



“LA AVIACIÓN EN TOCOPILLA”

Alberto Fernández Donoso

Portada:

PISTA DE BARRILES

Fotografía Alberto Fernández Donoso.

Publicación de la DGAC.

Se prohíbe su venta y se autoriza su reproducción citando la fuente.

Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos

Santiago, Agosto 2014.

“La Aviación en Tocopilla”, Serie de la Aviación Regional - Tomo N°4.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL - CHILE

“LA AVIACIÓN EN TOCOPILLA”

Alberto Fernández Donoso

2014



AGRADECIMIENTOS

Este trabajo está dedicado a mi amigo Beyle Rojas Castro, Controlador de Tránsito Aéreo, nacido y criado en Pedro de Valdivia, junto al caliche del desierto. Lleva esta historia en su sangre.

No podría haberla escrito sin la valiosa colaboración de muchas personas entre las que deseo destacar la de Eduardo Owen Mena, del investigador británico Tony Beales, del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio MNAE, de los historiadores aeronáuticos Danilo Villarroel G, Sergio Barriga K. y Samuel Matamala F. y en forma especial, la del historiador de Tocopilla Damir Galaz-Mandakovic F., que apoyó este proyecto desde el inicio y aportó sugerencias, correcciones y material gráfico.

Alberto Fernández Donoso

A modo de preámbulo

La provincia de Tocopilla abarca 16.236 km² comprendidos entre la precordillera andina y el litoral que va de la desembocadura del río Loa hasta unos kilómetros al sur de Cobija, en la región de Antofagasta. Su costa, rocosa y carente de playas, fue recorrida por pueblos pescadores y mariscadores desde hace aproximadamente 10.000 años, de los que los Changos fueron los últimos exponentes. Eran nómades costeros, en permanente búsqueda de bancos de mariscos en los espacios intermareales y de peces cercanos a la costa, pero también eran eximios navegantes, capaces de internarse hasta 20 kilómetros mar adentro en balsas de cuero de lobo, para cazar ballenas. Pese a que se establecían en las caletas por breves períodos de tiempo, dejaron su marca en cientos de dibujos y pinturas rupestres en los roqueríos costeros.

Por otra parte, las primeras huellas de la trashumancia por el desierto de Atacama datan de 8.000 años. De ello da cuenta una red de senderos marcada con una señalética monumental a base de grandes geoglifos, que conectó las llamadas tierras altas a través de las serranías de Chugchug con la costa, apoyándose en los oasis del llano intermedio, en los que los primitivos atacameños se establecieron, desarrollando una agricultura basada en el cultivo de la alfalfa, la explotación del algarrobo y la crianza de llamas. Por estas rutas fluía el comercio preincaico que hizo posible el intercambio entre las comunidades altiplánicas y las costeras, dejando a su paso, innumerables testimonios de las advocaciones y ofrendas que los caminantes dedicaban a sus deidades, para el éxito de sus travesías. En sentido Norte/Sur, una huella que avanzaba desde Tarapacá, fue utilizada por Pedro de Valdivia y sus huestes, deteniéndose a descansar en Quillagua y Chacance, antes de continuar a Chiu-Chiu y San Pedro de Atacama.

Una de las vías de tránsito entre la tierras altas y el mar, cruzaba la pampa por Chacance y bajaba por la quebrada Barriles, hasta caleta Duendes, una playa al norte de Punta Algodonales, habitada por los Changos. Allí,

siglos más tarde, Dominique Latrille Lustauneau, oriundo de Pau, Francia, habría de fundar el puerto de Tocopilla el 29 de septiembre de 1843, para darle una salida a las riquezas de las guaneras cercanas y de los primeros yacimientos salitreros del Cantón El Toco, que no tardarían de atraer a miles de obreros y aventureros, generándose una febril actividad productiva que pronto hizo sentir la necesidad de la fundación del puerto.

Se denominaba cantón al conjunto de oficinas salitreras que compartía el mismo puerto de embarque de su producción. Tal habría de ser el caso de las salitreras Santa Fe, San Andrés, Eufemia, Porvenir, Diana, Iberia, Grutas, Prosperidad, Rica Aventura, Esperanza, Empresa, Toco, Peregrina, Santa Isabel, María Elena (ex Coya Norte), Coya Sur, José Francisco Vergara y Pedro de Valdivia, que llegarían a valerse del puerto de Tocopilla conformando el Cantón El Toco.

En los inicios de la Guerra del Pacífico, Tocopilla fue ocupada por fuerzas navales chilenas el 22 de marzo de 1879, surgiendo la necesidad inmediata de trazar caminos hacia Antofagasta, a la que estaba unida por una huella tropera a Mejillones desde donde continuaba un camino para carretas, lo que no iba a cambiar mucho hasta 1914, año que el gobierno dispuso de fondos especiales para la reparación o construcción de caminos en toda la provincia de Antofagasta.

Terminada la guerra, el hallazgo de nuevos yacimientos salitreros y la construcción de ingenios para su explotación en el cantón, trajo consigo una época de auge y bonanza al puerto, constituido en la capital del departamento, contándose entre sus adelantos con la inauguración del Ferrocarril Tocopilla - El Toco el 15 de noviembre de 1890, una notable obra de ingeniería de la firma británica Anglo-Chilean Nitrate & Railway Company Ltd., que asciende mil metros por las escarpadas laderas de la quebrada hasta la estación Barriles, a partir de donde continúa su marcha ascendiendo suavemente hacia la pampa calichera hasta la oficina salitrera Santa Isabel, a 90 kilómetros de su inicio en la costa.

Hacia 1925 la Anglo-Chilean Consolidated Nitrate Corporation, propietaria del ferrocarril mencionado, fue adquirida por el influyente empresario y filántropo norteamericano Daniel Guggenheim, quien rápidamente modernizó los procesos productivos con la introducción de nuevas técnicas para la explotación del salitre, poderosas plantas generadoras de electricidad y los primeros automóviles y camiones que recorrieron las calles de Tocopilla. Al cabo de un par de años, el ferrocarril al Toco prolongaba sus vías hasta Coya Norte, rebautizada como María Elena en 1927, donde nacía el ramal que combinaba con el “Ferrocarril Longitudinal Norte”, en la estación Miraje, gracias al cual, Tocopilla se había incorporado a la red ferroviaria nacional en 1912, dejando los vapores de ser el único medio de transporte para acceder a ella, ya que la red vial continuaría siendo extremadamente limitada. De hecho, la antigua huella tropera a Mejillones y Antofagasta continuaba siendo eso. La única mejora que había experimentado es que ahora también podían circular carretas.



Alberto Fernández D.

Estación Barriles 2011.

Pero todo eso estaba por cambiar. En poco tiempo se instalaría una nueva conectividad, inimaginable hasta ese momento, entre los poblados mineros y los centros urbanos de mayor jerarquía, apoyada en una cadena

de aeródromos polvorientos tendidos en el desierto como gigantescos geoglifos de la modernidad.

Las Volaciones iniciales

El avión irrumpió en los cielos de Chile con las celebraciones del centenario de la independencia. Este portentoso invento mecánico fue rápidamente incorporado a sus medios por el Ejército el que, a comienzos de 1913, seleccionó el contingente que debería integrar el primer curso de la recién inaugurada Escuela de Aeronáutica Militar. Entre los seleccionados, se encontraba el suboficial Eleodoro Rojas¹, quien después de graduarse de piloto militar, dejaría la carrera de las armas para dedicarse a brindar espectáculos acrobáticos en las distintas ciudades y poblados del norte chileno, para lo cual adquirió el monoplano “Tucapel”, diseñado por Clodomiro Figueroa y construido con su mecánico Goudou, en el taller que tenía en la calle Almirante Barroso 50 de la capital.



Alberto Fernández D.

Eleodoro Rojas y su monoplano “Tucapel”, antes del despegue en Tocopilla.

Una de estas giras llevó al aviador y su aeroplano a Tocopilla, donde el 27 de agosto de 1916, poco después de las cuatro de la tarde, se elevó sobre el puerto por veintidós minutos, tiempo durante el cual efectuó dos “Looping the Loop” y sobrevoló la ciudad, recibiendo el entusiasta saludo de sus habitantes. Al aterrizar, fue aclamado y felicitado calurosamente por la multitud que por primera vez veía las acrobacias de un aeroplano en vuelo en

aquellos cielos. Algunos días mas tarde, Eleodoro Rojas continuaría su gira al norte por la vía marítima a Iquique, donde habría de repetir sus notables volaciones.

Con todo, aquel no fue el primer vuelo en la provincia. Un año antes que el popular Rojitas efectuase ese primer vuelo sobre el puerto, Clodomiro Figueroa lo había hecho en María Elena y es posible que haya repetido su actuación en otras salitreras del cantón, en el marco de una gira al norte que este notable aviador realizó promediando 1915.

Todo parece indicar que tras estas demostraciones iniciales no hubo nuevos vuelos sobre la ciudad pero si, sobre las salitreras realizadas por Rojas y Figueroa. Lo que si se conoce con certeza es que el 16 de febrero de 1924 una escuadrilla del Servicio Aéreo del Ejército, compuesta por los biplanos Avro 504 N^{os}. 81 “España” y 97 “General Korner” y los de Havilland D.H.-9 N^{os} 92 “Ferroviario”, 89 “Coquimbo”; 91 “Tacna”; 87 “Tarapacá” y 84 “Atacama”, dio inicio en la Base Aérea de El Bosque, al primer raid aéreo de Santiago a Tacna, con el propósito de demostrar la factibilidad de instaurar una línea aeropostal a lo largo de 1.800 kilómetros de montañas y desiertos jamás volados anteriormente. Para su realización se trazó una ruta con escalas en La Serena, Copiapó, Baquedano, Iquique, Arica y Tacna, en terrenos previamente seleccionados y señalizados como pistas de aterrizaje por el capitán Gabriel Valenzuela, quien además demarcó canchas de emergencia en Illapel, Ovalle, Vallenar y Pueblo Hundido, las que posteriormente habrían de convertirse en la incipiente red aeroportuaria nortina.

La experiencia si bien no incluyó aterrizajes en alguna salitrera del departamento, muchas de ellas fueron sorprendidas con el sobrevuelo de los aviones la tarde del 19 de febrero mientras la escuadrilla cumplía la etapa de Baquedano a Iquique, despertando la natural curiosidad e interés entre los pampinos, que en su gran mayoría nunca había visto un aeroplano en vuelo. Uno de los biplanos sin embargo, el Avro “General Korner” quedó en el camino. Al aterrizar en el hipódromo iquiqueño el capitán Carlos Montecino reportó haber visto caer el avión faltante en las

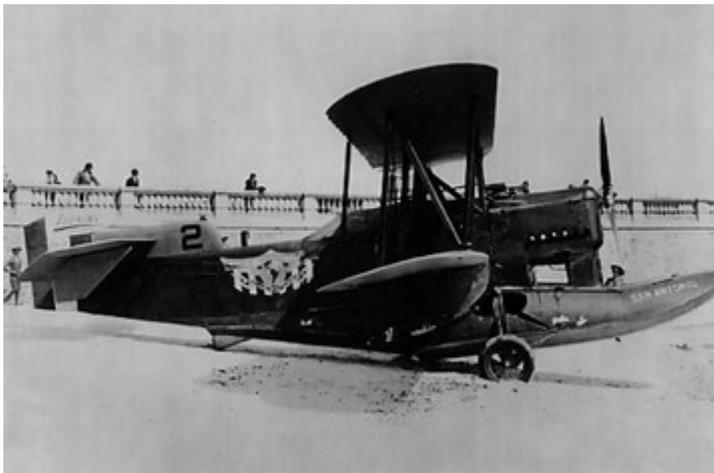
cercanías de Quillagua y que sus tripulantes, el capitán Federico Barahona y el cabo mecánico Ruperto Contreras, habían salvado ilesos y le habían hecho señas para que continuara el vuelo. Algunos días más tarde, el 1 de marzo pasarían de regreso a sur, de Iquique a Antofagasta, los aviones “Ferroviario”, “Tarapacá” y “España”. Al día siguiente lo haría el “Tacna” y el día tres lo haría el “Coquimbo” cerrando el capítulo del primer vuelo nacional sobre el desierto.

