



Secretos de las altas cumbres

POR SEGISMUNDO

Como son las montañas chilenas. Hermosas a la vista esconden secretos. Desde valiosos yacimientos hasta tragedias convertidas en incógnitas y leyendas. El mensaje es "ténganos respeto".

En la historia reciente de nuestras cumbres están escritas varias tragedias. La más dramática y mediatizada es la del avión uruguayo que debido a una observación errónea creyó estar sobre la zona de Curicó, punto desde el cual debía virar al norte para llegar a Cerrillos, aeropuerto de Santiago. La realidad es que la aeronave conducida por experimentados pilotos militares, uno de ellos sobreviviente a una colisión en vuelo con otra aeronave, estaba a unos 70 kilómetros de Curicó y al hacer el viraje se estrelló con una alta montaña.

Era el 13 de octubre de 1972. La aeronave de la Fuerza Aérea de Uruguay conducía a 5 tripulantes y 40 pasajeros, 19 de ellos integrantes de un equipo de rugby que tenía compromisos deportivos en Chile.

Tras el impacto mueren 3 tripulantes y 10 pasajeros. En la helada noche fallecen por sus heridas otros cuatro y en días siguientes doce más. Con graves lesiones y crudo clima, mueren tras intensos sufrimientos y la impotencia de los sobrevivientes sin medios de ayuda.

CARNE HUMANA

Hambre y sed. El drama sigue. Los sobrevivientes se ven obligados a consumir carne humana. El 12 de diciembre, dos sobrevivientes escalan una cumbre en busca de una vía de salida y se encuentran con un arriero chileno. Tras recorrer peligrosas rutas se da la alerta y el 22 la Fuerza Aérea de Chile inicia al rescate que antes había sido infructuoso con patrullajes desde el aire debido a las condiciones de terreno y nieve que impedían ver los restos del avión siniestrado.

Para un grupo, triste sobrevivencia; para otros, conformidad al recuperar los restos de sus seres queridos. En estos días hemos asistido a otra trage-



TENIENTE ALEJANDRO BELLO.

dia cuando un avión ambulancia procedente de Santiago, con seis ocupantes con destino a Arica en lo que parecía un vuelo fácil, capota. Pierece el paciente que se trasladaba tras su recuperación en la capital. Se eligió el medio aéreo para evitar al convaleciente la incomodidad de un viaje carretero de más de dos mil kilómetros. Sólo 20 minutos alcanzó a estar en el aire la máquina que cae en la zona de Curacaví.

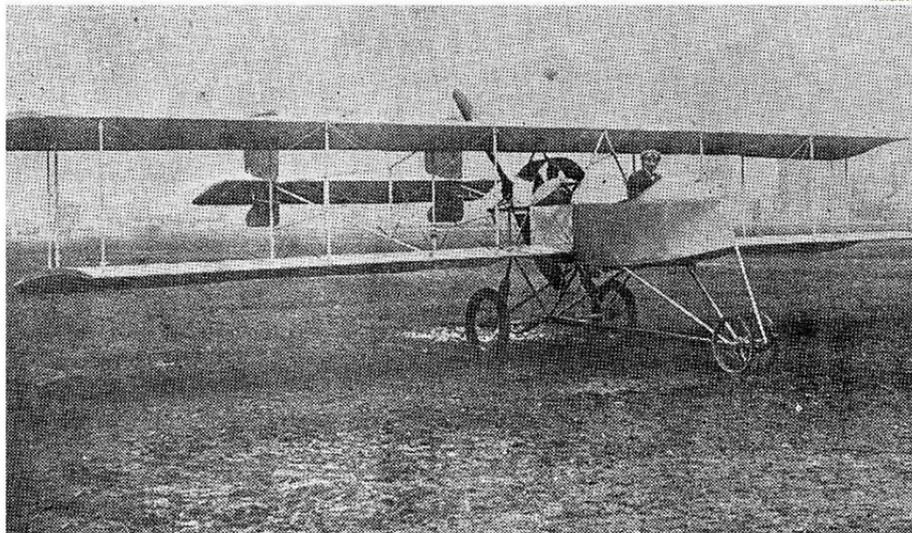
El aparato, desaparecido al anochecer del pasado miércoles 7, fue ubicado el jueves siguiente en el sector de Lepe, comuna de Curacaví. Todos sus ocupantes, fallecidos.

Zona de cumbres complicadas impidieron un aterrizaje ante una eventual falla de la máquina y complicadas también para el rescate tras el silencio radial que acusaba la tragedia.

Paradójicamente, esta tragedia ocurre a minutos de la capital, el área más poblada del país, pero con una difícil topografía, con montañas que ocultan con celo sus secretos.

La historia de la aeronáutica se inicia en 1903 en los Estados Unidos con el vuelo de los hermanos Wright incursionando en los cielos con una máquina más pesada que el aire, un gran paso más allá que esos globos creados por otros hermanos, los Montgolfier, siglo XVIII, que ascendían mediante un globo inflado con algún gas.

