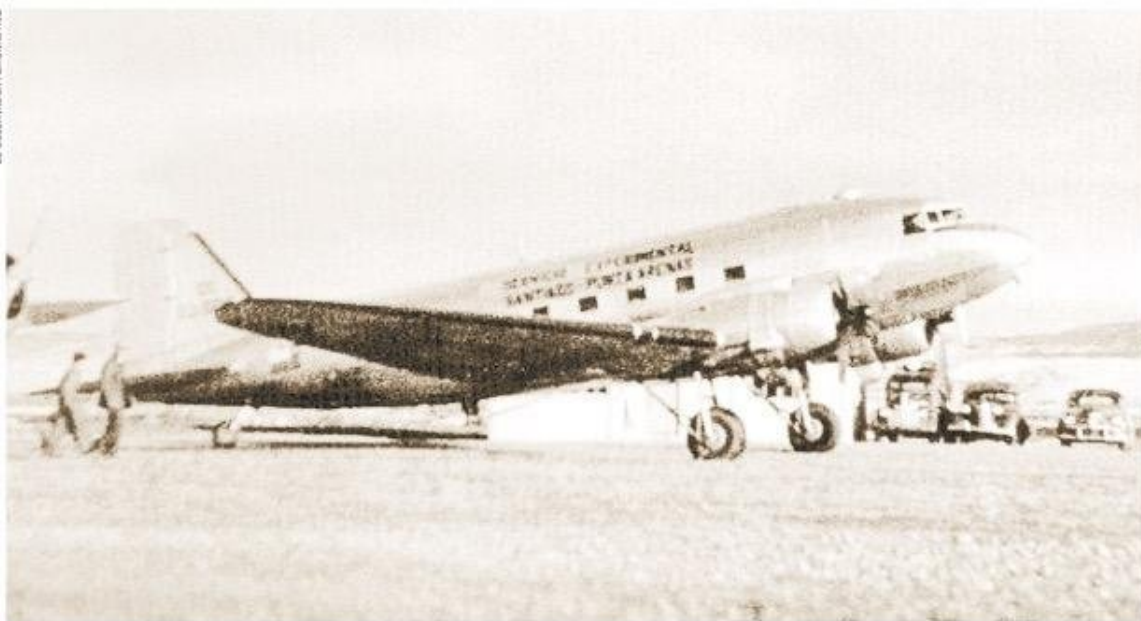


El Desembarco Magallánico



El avión de esta historia, CC-CLL 0010, fotografiado en su primer vuelo a Magallanes, en 1946.

A 70 años del primer vuelo sin escalas, entre Punta Arenas y Arica



Por
Víctor Hernández
Sociedad de
Escritores
de Magallanes

El 20 de enero de 1954 se materializó uno de los mayores hitos de la aeronavegación en Chile. Un avión Douglas C-47 N°0010, matrícula CC-CLL de la Línea Aérea Nacional (Lan Chile) unió en dieciocho horas y treinta minutos, las capitales provinciales del norte y sur del país.

Se trataba de un vuelo experimental, concienzudamente preparado hasta en los más ínfimos detalles. El comodoro Arturo Merino Benítez, en ese entonces vicepresidente de la empresa estatal, había adoptado una serie de medidas precautorias luego del dramático accidente ocurrido con el avión Lockheed Lodestar N°100 que suscitó todo tipo de críticas desde un importante sector del periodismo y en algunos partidos políticos. El caso fue discutido ampliamente en la Cámara de Diputados.

La tragedia generó en la opinión pública la percepción de que el trabajo de los mecánicos y el servicio de mantenimiento de los aviones chilenos era deficiente. Merino Benítez decidió hacer una contra demostración, a manera de efecto, para resarcir, por un lado, la idoneidad y el profesionalis-

mo de sus pilotos y, por otra parte, para recuperar la credibilidad de la ciudadanía.

Los preparativos del vuelo se realizaron en el más absoluto sigilo, sin que trascendiera ningún indicio que pudiera despertar rumores en los medios periodísticos, e incluso, en los altos mandos de LAN. En su fuero interior, el comodoro anhelaba conmemorar los 25 años de la empresa con esta hazaña. Recordemos que LAN había nacido el 5 de marzo de 1929 cuando jóvenes pilotos, la mayoría formados por el propio Merino, después de establecer varias postas, consiguieron unir Santiago con Arica, raid que inauguró, en definitiva, la aviación comercial en Chile.

Contexto y preparativos

Para dimensionar el verdadero significado y la relevancia de este acontecimiento, se precisa recordar que se vivían los días de la segunda administración de Carlos Ibáñez del Campo, luego de catorce años de gobiernos radicales. Desde su llegada a La Moneda el Presidente de la República tuvo que lidiar con una oposición intransigente y con el centralismo de Santiago que se presentaba como una suerte de barrera infranqueable para su proyecto de dotar a las ciudades extremas, Arica y Punta Arenas, del régimen de puertos libres.

