



Manuel Zorrilla, primer pasajero magallánico en un avión piloteado por Antoine de Saint Exupéry



Por
Víctor Hernández
Sociedad de
Escritores
de Magallanes

Comenzamos el mes del libro con la redacción de algunos artículos que recordarán nombres de autores y de algunas publicaciones ya extinguidas.

En la última parte de la secuencia que realizamos acerca de Arturo Merino Benítez nos referimos a un vuelo efectuado al norte del país y, a varias ciudades extranjeras por el periodista y entonces director del vespertino El Magallanes Manuel Zorrilla Cristi. El viaje fue seguido con expectación por miles de lectores del decano y por importantes medios periodísticos de Santiago, que comprendían el significado histórico que entrañaba aquel vuelo.

Era la primera vez que alguien salía desde Magallanes en avión y lo hacía como invitado especial de la Compañía General Aeropostal de Francia, la que había extendido su servicio aéreo a la Patagonia, con la inauguración del tramo Buenos Aires-Río Gallegos. El piloto era nada menos que Antoine de Saint Exupéry quien preparaba sus primeros trabajos literarios sobre la experiencia de transportar el correo aéreo por países de distintos continentes cubriendo la ruta principal Toulouse-Casablanca-Dakar-Natal-Buenos Aires.

Lo que acabamos de contar fue el motivo principal de nuestra intervención en una de las actividades programadas para el Festival de la Francofonía, organizadas por la Asociación Cultural Franco Magallánica, cuyos integrantes buscan difundir entre los habitantes de la región, nociones básicas del idioma francés y su incidencia en el desarrollo cultural del austro y en la Patagonia.

Nos preguntamos en qué momento el idioma francés fue desplazado por el inglés como segunda lengua extranjera hablada en Chile y en Magallanes, en particular. Entre 1984 y 1987 cuando cursábamos la educación media en el Liceo de hombres Luis Alberto Barrera, la asignatura de francés aún tenía la misma importancia que el inglés. En gran medida, los cursos se conformaban de acuerdo con las preferencias de los alumnos



Manuel Zorrilla Cristi.

por el idioma extranjero. Cuando ingresamos al liceo, había un curso completo en que, además, de las asignaturas generales en el plan común de estudios, tenía cuatro horas semanales de idioma francés.

Antecedentes

La presencia francesa en Magallanes es de larga data. Debe-

mos recordar las primeras expediciones realizadas al estrecho de Magallanes por los marinos científicos Luis Antonio Bougainville a mediados del siglo XVIII y Julio César Dumont D'Urville en 1837-38. A menudo escuchamos que un día después de que la goleta Ancud tomara posesión del estrecho y de las tierras adyacentes para la República de

A principios de abril de 1930, El Magallanes informaba del establecimiento oficial de la ruta Buenos Aires-Río Gallegos con la llegada de dos diplomáticos y hombres de negocios de Estados Unidos. En los días siguientes, el decano anunciaba con gran pompa el viaje a Buenos Aires de su director, Manuel Zorrilla, en un avión de la compañía francesa piloteado por Antoine de Saint Exupéry

Chile, la fragata de guerra Phae-ton enarboló pabellón francés en punta Santa Ana. Gracias a la monografía de Juan Bautista Contardi, 'La pequeña Babel magallánica 1888-1889', sabemos que durante la administración del gobernador Oscar Viel llegaron a Punta Arenas huyendo de las terribles represalias que siguieron a los hechos de la llamada comuna de París en 1871, unos trescientos communards franceses.

A fines del siglo XIX y principios del XX llegaron a Magallanes, provenientes de distintas regiones del país galo, aventureros, exploradores científicos, pequeños empresarios. Algunos se casaron con chilenas constituyendo familia aquí en el austro. Por el censo de Lautaro Navarro nos enteramos que para 1906 vivían 259 franceses en el territorio, 166 hombres y 93 mujeres. Era el séptimo grupo de extranjeros más numeroso, luego de los austrohúngaros, británicos, españoles, italianos, alemanes y argentinos. El 18 de agosto de 1897 fundaron la Sociedad Francesa de Socorros Mutuos. De aquella institución surgió el concepto de que el idioma y la cultura eran más significativos que la nacionalidad. De esta manera, franceses, suizos y belgas crearon, la Quinta Compañía de Bomberos, Pompe France, el 15 de noviembre de 1906.

