



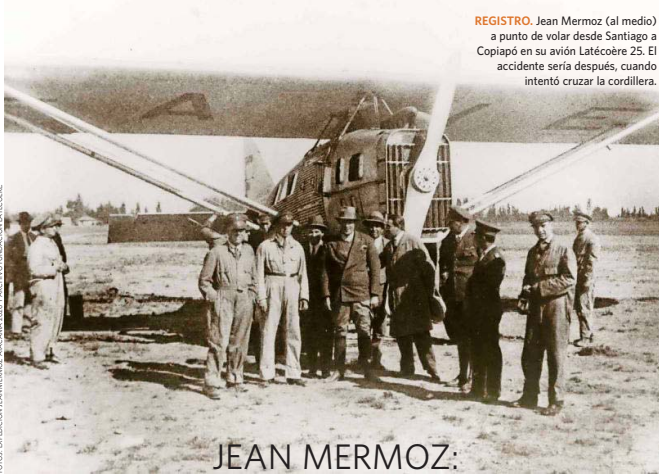
Para el piloto francés Jean Mermoz, los Andes no eran simplemente una cordillera, sino una muralla protegida por pedruzcos de vidrio resplandeciente. Un lugar gigantesco y temible. Más aún para un piloto de principios del siglo XX que pretendiese cruzarla en una avioneta que, por sí sola, no era capaz de alcanzar más de 4.200 metros de altura.

En Atacama, donde Mermoz se había propuesto abrir una nueva ruta en invierno desde Copiapó hasta Santiago, vía La Rioja, en Argentina, las montañas superaban con creces ese tamaño. Así que el francés, que no solo era un piloto responsable —trabajaba para Aeropostale, la compañía francesa que estableció el correo aéreo entre Europa y Sudamérica a partir de la década de 1920—, sino también un intrépido aventurero, tomó una decisión increíble: volar “a vela”, con la esperanza de que el viento lo levantara por sobre 4.500 metros de altura, donde había vislumbrado una abertura entre los cerros que le permitiría cumplir con su objetivo.

El 9 de marzo de 1929, a bordo de un avión Latécoère 25, Jean Mermoz despegó desde Copiapó junto a su mecánico, Alexander Collenot. A los pocos minutos, comenzó a subir lentamente, intentando captar las corrientes ascendentes con sus



RUTAS. Afiche de la compañía



FOTOS: EXPEDICIÓN JEAN MERMOZ ATACAMA 2026. ASOCIACIÓN TURISMO DE ATACAMA / LATÉCOÈRE

JEAN MERMOZ:

La odisea de un piloto legendario en LA CORDILLERA DE ATACAMA

Una expedición acaba de encontrar el lugar donde ocurrió una de las hazañas olvidadas de la aviación: el aterrizaje y posterior despegue, después de tres días de supervivencia en la alta cordillera de Atacama, del piloto francés Jean Mermoz y su mecánico Alexander Collenot. Esta es la historia. por Sebastián Montalva Wainer.

alas. Una primera fue insuficiente. La segunda y la tercera las perdió. Pero la cuarta, más llena y poderosa, logró levantarlo a la altura deseada —4.500 metros— y entonces logró lo que parecía imposible: Jean Mermoz cruzó la infranqueable cordillera de los Andes.

Sin embargo, la alegría duró poco. Unos minutos después, un fuerte e inesperado vacío comenzó a succionarlo hacia abajo, como si estuviese dentro de un embudo. Y su avión comenzó a caer, a caer. Un des-

tos más abajo, tras un choque terrible contra las piedras, a 200 kilómetros por hora.

Milagrosamente, Mermoz y Collenot sobrevivieron al impacto. Pero ahora estaban solos, a más de 4.000 metros de altura, en medio de una meseta desértica suavemente inclinada, cercada por profundos barrancos y rodeada por enormes picachos nevados. No tenían ropa de abrigo ni provisiones, y su avión estaba prácticamente inutilizable.

