

Juegos de Patriotas

La Fuerza Aérea Chilena y la Apertura de la Ruta Aérea a Magallanes

IVÁN SIMINIC

Desde sus más tempranos inicios, la Fuerza Aérea de Chile contribuyó decisivamente en la exploración del extenso espacio aéreo nacional y en la apertura de las rutas aéreas hacia las localidades y ciudades más alejadas del país. Importancia fundamental le cupo en ellos a numerosos valientes que hicieron sus mejores esfuerzos por ver mejoradas las condiciones de vida de sus compatriotas y, a la vez, vencer con sus alas las fronteras interiores de un país dotado de naturaleza, geografía y climas muy diversos.

Durante el año 2014 se conmemoró el 85° aniversario de la fundación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, el primer intento estatal chileno de levantar una empresa aérea dedicada al transporte de correspondencia, carga y pasajeros. Al releer algunas notas de la historia de la que muy pronto sería conocida como Línea Aérea Nacional, siempre llama la atención una frase atribuida a Arturo Merino Benítez y relacionada con el devenir de la compañía. Esta, además de poética, resulta particularmente visionaria, y fue pronunciada en las exequias fúnebres del teniente Julio Fuentealba, el primer mártir de la Línea Aeropostal, caído en accidente de 17 de marzo de 1929 a bordo de su De Havilland Cirrus Moth número 22 en la zona de Estación Variillas, cerca de Antofagasta:

“Mañana, cuando sean realidad cotidiana los viajes aéreos a lo largo de la República, los que recorran seguros en aviones confortables, mirando desde lo alto el árido y desolado desierto, la intrincada mañana de sus cerros, tal vez no recordarán cómo se ganó eso, a costa de qué esfuerzos, de qué abnegados sacrificios de unos muchachos valerosos que quisieron vencer las dificultades, los peligros y la muerte”.

Cuando el 5 de marzo de 1929 se inauguró el servicio de la Línea Aeropostal Santiago-Arica no debió pasar mucho tiempo para que la ambiciosa idea de extender este nuevo emprendimiento aéreo hacia el resto del país pudiera convertirse en una realización concreta, de acuerdo a las audaces ideas de Merino y de la gente que lo acompañó en esos días de pioneros y aventuras de incierto destino. Nuestro amplio sur no era un terreno totalmente virgen desde el punto de vista de la exploración aérea, pues otros ya habían desplegado sobre él sus alas en diversas aventuras privadas locales y de menor entidad. Sin embargo, cosa distinta era que una institución militar del Estado pretendiera establecer un servicio estable, con numerosas máquinas aéreas y en una tierra donde no había ni instalaciones, ni estudios de meteorología, ni económicos para garantizar la seriedad y continuidad de la gestión y las operaciones. O sea, para hacer las cosas con un mínimo de seriedad, responsabilidad y proyección de futuro.

Paso a paso, hacia el sur más cercano

Por lo pronto, y comenzando a tejer la red de rutas, en julio de 1929 se creó la Escuadrilla de Anfibios N° 1, para que sirviera de *germen* a la que sería la Línea Aérea Experimental Puerto Montt–Puerto Aysén. Dotada de seis anfibios Canadian Vickers Vedette y dos De Havilland Gipsy Moth, a contar de noviembre del mismo año estos aparatos operarían desde la base aérea de La Chamiza, en Puerto Montt.



De Havilland Gipsy Moth operando desde Puerto Montt

Pero Merino no solo pensaba en conectar desde Puerto Montt al sur: era necesario también hacer algo entre esta ciudad y la capital chilena. Así, en enero de 1930, mismo mes en que se inauguraba oficialmente la Línea Aérea Experimental Puerto Montt–Puerto Aysén, se estableció el servicio Santiago-Temuco-La Chamiza en bombarderos trimotor Junkers R 42, creándose así el servicio conocido como Línea Aérea Nacional Central.

Llama la atención el que en muy poco tiempo –entre marzo de 1929 y enero de 1930– los dados ya estuvieran arrojados para apostar por el establecimiento de un modesto –pero creciente– *servicio aéreo militar de carácter nacional*. La Línea Aeropostal Santiago-Arica, la Línea Aérea Experimental Puerto Montt–Puerto Aysén y la Línea Aérea Nacional Central cubrían gran parte del territorio chileno, excluyendo solo el largo tramo entre Puerto Montt y Magallanes. Curiosamente, todos estos servicios eran referidos en la documentación oficial como partes de la Línea Aérea Nacional, aunque esta resultaría creada oficialmente solo en 1932, también por influjo y gestiones del propio Merino Benítez.