No podemos olvidarnos que dos de los principales arquitectos que tuvo Punta Arenas, diseñadores de varios palacios que embellecen el centro y casco histórico de la ciudad, Numa Mayer y Antoine Beaulier eran franceses, como asimismo, el industrial, comerciante y ganadero, Alejo Marcou. Sus hijos, Alejo Segundo y Gastón, fueron precursores en la región de la industria de los hidrocarburos.

Durante la época del segundo puerto libre 1956-1975, hubo una especie de recuperación del patrimonio histórico galo, luego que se instalara en Punta Arenas, el Instituto Chileno Francés

de Cultura. Diferentes actividades de divulgación realizadas por esa institución permitió a los magallánicos tener acceso a variados cursos de especialización, en distintos niveles del idioma francés; al mismo tiempo, el público local pudo conocer de los avances científicos y tecnológicos y disfrutar de exposiciones fotográficas y pictóricas. El instituto promovió además, la exhibición en las principales salas cinematográficas de Punta Arenas, de filmes de los entonces jóvenes cineastas franceses, Jean Luc Goddard, Alain Resnais, Louis Malle y Francois Truffaut, hoy reconocidas figuras de la historia del cinema.

Debemos tener presente también, que universidades y diversos organismos de cooperación internacional franceses, financiaron la venida a Magallanes de artistas, periodistas y científicos. El sabio Joseph Empeaire efectuó en nuestra región sus últimas investigaciones etnográficas, interrumpidas luego de que falleciera accidentalmente en Ponsomby, en las inmediaciones de isla Riesco, en diciembre de 1958. Comisionado por la empresa París Match, el fotógrafo chileno Sergio Larraín recorrió al menos dos veces el austro retratando escenas de la Patagonia, del estrecho de Magallanes y de Tierra del Fuego, imágenes que se plasmaron en revistas francesas especializadas en difusión turística, las que concitaron la atención de gente del espectáculo y de celebridades, como el investigador oceanográfico Jacques Cousteau quien visitó Punta Arenas y navegó el estrecho de Magallanes y la zona de los canales occidentales con su famoso barco Calypso, en 1972.

No puede sorprendernos entonces, que el aviador y escritor Antoine de Saint Exupéry haya tenido conexión con Magallanes y la Patagonia, en momentos en que la Compañía General Aeropostal extendía su ruta aérea a Río Gallegos, y el padre de la aviación chilena, Arturo Merino

Benítez, conseguía unificar el servicio aéreo del Ejército y de la Armada, preámbulo de la creación de la futura Fuerza Aérea Nacional. Los aeronautas franceses no eran los únicos interesados en los bellos e inhóspitos parajes australes. El aviador alemán Gunther Plüschow y su mecánico Ernst Dreblow, desde hacía buen tiempo sobrevolaban en su "Cóndor de Plata", la zona de Última Esperanza.

Histórico vuelo

A principios de abril de 1930, El Magallanes informaba del establecimiento oficial de la ruta Buenos Aires-Río Gallegos con la llegada de dos diplomáticos y hombres de negocios de Estados Unidos. En los días siguientes, el decano anunciaba con gran pompa el viaje a Buenos Aires de su director, Manuel Zorrilla, en un avión de la compañía francesa piloteado por Antoine de Saint Exupéry. "Nunca habíamos subido en un avión y teníamos verdadera curiosidad por conocer las sensaciones que produce un viaje por el aire, máxime cuando al respecto, habíamos oído muy contradictorias opiniones", escribiría luego en su diario.