“Lo encontramos, lo encontramos!”.

Por la radio, las palabras crepitaron. Un grupo de expedicionarios le avisaba al historiador francés acontecido en Chile Marc Turrel que finalmente habían dado con el sitio del accidente.

Tras varios días de búsqueda en medio del desierto, subiendo y bajando montañas en todoterrenos, tal como si se tratase de una aventura del rally Dakar, la Expedición Jean Mermoz Atacama 2026, liderada por Turrel, había logrado su objeti-

vo: encontrar el punto donde cayó Mermoz en 1929 y donde protagonizó una de las hazañas más sorprendentes, pero olvidadas, de la historia de la aeronáutica.



CORDILLERA. Arriba, la búsqueda del “Plateau de los Tres Cóndores” se realizó en dos vehículos todoterreno. Abajo, vista hacia el volcán Copiapó y la cuenca geográfica donde Mermoz aterrizó de emergencia.



EQUIPO. En la expedición también participaron miembros de Socorro Andino, la Asociación de Turismo de Atacama y Conaf. Aquí, en el portezuelo donde Mermoz fue atrapado por una corriente descendente.



JUAN PABLO BRAYO



AVIADOR. Jean Mermoz desapareció en el Atlántico en 1936. Tenía 34 años.



LABOR. El historiador Marc Turrel buscó las huellas de Mermoz durante años.

vo: encontrar el punto donde cayó Mermoz en 1929 y donde protagonizó una de las hazañas más sorprendentes, pero olvidadas, de la historia de la aeronáutica.

En ese lugar en la alta cordillera de Atacama, que él bautizó en su posterior relato como “Plateau de los Tres Cóndores”, por las aves que siempre los estuvieron observando, Mermoz y Collenot no solo sobrevivieron durante tres días, sino que lograron reparar la aeronave y hacerla despegar desde aquella planicie a 4.000 metros de altura aprovechando el impulso de la bajada y la fuerza del viento para llegar sanos y salvos de vuelta a Copiapó.

Casi 100 años tuvieron que pasar para dilucidar este misterio: la ubicación del plateau que describiera Mermoz se encontró el jueves 12 de marzo recién pasado.

“Esta constatación, fruto de un trabajo colectivo de investigación histórica, cartográfica, de exploración y de logística de montaña, transforma una hazaña olvidada en una referencia geográfica precisa”, dice Marc Turrel en su bitácora. Y ahora —desde Copiapó— vuelve a hablar con emoción de un hallazgo y de una historia que tiene en su cabeza hace tres décadas, cuando la escuchó por primera vez durante una expedición franco-chilena a la laguna Diamante que organizó en 1997 para rendirle homenaje a otro célebre piloto francés: Henri Guillaumet, que por cierto era amigo y compañero de Mermoz, igual que otra leyenda: Antoine de Saint-Exupéry.

“Cuando escuchamos la radio, fuimos al encuentro de este grupo y no lo podíamos creer”, continúa Turrel. “Fue muy



emocionante y nos abrazamos entre todos. Conocíamos el informe de Mermoz de memoria y estando allí pudimos ver la pendiente, los barrancos, los relieves y las montañas que él describía en su relato. Las quebradas o arroyos que él mencionó ya no existían: habían desaparecido a lo largo del tiempo, en casi 100 años. Pero todos tuvimos la convicción de que estábamos en el lugar donde Jean Mermoz había aterrizado”.

Por más que no hubiera habido restos de la avioneta de Mermoz o alguna otra huella física que diera certeza absoluta de que estaban en el sitio exacto del aterrizaje, el encuentro del lugar no fue azaroso. La expedición, integrada por ocho personas —entre miembros del Cuerpo de Socorro Andino, Conaf y de la Asociación de Turismo de Atacama, más el propio Turrel—, estuvo meses revisando mapas, evaluando sitios posibles y planificando rutas de exploración.

