el arte de volar, egresando los primeros pilotos civiles el 29 de noviembre de ese mismo año.

Pero la lejanía de la ciudad, que en los meses de invierno significaba un verdadero desafío cubrirla, hizo que el Club Aéreo de Punta Arenas emigrara a una pequeña pista construida en un franja de terreno, cedido a la institución por el vecino Rafael Rusovic, en el sector de Bahía Catalina, al comenzar 1934.

Los continuos vuelos del Falcon y del Gipsy del aeroclub, a diferentes localidades patagónicas y fueguinas, hicieron surgir los primeros y rudimentarios campos de aviación de Punta Chilota, Puerto Bories, Cerro Guido y Punta Catalina, en tanto que en Tierra del Fuego argentina, merced a los vuelos de Aeroposta, nacieron el de Cabo Domingo, en Río Grande, y el de Ushuaía, construida a golpe de picota por los penados del presidio, en la península homónima.

La llegada a Punta Arenas del Sikorsky S-38, el 18 de septiembre de 1934, puso de manifiesto el interés del Supremo Gobierno por brindar los beneficios de la aviación comercial a los magallánicos. De hecho el anfibio en cuestión lucía los colores de la Línea Aérea Nacional.

Para dar cumplimiento a tan noble como difícil misión, el alto mando de la Fuerza Aérea, encabezado por el general Diego Aracena, elaboró a comienzos de 1935, un proyecto que incluía las necesidades económicas, materiales y humanas requeridas para su materialización.

Entre las medidas propuestas al Presidente Arturo Alessandri, figuraba con especial prioridad, el traslado de la Base Aérea a Bahía Catalina.

El plan de acción aprobado por el Mandatario, comenzó a ser ejecutado tan pronto se aprobó la Ley 5.682 del 13 de agosto de 1935. Con ella, Cabo Negro, comenzaba a entornar sus puertas y a cederle el lugar de privilegio al nuevo aeródromo que se construía en Bahía Catalina.

---

#### 4.- BAHIA CATALINA

---

A comienzos de 1935 existía el convencimiento, tanto en la jefatura de LAN-Chile, a cargo del comodoro Arturo Merino, como en la Comandancia de la Fuerza Aérea que a más tardar durante 1936, debería quedar establecido el servicio aéreo regular a Punta Arenas.

La idea en cuestión suponía el traslado de la Base Aérea de Cabo Negro a Bahía Catalina, lugar que había sido recomendado por el teniente Abel en 1929 y por los sucesivos jefes de la Escuadrilla de Anfibios N° 2. Por tal motivo en enero de 1935, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general Diego Araçena, declaró que allí se construiría una nueva base dotada de una pista, un varadero para los anfibios, una maestranza y demás instalaciones que requiriera LAN-Chile para llegar a Magallanes.

Este asunto del aeropuerto puntarenense también interesaba, y mucho, a los directores de Aeroposta Argentina quienes enviaron al señor Lamberti a estudiar en el terreno las posibilidades de construir uno por cuenta de la empresa aérea. Al término de su recorrido por la zona de Chabunco, San Gregorio, la base de Cabo Negro y Bahía Catalina, el ejecutivo señaló que *"lo mejor sería dotar a Bahía Catalina de los medios adecuados para que Aeroposta llegue. Ahora partiré a Santiago a finiquitar los detalles del convenio"*. (1)

El lugar, técnicamente apropiado, ofrecía empero algunos problemas de tipo legal ya que la propiedad estaba repartida entre varios parceleros particulares, la Armada Nacional y el Club Aéreo que mantenía una pequeña pista de tierra desde comienzos de 1934. En cuanto a la Armada, ésta tenía una poderosa radioestación con sus edificios y antenas, ocupando algo más de 50 hectáreas, todo lo cual debería ser trasladado a otros terrenos que el Fisco le asignara. No obstante, un primer acuerdo entre las dos instituciones armadas involucradas, le permitió a la FACH, iniciar los trabajos al promediar el año 1935, con un llamado a concurso para construir el varadero y nivelar 100.000 mts<sup>2</sup> para las pistas de aterrizaje.

Mientras tanto en Santiago, el Congreso Nacional aprobó la Ley N° 5.682 que autorizaba al Presidente de la República a invertir hasta \$ 15.000.000 en el establecimiento de la Línea Aérea Experimental a Magallanes, pudiendo deducirse de aquellos fondos, los recursos para la *"expropiación de*

(\*) TEXTO DEL DECRETO

"Declaránse de utilidad pública para los efectos de expropiación y con el objeto de establecer el aeródromo de Magallanes, las siguientes porciones ubicadas al Sur del predio fiscal, que actualmente ocupa la Radioestación de la Armada, en la provincia de Magallanes, departamento y comuna del mismo nombre en el lugar denominado Bahía Catalina, y cuyas superficies y propietarios son:

Señores Natalio Foretich y Rafael Rusovich: 27,26 hectáreas; Señor Miguel Casich: 1,20 hectáreas; Señor Guillermo Rochrs: 16 hectáreas; y Señores Natalio Foretich y Rafael Rusovich: 11,37 hectáreas.

Las citadas propiedades colindan al Norte con la sucesión Goemine y terrenos fiscales; al Oriente con el Estrecho de Magallanes (playa); al Sur con terrenos del señor Guillermo Rochrs y parte de los señores Natalio Foretich y Rafael Rusovich y al Poniente con la Avenida Bulnes.

La expropiación se hará de acuerdo a la Ley del 18 de junio de 1857, y los gastos que demanden su cumplimiento se imputaran a la Ley 5.682" (2)

Como correspondía en estos casos, fue nombrada la "Comisión de hombres buenos" para la tasación de los predios cuyo valor total fue fijado en \$ 430.000. Por considerarlo extremadamente

*terrenos para el mejoramiento de aeródromos y las construcciones que demanden las estaciones radioterrestres y aeródromos".*

Apenas hubo terminado el invierno, se iniciaron los trabajos y para mediados de noviembre más de cien hombres trabajaban aceleradamente en la habilitación de los dos hangares Junkers llegados en 1931, y en la construcción de las pistas y del varadero. En diciembre de aquel año, el nuevo campo aéreo comenzó a ser utilizado ocasionalmente por los aparatos de la Escuadrilla y del aeroclub.

No obstante haberse inaugurado el nuevo aeródromo en enero de 1936, su desarrollo inmediato requería la rápida expropiación de los terrenos vecinos a la radioestación, lo que quedó solucionado con la publicación del Decreto respectivo (\*), al promediar marzo de 1936. Este documento consignaba como de utilidad pública las parcelas de Miguel Casich, Guillermo Rochrs, Natalio Foretich y Rafael Rusovich.

La solución definitiva del problema de la propiedad se produjo recién en 1939, año durante el cual se oficializó el traspaso de la radioestación naval a la Fuerza Aérea, por la que ésta última pagó \$ 1.000.000 a la Armada (\*\*)

En lo que a otras pistas se refiere, la creación en Porvenir de un club aéreo durante 1939, aportó un nuevo campo de aviación a la isla de Tierra del Fuego, que en su porción argentina ya contaba con la de Ushuaía y con la de Río Grande.

En enero de 1946, la llegada de los primeros North American AT-6 "TEXAN" al Grupo 6, significó un notable adelanto en lo que al material de vuelo regional concierne. Ya no se trataba de los viejos y livianos biplanos de tela que podían aterrizar en cualquier sitio semipreparado. De ahora en adelante serían necesarias las pistas en buen estado, más largas y mejor mantenidas. En este aspecto los aeródromos de Cerro Guido, Puerto Natales, Porvenir y Punta Arenas debieron ser puestos a punto para recibir a estos aviones, tarea que acometió con singular éxito el nuevo comandante de la Base Aérea Austral, Juan Donoso. El activo oficial, deseoso de poder llegar a toda la región con sus aeroplanos, tomó contacto con Pedro Serka administrador de la estación de Yendegaia, en la ribera Norte del Canal Beagle, a fines de 1944 para hacer allí una pequeña pista que apoyara los vuelos de soberanía y patrullaje a la zona del Cabo de Hornos, región que por falta de aeródromos permanecía vedada a las alas chilenas.

Recién comenzado el año 1945, el comandante Donoso y



Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino

*1er terminal de LAN-Chile en Bahía Catalina. En la losa, el Vultee Valiant N°186, afecto a la Posta Austral*

el teniente Arriagada posaron con toda suavidad el primer T-6 en Yendagaia, constatando que había un lugar mejor que el escogido por Serka, en el cual se construyó la pista definitiva, según las indicaciones del propio Donoso auxiliado por el capitán Antonio Espinace.

El día 12 de abril de 1945 marcó otro hito en la historia aeroportuaria regional con el arribo del Lockheed Electra 505 de LAN-Chile, destinado al servicio aéreo interdepartamental que debería conectar a Punta Arenas, con todos los poblados de la región, cuyos aeródromos pudieran recibir al pesado bimotor. Los colonos de Springhill fueron los primeros en reaccionar ante la posibilidad de disponer de los beneficios de la aviación, haciendo una pista de 700 mts. por 40 de ancho, en tanto que en Porvenir se organizó un Comité Pro Aeródromo, presidido por Víctor Szighety, el que al cabo de algún tiempo entregó un cheque por \$ 5.000 al intendente de la provincia, para ayudar a la construcción de las nuevas pistas que se harían en Punta Chilota.

Los vuelos de LAN-Chile comenzaron. El entusiasmo de los habitantes del puerto fueguino y de Springhill pronto contagió a otros sectores agregándose Gente Grande a los destinos del servicio aéreo regional y un año más tarde, Puerto Natales gracias a la pista construida por el Club Aéreo de la localidad con la ayuda de la Sociedad Eberhard y Hnos., el Grupo de Aviación N° 6, el Destacamento de Caballería, la señora Sara Braun y el jefe de la Posta de LAN,

alto, el Fisco nombró un perito y su estudio rebajó la suma a \$ 204.950,21 señalando que "los terrenos solo sirven para el pastoreo y rinden una cabeza ovejuna por hectárea al año. Además tienen una plusvalía por la cercanía a la ciudad, lo que le permite tener piños de ovejas que llegan de las estancias con diferentes destinos y los precios son similares a los pagados para construir la Radioestación Naval". (3)

(\*\*) El 30 de junio de 1939 se publicó en el Diario Oficial, el Decreto N° 394 que señalaba:

"1ro. La Armada Nacional entregará los terrenos que actualmente ocupa en Bahía Catalina.

2do. La Tesorería entregará a su vez, a la Marina la cantidad de \$ 1.000.000, deducibles del "Plan de Urgencia de la Fuerza Aérea Nacional" del 7 de abril de 1938.