Con toda seguridad, Zorrilla tuvo más dificultades para llegar por vía terrestre desde Punta Arenas a Río Gallegos, que para volar desde la Patagonia hasta la capital argentina. Después de un accidentado viaje de diez horas en automóvil acompañado por Saint Exupéry, redactó un telegrama a las seis de la tarde del 8 de abril de 1930, donde aseguraba que el avión Latécoère 25, de 450 caballos de fuerza y con capacidad para cuatro pasajeros, saldría a la mañana siguiente hacia Comodoro Rivadavia, efectuando escalas en Santa Cruz y Puerto Deseado. Después de un día de descanso, volarían con destino a Buenos Aires, con detenciones intermedias en tres ciudades trasandinas. En la tarde del 9 de abril escribió:

"Después de seis horas de magnífico vuelo y con escalas anunciadas llegamos a Comodoro (Rivadavia). El vuelo se ha efectuado a dos mil metros de altura a razón de ciento ochenta kilómetros por hora, debido a la estabilidad casi perfecta del avión y del espléndido tiempo que permitieron contemplar los más atrayentes panoramas. Seguiremos mañana a las cinco treinta horas para llegar por la tarde a Buenos Aires, con escalas en Trelew, San Antonio y Bahía Blanca. Pilotea el aparato el hábil técnico francés, Sr. Saint Exupéry".

El director de El Magallanes fue narrando los pormenores del



Antoine de Saint Exupéry, al centro, en 1930.

vuelo en una especie de bitácora que denominó "impresiones de un vuelo aéreo". Su llegada a Buenos Aires la describió de esta manera: "La gran capital argentina, profundamente iluminada, ofrecía desde las alturas un soberbio espectáculo".

Después de compartir en el Centro Chileno ubicado en plena Avenida Corrientes, Manuel Zorrilla visitó distintos diarios bonaerenses con el objetivo de dar a conocer la situación de nuestra provincia. El 16 de abril, junto con el jefe de la Compañía General Aeropostal, Marcel Bouilloux-Lafont, el piloto Saint Exupéry, un mecánico y un radiotelegrafista, emprendían vuelo a Santiago.

Luego de una breve estadía en la ciudad de Mendoza para recargar combustible, el avión se elevó más de cinco mil metros con el objetivo de cruzar la cordillera de los Andes, episodio fantástico descrito así por la pluma de Zorrilla: "El espectáculo que se nos ofrecía a la vista era grandioso, a medida que más avanzábamos hacia los más altos picachos cubiertos de nieve. Algunos cóndores, con sus alas recogidas, parecían mirar indiferentes el paso del avión".

El trayecto de 1.700 kilómetros entre Buenos Aires y Santiago, fueron completados en ocho horas. La actividad desplegada por Zorrilla en la capital fue trepidante. Reconoció la mastranza de Aviación donde halló los restos del avión con el que Mario Pozzatti realizó el primer vuelo entre Punta Arenas y Río Gallegos en 1921 y las oficinas donde se comercializaba el mármol que se extraía de la Isla Cambridge en

Magallanes. Visitó las oficinas de los diarios La Nación, El Mercurio, El Diario Ilustrado, e hizo del Centro Magallánico de Santiago, su cuartel general. Aquí sostuvo entrevistas con algunos de los exgobernadores del territorio, Vicente Fernández Rocuant, Javier Palacios Hurtado, Alexis Dávila Argüelles; los empresarios Dante Lépori y Gilberto Tonini; los periodistas Clemente Díaz León, Eduardo Cienfuegos, Hugo Silva Endeiza. En la tarde del 23 de abril fue recibido en La Moneda por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo. Era el primer periodista magallánico que entrevistaba al Primer Mandatario.

En la audiencia trataron los problemas relacionados con la posible recuperación de la libertad aduanera para la provincia y la subdivisión de tierras en Última Esperanza y Tierra del Fuego. Ibáñez, aún con alta popularidad, sin imaginar siquiera, que la grave crisis económica mundial que se vivía en aquel entonces, golpearía dramáticamente a su gobierno y lo haría renunciar en los próximos meses, comprometió su palabra de consolidar un servicio aéreo permanente para conectar a Magallanes con el resto del país.