“En un principio teníamos un área de búsqueda de 120 kilómetros cuadrados, pero como la bibliografía decía que Mermoz había entrado de este a oeste, fuimos descartando pistas, lo que redujo el área a solo 20 kilómetros cuadrados”, explica Julio Masso, jefe del Cuerpo Socorro Andino de Atacama y especialista en búsqueda de personas en estos territorios.

Este análisis los llevó a definir tres posibles mesetas donde el avión habría podido aterrizar, y que además coincidirían con la descripción de Mermoz, que fue registrada por su amigo y biógrafo Joseph Kessel en un libro que se llama, precisamente, *Mermoz*.

Pero también había otra pista importante: en 2007, una expedición francesa organizada por la Fundación Latécoère había hecho un reconocimiento por tierra y aire de esta misma zona y, aunque las malas condiciones climáticas les impidieron continuar con la búsqueda, lograron establecer un área más acotada, en las cercanías del **volcán Copiapó**, de 6.052 metros (también llamado Azufre).

Efectivamente, el lugar que encontraron ahora está ubicado hacia el este del Copiapó y aunque llegar ahí implica salirse de los caminos, sí es posible acceder en vehículo todoterreno, yendo por el día desde la **laguna Santa Rosa**.

“Hallamos vestigios de ocupación inca y preinca en los alrededores del *plateau* descrito por Mermoz”, dice Marc Turrel, so-



PASADO. Así se veía Copiapó desde el aire en los años 30. Al lado, los barrancos y caminos mineros del sector donde aterrizaron Mermoz y Collenot. Esta historia quedó contada en la biografía *Mermoz*, escrita por Joseph Kessel, amigo del piloto.



bre las apachetas o pircas de piedra que encontraron en el Plateau de los Tres Cóndores y a lo largo de los 400 kilómetros de rutas *off road* que exploraron.

Sin embargo, el lugar, que era ciertamente salvaje e inhóspito, evidenciaba la presencia humana reciente.

“Me sorprendió mucho ver que estas mesetas estaban surcada de pistas en varios puntos, incluso a veces en las cumbres”, dice Marc Turrel. “Probablemente eran antiguas huellas de mineros, buscadores de oro, cobre y otros minerales de forma ilegal. Esas mismas sendas nos ayudaron a acceder a los distintos *plateaux*. Sin los incas, sin los antiguos mineros, ¿habríamos podido comprender esta geografía inverosímil?”.

Repuestos del estupor de verse aún con vida tras el aterrizaje forzoso, Mermoz y Collenot comenzaron de inmediato a pensar en cómo salir de allí.

El piloto ya tenía experiencia en accidentes de vuelo: unos años antes tuvo que aterrizar de emergencia por fallas de motor en el desierto de Siria, y luego le pasó lo mismo en Paraguay, donde debió caminar dos días por la selva antes de ser rescatado.

En este caso, primero salieron a pie para reconocer el lugar donde habían caído, mientras tres cóndores los observaban en silencio desde lo alto. Pero la nieve, el hielo resbaloso y la pendiente no los dejaron avanzar mucho. Así que pronto regresaron a la avioneta con una intención: repararla.

Collenot fue a buscar sus herramientas y ambos se pusieron a trabajar, a más de 4.000 metros de altura y con 15 grados bajo cero de temperatura. Retorcieron alambres, extrajeron piezas secundarias e intentaron hacer funcionar nuevamente el motor. Posteriormente, sacaron los asientos, los tanques de combustible, la rueda



AERONAVE. Un modelo del Latécoère 25 en el que voló Jean Mermoz se conserva en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, provincia de Buenos Aires.

de repuesto y otras piezas para alivianar la nave (todos estos elementos serían recogidos meses después por una expedición militar chilena, como está documentado en un diario de la época). Luego habilitaron una improvisada ruta de despegue, para lo cual tuvieron que empujar el Laté 25 unos 500 metros, pendiente arriba, un esfuerzo que les tomó ocho horas: la avioneta pesaba dos toneladas.