3ro. El Ministerio de Tierras y Colonización y el Departamento de Bienes Nacionales, tomarán nota de la transferencia.

4to. Impútese la cantidad referida en el punto 2do. a la Ley N° 6.152 del 31 de diciembre de 1937, sobre el arrendamiento de tierras fiscales en Magallanes" (4)

Con ello, a las 55,93 hectáreas expropiadas anteriormente, se le sumaron las 55 hectáreas pertenecientes a la Armada.



*Station Wagon de la  
Posta Austral. Diciembre  
de 1945*

Alfonso Cuadrado que prestó su asesoría a la construcción de las dos pistas, una de 700 mts. por 40 de ancho y otra de 600 mts. por 30, ubicadas a sólo 3 kilómetros de la ciudad.

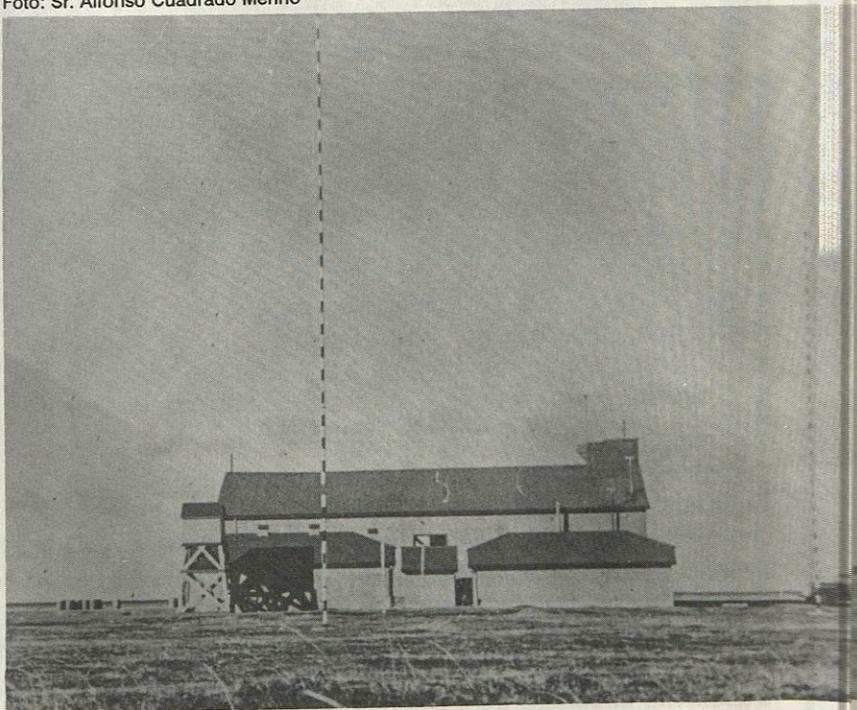
En 1947, al cumplirse el segundo aniversario de la presencia de LAN en la región, Bahía Catalina lucía una esbelta torre de control, una estación de radio, dependencias meteorológicas y un pequeño terminal para los pasajeros, similar al que se levantaría más tarde en Puerto Natales, lo que sumado a las instalaciones de la Base Aérea y al hangar del aeroclub, le daban al lugar, el inconfundible aspecto de un aeropuerto de singular importancia.

Los aeródromos magallánicos ya eran una realidad.

Por ellos habían pasado 6.523 pasajeros transportados en más de 700 vuelos realizados con toda felicidad por la empresa chilena.

No obstante esta auspiciosa situación de la aeronáutica austral, el aumento del tráfico aéreo, con aviones cada vez más pesados, comenzó a dañar las diferentes pistas, especialmente las del aeropuerto puntarenense que al comenzar el año 1948, necesitaba de urgentes y costosas reparaciones. Los estudios encaminados a solucionar el problema llegaron a una conclusión inevitable. Punta Arenas necesitaba un nuevo

Foto: Sr. Alfonso Cuadrado Merino



*Instalaciones de la Posta  
Austral en Bahía Cata-  
lina en 1946*

y moderno aeropuerto a corto plazo, que fuera capaz de recibir a los poderosos y gigantescos Douglas DC-6, como los que PANAGRA había comenzado a utilizar en la ruta Santiago-Miami.

Un primer proyecto presentado consistió en prolongar "la pista de los hangares" de 1.130 mts. hasta los 2.000 mts., abarcando casi hasta el Club Hípico; prolongar "la pista del camino" de 1.130 mts. hasta los 1.900 mts. y agrandar el "círculo de aterrizaje" de 300 mts. de diámetro hasta los 700 mts.

En general, este proyecto consultaba la remodelación del sector norte de Punta Arenas desviando esteros y avenidas y limitando la expansión de la ciudad a un costo altísimo.

Al finalizar 1948, el listado de aeródromos utilizados por los aviones de la LAN y en que la empresa había hecho fuertes inversiones era el siguiente:

LOCALIDAD	ORIENTACION	DIMENSIONES	OBSERVACIONES
<b>1.- Bahía Catalina</b>			
a) Los Hangares	N - S	1.130 x 50	mal estado
b) La Pirámide	E - W	1.350 x 50	regular
c) El Camino	NE - SW	1.130 x 50	mal estado
<b>2.- Cerro Guido</b>			
	E - W	900 x 40	bueno
<b>3.- Puerto Natales</b>			
	E - W	700 x 40	
	NNE - SSW		en construcción
<b>4.- Porvenir</b>			
Punta Chilota	E - W	650 x 50	corta y en mal estado
Club Aéreo	E - W		en desuso
<b>5.- Springhill</b>			
	E - W	700 x 40	bueno
	NE - SW	600 x 30	bueno
<b>6.- Bahía Felipe</b>			
	E W	900 x 45	bueno
<b>7.- Ea. Nueva</b>			
	E W		ambas en construcción

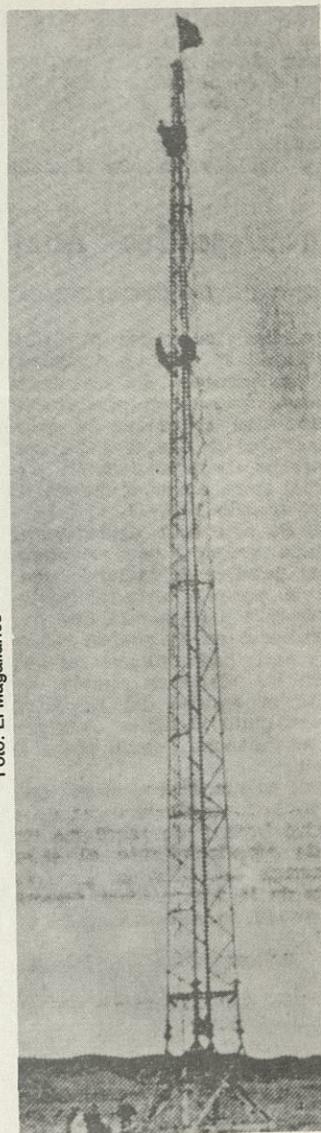


Foto: El Magallanes

*El primer radio faro magallánico fue el de Barranco Amarillo, instalado durante 1951 para apoyar la creciente actividad aérea en la región.*

Además de las detalladas, estaban las pistas de la Estancia Sarita, Puerto Curtze, Gente Grande, Río Verde, Morro Chico, Laguna Blanca, Punta Delgada, Kimiri Aike, Punta Catalina, Caleta Josefina, San Sebastián y Yendegaia, ésta última en la zona del Canal Beagle donde había una pequeña radioestación de la Fuerza Aérea y que LAN deseaba incluir en sus itinerarios al más breve plazo. (5)

Comenzando 1949, Aeroposta Argentina inició los vuelos regulares a Punta Arenas desde Río Gallegos y Ushuaía. Allí se originaba un vuelo nocturno a Buenos Aires cuya recalada, en Bahía Catalina, se producía en las primeras horas de la madrugada.

Durante los meses de verano este horario no presentaba mayores problemas debido a la corta noche estival de estas latitudes. No así en otoño en que fue necesario instalar el primer sistema de iluminación de pista consistente en chonchones de parafina, traídos a Punta Arenas por la empresa trasandina, al promediar abril de 1949.

Pese a estos adelantos, las pistas de Bahía Catalina continuaron deteriorándose al extremo de tener que cerrarlas en numerosas oportunidades para ser sometidas a reparaciones de emergencia, trabajos que fueron financiados en gran parte por los aportes que hizo la benefactora Sara Braun H. (\*)

Poco a poco, la idea de hacer un nuevo y gran aeropuerto en Magallanes fue tomando cuerpo en la comunidad y autoridades de gobierno. Entre ellas, uno de los más entusiastas era el diputado por Llanquihue, Alfonso Campos Menéndez, quien elaboró un proyecto de Ley, a mediados de 1951, que autorizaba al Presidente de la República a invertir \$ 90.000.000 en reparaciones y ampliaciones de los aeródromos de Victoria, Balmaceda y Punta Arenas, y que declaraba de utilidad pública los terrenos que fuesen necesarios para la ejecución de las obras.

Este proyecto, aprobado el 23 de octubre de 1951, y conocido como la Ley N° 10.061, habría de ser el primer paso hacia la solución definitiva del problema aeroportuario puntarenense.

(\*) El total de dichos aportes fue de \$ 100.000.

---

## 5.- CHABUNCO(\*)

---

Una vez publicada la Ley N° 10.061, el Gobierno nombró una comisión presidida por el general de la Fuerza Aérea Jorge Gana Eatsman, e integrada por el capitán Leopoldo Tacchi; el ingeniero de la Dirección de Caminos, Florencio Oyarzún; el experto en suelos, Francisco Dick y por el ingeniero provincial de Magallanes, Vladimiro Covacevic.

En enero de 1952, dicha comisión se trasladó a Magallanes con el objeto de ver en el terreno las posibilidades de ampliar Bahía Catalina, o bien de construir un aeropuerto nuevo en otro lugar.

Durante todo el mes se trabajó intensamente en el levantamiento de planos y estudios geológicos del campo aéreo existente y de la zona de Chabunco, consignando en el informe final, que este último lugar se prestaba para construir las tres pistas de concreto del futuro aeropuerto magallánico.(1)

Apenas conocido el resultado de los estudios hechos, el Presidente Gabriel González Videla convocó a La Moneda a los Ministros de Defensa y de Obras Públicas; al comandante en jefe de la FACH, al vicepresidente de LAN y al diputado Alfonso Campos Menéndez para indicarles que se le debería dar especial dedicación a la obra en cuestión, invitando luego al parlamentario, a visitar a la señora Sara Braun Hamburguer en Viña del Mar, para solicitarle que hiciera cesión de parte de los terrenos de Chabunco al Fisco, a fin de destinarlos al campo de aviación.