A su vez, en el mundo de la aviación, el comodoro Me-

rino intentaba concretar la iniciativa de unir ambas localidades porque sabía que la aeronavegación se encontraba en un proceso de lenta consolidación. Hacía sólo unos años que LAN había creado el servicio regular entre Santiago y Punta Arenas y la ruta aérea austral que conectaba con los departamentos interiores de Porvenir, Puerto Natales y las estancias diseminadas en Tierra del Fuego. Además, en Magallanes existían clubes aéreos perfectamente organizados en las principales ciudades de la provincia y con aeródromos en pleno funcionamiento.

En el mismo tenor, el Estado chileno había consumado su llegada y permanencia en la Antártica con la fundación de las primeras tres bases militares con dotación permanente. La Armada desde 1947, el Ejército en 1948 y la Fuerza Aérea en 1951. Al respecto, el comodoro Merino sabía perfectamente, que el éxito del vuelo Punta Arenas - Arica sería la antesala del anhelado sueño de unir en un futuro cercano, con aviones chilenos, el meridiano americano con la "Terra Australis Ignota".

En primera instancia, el comodoro se propuso superar el vuelo efectuado en 1944, en donde un avión Beechcraft D-18 de los Estados Unidos, llevando como pilotos al coronel Paul Hanley y al capitán de la Fuerza Aérea de Chile (Fach) Enrique Flores Alva-

rez, unieron Punta Arenas con Arica en 16 horas de vuelo, pero haciendo escalas en Los Angeles y en Santiago.

Fiel a su temperamento, Merino determinó que el vuelo debía hacerse en un avión de LAN y con una tripulación exclusivamente chilena. Se encomendó la preparación del evento a tres personalidades de la empresa y de la aviación en Chile, el gerente técnico de LAN Adalberto Fernández Ferreira, al instructor y comandante de aeronave, Alfonso Cuadrado Merino y al ingeniero jefe de la mastranza, Jaime Ortiz Carvajal.

El 16 de enero de 1954, Cuadrado y Fernández presentaron a Merino una maqueta descriptiva acerca del vuelo y un informe que contenía los siguientes objetivos:

Levantar necesariamente el prestigio institucional dentro y fuera del país, a raíz de los ataques formulados en la Honorable Cámara de Diputados por el accidente del Lockheed Lodestar N°100.

Levantar el espíritu institucional, con motivo del 25° Aniversario de la Empresa.

Demostrar al país la excelente capacidad profesional de todo el personal de la institución, ingenieros, mecánicos y de mantención del material de vuelo, derivado de la organización de Mastranza.

Resaltar la organización de los sistemas de protección, tales como Control de Vuelo,

Radiocomunicaciones, Meteorología, etc.

Demostrar al Supremo Gobierno que la Institución estaba en condiciones técnicas para iniciar vuelos de sumo interés para la nación y que hasta ese entonces no se habían realizado, como el vuelo entre Punta Arenas y la isla Decepción en la Antártica o el viaje de ida y vuelta a la Isla de Pascua.

Inspeccionar los servicios regionales de Balmaceda y Punta Arenas, teniendo el Gerente Técnico y el Ingeniero jefe la oportunidad de imponerse en terreno de las necesidades regionales, como asimismo del personal destacado en ellas.

Se estimó conveniente también, que el peso de la aeronave no excediera de las 30 mil libras y que el despegue se realizaría desde el viejo aeródromo de Bahía Catalina, a orillas del estrecho de Magallanes. La tripulación estaría conformada por los ya mencionados Adalberto Fernández, Alfonso Cuadrado, Jaime Ortiz y un pasajero especialmente invitado para la eventualidad: el director de la revista "Vea", Genaro Medina.

En los análisis preliminares, el vuelo contemplaba en total, 18 horas y 12 minutos. Los pilotos dividieron la ruta en los tramos, Punta Arenas-Cabo de Hornos-Punta Arenas, 3 horas y 2 minutos; Punta Arenas-Balmaceda, 3 horas y 12 minutos; Balmaceda-Santiago, 5 horas y 17 minutos; Santiago-Antofagasta, 4 horas y 27 minutos; Antofagasta-Arica, 2 horas y 14 minutos.

En los días previos se le retiraron todos los asientos al avión y en el piso de la cabina se adaptaron cinco estanques de combustibles de 200 galones cada uno, que se agregaron a los otros cuatro que tenía el aparato, -unos 800 galones-, lo que significaba que la aeronave disponía ahora de 1.800 galones. A última hora se le endosaron 300 libras más de aceite que se sumaban a las 300 habituales, lubricante que sería bombeado desde la cabina.