En el sentido anterior, los desplazamientos aéreos militares de carga y pasajeros hacia las más alejadas áreas del país fueron realizados precisamente con la idea matriz de extender la Línea Aérea Nacional a toda la patria. Numerosas comunicaciones escritas de Merino dejan muy claro este punto. Por lo demás, los deseos de la aviación militar para establecer un servicio de transporte mixto orientado al usuario civil chileno se remonta por lo menos a junio de 1925, cuando la entonces Dirección General de Aeronáutica Militar –estructura de mando que entonces comandaba las alas del Ejército– fue autorizada por decreto legal para operar un modesto servicio de vuelo con pasajeros, usando para ello un avión Junkers F 13 y otro A 20 adquiridos de oportunidad ese mismo año. *Este protoservicio* aéreo fue de corta duración, pues el mayor de los aviones utilizados entonces –el Junkers F 13– resultó totalmente destruido en un accidente fatal en Antofagasta –en el norte del país– el 15 de diciembre de 1925, y el otro –el A 20– pasó a realizar trabajos mayormente militares.

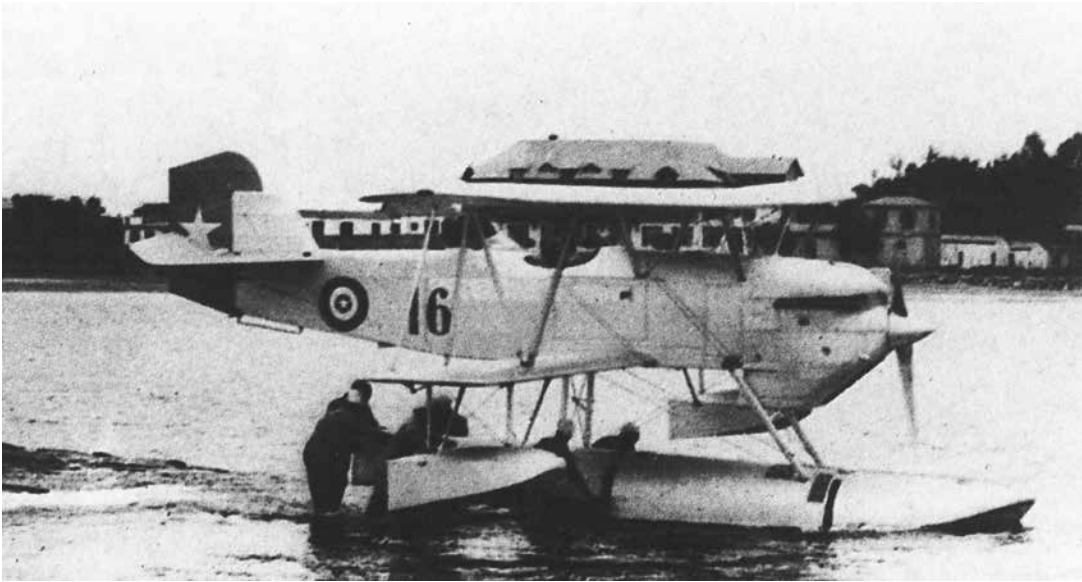


Junkers R 42 matrícula J6, usado por Merino para abrir el camino hasta Punta Arenas

Como sea, la inexplorada ruta desde Puerto Montt a la austral Punta Arenas –el siguiente arriesgado paso de Merino– fue abierta entre el 26 y 27 de enero de 1930, cuando el Junkers R 42 matrícula J6, equipado con flotadores y salido desde Aysén, amerizó en las aguas de nuestra más meridional ciudad. Al leerlo aquí puede parecer haber sido *cosa fácil*, pero lo cierto es que fue una aventura extremadamente compleja y arriesgada, tanto así que pocos días después –el 7 de febrero, y con el propio Arturo Merino a bordo– el avión terminaría estrellado y hundido en las aguas del Estrecho de Magallanes.

Traemos a colación el accidente de este trimotor porque, aparte del fallecimiento de tres de sus cinco tripulantes, tuvo el efecto de hacer caer un balde agua fría sobre los proyectos aéreos de Merino y del gobierno, ralentizando por algún tiempo los esfuerzos de extender el servicio de la LAN a las rutas aéreas sobre la región más meridional de nuestro país.