En aquella visita la señora Braun, accedió gustosa al pedido presidencial y se comprometió a dar las instrucciones al gerente de la Sociedad Ganadera "Sara Braun", de la que era su principal accionista. (2)

Obtenidos los terrenos y terminados los planos al finalizar febrero, la comisión continuó trabajando en la elaboración de las bases para el llamado a concurso para la construcción de Chabunco.

En octubre de 1952 se verificó el cambio de Gobierno que correspondía hacer aquel año. Se alejaba el Presidente González y en su reemplazo asumía un hombre de dilatada trayectoria política y gran impulsor de la aviación chilena. El nuevo Presidente, general Carlos Ibáñez del Campo, debería asumir la responsabilidad de continuar con los planes trazados por su antecesor con respecto al aeropuerto austral.

(\*) Durante la investigación no fue posible encontrar el significado de la palabra "Chabunco", ni cuándo el aeropuerto fue bautizado "Presidente Carlos Ibáñez del Campo". (N.del A.)

En noviembre de 1952, comenzaron los trabajos preliminares en el área de Chabunco, por cuenta del Departamento de Caminos. No obstante los mismos debieron ser suspendidos al cabo de poco tiempo, por cuanto los recursos asignados por la Ley N° 10.061 aún no estaban disponibles.

Al terminar aquel mes se produjeron dos hechos de importancia para Porvenir. El primero de ellos, guarda relación con la suspensión del servicio aéreo de LAN, provocada por el reemplazo del Electra por un Lodestar cuyas performances le impedían operar desde Punta Chilota.

El segundo hecho fue la noticia de la visita presidencial que haría el general Ibáñez a Magallanes en enero de 1953. Ante esta situación, se dispuso que la Caja de Colonización Agrícola destinara parte de la estancia Laguna de los Cisnes para la construcción de una pista provisoria. Rápidamente el Departamento de Caminos envió maquinarias y personal, y en la tarde del 5 de enero de 1953 aterrizaba en la nueva pista un T-6 de la Base Aérea pilotado por el comandante Juan Belenguer Martínez al que acompañaba el intendente de la provincia, interesado en conocerla. Aunque posteriormente la visita del Mandatario fue cancelada, la pista en cuestión dio origen al aeródromo porvenireño "Capitán Alfredo Fuentes Martínez", bautizada con ese nombre por el propio comodoro Arturo Merino durante una inspección efectuada a ésta el 27 de enero de 1953. (\*)

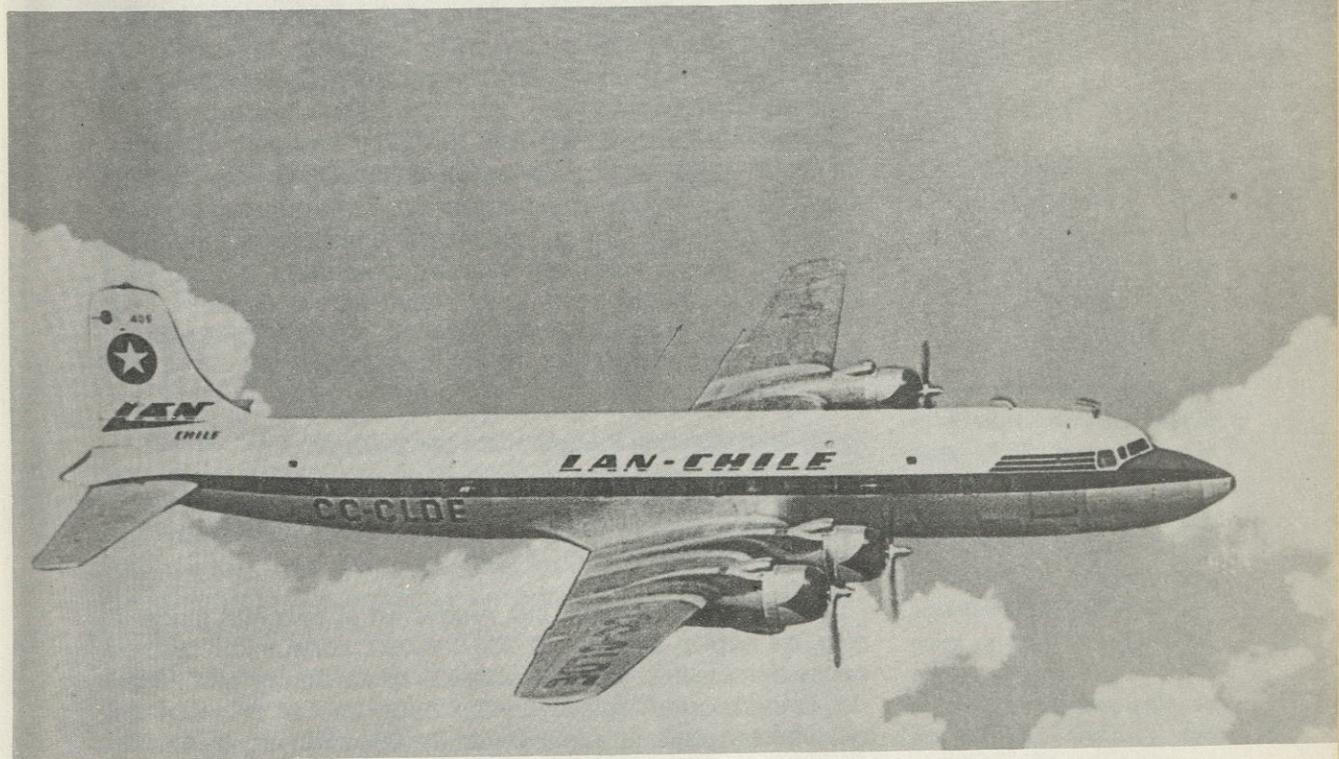
En aquella ocasión, el Lodestar en que viajaba el vicepresidente de LAN pudo aterrizar sin problemas en la franja de 600 mts. de largo por 30 de ancho, construida bajo la supervisión de Vladimiro Covacevic.

La pista, apta sólo durante el verano pues le faltaba la capa de rodado, continuó siendo mejorada durante todo el año y el 5 de marzo de 1954, al conmemorarse los 25 años de LAN-Chile, fue inaugurada permitiendo la reanudación de los vuelos de la Posta Austral con aviones DC-3.

Por otra parte, la construcción de Chabunco había sido adjudicada a la empresa constructora Longhi, que había presentado un plan de ejecución de 30 meses a un costo de \$ 117.000.000. El 17 de noviembre de 1954 se iniciaron los trabajos con la recepción de las 150 toneladas de equipos y maquinarias dispuestas por la empresa para tal efecto, produciéndose el 14 de enero de 1955, el aterrizaje de una escuadrilla del Grupo de Aviación N° 6, compuesta por cuatro aviones North American T-6 y un Piper PA-28 del club aéreo.

El motivo del aterrizaje de estos aviones en Chabunco era la celebración del término de la primera etapa de la

(\*) Ver apéndice 1.



*Arriba: Lockheed 10-A Electra CC-LIN (c/n 1147) gemelo del CC-LEN utilizado por la Posta Austral de LAN. Abajo: Douglas DC-6B, CC-CL DE (c/n 45514) con el que LAN inició sus vuelos a Chabunco en 1957.*

construcción de la pista 25-07, consistente en el ripiado y apisonamiento de una franja de 2.000 metros de longitud por 60 de ancho, esperándose que para mayo estuvieran pavimentados los dos umbrales.

Cuando el 15 de septiembre se reiniciaron los trabajos, detenidos por el duro invierno de 1955, se iniciaron también, los estudios concernientes al edificio terminal y demás instalaciones propias de un aeropuerto moderno.

La construcción avanzaba con celeridad.

Los buques de la Empresa Marítima del Estado tenían espacio reservado en sus bodegas para el transporte de ingentes cantidades de cemento y materiales para la obra, pues se estaba pavimentando a razón de 1.600 mts.<sup>2</sup> al día, con lo que se esperaba terminar para mediados de abril de 1956.

La solución definitiva al problema aeroportuario de Magallanes se acercaba a grandes pasos.

En este aspecto, el progreso era notable a nivel nacional.

Además de Chabunco, la empresa Longhi estaba construyendo los aeropuertos de Arica y Puerto Montt, "Chacalluta" y "El Tepual" respectivamente. Cerro Moreno en Antofagasta estaba siendo ampliado. Se construían aeródromos en Copiapó, Victoria y El Salvador, en tanto que en Magallanes, la ENAP había hecho una nueva pista en las cercanías de Cerro Sombrero y la Armada procedía a trasladar las pesadas máquinas con que Longhi construiría el aeródromo de Puerto Williams. Tanta actividad estaba enmarcada en el Plan Nacional de Aeródromos que impulsaba el Gobierno por medio del Ministro de Obras Públicas, Adalberto Fernández, piloto y vicepresidente de LAN al mismo tiempo.

El gran día de la inauguración por fin llegó.

El 10 de mayo de 1956, el Douglas DC-6 presidencial, pilotado por Alfonso Cuadrado y Jorge Jarpa, aterrizó en la pavimentada pista de Chabunco.

Al momento de poner sus ruedas en el concreto magallánico, se habían invertido \$ 500.000.000, consumido 185.000 sacos de cemento y extraído 34.500 mts.<sup>2</sup> de material pétreo del Estrecho de Magallanes. Sin duda que el aterrizaje del cuádrimotor era la culminación de un esfuerzo magnífico.

Para Adalberto Fernández aquello representaba la evolución de 25 años de la aviación austral que el mismo iniciara el lejano 27 de enero de 1931.

*"Es el avión un vehículo de paz y progreso, de unión y armonía, de libre y leal intercambio comercial y está llamado a cumplir un papel decisivo en la materialización de los ideales de unidad que hoy alienta a los hombres a través de todas las latitudes"...*

*"Por ello estamos en Chabunco, cuyo aeródromo acortará las distancias confundiendo nuestros alientos por el progreso"...* (4)

A las sentidas palabras del Ministro le siguió la bendición del recinto aéreo culminando la ceremonia con la solemne y simbólica pavimentación del último metro realizada por el Presidente Ibáñez y un obrero de la empresa constructora. (\*)

La primera etapa del nuevo aeropuerto estaba concluida. La segunda comenzaba en ese instante. Dos franjas de ripio de 1.800 metros de largo por 60 de ancho, al igual que una plataforma de estacionamiento esperaban el pavimento, en tanto que la obra gruesa de un moderno edificio terminal aguardaba los estucos que lo harían habitable.