En relación al raid, el presidente Arturo Alessandri diría en su cuenta pública a la Nación: *“Si en mi Mensaje del año último os hice referencia al raid Santiago-Río de Janeiro llevado a cabo por el Capitán Aviador don Diego Aracena i por el mecánico señor Seabrock, hoi me es grato dejar consignado en este Mensaje que una escuadrilla de los servicios de Aviación compuesta de siete aparatos, dos de ellos construidos en el país, realizó un recorrido aéreo de 4,300 kilómetros, haciendo el viaje por sobre la tierra i el mar, entre Santiago i Tacna, de ida i vuelta, sin que el personal, compuesto del Jeneral - jefe del ramo, de nueve oficiales i cinco sub-oficiales, sufriera ningún accidente, i dejando inaugurada la red de aeródromos entre El Bosque i Tacna, en forma que facilitará en adelante las comunicaciones aéreas con el norte del país.”*



El aviador Rojas junto al Prefecto de la Policía Sr. Chacón, Don Ramón Pinto, redactor de “La Correspondencia”, su mecánico y connotado s vecinos del puerto.

Alberto Fernández D.



Eloy Martín.

El hidravión Loening OA-1A "San Antonio", del US Army Air Service, tripulado por el capitán Arthur McDaniel y el teniente 1º Charles Robinson, en Texas antes de emprender el "Pan American good Will Flight".

A los pocos meses la Aviación Naval igualó record del Ejército, ejecutando con sonado éxito el raid aeronaval de Valparaíso a Arica en el botevolador bimotor Felixtowe F2A, "Guardiamarina Zañartu", que despegó de Las Torpederas a las 10:30 am. del 1 de agosto de 1924 con destino a Coquimbo, continuando a los puertos de Huasco, Caldera, Mejillones, Iquique y finalmente Arica para regresar en la tarde del 15 de agosto, a Valparaíso al mando del capitán Manuel Francke, tras haber recorrido 1.786 millas marinas a lo largo del desértico borde costero, en algo menos de 23 horas de vuelo, lo que con toda seguridad implicó el sobrevuelo del puerto de Tocopilla.

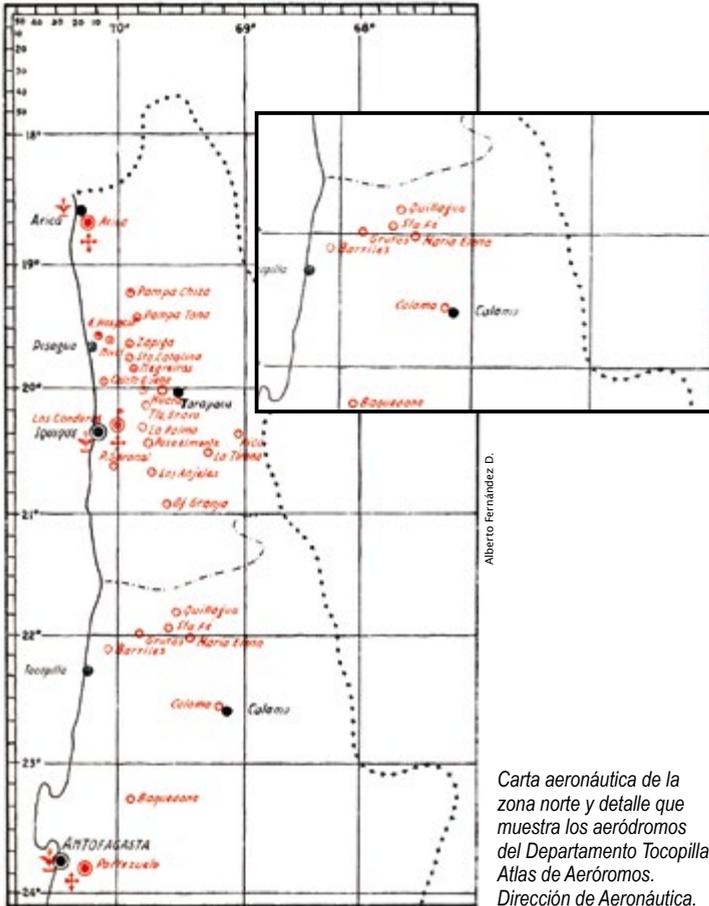
Al cabo de un par de años, durante 1926, el gobierno de los EE.UU. envió una escuadrilla compuesta por cinco hidroaviones Loening OA-1A del Servicio Aéreo del US Army, a una gira de buena voluntad por el continente americano, al mando del mayor Herbert A. Dargue. La escuadrilla "The Pan American Good Will Flight" emprendió el vuelo en San Antonio, Texas, el 21 de diciembre de 1926, bajando por la costa del Pacífico

sudamericano, en un trayecto que incluyó la etapa Islay - Mejillones el 17 de febrero de 1927, durante la cual los anfios sobrevolaron Tocopilla arrojando volantes sobre las calles del puerto con los saludos de la escuadrilla.

Sin embargo, uno de los aviones, el "San Antonio", tripulado por el capitán Arthur McDaniel y el teniente 1º Charles Robinson, sufrió una avería que lo rezagó algunos días en Panamá y, en su raudo viaje al sur, amarizó en las aguas de Tocopilla el 25 de febrero continuando a Valdivia, para finalmente alcanzar a sus compañeros en Buenos Aires².

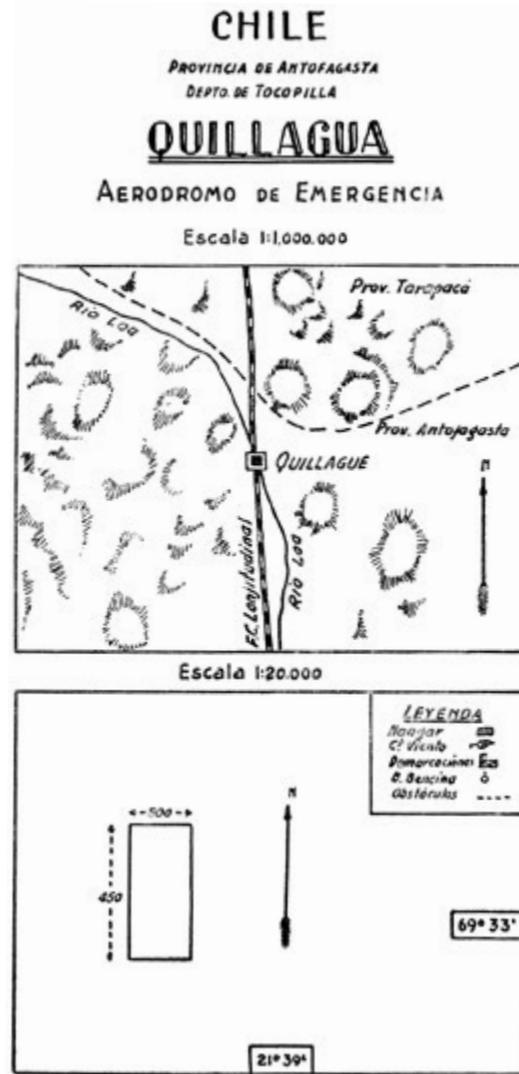
La siguiente oportunidad de ver hidroaviones sobrevolando Tocopilla debió ocurrir en mayo de 1929, con ocasión del raid efectuado por una escuadrilla de la Aviación Naval al mando del capitán Francisco Bedoneau, compuesta por los botevoladores Dornier Wal 15, 16 y 17 que efectuó el vuelo directo de Quintero a Iquique, en homenaje al cincuentenario del combate naval.

Por otra parte, los vuelos a través del desierto por aeronaves del Ejército, continuaron en aumento especialmente a partir de octubre de 1927, cuando el Servicio Aéreo del Ejército dispuso la creación de la Base Aérea Los Cóndores en Alto Hospicio, a la que fue destinado el Grupo Mixto de Aviación, inicialmente instalado en el aeródromo El Buitre de Arica, a la espera que se construyera la base iquiqueña. Poco a poco los pampinos comenzaron a familiarizarse con el ir y venir entre Arica y Santiago de los trimotores de bombardeo Junkers R-42 y los aparatos de caza Vickers Wibault 7-C1 tipo 121 y luego con los vuelos exploratorios dispuestos por el comodoro Arturo Merino Benítez que desde 1927 estaba al mando de la aviación militar. Para entonces el gobierno estaba convencido de la importancia y necesidad de apoyar los planes para expandir los beneficios del correo aéreo a lo largo del país, especialmente a la zona Norte, para lo cual contaba con la energía inagotable de Merino que entre fines de 1928 y comienzos de 1929 sobrevoló el departamento en al menos un par de ocasiones, estableciendo aeródromos de apoyo en la pampa salitrera, para la línea Aero-Postal Santiago Arica, que entraría en funciones el 5 de marzo de 1929.



Carta aeronáutica de la zona norte y detalle que muestra los aeródromos del Departamento Tocopilla. Atlas de Aeródromos. Dirección de Aeronáutica.

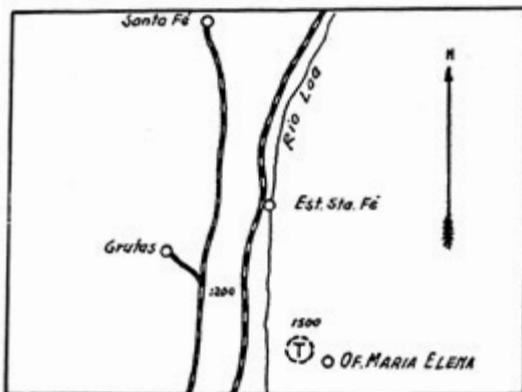
En corto tiempo, la pampa salitrera, que hasta entonces la cruzaban los solitarios, lentos y pesados convoyes ferroviarios transportando carga, pasajeros y correos, se habría de transformar también en una ruta aeropostal, originando la construcción de pistas de aterrizaje en algunas



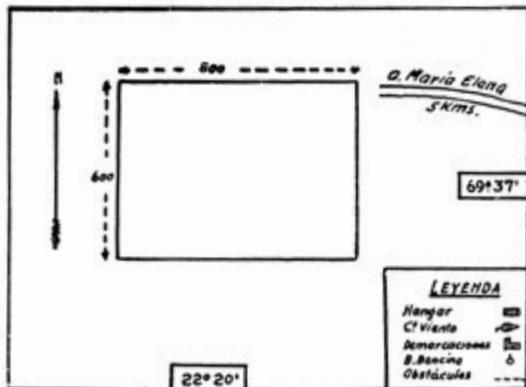
Carta del aeródromo de Quillagua. Atlas de Aeródromos. Dirección de Aeronáutica - 1937.