Sin embargo, los avances y presencia de nuestra aviación militar hacia el sur siguieron un interesante camino exploratorio durante ese mismo año. Antes de enumerarlos, digamos que en marzo de 1930, y también por los esfuerzos de Merino, la antigua aviación de Ejército (nacida en 1913), más la propia aviación de los marinos chilenos (en 1924), se fusionaron para dar nacimiento a la entonces Fuerza Aérea Nacional, o FAN, la que en 1937 cambiaría su denominación a Fuerza Aérea de Chile:



Curtiss Falcon con flotadores, tipo de avión utilizado para equipar a la Escuadrilla de Anfibios N° 2 en Cabo Negro, Punta Arenas, para dar comienzo a las exploraciones aéreas en esa austral zona

- 1) En diciembre de 1930 se fundó en Magallanes la Escuadrilla de Anfibios N° 2, dotada en un principio con dos biplanos Curtiss Falcon, los que comenzaron a volar en enero de 1931;
- 2) A contar de abril de 1931 fueron levantadas en Magallanes las instalaciones de la base de Cabo Negro, antecesora de la histórica base en Bahía Catalina situada en las afueras de la ciudad;4
- 3) También en 1931, y con influencia de los militares, se funda el Club Aéreo de Magallanes, inicialmente con un biplano De Havilland Gipsy Moth entregado en 1932 por la propia Fuerza Aérea Nacional;
- 4) A contar de febrero de 1931, la FAN adquirió un par de hidroaviones Sikorsky S-38, compra pensada para su uso por la Escuadrilla de Anfibios N° 1 de Puerto Montt, unidad que ya operaba un Loening C4C desde poco antes. Sin embargo, los dos S-38 se destruyeron casi inmediatamente de entrar en servicio en 1931, aunque un tercer aparato del mismo tipo llegaría poco después, y se asignaría en 1934 a la Escuadrilla de Anfibios N° 2 basada en Cabo Negro.

Ya desaparecida la aviación del Ejército y en camino de consolidación la FAN, el proyecto fundacional de Merino se fue encaminando a dar a una persona jurídica independiente –y separada de la aviación uniformada– las responsabilidades del cabotaje aéreo chileno. Así fue como el 21 de julio de 1932, y como resultado de los proyectos anteriormente mencionados, por decreto ley se creó oficialmente la Línea Aérea Nacional. Su flota estuvo formada inicialmente por el material transferido por los propios aviadores militares, originalmente un conjunto de biplanos De Havilland Gipsy Moth, monomotores Fairchild FC-2 y trimotores Ford 5-AT-C.

Sin embargo, la Línea Aérea Nacional nada hizo en un principio por llegar hasta la región de Magallanes, pues, entre otras cosas, su situación financiera no era de las mejores. Como dice el autor A. Pizarro (*“El Comodoro Merino Benítez, hombre del destino”*), Merino –muy persistente en su idea de llegar

hasta Magallanes— logró que en 1935 el Consejo Administrativo de la LAN aprobara un plan de mejoramiento y modernización, el que en lo referido a la llegada de nuevos aviones se tradujo luego en la compra de tres aparatos Curtiss Condor, arribados en agosto del mismo año. Con este impulso se esperaba poder avanzar en el despliegue final a Punta Arenas.

Adicionalmente, en mayo de 1935 Merino propuso al gobierno central la organización de una línea que hiciera por fin el tramo Puerto Montt–Magallanes. Dicho servicio debería ser provisto por la compañía –la LAN–, y el personal a reclutar por la empresa estaría constituido por voluntarios procedentes de la Fuerza Aérea. El gobierno no aceptó la proposición de Merino, por lo que finalmente el servicio se entregaría en propiedad a la FAN. En junio de 1935 el entonces jefe de la FAN, general Diego Aracena, nombraría como jefe del servicio al muy calificado capitán de bandada Carlos Abel, en calidad –digamos– de *plenipotenciario*. En agosto siguiente se dictó la Ley 5.682, por la cual se dio el marco legal al esfuerzo de la línea a Magallanes, permitiendo financiar la generalidad de asuntos requeridos para comenzar a poner de pie el proyecto. Así, nuevamente serían los militares quienes deberían sostener el esfuerzo aeronáutico pionero hasta al austro chileno.