Por diferentes razones la terminación del aeropuerto se fue atrasando. Sin embargo, el 28 de septiembre de 1961, un ruido ensordecedor y desconocido estremeció los cielos magallánicos. Al buscar la causa de aquello, los puntarenenses sólo pudieron apreciar ocho puntos metálicos que se alejaban hacia el Norte de la ciudad.

La escuadrilla del Grupo de Aviación Nº 7 era la sonora avanzada de la comitiva que venía a inaugurar el aeropuerto terminado.

Una gigantesca "A" formada por tres pistas de concreto yacía en la inmensidad patagónica, junto al moderno edificio de 2.750 mts<sup>2</sup>. construidos por Arsenio Alcalde y Cía.Ltda.

Oficinas para las reparticiones públicas, empresas aéreas y organismos técnicos de la Dirección de Aeronáutica. Una esbelta torre de control desde la que se gobernaría el espacio aéreo austral. Sistemas de luces de pista, radiofaros, motores electrógenos y un sinfín de equipos de comunicaciones y meteorológicos conformaban un complejo aeroportuario de primera magnitud.

Este promisorio futuro aeronáutico que se abría a Magallanes, supuso la adopción de algunas medidas por parte de la Dirección de Aeronáutica, institución a la cual se le confió la administración del espacio aéreo a partir de aquel momento. Una de las primeras medidas corrió por cuenta del Departamento de Tránsito Aéreo que envió al controlador Carlos Chacana, con algunos meses de anticipación a objeto de

(\*) En esa oportunidad fue instalada, a un costado de la pista 25-07, una placa de bronce en la que se grabó la fecha 5 de mayo de 1956. Durante 1981, dicha placa fue trasladada a un monolito construido a la salida del terminal de pasajeros. En 1986, al conmemorar el 30º aniversario del aeropuerto, se adoptó esa fecha y fue declarada "Día Regional del Aeropuerto Presidente Ibáñez". (N.del A. Ver apéndice 4)

asegurarle, a los usuarios, la provisión de los servicios de acuerdo a los estándares fijados por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

El 31 de octubre de 1961 se cerró el primer mes de operaciones del campo aéreo. El balance arrojó la llegada y salida de 172 vuelos de las compañías LAN-Chile, Aerolíneas Argentinas y Austral, las que llevaron y trajeron a 2.388 viajeros en aparatos DC-6, y Curtiss C-46 respectivamente. (5)

Para entonces, las localidades fueguinas de Porvenir y Cerro Sombrero (\*) habían hecho notables progresos en lo que a aeródromos se refiere. Ambos campos de aviación estaban capacitados para recibir los DC-3 de la Posta Austral de LAN-Chile que llegaban en forma regular. En Puerto Williams el aeródromo "Guardia Marina Zañartu", inaugurado por el Presidente Carlos Ibáñez el 22 de febrero de 1957, permitía la comunicación rápida con la zona de Navarino, hasta donde también llegaban los aviones de LAN. (\*\*)

Todo este esfuerzo progresista habría de continuar en los años venideros. Los Douglas DC-6B serían reemplazados por los Sud Aviation, Caravelle IV, y éstos por los Boeing 727 de LAN y aquellos con que Línea Aérea del Cobre iniciaría sus vuelos regulares a partir de 1976, demandando nuevas mejoras y complejos equipos de auxilio a la navegación aérea.

Así mismo, nuevos usuarios comenzarían a desplegar sus alas al amparo del campo aéreo magallánico. El Grupo Aeronaval N° 2, en 1979, seguido por el Pelotón de Aviación N° 5 del Comando de Aviación del Ejército, en 1981.

En el otro extremo, en el recinto de la IV Brigada Aérea, el Grupo N° 12 habría de ser reactivado con birreactores Cessna A-37 Dragonfly, durante 1978; se instalaría el Grupo N° 6 con sus DHC-6 Twin Otter y se construirán las instalaciones que albergarían a los supersónicos Mirage M-50 del Grupo N° 4.

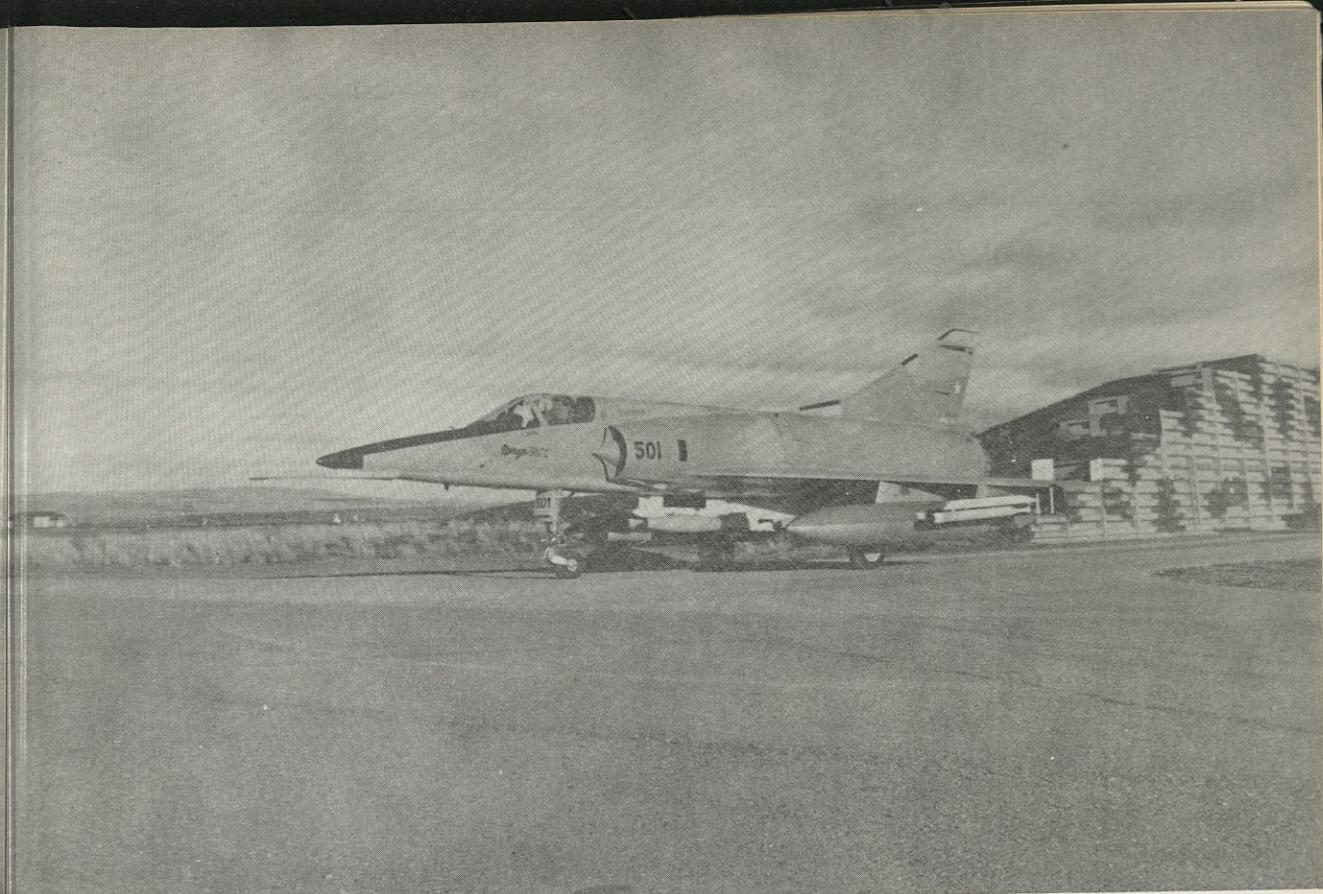
En cuanto a la aeronavegación comercial de la región, ésta habría de pasar por diferentes momentos.

Por una extraña casualidad histórica, el mes de junio ha sido de especial importancia para la aviación regional.

El 1ro. de junio de 1979, el Avro HS-748, CC-CEG, N° 745 en el inventario de LAN-Chile, realizó el último vuelo de la Posta Austral a Puerto Williams. En la mañana siguiente, el avión iría a Cerro Sombrero y al mediodía, exactamente a las 12:19 horas efectuaría el vuelo LA-1690 con destino a Balmaceda. Todo aquello no habría tenido nada de particular si no hubiera sido aquél, el capítulo final de treinta y cuatro

(\*) Ver apéndice 2.

(\*\*) Ver apéndice 3.



*Avión supersónico francés Mirage 50 FC de la Fuerza Aérea de Chile. En el Aeropuerto Presidente Carlos Ibañez del Campo de Punta Arenas.*

años de historia escrita por la Posta Austral de LAN-Chile. El vacío dejado por el vuelo 1690 comenzaría a ser llenado por el DHC-6/300 CC-CHV, con el que Aerovías DAP iniciaría sus operaciones al finalizar 1980, y por el Cessna 310, CC-CBJ perteneciente a Aeropetrel.

En cuanto a Transportes Aéreos de Magallanes, TAMA, que por más de veinte años ostentara el singular privilegio de ser la aerolínea mas austral del mundo, habría de tener un dramático final al desaparecer junto al Beechcraft BE-90 Queen Air Excaibur, CC-CFJ, cuando cumplía un vuelo entre Puerto Montt y Punta Arenas, el 5 de junio de 1982.

Un año antes, el 30 de junio de 1981, el viento magallánico había soplado con tristeza.

En aras de la gélida brisa del progreso, se había firmado el Decreto Supremo (Df.) N° 636 que autorizaba la enajenación de Bahía Catalina.

El concreto había vencido a la tierra y las turbinas, acallado a los pistones. Simbolizando aquello, tan sólo unos meses antes, el Boeing 737/200 Advance, (Serie N° 21.927) CC-CHU, "Magallanes" había hecho su vuelo inaugural con los colores de LAN-Chile.

¡La aviación en Magallanes había comenzado a vivir la historia de su futuro...!



---

Apéndice  
y  
Bibliografía



---

## APENDICE 1

---

### **PORVENIR, AERODROMO CAPITAN FUENTES MARTINEZ**

El nuevo aeródromo de Porvenir, permitió la operación de los Douglas DC-3 de la Posta Austral hasta su reemplazo por los Hawker Siddeley HS-748, para lo que fue necesario asfaltar la pista.