CHILE
 PROVINCIA DE ANTOFAGASTA
 DEPTO DE TOCOPILLA
MARIA ELENA
 AERODROMO DE EMERGENCIA

Escala 1:1000.000



Escala 1:20.000



Alberio Fernández D.

Carta del aeródromo de María Elena. Atlas de Aeródromos. Dirección de Aeronáutica - 1937.

oficinas salitreras interesadas en acelerar el pulso de sus negocios. Así nacieron los primeros aeródromos pampinos del entonces Departamento de Tocopilla. Tres kilómetros al norte de Quillagua se marcaron las cuatro esquinas de un pequeño campo aéreo de emergencia de 450 por 200 metros unido por un camino al pueblo, donde se podía encontrar bencina, aceite y agua en el cuartel de Carabineros y alojamiento en la casa del Subdelegado. Cinco kilómetros al este de la Oficina Grutas fue demarcado con una gran L de cal en sus cuatro esquinas, un campo aéreo en un terreno duro y arenoso, de 600 por 400 metros de ancho, orientado de sur a norte. No muy lejos de allí, a dos kilómetros al noroeste de la Oficina Santa Fe, se marcó otro similar de 500 por 400 metros.

Pero sin duda que el más importante de estos aeródromos fue construido cinco kilómetros al noroeste de la Oficina María Elena. El coronel Fernando Rojas Ortega, recordaría años mas tarde que *“desde un principio Lan Chile tuvo un apoyo excepcional de la ciudadanía de Antofagasta y, en forma especial, entre los extranjeros y altas autoridades que vivían en las Salitreras de Pedro de Valdivia y María Elena. Fue tal la demanda de pasajes de esas Oficinas a Santiago que hubo la necesidad de habilitar en las afueras de María Elena, una pista de aterrizaje la que desgraciadamente se fijó en un lugar cuyo cabezal de salida era cruzado por una postación de alta tensión. Además era de poca longitud y desde el mediodía en adelante, el viento soplabá con mucha intensidad. Los pasajeros que siempre completaban el avión, eran testigos de esas condiciones, pero nunca se tomaron en cuenta los reclamos de los pilotos, que en repetidas circunstancias rechazaban el aterrizaje cuando el fuerte viento de costado hacía peligrar el arrastre de sus alas”*¹³. Poco después sin embargo, la pista fue reubicada en un terreno de 800 por 600 metros en el que la operación de los aviones *“no presenta inconvenientes debido a la pista asfaltada”*¹⁴, cuya señalización era precisamente la banda negra del asfalto que contrastaba contra el desierto.

Daniel Guggenheim, que además de ser el dueño las mencionadas salitreras, era un ferviente entusiasta de la aviación, había hecho una significativa donación al gobierno para el fomento de la aviación civil y se

lo había comunicado al Subsecretario de Aviación, Arturo Merino Benítez, por un telegrama en el que señalaba *“He depositado hoy día en Nacional City Bank New York quinientos mil dólares oro americano por cuenta de Su Excelencia Carlos Ibáñez del Campo, Presidente de la República de Chile, cuyo depósito ha sido hecho para llevar a la práctica el plan que el Presidente adopte con fines educacionales en la ciencia aeronáutica. Sírvase notificar al Presidente al respecto”*⁵. Gracias a ello, el Estado pudo adquirir aviones trimotores Ford 5 AT C, monomotores Fairchild FC 2 y construir las radioestaciones en los aeródromos de Ovalle, Copiapó, Portezuelo en Antofagasta, El Buitre de Arica y adquirir el fundo Los Cerrillos en Santiago para la Línea Aérea Nacional. No es de extrañar entonces que al decidir la construcción de un aeródromo en uno de sus yacimientos, lo hiciera con el mejor estándar dando origen a la primera pista de aterrizaje pavimentada en Chile y que tan pronto la LAN pudiese, instalara una agencia propia a cargo de Víctor M. Rivera, al que se agregaría Vicente Sanz en la recién inaugurada Oficina Pedro de Valdivia.

Un par de crónicas de la época publicadas por el diario La Nación de Santiago son un buen reflejo de la importancia que adquirió María Elena y su aeródromo. La primera de ellas fechada el lunes 3 de noviembre de 1930, narra la visita de algunas autoridades aprovechando las bondades del transporte aéreo recién inaugurado:

“Por vía aérea partieron al Norte el Ministro de Fomento y otros funcionarios.

Visita a la oficina María Elena. Estudiarán el costo de producción del salitre según el sistema Guggenheim

A las 7 de ayer, partió desde el aeródromo de Los Cerrillos, un trimotor Ford piloteado por los aviadores José Pérez de Castro y Marcial Rivera en dirección a la oficina María Elena situada al norte de Antofagasta. En este avión se dirigieron a dicha oficina el Ministro de Fomento señor Luis Matte Larraín, el Superintendente del salitre señor Ricardo Ayala, el señor Ricardo Salas Edwards, uno de los miembros de la comisión organizadora de la Cosach, el Director del Departamento de Minas del Ministerio de

Fomento señor Mariano Riveros y el señor Alberto Sousa, secretario del Ministro de Hacienda quien va como secretario de la comisión. El viaje se hizo sin novedad alguna hasta la misma oficina María Elena donde el avión aterrizó a las 17 horas, después de haber hecho las escalas de costumbre.

Como ya lo hemos dicho, el viaje del Ministro de Fomento tiene por objeto estudiar en el propio terreno el sistema Guggenheim para la elaboración del salitre, especialmente en lo que se refiere al costo de producción.

El señor Matte y comitiva regresarán por la vía aérea fines de la semana.”

Al cabo de unos días, la estadía y el vuelo de regreso quedó registrado en una nueva crónica:

“El Ministro de Fomento y comitiva regresaron ayer de Antofagasta. Visitaron las oficinas salitreras de Guggenheim. Magnífica impresión traen de la gira realizada. Hicieron el viaje por vía aérea.

A las 6.15 de a tarde de ayer aterrizó en el puerto de Los Cerrillos un avión trimotor Ford de la Línea Aérea Nacional que traía a su bordo procedente de Portezuelos (Antofagasta) al Ministro de Fomento y Agricultura, señor Luis Matte Larraín, al Director de la Comisión organizadora de la Compañía de Salitre de Chile don Ricardo Salas Edwards, al Superintendente de Salitre señor Ricardo Ayala, al Director del departamento de minas del Ministerio de Fomento señor Mariano Riveros y al señor Alberto Souza, Secretario del Ministro de Hacienda.

El señor Matte y demás miembros de la comitiva regresaron a esta ciudad, después de haber realizado una provechosa gira por la región salitrera y en especial por las oficinas que la firma Guggenheim Brothers posee en el Departamento de Tocopilla donde se elabora el salitre en forma modernísima lo que abarata el costo de producción en forma bastante notoria.

A su llegada a la oficina María Elena el señor Matte Larraín y comitiva, el lunes a las 6 de la tarde fueron recibidos por los socios de la firma señores

Cappelan Smith y Silas Howland, y por el Gerente General Mr. Grant y jefes superiores como también por una numerosa concurrencia que hizo objeto al Ministro de Fomento y personas que lo acompañaban de una simpática demostración de simpatía.

La misma noche en la Gerencia General se les ofreció un banquete al que asistieron los señores Smith y Howland, acompañados de sus respectivas esposas y todos los jefes superiores de la compañía

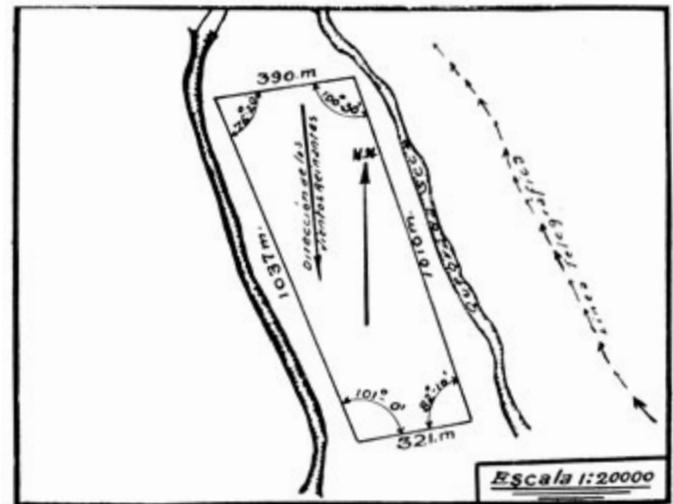
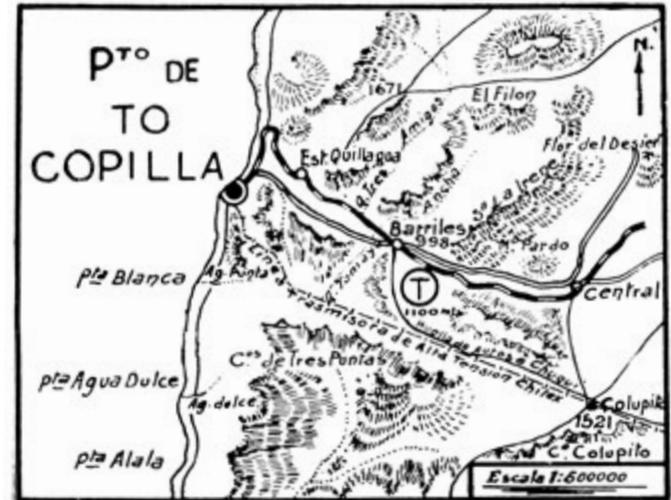
Al día siguiente el señor Matte y comitiva hicieron una detenida visita a la oficina María Elena desde el momento que se extrae el caliche de la pampa hasta el instante en que completamente puro y cristalino es ensacado. Todos los miembros de la comisión pudieron imponerse del procedimiento muy moderno que existe para la elaboración del salitre y de las maquinarias que constituyen la última palabra en la materia.

El miércoles el Ministro de Fomento y los Srs. Smith, Howard y Grant y demás miembros de la comitiva, se trasladaron a la oficina Pedro Valdivia que se encuentra en construcción y que por su importancia y métodos modernos que serán empleados, constituirá la oficina modelo en la zona. Se visitaron todas las instalaciones así como también los campamentos que constituyen una verdadera ciudad moderna con sus calles perfectamente delineadas, sus plazas y casa de dos y tres pisos para los obreros con toda clase de comodidades.

De la oficina María Elena el Ministro y Comitiva visitaron anteayer la oficina Chacabuco, situada en la zona de Antofagasta, y que funciona con el método antiguo de elaboración o sea el Shanks.

También el señor Matte y demás miembros de la comisión visitaron Calama, Tocopilla y Antofagasta.

Ayer tuvimos ocasión de conversar con casi todos los miembros de la Comisión que fueron a visitar las instalaciones modernas de Guggenheim. Todos vienen muy bien impresionados de la provechosa visita efectuada a las oficinas de María Elena y Pedro de Valdivia y en su oportunidad informarán ampliamente a S.E., Ministro de Hacienda y miembros de la



Carta de Barriles. Chile Aéreo 1933

Comisión organizadora de la COSACH, sobre el resultado de dicha visita. Finalmente tuvieron palabras de elogio para los pilotos Pérez de Castro y Rivera, que pilotearon el avión trimotor Ford, que demostraron un absoluto dominio del potente aparato, y que les permitió gozar tanto a la ida como al regreso de las delicias que proporciona un viaje aéreo.