El primer vuelo en Chile con esas avanzadas máquinas fue realizado el 21 de agosto de 1910 por el francés Cesar Copetta. El desafío de los cielos entusiasma al país y un chileno creativo, José Luis Sánchez Be-



EL BIPLANO "MANUEL RODRÍGUEZ", EN EL CUAL DESAPARECIÓ EL TENIENTE ALEJANDRO BELLO EN MARZO DE 1914.

sa, desarrolla en Francia una verdadera industria aeronáutica en la que se construyeron en las primeras décadas del siglo pasado cientos de aviones. Muchos participaron en la Primera Guerra Mundial.

LAS "VOLACIONES"

En el país, las "volaciones", así se llamaban los precursores vuelos, se convirtieron en un espectáculo público que tenían como base los hipódromos, donde se concentraban miles de personas para contemplar las audacias de pilotos nacionales y extranjeros que tripulaban aparatos compuestos por un motor y frágiles fuselajes con alas de madera forradas en lona.

Así, el domingo 13 de diciembre de 1913, el Valparaíso Sporting Club olvida a los fina sangre, reemplazándolos por la "volación" que realizaría el audaz Clodomiro Figueroa Ponce. La máquina fue financiada con aportes particulares de entusiastas del progreso y de lo que entonces se consideraba un "sport".

Quillotano, 27 años, más bien bajo, ventaja para los pilotos precursores, Figueroa usa botas de montar, grueso pantalón y jersey, rematando su tenida con un casco y grandes antiparras. Su llegada a la pista es sa-

ludada con una ovación que se silencia ante la aparición del aparato volador arrastrado por caballos hasta el punto de partida.

Figueroa había logrado su "brevet", algo así como la licencia de conducir, en Francia. En Chile tenía un taller de mecánica en que había construido algunas precarias "máquinas voladoras". El avión utilizado en el Sporting era un Blériot, francés, y lucía en la cola dos banderas chilenas cruzadas y, entre ellas, se leía "Valparaíso".

El aparato recibió la bendición del gobernador eclesiástico porteño, oficiando como madrinas dos conocidas damas.

Figueroa, en un gesto de raíz marinera, rompió una botella de champaña en la hélice del aparato. Canción nacional, nueva ovación. El piloto a bordo, sus asistentes, manualmente, hace girar la hélice, parte el motor a bencina y el esmirriado aparato corre por la pista y se eleva hasta unos 150 metros, realiza evoluciones sobre la cancha y vuela en dirección al poniente hasta alcanzar Playa Ancha, desde donde retorna al punto de partida volando a unos 400 metros de altura. El aterrizaje es perfecto y las ovaciones arrecian mientras las autoridades presentes entregan obsequios al arriesgado piloto.

Anuncia nuevos vuelos en Santiago y su propósito de cruzar la cordillera para alcanzar territorio argentino. No lo logró, pero siguió, entre costalazos y homenajes, con nuevas "volaciones". Ninguna fatal. Falleció en 1958.

Más allá de riesgos, espectáculos y la curiosidad pública, el Gobierno se ocupa de crear una Aviación Militar dependiente del Ejército y con una bien equipada escuela en Lo Espejo, con talleres y aparatos de diverso origen, entre ellos biplanos Sánchez Besa, de sangre chilena, fabricados en Francia.

FATAL EXAMEN

A esa escuela llega el teniente de Ejército Alejandro Bello, quien el 9 de marzo de 1914 debe rendir su examen para optar a la condición de piloto militar, pese a haber logrado esa condición en Francia. Inicia de madrugada la prueba en una de las máquinas mencionadas, mientras en otra también rinde su examen Tucapel Ponce.

Deben cumplir un recorrido triangular que comprende Lo Espejo, Paine, Cartagena y retorno al punto de partida. La prueba se interrumpe por daños en la máquina de Bello, pero se reinicia. Ambos pilotos

deben descender en Culitrín debido a malas condiciones del tiempo que luego mejora. Ambas máquinas reanudan vuelo en dirección a Cartagena. Desde allí deben volver a la base de Lo Espejo, pero de pronto Ponce pierde de vista a Bello. Supone que lo ha adelantado y ya está en tierra.

Pero Bello no aparece, tiene combustible para dos horas de vuelo. Rumores y suposiciones de un aterrizaje de emergencia. Nada. Se hace de noche. Al día siguiente se reinicia la búsqueda en toda el área del recorrido de prueba. Continúa en días siguientes en medio de versiones que resultan ser falsas.

Han pasado 111 años y periódicamente aparecen otras versiones sobre supuestos restos...

Se mantiene en el tiempo una expresión de humor negro "más perdido que el teniente Bello". Pero su recuerdo tiene también una evocación literaria, "Pacha Pulai", novela de aventuras de 1945 escrita por el destacado periodista, Premio Nacional, Hugo Silva Endeiza. El relato afirma que el teniente Bello ha descubierto en las alturas cordilleranas la mítica Ciudad de los Césares. Encuentra allí riquezas, mucho oro, y también el amor. *Happy end* inspirado en una enigmática tragedia. **CS**