Estos trabajos, realizados durante 1969, exigieron la apertura transitoria del "Aeródromo Municipal de Porvenir", también conocido como la "pista del matadero" por su cercanía a aquel recinto, permitiéndose sólo la operación de aeronaves pequeñas en él.

La remozada pista del aeródromo "Capitán Fuentes Martínez" comenzó a ser nuevamente utilizada al iniciarse el año 1970, haciendo posible la llegada de los rápidos biturbohélices de LAN hasta el último vuelo de estos, al promediar mayo de 1979.

Para entonces ya existía el consenso sobre la necesidad de construir un aeropuerto que cercano a Punta Arenas, sirviese de alternativa en territorio nacional para

los vuelos a Magallanes. Esto revestía especial importancia desde que, promediando diciembre de 1978, la Fuerza Aérea Argentina demorara por algunas horas el vuelo LA-817 que debió aterrizar en Río Gallegos ante la imposibilidad de hacerlo en Presidente Ibáñez.

Así fue como durante 1981 se construyó la nueva pista de 2.500 metros de longitud, entrando en servicios el 3 de julio de ese año. Con el correr del tiempo se le agregaría un edificio terminal y la torre de control y pasaría a depender de la Dirección General de Aeronáutica Civil en 1984.

---

## APENDICE 2

---

### **CERRO SOMBRERO, "AERODROMO FRANCO BIANCO"**

En un predio de 113,25 hectáreas, vecino al poblado de Cerro Sombrero, la Corporación de Fomento, CORFO, construyó un aeródromo que sirviese a las necesidades de la explotación petrolera durante 1948.

Cuando en 1962 LAN-Chile adquirió el Douglas DC-3 "Manantiales" a la ENAP, fue suscrito un convenio con la Posta Austral en virtud del cual ésta se hacía cargo del transporte aéreo hacia Cerro Sombrero. Para asegurarse el cumplimiento del contrato, la línea aérea resolvió instalar allí una radioestación y un radiofaro de baja potencia, a fin de que sirviese también, como alternativa a los Douglas DC-6B que llegaban a Punta Arenas, registrándose el primer aterrizaje de uno de estos cuadrimotores el 29 de julio de 1968.

El 7 de junio de 1986, merced a una resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el aeródromo fueguino recibió el nombre de "Aeródromo Franco Bianco", en homenaje al cincuentenario del vuelo efectuado por el pionero de la aviación magallánica.

---

## APENDICE 3

---

### **PUERTO WILLIAMS, AERODROMO GUARDIAMARINA ZAÑARTU**

Cuando en 1948, el Presidente Gabriel González Videla manifestó la intención del



*El ejecutivo de ENA-Magallanes, León Sugarret y el General Fernando Rojas V. descubren la placa en homenaje a Franco Bianco. Junio de 1986.*

Gobierno de crear el departamento de Navarino, se dispuso el viaje de una comisión a la isla con la tarea de ubicar el sitio apropiado para la fundación de la futura capital departamental.

Por diferentes motivos aquello sólo se pudo concretar el 15 de noviembre de 1953 con la fundación de Puerto Williams.

El surgimiento del nuevo poblado austral, hizo más latente la necesidad de construir un aeródromo en sus cercanías, asunto que se venía estudiando desde hacía algún tiempo, en atención a que aquel de la bahía de los Zargazos era inaccesible por tierra. Por ello, en 1953, una comisión de la Posta Austral de LAN-Chile había recomendado la instauración de un

servicio aéreo al área con aparatos anfíbios, mejorar las capacidades de Yendegaia y dejar la pista de los Zargazos para casos de emergencia.

No obstante estos informes, la Armada Nacional construyó una rudimentaria pista de tierra en la península Guardiamarina Zañartu, permitiendo que el ingeniero provincial, Vladimiro Covacevic, llegase a la apartada localidad por la vía aérea, el 12 de noviembre de 1956.

El viaje del ingeniero tenía por objeto la realización de los estudios necesarios para mejorar el pequeño campo aéreo, aprovechando la presencia de la firma Longhi y Cía. que construía el aeropuerto Chabunco.

Al mes siguiente, el 27 de diciembre de

# Apéndice

1956, un bimotor Beechcraft C-45, perteneciente a la dotación del Grupo 6 de Punta Arenas, al mando de su comandante, Julio de la Fuente, aterrizó en el nuevo aeródromo conduciendo a una comitiva integrada por el general (E) Armando Colendo; el contraalmirante Alberto Kahn y el jefe de la Posta Austral de LAN, Jorge Rivera.

Una vez inspeccionada la pista, se decidió postergar su inauguración para la visita del Presidente Ibáñez esperada para febrero próximo.

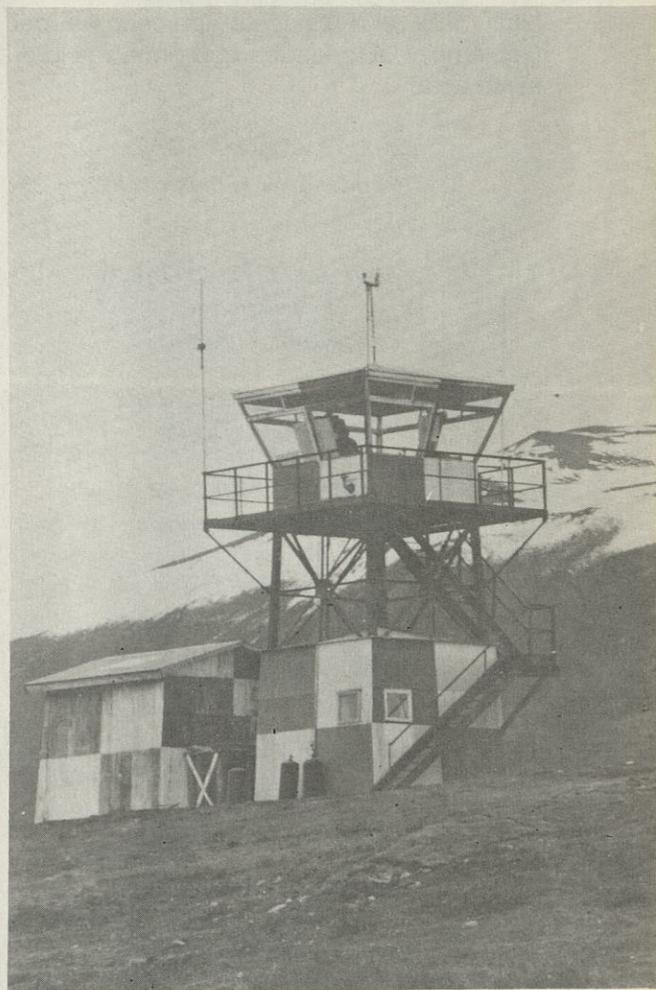
No obstante, los vuelos de LAN comenzaron el 22 de enero de 1957, oportunidad en la que el Douglas DC-3, 210, tripulado por los pilotos Jorge Rivera y Eduardo Aracena; Juanario Lazo, radio operador; el sobrecargo Hugo Meza y el mecánico Mario Molina, transportó una pequeña valija con 400 gramos de correo aéreo y a un grupo de 23 turistas.

El vuelo de una hora y veinte minutos de duración, se había originado en la misma pista que habría de utilizar al regreso a Bahía Catalina, a las 15:45 horas.

Una mes más tarde, Carlos Ibáñez del Campo inauguraba oficialmente la pista de 830 metros de longitud, por 30 de ancho.

Aquel atardecer, mientras el DC-3 202 de la Posta Austral regresaba a Punta Arenas con la comitiva presidencial, el capitán Ramón Aragay, comandante del Destacamento Naval de Puerto Williams procedía a guardar cuidadosamente el diploma firmado durante la sencilla ceremonia inaugural.

“La Armada de Chile, con el propósito de afianzar la Soberanía Nacional en el extremo austral de la República, prosiguiendo con la ayuda a su desarrollo económico que ha mantenido desde el siglo pasado, y velando por los superiores intereses de la Nación, ha creado Puerto Williams y lo ha dotado de los medios



*Torre de Control de Guardia Marina Zañartu en 1984.*

indispensables para materializar esos anhelos.

En esta fecha, se inaugura la pista de aterrizaje “Guardia Marina Zañartu” como complemento importante de la labor realizada y para facilitar su vinculación con los centros de mayores recursos de la zona.

Para ratificar este acto de trascendencia histórica que materializa una etapa en el programa de realizaciones en la zona austral de Chile, han concurrido hasta este

lugar S.E. el Presidente, personeros del Gobierno y autoridades que firman la presente acta.

*Carlos Ibáñez del Campo*  
*Presidente de la República*

*J. Francisco O'Ryan Orrego*  
*Vicealmirante*  
*Ministro de defensa*

*Eduardo Yañez Zabala*  
*Ministro de OO.PP*

*Francisco Bórquez*  
*Ministro de Educación*

*Roberto Muñoz*  
*Ministro de Salubridad*

*Jorge Aravena Carrasco*  
*Ministro de Agricultura*

*Alfredo Lopéz Costa*  
*Contraalmirante*  
*Subsecretario de Marina*

*Jacobo Newman Etienne*  
*Capitán de Navío*  
*Cdte. en Jefe II Zona Naval*

*Ramón Aragay Boada*  
*Capitán de Fragata*  
*Comandante de Pto. Williams*

Y los vuelos comenzaron.

Al constante ir y venir de los C-45 de la Aviación Naval y del Grupo de Aviación N° 6, junto a los DC-3 de LAN-Chile, habrían de agregarse los aviones de TAMA, el 4 de febrero de 1962, y aquellos del Club Aéreo de Punta Arenas, uno de cuyos Piper PA-28 se convertiría en al primera avioneta en aterrizar en Navarino, el 11 de agosto de 1963. Otro hecho de singular importancia en esta apretada cronología, lo constituyó la primera operación aérea nocturna reali-

zada por los tenientes Higuera y Paredes en el DC-3 naval, 103, la noche del 1ro. de noviembre de 1970.

Con el correr de los años, Puerto Williams se convirtió en la capital de la provincia Antártica Chilena, en virtud de lo cual la Armada comenzó a entregar paulatinamente, las funciones administrativas del poblado a las instituciones fiscales correspondientes.

Una de las primeras en asumir sus responsabilidades fue la Dirección General de Aeronáutica Civil, al recibirse del aeropuerto Guardiamarina Zañartu el 1ro. de julio de 1985, aún cuando las funciones del control de tránsito aéreo ya las había asumido el 27 de septiembre del año anterior, producto de una serie de acuerdos bilaterales suscritos con las autoridades aeronáuticas argentinas para una mejor administración del espacio aéreo de la región del Canal Beagle.