El Ministro de Fomento señor Matte Larraín, en el trayecto entre Copiapó y Ovalle, ocupó uno de los asientos de los pilotos y se impuso del manejo del avión trimotor Ford. Permaneció en él por espacio de dos horas.⁶

Como es natural, el hecho que el servicio aerpostal cruzara el departamento y que sus aviones aterrizaran en María Elena, entusiasmó al Consejo Municipal de Tocopilla que resolvió oficiar a Merino Benítez, en julio de 1930, solicitándole la habilitación de un aeródromo "... el cual debe responder al creciente desarrollo de la ciudad y de la región y en la conveniencia nacional de surcar el aire..." aspiración que habría de concretarse a medias con la habilitación de una rudimentaria pista de aterrizaje en un terreno inmediato a la Estación Barriles, a 20 kilómetros



El piloto, Tte. César Lavín y el pasajero Francisco Echeñique Domínguez, observan los daños del avión.

de Tocopilla, financiado por la municipalidad, que aportó \$15.000, con el que se dio inicio al servicio de correo aéreo a Tocopilla desde María Elena, donde combinaba con la línea a Portezuelo en Antofagasta y a Los Cóndores en Iquique, empleando un sistema en que los aviones no aterrizaran. Hacían una pasada sobre el campo aéreo en vuelo lento y a baja altura, maniobra durante la que el piloto dejaba caer la valija de correo y, en una segunda pasada, recogía con un garfio, la que colgaba de unos postes. El sistema funcionó por un breve tiempo gracias a la versatilidad de los pequeños biplanos de Havilland DH 60 Gipsy Moth que se utilizaban y a la pericia de los pilotos, pero ciertamente era una maniobra más bien circense que propia de un servicio aerpostal, menos aún de una aerolínea con servicios regulares de pasajeros.



Fairchild FC 2W de 225 HP accidentado en María Elena el 3 de febrero de 1932.

El 30 de mayo de 1931 el gobierno emitió el Decreto con Fuerza de Ley DFL N° 222 que creó la Línea Aérea Nacional, como una empresa del Estado, independizándola de la Fuerza Aérea y de la Dirección de Aeronáutica de la que dependía hasta ese momento, pero esta no se organizó sino hasta la promulgación el 21 de julio de 1932, del Decreto Ley N° 247 que le concedió la personalidad jurídica. Gracias a estas medidas administrativas la aerolínea pudo constituir su propia flota aérea compuesta por los mencionados Gipsy Moth, trimotores Ford para doce

pasajeros, dotados con motores WASP de 425 HP., que desarrollaban una velocidad de crucero de 200 Km./hora, adquiridos para servir la ruta central vía Vallenar, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Arica, y monomotores Fairchild FC 2W de 225 HP, para cuatro pasajeros, que quedaron junto a los Gipsy, que solo transportaban correspondencia, para atender Illapel, Potrerillos, Pueblo Hundido, Chañaral, Taltal, Calama, Tocopilla y María Elena, en cuya pista, se accidentó el Fairchild N° 2, mientras cumplía el itinerario Santiago - Arica, el 3 de febrero de 1932. El avión que iba al mando del teniente César Lavín, resultó con serios daños en el tren de aterrizaje pero fortunadamente sin consecuencias para el piloto ni para el único pasajero Francisco Echeñique Domínguez, quien tiempo después llegaría a ser presidente del Club Aéreo de Chile en 1942.

Pero tanto los Ford como los Fairchild requerían aeródromos mas desarrollados que la humilde pista tocopillana, la que debió ser sometida a una serie de mejoras, probablemente durante 1932, ya que una publicación del ministerio del Interior fechada el año anterior, señalaba que *“Son numerosas ya las Ilustres Municipalidades que habiendo comprendido las ventajas que la Aeronavegación comercial llevará a sus ciudades, se han anticipado a ofrecer al Supremo Gobierno, los terrenos necesarios a fin de que la Subsecretaría de Aviación ordene los estudios técnicos del caso, tendientes a la instalación de un aeródromos. Han ofrecido y dado ya facilidades efectivas y materiales las siguientes municipalidades: Tocopilla.- Donó \$15.000 y ofrece \$135.000 más”*¹⁰ en tanto que en el mes de agosto, el gobernador Lindorfo Alarcón ofició al alcalde Juan Daniel Ruiz haciéndole ver que en atención a que *“la cancha de aterrizaje para aviones que existe en Barriles fue construida con fondos aportados por la I. Municipalidad, este hecho me hace presumir que existen antecedentes sobre el particular (...)”* le *“solicito más información, en cuanto a dimensiones y planos de la misma (...) a petición de la Dirección de la Aeronáutica”* y le agregaba además *“que sirva decirme si acaso la Municipalidad, estaría dispuesta a prestar alguna ayuda pecuniaria o de otra especie para la instalación y mantenimiento del aeródromo”*¹¹.

De cualquier forma, el trabajo realizado incluyó la demarcación del aeródromo con un círculo de cuarzo blanco al centro del área de aterrizaje,



Rutas servidas por la Línea Aérea Nacional en 1930.

Alberto Fernández D.

de 100 metros de diámetro, con el nombre “Tocopilla” escrito en grandes caracteres de sur a norte y escuadras de 20 metros de largo por 1,5 metros, también de cuarzo blanco, en cada una de sus esquinas, visibles de noche a poca altura y de día, a cualquier altura. Una descripción de la época mencionaba la existencia de una línea telegráfica de oriente a poniente paralela al campo aéreo, 400 metros al norte y otra en igual sentido, de alta tensión, 1.500 metros al sur. En cuanto al abastecimiento de bencina y aceite, se podían traer en camiones de Tocopilla; el agua más cercana se encontraba a dos kilómetros en la Estación Barriles. Para reparaciones menores de los aeroplanos, se podía contar con la maestranza de la Casa de Fuerza de la Chile Exploration Company, explotadora de Chuquicamata, y si de alojamiento se trataba, sólo se podía encontrar algún hotel en Tocopilla o por unos pocos días en la Estación Barriles. El aeródromo estaba conectado al puerto y a María Elena por un buen camino de tierra apto para automóviles; había trenes

diarios de pasajeros que conectaban el puerto con El Toco y allí, con el Ferrocarril Longitudinal Norte y se contaba con facilidades portuarias para el embarque y desembarque de aviones y su transporte por ferrocarril hasta el aeródromo.

Sin embargo, la Gran Depresión Mundial, se hizo sentir con una fuerza inusitada en todo Chile, particularmente en Tocopilla que era el principal puerto salitrero del país en esos años, ya que el cierre de numerosos ingenios salitreros sumió en la cesantía a millares de pampinos y provocó la disminución hasta la paralización de la actividad portuaria y comercial de la ciudad. La pampa comenzó a vaciarse.

Los pocos buques que llegaban embarcaban a los obreros y sus familias que dejaron el desierto en busca de otros horizontes. Los convoyes ferroviarios sin tener nada que transportar entre las estaciones fantasmas, se detuvieron y LAN, canceló sus vuelos a Potrerillos, Pueblo Hundido, Chañaral, Calama, María Elena y Tocopilla, reduciendo a dos sus servicios semanales entre Santiago y Arica, con detenciones en Ovalle, Copiapó, Antofagasta e Iquique.

En medio de este desastre, el 21 de julio de 1932 fue promulgado el mencionado Decreto Ley N° 247 que le concedió la personalidad jurídica al servicio aerpostal bajo su nueva denominación, Línea Aérea Nacional, lo que le permitió instalar agencias propias en todas las ciudades que tocaba y el nombramiento de sus primeros agentes, que en Tocopilla fue el ciudadano español Juan José Iñesta, dueño de la radio Covadonga y quien tuvo a cargo los trabajos comentados, aunque el inicio de los servicios regulares tardaron hasta entrado el año 1935, gracias a la introducción de los biplanos Curtiss Condor, con capacidad para 15 pasajeros cada uno, equipados con dos motores Wright Cyclone de 715 HP con los que alcanzaban una velocidad de crucero de 250 km/hora, con los que LAN comenzó a restablecer los servicios suspendidos, llegando a Arica con escala en Barriles los martes, jueves y sábados, y pasando de regreso los lunes, miércoles y viernes.

El resto de la década continuó sin mayores prisas en Barriles y en María

Elena, al ritmo de los Fairchild, los trimotores Ford y de los Curtiss-Cóndor que cubrían la ruta al norte con toda regularidad y puntualidad, hasta promediar 1936 que LAN emprendió una modernización de su flota incorporando los bimotores Potez 56 adquiridos en Francia, para un piloto y seis pasajeros, que desarrollaban 250 km/hora y, en fines de 1938, los Junkers JU-86Z también bimotores que podían transportar a dos pilotos, un radioperador y a 10 pasajeros, con los que la aerolínea traspasó la barrera de los 400 kilómetros por hora. Pero al cabo de un año, Europa estallaba en una guerra que pronto se extendería por todo el mundo, haciendo imposible obtener los repuestos que requerían. Esto llevó a la empresa a adquirir nuevos aviones, siendo elegido el Lockheed Electra A-10, un exitoso bimotor propulsado por motores Wasp JR B de 450 HP, con los que podía transportar a diez pasajeros, a una velocidad de crucero de 280 Km/hora.

El primero de estos aparatos entró en servicio el 11 de marzo de 1941, inaugurando el nuevo itinerario a Arica e intermedios, los lunes, miércoles y viernes con paradas en Ovalle, La Serena, Vallenar, Copiapó, Taltal, Antofagasta, Tocopilla e Iquique; los días martes y sábados, con detenciones en Vallenar, Taltal, Antofagasta, Tocopilla e Iquique y los días jueves, en que no hacía escala en Barriles.

Pero al mismo tiempo que mejoraba considerablemente la calidad del servicio con el empleo de estos aviones, el mal estado de los aeródromos nacionales amenazaba con su paralización. En efecto, la red aeroportuaria nacional, si es que se podía calificar de esa forma a los campos de aviación extremadamente rudimentarios que la componían, se encontraba en un estado lamentable. En general se trataba de terrenos semipreparados, despejados de piedras y cascote en los que a duras penas podían operar los JU-86Z y los Electra, los que a su vez rompían las pistas con su mayor peso y velocidad. El hecho que la aerolínea llevara a cabo un programa de mejoras urgentes en La Chimba, para cerrar el viejo aeródromo de Portezuelo en Antofagasta y en Barriles en el que además se construyó un refugio para los pasajeros que entró en funciones al finalizar 1941, no logró cambiar tan penosa realidad.

Los Vientos de Guerra

La situación descrita se tornó particularmente crítica a partir del 7 de diciembre de 1941, con el ataque japonés a Pearl Harbor, hecho que significó el ingreso de los Estados Unidos a la guerra.

Un par de semanas antes había fallecido el presidente Pedro Aguirre Cerda quien había logrado mantenerse neutral frente al conflicto, dejando en manos de su sucesor Juan Antonio Ríos, la tarea de hacer frente a los años más duros de la guerra y de soportar las presiones internacionales para que se involucrara en ella, a lo que se resistía por la carencia de medios defensivos y de la infraestructura aeronáutica requerida a lo largo del país.