Los principales diarios capitalinos escribieron en sus editoriales sobre los distintos problemas que aquejaban al austro. El Mercurio por ejemplo, planteaba que la conexión atlántica de Magallanes hacía más difícil el desarrollo de una ruta aérea nacional: "Punta Arenas está más cerca de Buenos Aires que de Santiago, aunque geográficamente su distancia sea menor a esta capital. A Bue-

nos Aires desde Punta Arenas se llega en dos días; a Santiago se llega en quince. Tomando la ruta aérea vía Buenos Aires, desde Punta Arenas a Santiago se puede llegar en cuatro días. Esto es en cuanto a viajes. Para despachos telegráficos y correspondencia la cuestión presenta paralelas condiciones: un telegrama por vía chilena demora a menudo de dos a cuatro días; por vía Buenos Aires, sólo cuatro horas".

Por si fuera poco, Zorrilla recibió una segunda invitación de la aeropostal: visitar Asunción, la capital de Paraguay. Desde la inauguración del tramo a Sudamérica, la compañía llevaba una valija con diarios y periódicos de las distintas ciudades en que aterrizarían los aviones, varios de los cuales, estaban provistos de servicio radiotelegráfico y radiotelefónico. El uso de las modernas tecnologías de la época, permitió a Zorrilla emitir numerosos despachos, que fueron reproducidos en los principales medios periodísticos del continente.

Una de las personalidades que siguió de cerca el derrotero del director de El Magallanes fue el Presidente de Paraguay José Guggiari, quien invitó a Zorrilla a la casa presidencial donde sostuvieron una amena conversación, en los instantes en que aumentaba la tensión diplomática entre Bolivia y Paraguay por la zona del Chaco. Meses más tarde, se libró entre ambas naciones un conflicto armado que duraría más de tres años, con un saldo aproximado de 60 mil bolivianos y 30 mil paraguayos fallecidos en combates.

Zorrilla retornó por vía aérea a Magallanes, previa escala en Buenos Aires y de haberse salvado de abordar el avión que se accidentó en el río de la Plata con varias víctimas fatales. El regreso estuvo lleno de peripecias, producto de repentinas tormentas eléctricas que asolaron la costa atlántica, desde Bahía Blanca hasta Comodoro Rivadavia, que pusieron a prueba la destreza del piloto Saint Exupéry. Con la excepción de la última etapa del viaje, Zorrilla recorrió en avión unos doce mil kilómetros. Había dejado Punta Arenas con las primeras brisas frescas del otoño. La ciudad lo recibía ahora, con una fuerte nevada.

Repercusiones

El viaje publicitario y propagandístico de Manuel Zorrilla, realizado con el propósito de evidenciar las ventajas del transporte aéreo y de consolidar los beneficios de una línea comercial aérea extranjera, tuvo también, un hondo significado geopolítico, porque sirvió para mostrar a distintos países sudamericanos, el aislamiento geográfico que padecía Magallanes.

Las diferentes descripciones que hizo Manuel Zorrilla de personajes, situaciones, espacios, monumentos, la ensoñación del paisaje sudamericano, la recreación de la flora y la fauna, de las bellezas naturales de cada una de las ciudades y pueblos visitados, además del prolijo y detallado análisis de la historia de la Compañía General Aeropostal, entrega a sus apuntes el carácter de documento histórico y patrimonial. Los textos publicados en sucesivas ediciones en El Magallanes podrían ser reeditados en un solo volumen, en formato libro y en digital. La edición debería actualizarse con un estudio introductorio, que considere la época que vivió Zorrilla y las condiciones actuales que experimenta la región austral.

En cuanto a Antoine de Saint Exupéry su experiencia como piloto de la Compañía General Aeropostal en la ruta Buenos Aires-Río Gallegos no ha sido suficientemente estudiada. Varios pasajes sobre Punta Arenas y la Patagonia descritos por este aviador francés, reconocibles en algunas de sus obras más importantes, como "Tierra de Hombres" y "El Principito", son también fragmentos históricos, que revelan valiosa información testimonial de un personaje de fama literaria mundial.

Bien podría reunirse en un solo compendio todo el material escrito.