A la fecha de ser traspasada la administración del aeródromo, aquél poseía un edificio para pasajeros, una torre de control, la pista de 1.440 metros por 30 de ancho, asfaltada, una radioayuda VOR y un sistema de iluminación de pista, además de otros equipos que mostraban el celo que había puesto la Armada en el desarrollo aeroportuario de Puerto Williams.

Pese a ello, la DGAC le imprimió un nuevo impulso concretando nuevas mejoras que habrían de culminar a las 14:35 hrs. del 19 de diciembre de 1985 con el aterrizaje del vuelo LA-1081, efectuado por el birreactor Boeing 737 CC-CHJ, (serie N° 22602), "Arica".

La estela dejada por los tres Lockheed F-80 del Grupo N° 12, que el día 30 de marzo de 1967 sobrevolaron el campo aéreo por primera vez, finalmente había aterrizado, para abrir un nuevo capítulo en el historial aeronáutico de los confines de América.

REPUBLICA DE CHILE  
INTENDENCIA XII REGION

---

**“MAGALLANES**

---

**Y ANTARTICA**

---

**CHILENA”**

---

RESOLUCION EXENTA N° 167

ANT.:Of.Ord.N° 117 de 30.0486 de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas.

MAT.:Declara “DIA REGIONAL DEL AEROPUERTO PRESIDENTE IBAÑEZ”

PUNTA ARENAS, 05 de Mayo de 1986.-

CON ESTA FECHA, SE HA RESUELTO LO QUE SIGUE:

VISTOS: 1)El Oficio Ord.N° 117 de 30.04.86 de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, Xlla. Región;

2)Lo dispuesto en el Art. 100 de la Constitución Política del Estado y Decretos Leyes N°s. 573 y 575 de 1974; y,

CONSIDERANDO:

1)Que, con esta fecha se cumplen 30 años desde que se terminó la construcción de la pista principal del Aeropuerto de Chabunco, hoy Aeropuerto Presidente Ibáñez, y que a partir de este hito, con un crecimiento sostenido, este aeropuerto se ha erigido en una obra de importancia señalada, y en una de las de mayor

gravitación para el desarrollo e integración de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

2)Que, a la significación referida en la consideración anterior, debe agregarse la no menos trascendente, de que el Aeropuerto Presidente Ibáñez, por múltiples factores, y por su ubicación geopolítica especialmente, ha pasado a ser el segundo aeropuerto en importancia del país, todo lo cual ha contribuido a destacar nacional e internacionalmente a la ciudad de Punta Arenas, y en definitiva a la Región de Magallanes en general.

3)Que, los referidos hechos, no solamente constituyen el acervo de las instituciones, funcionarios y personas ligadas al referido aeropuerto, sino también el de la comunidad Magallánica toda, y que esta circunstancia debe destacarse en su Trigésimo Aniversario, como un homenaje a dicha comunidad, y a todos los que han hecho posible la existencia del Aeropuerto Presidente Ibáñez.

RESUELVO:

DECLARASE, a contar de esta fecha, que el día 05 de mayo de cada año, será considerado oficialmente “DIA REGIONAL DEL AEROPUERTO IBAÑEZ”, en reconocimiento a la importancia y significación que esta obra ha tenido para la intercomunicación y desarrollo de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, y para los intereses del país.

Anotése y Comuníquese.- (FDO) L.Danus C., Mayor General, Intendente XII Región “Magallanes y Antártica Chilena”; M.Salgado J., Jefe Depto. Administración, Secretario Subrogante.

Lo que se transcribo a ud. para su conocimiento.

Saluda a ud.

Mario Salgado Jiménez

---

## BIBLIOGRAFIA

---

### COMENTARIO BIBLIOGRAFICO

La escasa literatura histórica sobre la aeronáutica chilena ha tocado sólo unos pocos aspectos de la aviación magallánica. Algo similar sucede con la bibliografía regional.

Por ello, prácticamente toda la información de esta investigación fue extraída de fuentes históricas no especializadas como archivos municipales, eclesiásticos, bomberiles y, de diarios y revistas magallánicas, notables por su calidad periodística.

Cuando fue necesario profundizar algún tema, se recurrió a libros y documentos especializados, gran parte de los cuales fueron enviados desde bibliotecas y archivos extranjeros.

En cuanto a las notas bibliográficas, éstas han sido identificadas numéricamente y por capítulo, agregándose el listado de literatura de apoyo utilizada en el desarrollo de dicho capítulo.

---

## PARTE PRIMERA LOS PRECURSORES

---

### 1.- LOS COMIENZOS.-

---

- (1).- El Magallanes, 13 junio 1912
- (2).- El Magallanes, 22 junio 1912
- (3).- El Magallanes, 14 febrero 1913
- (4).- El Magallanes, 19 marzo 1913
- (5).- El Comercio, 5 septiembre 1913
- (6).- I.Municipalidad de Punta Arenas, Archivos. "Acta Sesión 4 Ordinaria del 25 de agosto de 1913.

---

### OTRAS REFERENCIAS

---

El Comercio, 26 de septiembre 1916  
Listado de Erogantes y Cantidades donadas.

Contreras G., Víctor.

"Historia de la Aeronáutica Militar de Chile"

Ed. Universitaria, Santiago, 1916.

Flores A., Enrique.

Historia Aeronáutica de Chile",  
Santiago, 1950.

---

### 2.- LAS VOLACIONES DE PAGE

---

- (1).- El Comercio, 10 septiembre 1913
- (2).- El Magallanes, 13 julio 1913
- (3).- Jordan, Jorge.  
"Carta a Manuel Zorrilla".  
El Magallanes, 24 julio 1913.

- (4).- Sociedad Rural de Magallanes.  
Libro de Actas del Directorio. Sesión del 17 de agosto de 1914.
- (5).- Page Adriazola, Luis Omar.  
"Nacimiento de la Aviación en Bolivia". En: Boletín Informativo del Centro Aguilas Blancas. Santiago, 1984.
- (6).- Page Adriazola, Luis Omar.  
"Primer Vuelo sobre Punta Arenas"  
En: Revista FACH; N° 165: oct. 1983. pp. 9-10.
- (7).- Repollés José.  
"La Aeronáutica". Barcelona, Bru-guera, 1972. pp. 130.
- (8).- Carrasco S., Mario.  
"Historia del LAB. 1925-1985. Cochabamba, Ed. Universitaria, 1985. 230 p.

---

## OTRAS REFERENCIAS

Núñez Durán, Rodolfo

"Quién fue el Aviador Page". En: Revista FACH; N° 163: dic. 1982. pp. 60-61.

Campos Menéndez, Enrique

"Entre Vientos y Nubes". En: Revista FACH; N° 161: abril 1983. pp. 18-20.

Page Adriazola, Luis Omar

"Hazaña Aérea del Aviador Page". En: Revista FACH; N° 163: abril 1983. pp. 70- 71.

"El Chileno" Rev. FACH N.166

"Primer vuelo Nocturno en América"  
Rev. FACH N.167 pp. 40-41.

"Inauguración del Primer Correo Aéreo España-Africa". En: Revista FACH; N° 168. pp. 20-21.

"Piloto de Prueba en Francia" Rev. FACH N° 169. pp. 27-29.

"Memorias de Don José Luis Sánchez Besa". Museo Nacional Aeronáutico de Chile. Santiago, 1986.

"Martinic Beros, Mateo 'Patagonia de Ayer y de Hoy". Punta Arenas, Imprenta Buvinic, 1980. pp. 102-108.

Flores A. Enrique.  
op. cit.

---

## 3.- EL CRUCE DEL ESTRECHO

- (1).- El Comercio, 23 septiembre 1916
- (2).- El Comercio, 12 octubre 1916
- (3).- Idem
- (4).- El Magallanes, 17 octubre 1916
- (5).- Sociedad Rural de Magallanes  
Libro de Actas del Directorio. Sesión N° 2, 16 diciembre 1916.
- (6).- El Magallanes, 20 octubre 1916
- (7).- El Magallanes, 4 noviembre 1916
- (8).- El Comercio, 4 noviembre 1916

---

## OTRAS REFERENCIAS

Martinic B., Mateo  
"Patagonia de Ayer y de Hoy"  
Imp. Buvinic, pp 102/108  
Punta Arenas, 1980

"La tierra de los Fuegos"  
I. Municipalidad de Porvenir, 1982

Flores A., Enrique  
op. cit.

---

#### 4.- LA GRAN COLECTA

---

- (1).- El Magallanes, 5 marzo 1920
- (2).- La Revista de Chile, No. especial
- (3).- El Magallanes, 21 agosto 1920
- (4).- El Magallanes, 23 junio 1920
- (5).- El Magallanes, 26 agosto 1920
- (6).- El Magallanes, 7 septiembre 1920
- (7).- Idem

---

#### OTRAS REFERENCIAS

---

Martínez U., Rodolfo "Historia de la Fuerza Aérea de Chile" Santiago, Ed. FACH, 1964.

---

#### 5.- EL RAID A RIO GALLEGOS

---

- (1).- El Magallanes, 28 abril 1921
- (2).- El Magallanes, 23 mayo 1921
- (3).- Obispado de Punta Arenas.  
"Bautizo e inauguración de Aeroplano Magallanes". En: Boletín Eclesiástico; mayo 1921. pp. 152.
- (4) Obispado de Punta Arenas  
"Ceremonial Eclesiástico para la Bendición de Aeroplanos" En: Boletín Eclesiástico; mayo 1921. pp. 13.
- (5) Obispado de Punta Arenas.  
"Texto completo del discurso del Sr. Obispo. En: Boletín Eclesiástico; mayo 1921. pp. 98- 100.
- (6).- op. cit. (2)
- (7).- El Magallanes, 27 mayo 1921

- (8).- El Magallanes, 30 mayo 1921
- (9).- El Magallanes, 7 junio 1921
- (10).- El Magallanes, 2 junio 1921

---

#### OTRAS REFERENCIAS

---

Maruri Berterretche, Juan "Ansaldo 10 y Ansaldo A1 Balilla". En: Boletín Informativo de la Fuerza Aérea Uruguaya, N° 18: abril 1984. pp. 5-9.