No obstante aquello, en septiembre de 1939 tan pronto estalló la Segunda Guerra Mundial, los países americanos habían acordado el establecimiento de una zona marítima de seguridad de trescientas millas de ancho en torno al continente, *“como medida de protección continental”*, haciendo ver a la comunidad internacional que les asistía *“el derecho indiscutible a conservar libres de todo acto hostil, por parte de cualquier nación beligerante no americana, aquellas aguas adyacentes al continente americano que ellas consideren como de primordial interés y directa utilidad para sus relaciones, ya sea que dicho acto hostil se intente o realice desde tierra, desde el mar o desde el aire”*. El compromiso asumido adquirió una dramática vigencia con el ingreso de EE.UU. a la guerra, ya que ningún país de la región contaba con capacidad para organizar sus respectivas Zonas de Defensa, debidamente equipadas y con la infraestructura apropiada, ya que la declaración en cuestión suponía efectuar el patrullaje aéreo de la zona marítima frente a sus costas.

En lo que a Chile concierne, la situación comenzó a revertirse hacia fines de 1942, con la recepción de una docena de hidroaviones de observación Chance Vought OS2U Kingfisher, un pesado monomotor con 800 millas de radio de acción y los primeros botes voladores Consolidated PBY-5 Catalina, bimotores de largo radio de acción con los finalmente pudo iniciar la vigilancia aeronaval encomendada, justo cuando arreciaban las

amenazas japonesas de desatar una guerra submarina que afectaría gravemente al transporte marítimo a los Estados Unidos y a los puertos del norte, en represalia si el gobierno decidía romper relaciones con los países del Eje, lo que habría hecho el presidente Juan Antonio Ríos el 20 de enero de 1943.



Arch. Danilo Villarreal.

Llegada del ministro de Defensa, Alfredo Duhalde V. a Tocopilla. En primer plano, un tractor de Artillería de Costa.



Arch. Danilo Villarreal.

La Escuadra en el fondeadero en Tocopilla.

Algunos meses antes, en agosto de 1942, el ministro de Defensa, Alfredo Duhalde V., realizó una revista a la Escuadra y unidades de la FACH que se encontraban efectuando ejercicios combinados en Tocopilla. Acompañando al ministro, viajaban el Alto Mando Naval y de la Fuerza Aérea, integrado este último por el Comandante en Jefe, General del Aire Armando Castro L., el subsecretario de aviación, Cte. de Grupo Raúl González N., el jefe del Estado Mayor de la FACH, Comodoro del Aire Darío Mujica y el capitán Ernesto Romero R. Casi al mismo tiempo, el gobierno norteamericano le hacía ver a su par chileno la conveniencia de extremar las medidas de defensa en el litoral, especialmente en torno a los puertos exportadores de materias primas, incluyendo la necesidad de disponer de aeródromos en Arica, Tocopilla¹², Chuquicamata, Antofagasta, Chañaral, Potrerillos, Sewell, Coya y San Antonio.

En el caso particular de Tocopilla, era un puerto en el que bullía la actividad. En la bahía los barcos debían esperar su turno para cargar salitre y zarpar hacia la amenaza latente de un ataque por un submarino alemán o japonés. En la costa en tanto, se encontraba una de las centrales termoeléctricas mas grandes del mundo que abastecía de energía al mineral de Chuquicamata, y que el gobierno norteamericano temía que podía ser objeto de un ataque aéreo sin que pudiera ser repelido por la carencia de medios de defensa. Mas aún, se estimaba que las fuerzas de Eje antes que atacar a los Estados Unidos en su territorio, intentarían hacerlo a otros puntos estratégicos como eran Tocopilla y su planta eléctrica.

Considerando la gravedad de la amenaza, el Cuerpo de Defensa de Costa destinó al "Grupo Motorizado N°3 de Defensa de Costa" a Tocopilla, a cargo del capitán Luis Urzúa Merino, compuesto por dos baterías de cañones Puteaux calibre 155/38, ametralladoras .50, proyectores de luz M-42, jeep "Willis" y camiones Dodge, para la defensa del puerto y la termoeléctrica, aportados por el gobierno norteamericano.

Junto con ello la ciudad se llenó de rumores que señalaban que "pilotos suicidas bombardearían las oficinas salitreras y la planta eléctrica Chile Exploration Company, que alimentaba a la tan codiciada mina

Chuquicamata,¹³ rumores que se veían acrecentados por una serie de medidas entre las que destacaba la obligación de apagar las luces o tapar las ventanas en la noche, ejercicios de alarmas con sirenas y controles adicionales a las telecomunicaciones para evitar el espionaje.

Otros análisis recomendaban la entrega urgente de aviones de reconocimiento marítimo para el patrullaje del litoral desde los aeródromos nortinos, como era el caso de Barriles "de propiedad de la Línea Aérea Nacional, de 900 x 200 mts., con una pista petrolada de 600 x 30 mts"¹⁴, que a duras penas permitía la operación de los Electra de la aerolínea, pese a que hacia fines de 1941 se había dado término a importantes obras de mejoras en la pista y las instalaciones de la empresa.

En este ambiente bélico, el comandante de grupo Ramón Lisboa Mendiluce, jefe de la 1ª Brigada Aérea con asiento en Antofagasta, dispuso la creación de tres bandadas en el Grupo N° 7 con base en Cerro Moreno, mediante la emisión de la Orden Reservada N° 1, del 1 de febrero de 1943, que señaló:

"Considerando que tanto el personal como el material puestos a disposición de esta Brigada pertenecen a diferentes Unidades de la FACH., y a fin de darle una organización lógica a todos estos elementos, ordeno:

- *Organízase la 1ª Escuadrilla del Grupo de Aviación N° 7, que quedará constituida por 3 Bandadas, con la dotación de personal, material y demás elementos que se indican:*
 1. *1ª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Chañaral y operará desde ese aeródromo.*
 2. *IIª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Antofagasta y operará desde el Aeródromo de Cerro Moreno.*
 3. *IIIª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Tocopilla y operará desde el Aeródromo de Barriles.*

A esta última bandada fueron destinados el capitán Mario Acosta Brieba, comandante de la unidad; el teniente Carlos Vergara Casanova y el subteniente Jorge Basoalto Valenzuela, pilotos; el teniente Carlos Tapia De la Maza como oficial de comunicaciones y como personal de tropa, el sargento 1º M. Miranda, los cabos 1º E. Alvarez y N. Pizarro, el soldado 1º R. García y los radiotelegrafistas cabo 2º Hernán Villanueva y los soldados Nelson Barraza y Guillermo Galleguillos.

En cuanto al material de vuelo, fueron asignados los monomotores North American AT-6B N^{os} 216 y 227, los que mientras estuvieran en tierra, debían permanecer cargados con combustible y estacionados convenientemente separados entre sí.

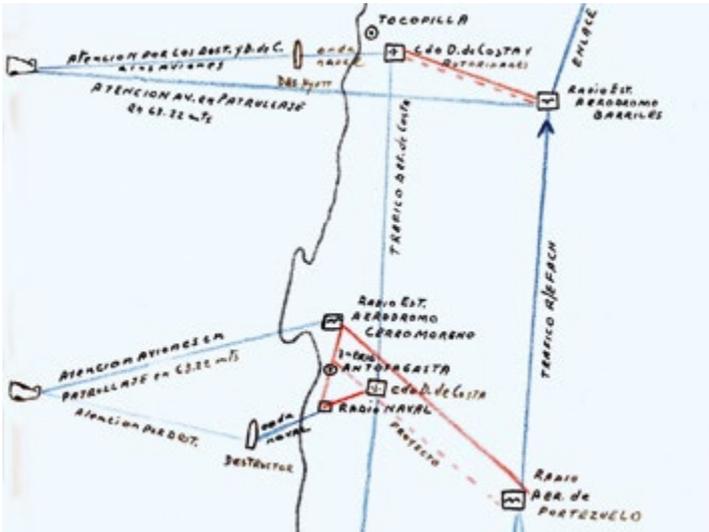
Acorde con lo anterior, a partir del 11 de enero de 1943 había comenzado la instalación de la "Radioestación de Tocopilla (Barriles)"¹⁵, para lo cual se emplazó una radioestación de campaña Telefunken que operaba en la banda de los 63,22 mts., con la que se mantenía contacto con los aviones en vuelo, con el destructor Orella destacado para el patrullaje marítimo en Tocopilla y con el Comando de Defensa de Costa. Para las comunicaciones terrestres con la 1ª Brigada Aérea se estableció un enlace radiotelegráfico con la Radioestación de Portezuelo, donde funcionaba la central de comunicaciones, permanentemente enlazada con la 1ª Bandada en Chañaral, el comando de la brigada instalado en Cerro Moreno y con la base aérea Los Cóndores en Iquique. Además de lo anterior, fue necesario instalar la postación telegráfica y telefónica con el puerto, para asegurar el enlace con el Comando de Defensa de Costa y las autoridades locales y construir un cobertizo de emergencia para albergar los equipos.

En tierra, el aeródromo pasó a ser administrado por la Fuerza Aérea en atención a las disposiciones de seguridad derivadas de la presencia de la bandada. Los aviones debían permanecer alejados entre sí, las bombas de guerra a un costado y en condiciones de ser cargadas de inmediato ante una alarma y con las ametralladoras debidamente pertrechadas con

munición y, si bien las operaciones nocturnas estaban prohibidas, se envió una veintena de lámparas a parafina para iluminar la pista en caso de alguna eventualidad. La zona asignada a la IIIª Bandada se extendía desde la desembocadura del río Loa hasta la bahía de Cobija y el patrullaje lo debían realizar siempre los dos aviones juntos, con armamento completo, hasta cincuenta millas mar adentro poniendo especial énfasis en las rutas de los buques mercantes.

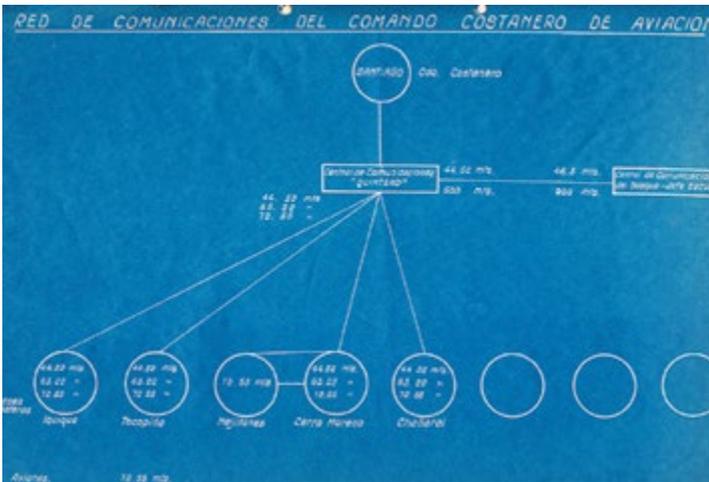
La instalación en Barriles no estuvo exenta de grandes dificultades. No había agua. Había que traerla de la estación ferroviaria a tres kilómetros de distancia. Tampoco se contaba con energía eléctrica. Fue necesario el envío de un grupo electrógeno desde Antofagasta y disponer la construcción urgente del tendido de alimentación eléctrica desde Tocopilla. Por su parte, el aprovisionamiento de combustible para los aviones debía ser enviado por ferrocarril o en camiones desde Antofagasta o Iquique, ya que en Tocopilla no había una agencia de la Copec o la West India, que eran los únicos proveedores de combustible de aviación en el país. El cuadro lo completaba la inexistencia de pabellones e instalaciones con las comodidades mínimas para la permanencia del personal en el aeródromo.