El día escogido para la operación fue el 20 de enero, que celebraba al día del "roto chileno" en alusión a la victoria de las fuerzas chilenas sobre los ejércitos de la Confederación Perú-Boliviana, en la batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839. El meteorólogo Guillermo Duarte aseguraba que el tramo más difícil de la ruta sería el comprendido entre Cabo de Hornos-Punta Arenas-Cerro Guido-Paso del Puelo.

A las 11 horas con once minutos del 18 de enero, el avión

salió de Santiago con rumbo a Punta Arenas. A las 18 horas y 30 minutos aterrizaba en Bahía Catalina. Mientras Genaro Medina recorría la ciudad preparando un reportaje especial para la revista "Vea", los pilotos concretaban el acuerdo de llevar en el avión veinte ejemplares del vespertino "El Magallanes" del día 19 y cincuenta ejemplares de "La Prensa Austral", terminados de imprimir apenas dos minutos antes de que se iniciara el vuelo, los que fueron entregados personalmente a la tripulación por su director, Carlos Aracena Aguayo, para que pudieran ser repartidos en Arica.

Una medida semejante adoptó la oficina de correos y telégrafos que repartió una bolsa de correspondencia timbrada ese día, destinada a su similitud, en la ciudad nortina.

Un detalle que estuvo a punto de comprometer el viaje ocurrió en la tarde del día 19. El meteorólogo Santiago Martinson anunció que el 20 se desataría un sistema frontal de gran violencia en el sector del Cabo de Hornos y que afectaría el trayecto, por lo menos, hasta Puerto Montt.

Los pilotos consultaron a la vicepresidencia de LAN acerca de la conveniencia de postergar el vuelo para día 21. Un molesto Merino Benítez respondió que la misión debía realizarse inexorablemente el 20 de enero, porque era una manera simbólica de conmemorar al roto chileno, aunque ello significara sacrificar la etapa del viaje al Cabo de Hornos.

El vuelo

Finalmente, a las 4 y cuarto de la mañana, el DC-47 comenzó a rodar por la pista 25 del aeródromo de Bahía Catalina. Aunque la tripulación tenía muchas horas de vuelo, los nervios parecían afectar la voluntad del más templado. Todos los presentes estaban plenamente conscientes de que experimentaban un momento extraordinario. El éxito de la misión aseguraba no sólo la supervivencia de LAN; abría, además, insospechadas posibilidades de nuevos vuelos para la empresa, incluso más allá de las fronteras de la patria.

A sabiendas del mal tiempo que afectaba el trayecto por Última Esperanza, el avión siguió la ruta alternativa por territorio argentino. Sin embargo, a la altura del lago Viedma empezaron los primeros problemas. Una densa nebulosidad acrecentada cerca de Chile Chico obligó a utilizar instrumentos. A las 7 y media de la mañana

el C-47 fue sacudido por turbulencias y una lluvia que golpeaba fuertemente el parabrisas. Sin embargo, el momento más delicado aconteció a la cuadra de Esquel, cuando una formación de hielo cubrió parte de las alas del avión, lo que obligó a los pilotos a descender, efectuando una peligrosa maniobra que mantuvo el vuelo rasante cerca de cordones montañosos, hasta que, en las inmediaciones de Puerto Montt, el tiempo comenzó a mejorar ostensiblemente.

Al avistar el volcán Llaima emprendieron el cruce a territorio chileno. Desde Temuco a Los Ángeles, el Douglas sobrevoló a escasos 1.200 pies, pero, a medida que se acercaban a los valles centrales, las turbulencias amainaron lentamente, y casi al unísono la temperatura se elevó abruptamente. Frente a Valparaíso se decidió subir el nivel de vuelo a 6 mil pies. A las cuatro de la tarde, el periodista Genaro Medina, -quien estuvo todo el viaje contando chistes y anécdotas que contribuyeron a distender el ambiente-, escribía para la revista "Vea": "recién en ese instante se acordaron de que no sólo de pan vive el hombre", y se aprestaron a cocinar la única gallina que llevaban como alimento. A esa misma hora, la radio y la prensa de Santiago comunicaban al país sobre el vuelo que ejecutaba LAN. A partir de allí creció la expectación en todas partes.

Arturo Vincent, agente de la empresa en Arica, dio aviso a las autoridades provinciales de la llegada del C-47; en tanto, el director del diario "La Gaceta" esperaba ansiosamente los periódicos que venían de Magallanes y Humberto Crossa redactaba las primeras líneas para la agencia United Press que daba cuenta de la noticia en el extranjero.

El Douglas aterrizó en el aeródromo de "El Buitre" a las 19 horas y 44 minutos. A esa misma hora por la radio estación de LAN se enviaba un radiograma a la vicepresidencia de la empresa que decía: "A las 19:44 horas misión cumplida sin novedad. Firmado Adalberto Fernández".