---

#### 6.- LA DECADENCIA

---

- (1).- El Magallanes, 10 mayo 1921
- (2).- Aguilera, Eloy.  
"Antonio Parodi, El aviador Militar". Monografía. Buenos Aires, Instituto de Historia Aeronáutica Jorge Newery, 1980.
- (3).- El Magallanes, mayo y junio 1921
- (4).- U.S. Navy.  
"Annual Reports of the Navy Department" Washington, 1925. pp. 621.
- (5).- Jane's All The World's Aircraft. 1924. pp. 248 b.
- (6).- Lironi, Julio Víctor.  
"Las Misiones Aeronáuticas Extranjeras". Buenos Aires. 180 p.
- (7).- El Magallanes, 27 febrero 1925
- (8).- El Magallanes, 21 marzo 1927

---

#### OTRAS REFERENCIAS

---

Dictionary of American Naval Fighting Ships Volume II Washington, 1963. v. II pp. 119-120

Jane's Fighting Ships - 1924 "Light Cruisers - First Line. pp. 398.

"Probable causes of ten accidents recently reported to the Bureau". En: Weekly News Letter; N° 57: junio 28, 1924.

Naval Aviation News "UO/FU". mayo, 1979. pp. 20.

Diario La Opinión Austral Río Gallegos, 19 diciembre 1985. pp. 40.

Zuloaga, Angel María "La Victoria de las Alas". Buenos Aires, 1948.

(11).- Martínez Ugarte, Rodolfo

"Historia de la Fuerza Aérea de Chile". Santiago, 1964. Tomo I, pp. 130

(12).- op. cit (9)

(13).- El Magallanes, 5 mayo 1929

(14).- El Magallanes, 27 diciembre 1929

---

## 7.- EL CONDOR DE PLATA

---

(1).- El Magallanes, 11 diciembre 1927

(2).- Abel Kreft, Carlos.

"Sobre la Posibilidad de Establecer un Servicio Aéreo Regular entre Puerto Montt y Magallanes". En: Revista Chilena de Historia y Geografía; N° 86: septiembre-diciembre 1935. pp. 15.

(3).- El Magallanes, 7 mayo 1928

(4).- "Die See - Flugzeuge". En: Der Ernest Heinkel Flugzeugwerke GmbH 1922-1932 Beinkel-Mitteilungen; N° 6, v. 1: dezembro 1932. pp. 17.

(5).- El Magallanes, 6 diciembre 1928

(6).- op. cit. (3)

(7).- El Magallanes, 12 febrero 1929

(8).- Revista Menéndez Behety, junio 1929

(9).- Ministerio de Guerra y Aviación "Reglamento de Navegación Aérea". Artículo 27. Santiago, 1932.

(10).- El Magallanes, 1 febrero 1929

---

## OTRAS REFERENCIAS

---

Asunto Tarifario del Correo Aéreo Primeras disposiciones. En: Revista Menéndez Behety; marzo 1928, marzo 1930 y agosto 1934.

Pagels, Gerd

"Gunther Plüschow, Realidad y Leyenda". Ier. Congreso de Historia de la Patagonia. Punta Arenas, Instituto de la Patagonia, 1983. pp. 181-190.

Plüschow, Gunther  
"Silvertkondor über Feverland".  
Berlín, Ullstein.

---

## PARTE SEGUNDA

### ABRIENDO LAS RUTAS

### AUSTRALES

---

#### 1.- EL VUELO DEL COMODORO

---

(1).- Jane's All The World's Aircraft  
London 1927 P 225 (b)

(2).- Cuadrado M., Alfonso

"El Comodoro Arturo Merino Benítez"  
Ed. FACH, Santiago, 1983.

(3).- Idem

- (4).- El Magallanes, 27 enero 1930  
 (5).- El Magallanes, 29 enero 1930  
 (6).- El Magallanes, 1 febrero 1930  
 (7).- El Magallanes, 7 febrero 1930  
 (8).- Idem.  
 (9).- Revista Menéndez Behety, enero 1929  
 (10).- Bitsch, Waldemar, en relato al autor.  
 (11).- Reiche, Fritz.

"Bericht über unfall Junkers R 42/6"  
 Informe de Fölsch y Cía. Santiago,  
 febrero 1930.

---

#### OTRAS REFERENCIAS

---

Gobernación Marítima de Magallanes  
 Circular G.M.M. N 89. En: Revista  
 Menéndez Behety, febrero 1930.

Cuadrado M., Alfonso "El Primer Vuelo  
 a Magallanes". En: Revista FACH; N°  
 142: enero 1977. pp. 10-11.

---

#### 2.- LOS VIAJES DEL DIRECTOR

---

- (1).- Air France  
 Folleto de exposición "Atlántico Sur:  
 Del Aeropostale al Concorde-1975"  
 (2).- Rodríguez A., Luis.  
 "Vida de Antoine de Saint-Exupery".  
 Buenos Aires, Centro Argentino de  
 Estudios Aerocomerciales, 1981.  
 (3).- Martinic B., Mateo.  
 "Patagonia de Ayer y de Hoy: El país  
 de los volcanes". Punta Arenas, Difu-  
 sora Patagónica, 1980.

- (4).- Saint-Exupery, Antoine de.  
 "Tierra de Hombres". Buenos Aires,  
 Troquel, 1959.  
 (5).- Zorrilla, Manuel.  
 "Impresiones de un viaje aéreo a  
 Santiago".  
 En: El Magallanes, 30 de abril al 01 de  
 julio 1930.  
 (6).- Idem  
 (7).- Idem  
 (8).- Idem  
 (9).- Kessel, Joseph.  
 "Mermoz", Santiago, 1939.  
 (10).- Martinic B., Mateo.  
 op. cit. (3)  
 (11).- El Magallanes, 27 abril 1930  
 (12).- El Magallanes, 9 mayo 1930

---

#### OTRAS REFERENCIAS

---

Fleury, Jean - Gerard "La Ligne".  
 París, Gallimard, 1949.

Saint Exupery, Antoine de "Vol de  
 Nuit". París, Gallimard.

Rodriguez, Oscar "Líneas Aéreas del  
 Estado 1940-1990". Buenos Aires,  
 LADE, 1990.

Miguel, Marcel "Saint-Exupery".  
 Buenos Aires, Emecé, 1963.

Davies, Ronald "Rebels and Reform-  
 ers of Airways". Washington, Smith-  
 onian Institution, 1988.

García, Carlos Alberto "Rufino Luro  
 Cambaceres: El Baqueano de los  
 Cielos Patagónicos". Buenos Aires,

Instituto Aeronaval, Publicación N° 2,  
 1975.

---

## 3.- LOS DOS TELEGRAMAS

---

- (1).- Cuadrado M., Alfonso  
"El Comodoro Arturo Merino Benítez",  
Santiago, Ed. FACH, 1983.
- (2).- "Lieferung Von Dornier-Flugzeugen  
an Chile". En: Archivo Dornier, abril  
1974.
- (3).- "Dornier Typenblatt". En: idem.
- (4).- Barrientos Cofré, Horacio.  
"Primeras Exploraciones de la Ruta a  
Magallanes". En: Revista FACH; N°  
138.
- (5).- Bowers M., Peter.  
"Curtiss Aircraft 1907-1947". London,  
Put nam, 1979. pp. 311-318.
- (6).- Chaparro B., Manuel; en relato al  
autor.
- (7).- El Magallanes, 30 enero 1931
- (8).- El Magallanes, 1 febrero 1931
- (9).- El Magallanes, 6 febrero 1931
- (10).- "Ist der Fliegertod mein Los, dam  
nicht hier" Buenos Aires, enero 1981
- (11).- op. cit. (6)
- (12).- La Prensa Austral 12 y 27 febrero  
1981
- (13).- Raid Aéreo uniendo al país. Buenos  
Aires, Pampa's Bull, 1986.

---

## OTRAS REFERENCIAS

---

Marusic, Tomasina "Detalles del Acci-  
dente de Gunther Plüschow". En: El  
Magallanes, 10 febrero 1931.

Flores A., Enrique Historia Aeronáu-  
tica de Chile. En: Revista FACH N°s  
156, 157, 158.

Mellado Y., Alfredo "Historia de la  
Fuerza Aérea de Chile en Maga-  
llanes". Monografía inédita.

---

## 4.- UN AERoclUB PARA LA PATAGONIA

---

- (1).- Revista Menéndez Behety, febrero  
1931
- (2).- Revista Menéndez Behety, marzo  
1931
- (3).- El Magallanes, 9 abril 1931
- (4).- El Magallanes, 24 mayo 1931
- (5).- Revista Menéndez Behety, mayo 1931
- (6).- El Magallanes, 8 junio 1931
- (7).- Idem
- (8).- Noticias gráficas de Magallanes, 8  
julio 1945
- (9).- Noticias gráficas de Magallanes, 1948
- (10).- El Magallanes, 27 junio 1931
- (11).- El Magallanes, 5 junio 1931
- (12).- El Magallanes, 23 enero 1932
- (13).- Revista Menéndez Behety, febrero  
1932
- (14).- El Magallanes, 16 marzo 1932
- (15).- El Magallanes, 1ero. abril 1932
- (16).- Warren M., Minton  
"D.H. Gypsy Moth". The Curtiss  
Wright Line U.S.A.
- (17).- El Magallanes, 12 abril 1932

---

## OTRAS REFERENCIAS

---

Gálvez A., Luis "Magallanes y la Aviación". Monografía inédita.

Luro C., Rufino "Rumbo 180°". En: Huellas en el cielo austral. Buenos Aires, 1956.

Zuloaga, Angel María "La Victoria de las Alas" Buenos Aires, 1948.

Fugellie, Silvestre "Alas en el Cielo Austral". En: La Prensa Austral, 7 junio 1982.

"Parte del informe pasado por el Capitán de bandada don Manuel Hurtado H.", después del raid a Magallanes en marzo-abril 1931. En: Revista Chilena de Historia y Geografía; N° 86: septiembre-diciembre 1935.

Davies, R.E.G. "Airlines of Latin America since 1919". Washington, Smithsonian Institution, 1984.