La gravedad de estos problemas llevó al sucesor del comandante Lisboa, comandante Gregorio Bisquertt, a recomendar el repliegue de la Bandada a Antofagasta y privilegiar la instalación de una escuadrilla de anfibios en Mejillones. Sin embargo, la respuesta a mediados de mayo del Comodoro del Aire Manuel Tovarias A., Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, fue categórica y no dejó lugar a dudas. En ella señalaba que *"no es posible acceder al repliegue de la Bandada a Cerro Moreno, en consideración a que la ubicación actual de Barriles ha sido generada por razones de política internacional del Supremo Gobierno, debiendo por tal causa el personal, afrontar las contingencias de un estado de emergencia en el cual no es posible tomar en cuenta otras consideraciones que las que han generado tal situación."*¹⁶



Arch. E. Mayor FACH.

Esquema de las telecomunicaciones del Comando Costanero.



Arch. E. Mayor FACH.

Red de Comunicaciones del Comando Costanero de Aviación.

Como se mencionó, Chile finalmente había roto relaciones diplomáticas con los países del Eje y se había puesto en el bando de los Aliados, tras lo cual, el vicepresidente de los EE.UU. Henry A. Wallace, efectuó una visita al país, aprovechando la ocasión para recorrer entre el 2 y 3 de abril de 1943, las instalaciones y yacimientos salitreros de Pedro de Valdivia y María Elena donde pernoctó. Había llegado en un DC-3 de la Panagra al aeródromo de Cerro Moreno procedente de Santiago, haciendo el último tramo a las salitreras por tierra.

Por su parte, el mando de la Fuerza Aérea decidió crear el Comando Costanero mediante el DS Confidencial N° 14 del 30 de junio de 1943 con la responsabilidad de “regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral...”¹⁷, misión que mas tarde le sería precisada por la orden ministerial del 14 de enero de 1944 que dispuso que “de acuerdo con la situación internacional y compromisos establecidos, Fuerzas Aero-Navales de la República deberán patrullar la zona marítima comprendida entre línea del litoral y 100 millas hacia el W”¹⁸.

Para el cumplimiento de estas ordenes y disposiciones el Comando Costanero dispuso que los avistamientos enemigos debían ser reportados por telegrafía a la escuadra y a la base de Quintero en la banda de los 72,5 metros, sin esperar acuse de recibo, guardando la radiofonía, sólo para casos de urgencia y basó una escuadrilla de Vought OS2U Kingfisher en Mejillones con la tarea de patrullar entre Arica y Taltal, en tanto que la escuadrilla de Chañaral recibió la tarea de hacerlo entre Taltal y Huasco, quedando la IIIª Bandada encargada de continuar con los patrullajes aeromarítimos frente al puerto hasta el 6 de octubre de 1944 fecha en que fue desactivada por considerar que la amenaza japonesa estaba superada procediéndose a firmar un acta de entrega del aeródromo por la Fuerza Aérea al Fisco¹⁹.

No obstante, los ejercicios de combate en Tocopilla continuarían durante la década siguiente por cuenta de los aviones AT-6B de la Escuela de Tiro y Bombardeo del Grupo N°1 de la FACH con asiento en la base



Capotaje del T6-G N°285, al mando del teniente Samuel Mujica accidentado en la pista de Quillagua el 25 de mayo de 1953

Los Cóndores que funcionaba en Alto Hospicio. El entonces teniente e instructor de la mencionada escuela Oscar Avendaño relata que *“en los Altos de Tocopilla había una batería de cañones de Defensa de Costa de la Armada con los que mas de una vez hicimos ejercicio de Tiro Tierra Aire, nosotros arrastrando una manga desde un avión North American T6 y los “Cosacos” (como le llaman a los Defensa de Costa) disparándonos desde tierra con sus cañones antiaéreos. Estaban allí para defender el puerto durante la II Guerra y terminada esta, continuaron allí tal vez por razones estratégicas. Mis vuelos en T6 de reconocimiento a Quillagua y “combatiendo” contra los Navales de la Defensa de Costa los realicé entre los años 1956 y 1957 en ejercicios combinados que se realizaban de uno o máximo dos al año”*.

Con respecto a los vuelos de reconocimiento a Quillagua, estos continuaron pese al cierre de la pista decretado por la Dirección de Aeronáutica en 1949, de la que no quedaba mas que una superficie de arena endurecida en forma natural, a unos 800 metros al NW del poblado, que aún lucía las marcas en sus esquinas y el círculo central característico.

El piloto de LAN Julio Matthei, por entonces un flamante subteniente alumno del Curso de Tiro y Bombardeo 1953, recuerda haber participado en uno de aquellos vuelos *“cuando el sol ya había cruzado el cenit en su recorrido hacia el ocaso y de acuerdo a la rutina dispuesta al acercarnos a un nuevo destino, estrechamos la formación y uno tras otro los cuatro aviones, siguiendo al líder, aproximan y aterrizan en la cancha de Quillagua en las proximidades del río Loa, distanciados sólo lo suficiente como para permitir la disipación de la enorme nube de polvo generada por el desplazamiento en tierra de cada avión.*

De acuerdo a la secuencia establecida, aterrizamos de cordillera a mar concentrándose los cuatro aviones en el extremo poniente de la cancha²⁰, refiriéndose al vuelo efectuado el 25 de mayo de 1953 en el T6-G N° 285, al mando del teniente Samuel Mujica, que terminaría pocos minutos mas tarde con el estrepitoso capotaje del avión en el despegue, del que sus dos tripulantes salieron indemnes.

Por la costa, los T6 del Grupo 1 alcanzaban hasta algunas improvisadas

pistas ubicadas en las playas entre Tocopilla e Iquique, como son Urco Grande, Punta Arenas, Caleta Lautaro, Loa Norte, Playa Blanca, Caleta Chipana, Patillos, Caramuncho, Caletita Buena, Mejillones Norte y Margarita, en las que el mariscador de la Base Aérea Aniceto Corquez, aprovechaba para surtir al casino de Los Cóndores.



Arch. Oscar Godoy.

Escuadrilla de AT-68 de la Escuela de Tiro y Bombardeo del Grupo N°1 de la FACH sobrevolando la Base Aérea Los Cóndores, Iquique. Circa 1956.

Un Club Aéreo para el desierto

La idea de crear un club aéreo en Tocopilla se abrió paso posiblemente a partir de la Campaña Alas para Chile impulsada personalmente por el presidente Pedro Aguirre Cerda, que culminó el martes 20 de agosto de 1941, día del natalicio del Libertador General Bernardo O'Higgins, con una gran colecta nacional, que logró recaudar una cifra cercana a los 4.500.000 pesos, para ser empleados en el fomento de la aviación civil y la adquisición de un centenar y medio de aviones Aeronca L-3B y Fairchild PT-19 de diferentes versiones, destinados a los clubes aéreos de Santiago y provincias, que en su gran mayoría surgieron como consecuencia de la campaña, lo que permitió consolidar definitivamente la aviación deportiva nacional.

Esta campaña y la instalación de la Fuerza Aérea en Barriles crearon

el ambiente necesario para que la noche del 17 de agosto de 1943, se llevara a efecto una importante reunión en el Salón Auditorio de Radio Covadonga. Un grupo de connotados vecinos convocados por José Juan Lñesta, un inmigrante español dueño de la radio y que oficiaba de

Agente Comercial de LAN, se congregó a las nueve de esa noche con el fin de constituir el Club Aéreo de Tocopilla. La convocatoria se inició con un intercambio de ideas, durante el que el entusiasta impulsor de la iniciativa, instó a los participantes a organizarse en torno a la institución en formación, expresando la necesidad de dotar a la patria de una reserva para la Fuerza Aérea, procediéndose de inmediato al nombramiento de un directorio provisional que se encargaría de formalizar la creación del club ante las autoridades del Club Aéreo de Chile y de tramitar la obtención de la personería jurídica, para lo cual se debería redactar y aprobar los estatutos.



Fairchild M62A Cornell (PT-19) CC-NTA-0160 frente al hangar del Club Aéreo de Tocopilla en Barriles.

Este primer directorio quedó conformado por el Comandante en Jefe de la FACH, general Manuel Tovarias Arroyo en calidad de Presidente Honorario; el cargo de presidente recayó en Víctor Contreras Tapia, Alcalde de Tocopilla; Vicepresidente fue nombrado el mencionado agente de LAN, José Juan Lñesta; Secretario, Ramón Plaza, Comandante del Cuerpo de Bomberos; Pro secretario, Santiago Lobos, empresario local de transporte; Tesorero, Domingo Argandeña, Inspector del liceo local; Director Consejero, el teniente de la Fuerza Aérea, Alfredo Palacios, jefe

del aeródromo Barriles y Delegado en Santiago, el capitán Mario Acosta.

La redacción de los estatutos le fue encomendada al abogado Osvaldo Cornejo M., quien los sometió para su aprobación a una asamblea a principios de septiembre, acto con el que se dio por definitivamente creado el Club Aéreo de Tocopilla, filial del Club Aéreo de Chile, restando solo el reconocimiento de su existencia por la Dirección de Aeronáutica para ser considerado en la distribución de los aviones de la campaña e iniciar sus actividades de vuelo, lo que tomaría algunos años debido a la dificultad de adquirir aviones de entrenamiento civil durante la guerra.

Finalmente, ante la incorporación de esta cantidad de aviones a la aviación civil, la Dirección de Aeronáutica implantó un nuevo sistema de matrículas con letras para facilitar la identificación de los aviones, de acuerdo a la zona geográfica y a la ciudad a la que pertenecían, correspondiéndole al de Tocopilla las letras N por la zona Norte y T por la ciudad. Además de lo anterior, emitió otra directiva disponiendo que el fuselaje y centro plano de los PT-19 civiles debía ser pintado color azul, las alas y los planos móviles del empenaje, de color amarillo naranja, y las marcas de la matrícula, en el color inverso a la superficie a la que se pintaran, con el fin de diferenciarlos claramente de los PT-19 de la Fuerza Aérea.

De este modo, los clubes aéreos de Antofagasta e Iquique recibieron cuatro aviones cada uno, el de Arica recibió tres, en tanto que al Club Aéreo de Tocopilla le correspondió el CC-XBI, un Fairchild PT-19B construido en 1942, que debió ser rematriculado según las nuevas disposiciones, como CC-NTA-0160 el 16 de mayo de 1946²¹. Se trataba de un biplaza de entrenamiento, de ala baja y cabina abierta en tandem, dotado con un motor Ranger L-440, de 175 hp. de seis cilindros en línea, refrigerado por aire, capaz de desarrollar una velocidad de crucero cercana a los 150 km/h.

Paradójicamente pese a la existencia del Club Aéreo de Tocopilla, cuyos aviones podían aterrizar en las pistas del desierto, en fines de 1949 la Dirección de Aeronáutica se vio en la necesidad de clausurar las pistas de Quillagua, que siguió siendo utilizada ocasionalmente por los aviones del club aéreo y los T-6 del Grupo N°1, y las de Rica Aventura y María Elena,

aunque esta última en forma transitoria como se verá mas adelante, por la falta de alguien que se hiciera responsable de su cuidado, clausura que se sumaba a la desaparición de las pistas de Grutas y Santa Fe por la paralización de faenas en aquellas oficinas.