Vickers Vedette en los canales de Aysén, un aparato pionero en la exploración aérea el sur de Chile, y ocupado por la Escuadrilla de anfibios N° 1 basada en La Chamiza, Puerto Montt

Razones político-partidistas relacionadas con el pasado reciente de Chile (particularmente del convulsionado período 1925-1931) tuvieron influencia en la entrega de la responsabilidad de los vuelos a Magallanes a la FAN y no a la LAN. El tema de la controversia entre Arturo Merino y el gobierno de Arturo Alessandri (1932-1938) respecto de quién debería hacerse cargo finalmente de la línea a Magallanes, no deja de tener pormenores sabrosos. Pizarro (*Op. Cit.*) es uno de los escasos historiadores que se refiere al punto. Según este autor, y por motivos de desavenencias personales y políticas, el gobierno central se habría decidido por entregar la gestión enteramente a manos militares, dejando de lado la idea de Merino de que el asunto fuera llevado por la LAN. El autor también cita una carta abierta de Merino al presidente Alessandri, en la que el ex jefe aéreo enrostró al gobernante el haber intervenido ante el Congreso para que los dineros disponibles se asignaran a la FAN y no a la LAN; además, acusaba que el ministro de Defensa había revelado ante la Comisión de la Cámara de Diputados que el Ejecutivo intentaba evitar “que la línea aérea tuviera más poder que la propia FAN”. El mismo ministro habría dicho en aquella oportunidad que era necesario considerar que el jefe de la LAN en esos momentos –Merino– era “todavía un jefe de cuidado”. En el fondo, pesaban sobre Merino su amistad y estrecha relación con el ex presidente chileno Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931), enemigo jurado de

Alessandri. Aquello fueron tiempos muy turbulentos de la política chilena y las *pasadas de cuenta* estaban a la orden del día.

Como haya sido, armar la futura Línea Aérea Experimental Puerto Montt–Magallanes requirió innumerables esfuerzos por parte de los mandos de la Fuerza Aérea, incluyendo la compra de medios aéreos y base técnica, expropiaciones de inmuebles y gastos varios relacionados con la organización y la gestión del personal adscrito. El capitán Abel ya había visitado la zona en 1929 para buscar los mejores sitios para el establecimiento de aeródromos, entre otras cosas. Fue este mismo oficial quien dirigió los estudios de todo tipo para el efectivo establecimiento de la línea aérea en Punta Arenas, una tarea titánica que comprendió la elección de los medios aéreos, los terrenos, las rutas aéreas a operar, la elección y entrenamiento del personal adjunto, estudios técnicos y comerciales, etc., etc.

Destaquemos aquí dos cuestiones también relevantes ocurridas en ese año 1935. Primero, la creación de la base aérea de Bahía Catalina, a unos seis kilómetros al noreste de la ciudad, a orillas del Estrecho de Magallanes, levantada en terrenos mayormente cedidos por la Armada. Segundo, la llegada de importante material aéreo para operar en la zona (en principio un Sikorsky S-38 para operaciones locales transferido en 1934 a la Escuadrilla de Anfibios de Cabo Negro, dos Dornier Wal para pruebas finales del proyecto desde marzo de 1936, y luego dos Sikorsky S-43 definitivos a contar de fines del mismo año).

Los Sikorsky y los accidentes en Talcán

A contar de septiembre de 1934, esto es un año antes de la promulgación de la ley que daría impulso al establecimiento de la Línea Experimental a Magallanes, había comenzado a operar en esta región un anfibio Sikorsky S-38 propiedad de la Fuerza Aérea, precisamente para entregar a la comunidad local un servicio de transporte aéreo regional (por lo cual el aparato habría lucido colores de la Línea Aérea Nacional y era el tercero de su tipo inventariado por los militares). Pero la vida de este avión-bote no fue muy larga, pues el 3 de enero de 1937 se perdió por completo. La aeronave había iniciado una amplia singladura el día 2 de enero, con nueve pasajeros, los que a media mañana arribaron sanos y salvos a Puerto Porvenir, en la isla Tierra del Fuego. Luego de desembarcar al pasaje, el avión despegó de inmediato a la isla Riesco, al lado norte de la península de Brunswick, donde también arribó sin novedad. Al día siguiente, a las 06 AM del 3 de enero, mientras despegaba desde el Seno Skyring con pasajeros, le entró agua salada a los motores, se elevó unos metros, cayó y se le desprendió el motor derecho, partiéndose en dos y hundiéndose totalmente luego de evacuar a la gente a bordo. Su piloto era el comandante de escuadrilla Manuel Hurtado.