Se había logrado unir por vía aérea, en un vuelo sin escalas, por primera vez en la historia a Punta Arenas y Arica, en 15 horas y 30 minutos. El Douglas había recorrido 4.185 kilómetros sin haber sufrido ningún percance. Esa noche del 20 de enero de 1954, mientras la tripulación del avión era agasajada por las autoridades nor-



La tripulación del histórico vuelo, flanqueando al comodoro Merino Benítez. El aparato ya figura pintado con los colores habituales de la empresa, y con el nombre de la compañía en tipo de letra manuscrita.



Alfonso Cuadrado Merino, el piloto que guió el primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas y Arica, falleció el 26 de diciembre de 2013, a los 94 años.

tin, en las calles de Arica se voceaban los nombres de "La Prensa Austral", "El Magallanes" y en las oficinas de correos y telégrafos, se timbraban cartas cuyas estampillas adquirían un valor filatélico único.

Los pilotos pernoctaron en la ciudad de la eterna primavera, pero en la mañana del día 21 se dirigieron en el Douglas con rumbo a Santiago. En el viejo aeropuerto de Cerrillos, una multitud los esperaba. De pronto, todas las críticas a la LAN se habían acallado, sólo se escuchaban aplausos y palabras de elogio. Alfonso Cuadrado aprovechaba de retrucar a un reportero de "Las Últimas Noticias": "El éxito no se debe a nosotros, cualquier piloto comercial o militar pudo haberlo hecho, sino a la máquina y a nuestros servicios de maestría, de meteorología y de operaciones de tierra".

Consecuencias

De la noche a la mañana toda la prensa chilena es-

cribía sobre la hazaña de los aviadores y dedicaba loas al personal y al servicio de mantenimiento; hasta la temida revista de humor político "Topaze" dedicaba el punto blanco de la semana a un antiguo adversario: el comodoro Arturo Merino Benítez.

La noticia del vuelo pilló desprevenida a la ciudad de Punta Arenas. Acostumbrados a escuchar las proezas llevadas cabo casi siempre por extranjeros, en el austro costaba imaginar las proyecciones que tendría a futuro un viaje de esa magnitud, hecho enteramente por aviadores nacionales. El diario "La Prensa Austral" comentaba:

"La provincia de Magallanes que tanto se ha beneficiado con los programas de la aeronavegación, debe sentirse orgullosa con el raid recientemente cumplido en el mismo avión que durante varios años, ha estado movilizándolo a miles de pasajeros entre Santiago y Punta Arenas".

En realidad, la comunidad magallánica parecía no entender la trascendencia de estos hechos. Para empezar, el aeropuerto de Chabunco (hoy Carlos Ibáñez del Campo) estaba en construcción y las ciudades principales, Punta Arenas, Natales y Porvenir, aún no salían de su letargo, derivado de la apertura del canal de Panamá, que redujo dramáticamente la navegación por el estrecho de Magallanes. Aún faltaba algún tiempo para que se dictaran las leyes de puerto libre y de la Corporación de Magallanes que mejoraron sustancialmente el nivel de infraestructura de la región. Esta sensación se percibe en el análisis que efectuaba en ese momento "La Prensa Austral":

"Si en un solo día se ha unido a nuestra ciudad con Arica, la ciudad situada en el extremo norte de nuestro territorio, cabe pensar que, más adelante, cuando tengamos una cancha de aterrizaje adecuada para recibir aviones de mayor tamaño que los que hacen el correo diario, vinculando a la capital con Magallanes, nos será posible ir y volver en el día a Santiago en viajes cómodos que despierten en los grandes hombres de negocios y en los turistas y viajeros su interés por la tierra que guarda, para recreo de propios y extraños, tesoros aún no valorizados".

Y subrayaba una visión que cobra total vigencia en la actualidad:

"La marcada tendencia nuestra a subestimar el esfuerzo nacional, debe encontrar, en el ejemplo que da la Línea Aérea chilena, un poderoso aliciente para pensar, con honda fe y legítimo patriotismo, en que la nación tiene hombres y organizaciones capaces de impulsar vigorosamente el progreso en sus variados órdenes".

La repercusión del vuelo que tuvo alcance internacional hizo que la gente recobrara la confianza en LAN, como medio de transporte. El comodoro Merino Benítez obtuvo del gobierno del Presidente Ibáñez, que se incrementara la frecuencia en catorce vuelos semanales hacia y desde Punta Arenas. Diariamente, de lunes a domingo, un avión salía desde Santiago o desde Punta Arenas, los que muchas veces compartían losa en el aeródromo de Balmaceda.

Faltaban casi dos años para que la Fach llegara en vuelo directo a la Antártica. Merino Benítez vencía otra vez.