El mecánico Pedro Martínez, cargando el Fairchild con alimentos para Quillagua. Circa 1948

Con todo, los pilotos del club se darían maña para mantener en Barriles al mecánico de cancha Pedro Martínez, un depósito de combustible de 74 octanos y aceite 120 y, aprovechando la hospitalidad del radiooperador de LAN, Juan López, quien vivía en el aeródromo, se reunían en su casa los socios Juan Díaz, el director del diario La Prensa, Primitivo Alvarez Verdejo, el fotógrafo e instructor del club aéreo Armando Muñoz Rojas, popularmente conocido como el Loco Muñoz, y los norteamericanos que venían de María Elena, Albert Mecalf ex Infante de Marina y piloto durante la guerra y Horace Graham que también había piloteado aviones en la Segunda Guerra Mundial. Allí comentaban los acontecimientos aeronáuticos en los que se había visto envuelto el club aéreo en animadas tertulias a las que en más de una ocasión se sumaron Eduardo Ramírez, Juez de Letras de Tocopilla; el alcalde Iván Merino y Osca Zepeda, todos ellos pilotos civiles formados en el club.



CC-NTA-0160 Fairchild M.62A Cornell, fabricado en 1942. Primer avión del club aéreo en sus colores originales. Ilustración de Samuel Matamala F.

Otro grupo de pilotos provino del segundo curso iniciado por el club, a finales de 1949 con la llegada del "Fairchild radial" CC-NTC-0137 y que fue integrado por Cristina Gallardo Bugueño, Custodio Muñoz Herrera, Raúl Poblete Alay, el presidente de la Asociación de Beisbol Guillermo Haltenhoff Romero, el teniente naval Armando Bernardín, Ramón Merello Bamac y Hilario Chau Lin, el primer aviador civil de origen chino graduado en Chile, quien fuera instruido por Armando Muñoz y cuyo examen práctico lo rindiera ante el jefe del Departamento de Aviación Deportiva de la Dirección de Aeronáutica, teniente 1° Enrique Maurín. Crónicas de la época narran que "el examen que había despertado una simpática



1.- Alumnos del 2° curso de pilotos Cristina Gallardo al centro, delante del fairchild PT-19 del club. 1949.

2.- El alumno piloto Hilario Chau junto al examinador de la Dirección de Aeronáutica teniente Enrique Maurín, abril de 1950. (SMF)

3.- Hilario Chau Lin, recibe las últimas instrucciones de su instructor Armando Muñoz, para su vuelo entre la comisión examinadora. (Arch. Damir Galaz)



1

1.- El alumno piloto Armando Bernardin recibe es bautizado por Albert Mecalf. (Arch. Samuel Matamala F.)



2

2.- El alumno piloto Bob Hamilton recibe el tradicional bautizo luego de su primer vuelo solo. Circa 1954. (Arch. Alberto Fernández D.)

3.- Armando Muñoz frente al PT-19 CC-NTA aterrizado en Quillagua.

4.- Alcalde de Tocopilla Iván Merino en tenida de vuelo al llegar a Quillagua.

5.- Armando Muñoz junto a un grupo de pescadores en Punta Chipana.



3



4



5



6

6.- De izquierda a derecha los pilotos del Club Aéreo de Tocopilla Hilario Chau Lin, uno de los hermanos Poblete, Guillermo Haltenhoff, Jaluff, Robert Young el instructor Armando Muñoz sentado frente a los Fairchild PT-19 y M.62A con motor radial, y un Stinson Voyager. Revista VEA julio 1954. (Arch. Samuel Matamala).

expectación, tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo Barriles, donde sobre un Fairchild del Club tocopillano, realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar” a lo que siguió la celebración correspondiente que se verificó en el balneario La Cabaña, la noche del martes 29 de abril de 1950.

Pero no todo eran tertulias en Barriles. Tan pronto fueron capaces de hacerlo, los pilotos del club comenzaron a realizar vuelos de ayuda a la comunidad en particular a Quillagua, por entonces un pequeño poblado aislado en medio del desierto, al que solo se llegaba por el ferrocarril, ya que los caminos interiores de la provincia eran de tierra, tortuosos y en mal estado. Es así que el 13 de diciembre 1948 Armando Muñoz e Iván

Merino a bordo del PT-19, CC-NTA llegaron hasta la modesta localidad con cajas de leche condensada y medicamentos de cuya necesidad conocía el alcalde tocopillano. Una vez allí, ambos aviadores concibieron la idea de llevarles una alegría a los niños del poblado en la Navidad que se aproximaba, para lo cual a su regreso al puerto, lanzaron una campaña entre los socios del club, que respondieron con donaciones de ropa, juguetes y golosinas en tal cantidad, que el nuevo viaje a Quillagua debió ser hecho por tierra ante la imposibilidad de llevarlos por avión. Un año más tarde, los aviones del club aterrizaron nuevamente en la pista de Quillagua, presididos en esta oportunidad por el Gobernador del Departamento, Víctor Alvarez.

A estos vuelos navideños hay que agregar que el club tocopillano mantenía el único hilo de vida para los humildes mariscadores de la remota caleta La Virgen, en la desembocadura del río Loa, a quienes surtían de víveres y agua potable, aterrizando en una pista rudimentaria en el sector de Huelen o en la de Punta Chipana²².

A parte de lo mencionado, los pilotos del club participarían con sonado éxito en la búsqueda de la goleta María Teresa, cuyo naufragio ocurrido el sábado 10 de marzo de 1951, dejó a la deriva a su capitán en una improvisada balsa, siendo avistado por Muñoz y Primitivo Alvares desde

el CC-NTA, cuando las fuerzas del marino habían llegado a su límite, haciendo posible su rescate. Al cabo de pocos días, ambos aviadores recibían una conceptuosa felicitación del Director de Aeronáutica.



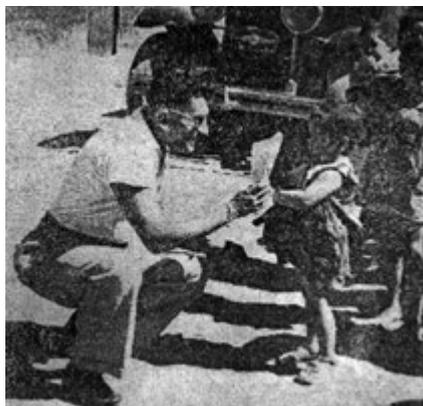
Armando Muñoz, su hijo y un nieto en el aeródromo de Punta Blanca.

Estos y otros vuelos, convirtieron a Muñoz, en el gran animador de la aviación civil tocopillana. Se ganaba la vida como reportero gráfico del diario local “La Prensa” y como corresponsal de otros diarios y revistas nacionales, medios de los que se valía para motivar a la población impulsando diversas campañas de bien público, como los mencionados vuelos de ayuda comunitaria, en el transcurso de los cuales, especialmente los que hizo a Punta Chipana, concibió la idea de impulsar la construcción de un camino costero a Iquique, iniciativa a la que se dedicó con particular empeño hasta el fin de sus días. Todas las tardes se dirigía al aeródromo de Punta Blanca, revisaba la pista y periódicamente conseguía el concurso del alcalde Julio Fernández para su mantención con recursos municipales.

Tania Díaz Beltrán recuerda que “los días domingo realizaba piruetas sobre el cielo de la calle 21 de mayo, ante una multitud que se reunía en el principal paseo para disfrutar de esta presentación, hacia “la hoja

seca”, la avioneta caía ladeándose de uno a otro lado y cuando estaba cerca del suelo emprendía la acelerada subida ante los aplausos del público, también escribía letras en el cielo con el humo, ante los ohhhh de admiración de los tocopillanos. Esto era antes de que tuviera el terrible accidente en el interior de la provincia, cerca del río Loa, cuando el avión cayó desde una considerable altura, perdiendo la vida su amigo Hilario Chau y él quedó vivo, pero con una pierna afectada con una dolencia que lo hizo cojear por el resto de su vida²³ refiriéndose al trágico accidente ocurrido el 26 de marzo de 1955 a unos 600 metros al sur de la pista del aeródromo El Loa de Calama que, de paso, causó la destrucción total del Fairchild CC-NTA-0160 e inscribió a Hilario Chau Lin como el primer mártir de la aviación civil de Tocopilla.

Posteriormente, 10 de octubre de 1966 Muñoz sufrió un nuevo accidente en el Aeronca que el club había adquirido en remplazo del anterior, al precipitarse a tierra cogido por una ráfaga repentina de viento cruzado durante el despegue en Pedro de Valdivia, resultando nuevamente herido de gravedad. Una vez recuperado, reinició sus vuelos al interior por un tiempo antes de su retiro definitivo. Finalmente, la vida de este notable aviador se apagó el 5 agosto de 2008.



A la izquierda, Primitivo Alvarez reparte golosinas a los niños de Quillagua. Circa 1948. Derecha, El piloto Armando "Loco" Muñoz entregando ayuda solidaria en Quillagua. Circa 1948.



El pequeño Piper Super Cub N8106P de la pesquera Coloso mencionado por Rooney Valcance en Punta Blanca 1967.

Otra aventura protagonizada por aviadores tocopillanos, ocurrió el 20 de octubre de ese año de 1951, cuando sumaron sus esfuerzos a los de la FACH en la búsqueda del Vought Sikorsky OS2U-3, 307, de dotación de la Escuadrilla de Exploración del Grupo N°8 que efectuaba el vuelo de Quintero a Barriles. A la cuadra de Cobija el pesado monomotor sufrió una falla total de motor debiendo efectuar un descenso de emergencia en la ladera de una quebrada. Pese al daño experimentado por el brusco aterrizaje, la tripulación integrada por los subtenientes Sabino Poblete Alay, que lo pilotaba, Víctor Garaycochea y el sargento 2° Eufrosio Silva, resultó solo con magulladuras y contusiones menores.

Cabe consignar que el entonces subteniente Poblete había nacido en Tocopilla el 2 de marzo de 1927 y participado como Piloto Ayudante en el primer vuelo de la FACH a Isla de Pascua, efectuado el 19 de enero de 1951, en el Catalina 405 "Manutara", al mando del capitán Roberto Parraguez y luego, con el grado de capitán, habría de integrar la tripulación de otro vuelo histórico en el Catalina 406 "Skúa", con el que la FACH efectuó el primer vuelo a la Antártica, desde Punta Arenas a la Base Presidente Aguirre Cerda en isla Decepción, el 28 de diciembre de 1955. Se retiró de la Fuerza Aérea con el grado de coronel y falleció en



Arch. Samuel Matamala

Pilotos locales y oficiales de la Escuela de Aviación en visita promocional, Revista VEA, Julio 1954.

Santiago el 17 de junio de 2000 anotándose como el único aviador que tuvo participación en ambos vuelos pioneros.

Dos de sus hermanos, Raúl y Eduardo, fueron pilotos civiles formados por Armando Muñoz en el Club Aéreo. Eduardo, fue protagonista de un grave accidente el 17 de septiembre de 1961, oportunidad en la que el Stinson



Arch. DGAC.

Vista aérea del aeródromo Punta Blanca. Circa 1965.