---

## 5.- LOS VUELOS NOTABLES

---

- (1).- El Magallanes, 6 noviembre 1932
- (2).- El Magallanes, 29 abril 1933
- (3).- "Zuloaga, Angel María"  
"La Victoria de las Alas". Buenos Aires, 1948.
- (4).- Sturtivant, R.C.; en carta al autor.
- (5).- El Magallanes, 27 abril 1931
- (6).- Sikorsky Manufacturing Corporation. "Model S-38, Twin Motor Amphibian" New York.
- (7).- Revista Menéndez Behety, septiembre 1934
- (8).- El Magallanes, 22 septiembre 1934
- (9).- Idem
- (10).- Idem
- (11).- Limacher, Emilio.  
"Desde Alemania a Magallanes en 7 días". En: El Magallanes, 4 noviembre 1934.
- (12).- El Magallanes, 19 abril 1934
- (13).- El Magallanes, 18 diciembre 1934
- (14).- El Magallanes, 6 marzo 1935
- (15).- Idem
- (16).- El Magallanes, 27 octubre 1935
- (17).- Ellsworth, Lincoln.  
"My Flight Across Antarctica". En: National Geographic Magazine: julio 1936.
- (18).- El Magallanes, 8 diciembre 1935
- (19).- El Magallanes, 10 diciembre 1935
- (20).- El Mercurio, 6 al 21 diciembre 1935
- (21).- Aeronautical Chamber of Commerce of America. En: "The Aircraft Year Book for 1936";  
pp. 138-141, 275-276, 364.
- (22).- Sturtivant, R.C.; en carta al autor.
- (23).- Bianco B., Franco.  
"Mi vuelo Magallanes-Puerto Montt-Santiago". En: Revista Menéndez Behety; junio 1936.
- (24).- El Magallanes, 19 junio 1936
- (25).- El Magallanes, 16 junio 1936
- (26).- Bianco B., Franco  
op. cit. (23)
- (27).- El Magallanes, 25 junio 1936
- (28).- El Magallanes, 30 junio 1936
- (29).- El Magallanes, 7 julio 1936

- (30).- El Magallanes, 9 julio 1936
- (31).- "El Raid de los Sikorsky a Magallanes". En: El Magallanes, 20 diciembre 1936
- (32).- Sturtivant, R.C.  
op. cit. (22)
- (33).- El Magallanes, 7 enero 1937
- (34).- Benuzzi, Felice.  
"L'Esplorazione del Cielo, Aviatori e Rilevazioni, Aeree". En: Museo Nazionale della Montagne. Catálogo de la exposición "Ai Limiti del Mondo". Torino, 1984.

---

## OTRAS REFERENCIAS

---

Van Aken, Eduardo "Los primeros 20 años de Río Grande". En: Noticias, El diario de la semana; enero 1987.

Arguindeguy, Pablo E.

"Historia de la Aviación Naval Argentina" Buenos Aires, 1981.

---

## 6.- LA LINEA EXPERIMENTAL PUERTO MONTT - MAGALLANES

---

- (1).- Benuzzi, Felice  
"L'Esplorazione del Cielo, Aviatori e Rilevazione Aeree". En: Museo Nazionale della Montagne. Catálogo de la exposición "Ai Limiti del Mondo". Torino, 1984.
- (2).- El Magallanes, 29 octubre 1935
- (3).- El Magallanes, 17 julio 1935
- (4).- Abel Kreft, Carlos  
"Sobre la posibilidad de establecer un Servicio Aéreo Regular entre Puerto Montt y Magallanes". En: Revista Chilena de Historia y Geografía; N° 86: septiembre-diciembre 1935.
- (5).- Idem
- (6).- Taulis, Enrique.  
"Estudios sobre la Metereología Austral". En: El Magallanes, 13 mayo 1936.
- (7).- Idem
- (8).- "Lone Motor Lifts Giant Amphibian". En: The Bee Hive. USA, 1935.
- (9).-- Escobar, Adolfo.  
"Contribución al Estudio de la Protección Meteorológica de la Línea Aérea Posta a Magallanes". En: Revista Chilena de Historia y Geografía; N° 86.
- "Segunda contribución al Estudio de la Protección Meteorológica de la Línea a Magallanes". En: Revista Chilena de Historia y Geografía N° 87: enero-marzo 1936.
- op. cit. (6)
- (10).- Abel Kreft, Carlos  
"La Ruta Aérea a Magallanes". En: Revista Chilena de Historia y Geografía; N° 88: mayo agosto 1936.
- (11).- Idem
- (12).- El Magallanes, 22 mayo 1936
- (13).- El Magallanes, 3 agosto 1936
- (14).- United Technologies Archive, Sikorsky Aircraft.  
"Flight Test Report, S-4318 Magallanes, S-4319 Chiloé Bridgeport, 1936.
- (15).- Salo, Mauno  
"The Sikorsky - S-43". En: Journal American Aviation Historical Society, USA. pp. 178-196.

- (16).- El Magallanes, 9 enero 1937
- (17).- El Magallanes, 29 enero 1937
- (18).- El Magallanes, 31 enero 1937
- (19).- Idem
- (20).- El Magallanes, 24 abril 1937
- (21).- El Magallanes, 3 junio 1937
- (22).- El Magallanes, 5 julio 1937

---

### OTRAS REFERENCIAS

---

Díaz, Manuel

"Apertura de la Ruta Aérea Austral 1930-1936". 1er. Congreso de Historia de Magallanes. Punta Arenas, Instituto de la Patagonia, 1983.

## PARTE TERCERA LA CONSOLIDACION

### 1.- LOS TRANQUILOS AÑOS DE LA GUERRA

- (1).- El Magallanes, 3 diciembre 1937
- (2).- El Magallanes, 20 marzo 1938
- (3).- Sturtivant, R.C.; en carta al autor
- (4).- Green, Williams  
"War planes of the Second World War - Float Planes-". London, 1962. pp. 63.
- (5).- Martínez Ugarte, Rodolfo.  
"Historia de la Fuerza Aérea de Chile" Santiago, Ed. FACH, 1964. Tomo II, pp. 196.
- (6).- El Magallanes, 24 noviembre 1939
- (7).- El Magallanes, 6 agosto 1941

- (8).- El Magallanes, 20 agosto 1941
- (9).- El Magallanes, 30 agosto 1941
- (10).- La Prensa Austral, 6 julio 1942
- (11).- El Magallanes, 15 diciembre 1940
- (12).- Sullivan, Walter  
"Asalto a lo Desconocido". México, 1963. pp. 342.

---

### OTRAS REFERENCIAS

---

Numan, Gustavo

"Volando sobre la Patagonia". Buenos Aires, 1936: pp 163/170

Lenzi, Juan Hilarion

"A la Memoria de Norberto Fernández Lorenzo". En: Diario La Opinión Austral 19 diciembre 1985. pp. 136.

Gálvez A., Luis

"Magallanes y la Aviación". Monografía inédita.

R.E.G. Davies

"Airlines of Latin America Since 1919". Washington, Smithsonian Publications, 1984.

---

### 2.- NUEVA VIDA PARA EL GRUPO N° 6

---

- (1).- Green, William  
"The Observer's World Aircraft Directory"  
London, Warne Co. Ltd., 1961.
- (2).- Goodall, Rae Natalie.  
"Tierra del Fuego". Buenos Aires, Ed. Shanamaiin, 1975.

(10).- Chacana T., Carlos.

Oficio 54/4 del 5 octubre de 1964, a la jefatura del Aeropuerto Presidente Ibáñez.

(11).- Rodríguez, Oscar.

"Líneas Aéreas del Estado 1940-1990". Buenos Aires, LADE, 1990.

---

## OTRAS REFERENCIAS

---

Archivos Posta Austral de LAN-Chile Legajo 1960/1967; documentos varios.

Davies, R.G.

"Airlines of Latin America Since 1919" Washington, Smithsonian Institution, 1984. pp. 523-542.

Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newery.

"Los primeros vuelos transpolares". Buenos Aires, 1981.

Barriga K., Sergio

"Historia de LAN-Chile". Santiago, 1984.

Aird G., Guillermo

"Una pista de aterrizaje en la Antártica"

En: Revista FACH; N° 153: abril 1980. pp. 36-39.

González F., Oscar

"Base Teniente Marsh". En: Revista FACH; N° 156: mayo 1981. pp. 12-16.

"El Primer Aterrizaje de un Hércules en la Antártica". En: Revista FACH; N°153: abril 1980. pp. 40-44.

---

## PARTE CUARTA LAS PISTAS DE LA HISTORIA

---

### 1.- EL CLUB HIPICO

---

(1).- Martínez Ugarte, Rodolfo.

"Historia de la Fuerza Aérea de Chile". Santiago, 1964.

(2).- El Magallanes, 7 septiembre 1920

(3).- El Magallanes, 28 abril 1921

(4).- Sociedad Rural de Magallanes.

Libro de Actas del Directorio.  
Acta 13 junio 1921.

---

### 2.- EL PUERTO AEREO

---

(1).- Martínez Ugarte, Rodolfo.

op. cit.

(2).- Idem

(3).- Idem

(4).- Ministerio de Guerra y Aviación.

"Reglamento de Navegación Aérea".  
Santiago, 1932.

---

### 3.- CABO NEGRO

---

Archivos varios del autor

---

### 4.- BAHIA CATALINA

---

(1).- El Magallanes, 1 febrero 1930

# Bibliografía

---

- (2).- El Magallanes, 26 marzo 1936
  - (3).- El Magallanes, 7 junio 1936
  - (4).- El Magallanes, 8 agosto 1939
  - (5).- El Magallanes, 23 febrero 1948
- 

## 5.- CHABUNCO

---

- (1).- El Magallanes, 22 enero 1952
  - (2).- Campos M., Alfonso; en carta al autor.
  - (3).- El Magallanes, 11 mayo 1956
  - (4).- Archivo Torre de Control, Aeropuerto Presidente Ibáñez.  
Documentos Varios.
  - (5).- Aeródromo Guardiamarina Zañartu.
- 

## OTRAS REFERENCIAS

---

LAN Chile, Posta Austral  
Legajo de documentos 1960-1967.  
Comandancia Distrito Naval del Beagle, DISNABE.

"Historial de Puerto Williams" 1961-1973.

Goodall, Rae Natalie "Tierra del Fuego". Buenos Aires, Ed. Shannamain, 1975.

"Albúm del Centenario" En: Diario la opinión Austral. Río Gallegos, 19 diciembre 1985.

Diario noticias de Río Grande, 1ro. Enero 1987

Ministerio de Bienes Nacionales. Secretaría Regional XIIª Región. Carpetas Aeropuerto Presidente Ibáñez, Fuentes Martínez, Bahía Catalina.

Covacevic, Vladimiro

"Antecedentes sobre la Fundación de Puerto Williams, 1948-1957". Inédito. En: Museo Martín Gusinde, Puerto Williams, 1975.

Dirección General de Aeronáutica Civil. Regional Austral Carpetas Aeródromos Fuentes Martínez, Cerro Sombrero, Puerto Natales.

Belza, Juan

"En la Isla del Fuego". Buenos Aires, 1976





Después de aquel profético sueño, habrían de transcurrir  
ciento dos años para que su Santidad Juan Pablo II con su  
mensaje de Paz y renovada Fé, llegara hasta los habitantes de  
este mistraliano vértice de soledad y constructores de un  
principio en el fín.

---

Esta obra está dedicada a mis hijos...  
Paz, Agustín y Domingo, que nacieron en Magallanes.