Para los fines precisos de la Línea Experimental, sin embargo, en marzo de 1936 la FAN decidió adquirir en la United Technologies Corporation dos nuevos anfibios Sikorsky S-43, con una capacidad para dos pilotos y 15 pasajeros. Luego de varias demoras y problemas contractuales con la fábrica, a fines de noviembre del mismo año los aviones volaron desde los EE.UU. hacia Chile. Poco después, el 7 de enero de 1937 iniciarían viaje a Punta Arenas desde la base de El Bosque (Santiago), arribando ese mismo día a Bahía Catalina el avión número de orden 1, el que el día 30 de enero fue bautizado oficialmente como “Magallanes”. Le seguiría pronto el segundo aparato, el número 2, que fue bautizado “Chiloé”, y que había tenido que suspender su viaje a Magallanes debido al pésimo clima habido durante el viaje inaugural a Punta Arenas. Los aparatos utilizaban estanques suplementarios de combustible, por lo que su autonomía de vuelo rondaba los 2.000 kilómetros.

El trabajo “*La Aviación en Magallanes*” (del autor Alberto Fernández) nos entrega mayores datos de la llegada de estos aparatos. Señala, en general, que bajo la jefatura del comandante Felipe Latorre, quien reemplazó en el mando a Carlos Abel, la aerolínea pronto adquirió el ca-

rácter de una *verdadera empresa de aeronavegación* entre Puerto Montt y Punta Arenas, con una agencia de ventas situada en el centro de la ciudad austral, con un itinerario quincenal, y con pilotos y pasajeros confiados en las operaciones habituales.



Sikorsky S.43 Chiloé

Con todo, la vida de la línea fue efímera. Luego de que muy pronto (febrero de 1937) se viera la necesidad de incorporar un tercer avión del mismo tipo para asegurar continuidad del servicio ante la necesaria rotación del material, sobrevino el final de la empresa debido a los accidentes que sacaron del servicio a los dos aparatos S.43.

El primero de estos desastres ocurrió el 28 de mayo de 1937, y afectó al “Magallanes” en la zona de la isla Talcán, frente a Chaitén. El avión había salido desde Puerto Montt con destino a Punta Arenas transportando 5 pasajeros, e iba pilotada por el capitán Felipe Latorre y por el teniente Lavín. Sufrió un desperfecto en vuelo y debió amerizar, desgarrándosele el casco en la maniobra, aunque sin producirse desgracias personales. La nave fue auxiliada por la escampavía naval Yelcho y luego por el remolcador civil Foca. Pronto, Merino –defendiéndose de las críticas de siempre– sostuvo que el capitán Latorre había tenido que amerizar con mar mala, lo que hizo en perfectas condiciones, pero que al tratar de salir a la playa de la isla Talcán, chocó inesperadamente con una roca que no vio, lo que produjo el accidente. Este aparato logró ser reparado, para volver al servicio tiempo después, en diciembre de 1937.

Sin embargo, pocos días después la fatalidad cayó sobre el avión “Chiloé”. El 2 de junio de 1937 resultó estrellado en la zona de Hualaihue, también cerca de la isla Talcán. Había despegado desde La Chamiza (Puerto Montt) en la mañana, y ya en la tarde corrían las noticias del accidente. Los lugareños interrogados dijeron luego haber visto que la aeronave había pasado a solo 300 metros de altura frente a Punta Chauchil, que se habían escuchado dos detonaciones y que vieron que el avión se ladeaba sobre su ala izquierda y caía violentamente al mar, levantando una columna de agua. Las versiones sostenían, además, que en la zona había un fuerte chubasco, al sur de los Bajos de Santo Domingo, frente a Lliguimán (latitud 42°, longitud 72° 46’). Lo con-

creto es que el accidente fue terrible, pues resultaron fallecidas 9 personas, incluyendo al piloto teniente Rodolfo Marsh Martin, otros tres aviadores y 5 pasajeros. La hipótesis más recurrida fue que el avión se vio afectado por una corriente “cortante de viento” (wind shear) vertical descendiente.

Adicionalmente, lo poco que quedaba del servicio aéreo a Magallanes también sufrió los efectos del devastador terremoto de 1939 en Chillán, puesto que el ya reparado Sikorsky N° 1 debió ser distraído de sus deberes para atender las necesidades de transporte aéreo generadas por dicha catástrofe. Punta Arenas quedaba de lado.