Finalmente, después de dos días y dos noches sin comer, muertos de frío y con las manos congeladas, la mañana del 12 de marzo lograron que el motor funcionara nuevamente, pero el hielo acumulado hizo estallar los canales del radiador. Entonces Mermoz tomó una última decisión: como ya era imposible volver a encender el motor, no les quedaba más que poner el avión mirando hacia el abismo y, desde allí, soltarlo por la pendiente.

En la ruta de bajada había tres hendiduras o barrancos que, según había previsto,

podrían hacer saltar e impulsar hacia arriba al Laté 25, actuando como una especie de trampolines que les permitirían alcanzar las corrientes ascendentes.

Así lo hicieron. Sacaron las cuñas de piedras que habían puesto para afirmar el avión y, una vez arriba, se dejaron ir. El tren de aterrizaje, milagrosamente no se rompió ni al primero ni al segundo salto, y al tercero logró elevarse con el viento a una altura tal que le permitió a Mermoz volver a maniobrar. Tras un lento planeo, dejaron atrás la temible muralla de cerros y, lentamente, volaron sobre el valle hasta la pista de aterrizaje del aeródromo de Chamonate, en Copiapó.

Mermoz y Collenot se habían salvado.

“Solo imaginarse que tuvieron que empujar a mano un avión a esa altura es impresionante. Un esfuerzo sobrehumano”, dice Luigi Giglio, presidente de la Asociación de Turismo de Atacama, quien también participó en esta expedición de búsqueda

quedó y ahora impulsa un proyecto que pretende convertir el lugar en un nuevo hito turístico patrimonial para la región. La idea es instalar un monolito que recuerde esta historia, y que esperan tener listo en 2029, cuando se cumplan 100 años de esta desconocida hazaña de la aviación postal.

El lugar, dicen los integrantes de la Expedición Mermoz Atacama 2026, reúne las condiciones para que esto se haga realidad: es relativamente accesible en vehículo desde la laguna Santa Rosa, y además tiene una vista espectacular hacia las grandes cumbres andinas, como los volcanes Nevado Tres Cruces, Copiapó e incluso el Pissis, en Argentina.

Sí todo resulta según lo esperado, este hito será un pequeño homenaje a un gran aventurero del siglo XX que nunca dejó de volar. Después del accidente en Copiapó, Mermoz siguió de inmediato trabajando para Aeropostale. De hecho, el 15 de julio de ese mismo año, junto a Henri Guillaumet, inauguró la llegada del primer servicio aéreo regular de correo entre Europa, Chile y Argentina. Y días después logró otra proeza: cruzar desde El Bosque, en Santiago, hacia Mendoza y Buenos Aires, lo que permitió, desde entonces, “que el mismo día fuese posible leer un diario de Santiago en Buenos Aires, y uno de Buenos Aires en Santiago”, como explica el propio Marc Turrel.

Sin embargo, el destino trágico de Jean Mermoz parecía estar escrito: el 7 de diciembre de 1936 desapareció mientras volaba por el Atlántico, cerca de las costas de Senegal. Iba a bordo de un hidroavión Latécoère 300, bautizado como Cruz del Sur, que nunca fue encontrado.

“Cortamos motor derecho”, fue su último mensaje.

“Pensé en las condiciones extremas de la supervivencia de Mermoz y de su mecánico”, escribe Turrel en la bitácora de su reciente expedición que encontró el lugar de aterrizaje en Atacama. “Las dos noches que pasaron reparando el avión a menos 15 grados Celsius, sin comida, sin ropas adecuadas, bajo el techo del cosmos y de la Vía Láctea, sumergido en ese océano de estrellas, en un cielo de una pureza inigualable. ¿Observó las Nubes de Magallanes? ¿Percibió el relámpago de las tormentas eléctricas que iluminan los volcanes? ¿Contempló la Cruz del Sur, presagio quizá de su destino trágico?”. **■**

FRENTO/WIKIMEDIA COMMONS