El fin de la historia aconteció el 21 de agosto de 1941, cuando sobrevino el último accidente al único S.43 que quedaba en vuelo, el “Magallanes”. Ese día, procedente de Puerto Edén, aterrizó en Bahía Catalina a las 17.50 horas, y luego de correr unos cien metros fue violentamente levantado por un golpe de viento, cayendo sobre su flotador derecho, entrando en carrusel, rompiendo el tren de aterrizaje, quedando echado y sufriendo múltiples daños. Si bien en octubre siguiente se dispuso su reparación, una posterior orden de mayo de 1943 estableció que, durante todo el tiempo intermedio, había sido imposible conseguir repuestos –por negarlos EE.UU.–, por lo que se ordenó su retiro provisional del servicio, su desmantelamiento, y que sus motores fueran al servicio de los aviones Junkers Ju 86. Luego, una resolución de 17 de enero de 1945 terminó por darlo de baja definitivamente del Grupo 6, habida cuenta de que el estado de cosas no había variado.

A contar de entonces de la fecha de este último accidente, entonces, dejó de existir en la práctica el servicio aéreo de la FACH entre Puerto Montt y Punta Arenas, agravado por el hecho de que estaba en plena marcha la Segunda Guerra Mundial y la posibilidad de adquirir material adecuado para tales fines comerciales era poco menos que imposible. La FACH ya operaba, por su parte, algunos botes PBV-5 Catalina, pero tales aparatos estaban entregados enteramente a operaciones militares y no civiles.

Luego de los esfuerzos hechos por la aviación uniformada, la iniciativa por parte de la LAN para intentar llegar en forma regular hasta la zona austral sería comenzada a estudiar recién a contar de diciembre de 1944, realizándose para ello un vuelo de prueba de un Lockheed C-60A Lodestar. En 1945 se estableció una ruta local con el servicio Punta Arenas-Puerto Porvenir y otras localidades aledañas, operando un bimotor Lockheed 10A Electra. Así, desde junio de 1946 se dio inicio a las operaciones de prueba y transporte de carga del “Servicio Experimental Santiago-Punta Arenas” (o “Servicio Técnico Experimental a Magallanes”), gracias a las nuevas posibilidades ofrecidas por los transportes Douglas DC-3 de la misma empresa, cuyo primer ejemplar llegó a Chile el 9 de diciembre de 1945.

Con los primeros vuelos a Magallanes de los DC-3, resultó ser cierto, por fin, aquello de que *“ahora Chile no era sino un solo paño cosido de punta a punta por los hilos firmes y seguros de los viajes de la LAN”*, como dijo una prensa de la época. Pronto otras compañías civiles chilenas se lanzarían a conquistar parte del mercado de la carga magallánica, venciendo en parte el monopolio legal instituido a favor de la LAN. Sin embargo, la verdad es que fueron la FAN y luego la LAN, ambas obras del patriota Arturo Merino Benítez, las que lograron cumplir uno de los sueños máximos de ese líder: proporcionar a Chile las bases de un transporte aéreo de carácter nacional. Claro, otra gente igualmente intervino de manera capital en la concreción del mismo, pues nunca una obra de tal magnitud ha sido atribuible a una sola persona.

Viendo el vaso medio vacío en vez de *medio lleno*, en su tiempo algunos criticaron ásperamente los esfuerzos de expansión aérea reseñados en estas notas, alegando que produjeron muchos muertos y pérdidas varias en el camino. Sin embargo, ¿qué esfuerzo humano ha estado exento de tales desgracias, sobre todo en empresas de tan gran magnitud, como la soñada en los años ‘20 por Merino? □



El señor Iván Siminic es investigador de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile. Es autor de numerosos artículos acerca de la historia del poder aéreo y de la aviación chilena. La Academia de Guerra Aérea le publicó sus libros “Campanas Aéreas en las Guerras de Corea y Vietnam” (2011), “Malvinas 1982. Historia del Conflicto. La guerra aérea” (2012) y “Guerra Aérea en los Balcanes, la desintegración de Yugoslavia 1991-1999” (2013). En marzo de 2012 la FACH lo distinguió con la condecoración Diego Aracena Aguilar, por sus *“destacados y meritorios servicios para la institución en la investigación de los temas relacionados con el poder aéreo y por su contribución académica”*.