Voyager CC-NTB que pilotaba, experimentó una falla de motor cayendo en los roqueríos circundantes de la pista de Punta Blanca, con serias consecuencias para él y sus acompañantes.

Pese a ello, se podría decir que los años sesenta fueron el decenio del apogeo del club. Contaba con la pista de Punta Blanca, construida unos doce kilómetros al sur de la ciudad, a un costado del camino a Antofagasta, con recursos aportados por una campaña impulsada por Armando Muñoz y organizada por el diario La Prensa de Tocopilla a la que aportaron diversas empresas locales. Para 1967 este sencillo aeródromo alcanzaría un lugar en la historia al ser utilizado por un pequeño hidroavión monomotor Piper Super Cub de la pesquera Coloso, en los inicios de la prospección pesquera en Chile.

Respecto de esta actividad, el piloto de LAN, Rooney Valcarce Medina, de origen ariqueño, recordaría años después que *“La matrícula del avión era americana y lo usábamos para prospección pesquera. Su matrícula era N8106P, la N en aviación es November y la P es Papa... En el aeródromo se habían construido hangares, taller y un cuarto para el cuidador. Me acuerdo que el Sr. Menuzo, nos contaba de un accidente cerca de Punta Blanca y el avión había quedado invertido, pero entre las rocas, de tal manera que el piloto se había salvado por el cinturón y el arnés, cuando ellos llegaron al avión, desabrocharon las dos cosas y el piloto se cayó a las rocas, quedando con traumatismo”*²⁴ refiriéndose con toda probabilidad al accidente protagonizado por Eduardo Poblete.

Otro hecho singular ocurrió a partir del jueves 31 de octubre de 1968. Temprano en la mañana de ese día, el de Havilland Canada DHC-2 Beaver 912 de la Fuerza Aérea, despegó de El Bosque con destino a Arica. El plan de vuelo del monomotor al mando del capitán Miguel Camus Saldías, contemplaba aterrizajes en La Serena, Vallenar, Copiapó y Antofagasta. Completaban la tripulación el comandante Gastón Ortega y el abogado Enrique Ojeda C. a quien debían llevar al puerto nortino a resolver unos asuntos judiciales. El viaje transcurrió con normalidad, de acuerdo a lo planificado hasta el despegue de Copiapó, punto a partir del cual un manto nuboso cubrió la costa ocultándole al piloto las referencias

visuales que necesitaba para orientarse. De pronto el motor se detuvo por falta de combustible, forzando al piloto a efectuar un accidentado aterrizaje de emergencia en pleno desierto, en un paraje desconocido, salvando todos los pasajeros ilesos no así el avión que resultó con daños en el tren de aterrizaje del lado derecho.

Una vez en tierra, sin víveres ni agua, resolvieron que dos de ellos, el capitán Camus y Ojeda, efectuarían una exploración hacia el oriente, convencidos que habían caído en algún punto cerca de la costa al sur de Antofagasta, donde debían haber aterrizado en pocos minutos, y que encontrarían la Carretera Panamericana en la que podrían pedir ayuda. Tras una agotadora marcha que calcularon en unos veinte kilómetros, la sorpresa de ambos exploradores fue mayúscula al encontrarse con el cañón del río Loa en su curso de sur a norte, en lugar de la carretera salvadora. Temiendo que el agua no fuese potable, determinaron regresar exhaustos y desfallecientes a reunirse con Ortega que había quedado en el avión.

En ese momento comprendieron que nadie los buscaría en ese lugar, ante lo cual el comandante Ortega decidió que intentaría alcanzar la desembocadura del río que se encontraba hacia el noroeste, ya que conocía la existencia de una caleta de pescadores en ese lugar. El capitán Camus en tanto, descansó y al atardecer del dos de noviembre instruyó a Ojeda en el manejo de la radio y con sus últimas energías salió en demanda del oriente, la carretera y el río al que llegó como a las nueve de la mañana extenuado y se sumergió en sus aguas. En eso estaba cuando su presencia fue advertida por el pescador de camarones Modesto Flores, de Quillagua, quien llevó la noticia a los carabineros del pueblo que lo rescataron a eso del mediodía y en horas de la tarde, un helicóptero de la Fuerza Aérea recogía al maltrecho abogado en las cercanías del cerro de la Mica. Ortega fue ubicado al día siguiente por una patrulla de carabineros en la desembocadura del río.

La afortunada odisea culminaría con el feliz reencuentro de los tres en Barriles, la recuperación del avión, que sería puesto en vuelo

nuevamente tiempo después y el establecimiento de normas sobre equipamiento de sobrevivencia en los aviones de la FACH.

Por esos años, al mencionado aeródromo de Punta Blanca se habrían de sumar otros dos aeródromos ubicados en el camino a Antofagasta.



Alberto Fernández D.

Instalaciones del aeródromo Barriles en 1950

El primero de ellos fue el aeródromo “Teniente René Barrera Vásquez”, construido en fines de 1970 por Carabineros, que le dio el nombre del primer mártir de la Brigada Aeropolicial, fallecido al caer el Cessna 140 que traía de los EE.UU en una playa de Colombia, el 14 de agosto de 1949. El aeródromo que tenía por finalidad atender las necesidades del pequeño refugio policial de caleta Hornitos, fue autorizado por la DGAC a partir del 28 de mayo de 1971. El segundo lo construyó la Compañía Minera Carolina de Michilla y fue autorizado mediante la Resolución E 0773 el 18 de noviembre de 1982 y cerrado definitivamente el 23 de septiembre de 2005 por solicitud de la propia empresa.

Los Servicios Aerocomerciales

Al promediar la década de los cincuenta, Barriles, fue clasificado en Clase G según los nuevos estándares establecidos por la Organización

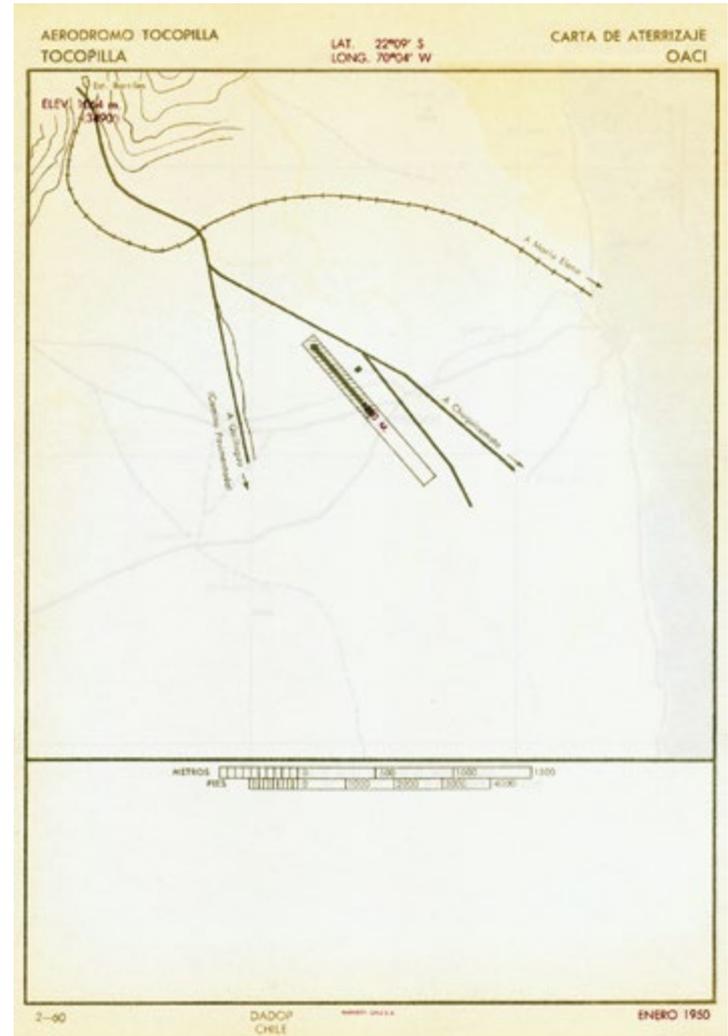
de Aviación Civil Internacional creada por los aliados en 1944. Contaba con varias edificaciones construidas por la LAN, incluido un pequeño terminal para pasajeros, una radioestación identificada como CBJ-A, que operaba en la frecuencia 4917,5. Los pilotos podían además usar las estaciones del servicio Marítimo de Telecomunicaciones que operaba la frecuencia 5532,5 kc. En el caso de Tocopilla este servicio contaba con la Radioestación Secundaria CDL - 36 y la Radioestación Pesquera CDLP-36.

Para entonces el aeródromo tenía una pista de 1200 metros de longitud, orientada al noroeste/sureste (14/32) en la que los Electra de la empresa operaban el servicio "Correo Ordinario Santiago-Iquique", iniciado en 1945, que incluía escalas en Ovalle, La Serena, Vallenar, Copiapó, Antofagasta y Tocopilla los días lunes, martes, jueves y sábado, pasando de regreso los lunes martes, miércoles y viernes. Mas tarde, se sumarían los Douglas DC-3 incorporados por LAN en 1946 y, desde fines de 1947, los modernos aviones de pasajeros Glenn Martin, aunque estos últimos lo hicieran en forma ocasional.

Poco tiempo después, LAN adquirió en Inglaterra una flota de doce bimotores británicos de corto alcance de Havilland DH 104, Dove, para siete pasajeros, capaces de desarrollar 330 kh. de velocidad, con los que se reemplazaría a los Lockheed Electra y Lodestar en las rutas al norte, al promediar 1951.

Jorge Pérez Sazie, piloto de LAN que realizaba aquellos vuelos al mando de un Dove, escribiría más tarde que *"todos los aeródromos utilizados por Lan, excepto el de Los Cerrillos y el de Vallenar, no tenían pistas pavimentadas. Las llamaban canchas de aterrizaje, o simplemente Postas, como eran llamados los lugares donde llegaron los primeros aviadores, que iniciaron el vuelo comercial, llevando solo el correo."*

Una posta típica, como podría ser Tocopilla con su aeródromo Barriles, a 3000 pies sobre el nivel del mar, en una zona desértica de tierra roja. Contaba con una caseta de madera de no más de 12 metros cuadrados. Contenía dos cuñas para las ruedas de los aviones, dos banderolas para



Carta aeronáutica de Barriles 1950.

Alberto Fernández D.

dar las señales al piloto (una era roja y la otra amarilla con cuadrados negros), un bidón con aceite para motor, un extinguidor de incendios, varios “chonchones”- para el caso de un aterrizaje de emergencia nocturno - baldes con arena y unas pocas herramientas. No tenía radio ni ningún otro medio para comunicarse con el avión o la ciudad; Las comunicaciones se hacían desde el avión a la radio Lan en la agencia de Tocopilla y desde allí a Control Vuelo Lan en Santiago y también, a veces, a la Fach.

La caseta, protegida con un candado, sólo era abierta por el Despachador a su llegada con el chofer, y talvez, con un par de pasajeros. Un viejo automóvil de los años treinta, - posiblemente un taxi - subía los mil metros de altura que separaba Tocopilla de Barriles.

Para el avión, ubicar la cancha, en un terreno sin accidentes orográficos próximos, solo servían el cerro San José del Pingo, la caseta y el cataviento. Las comunicaciones en “fonía” eran tan dificultosas, que los pilotos, en sus frustrados intentos por comunicarse crearon el slogan “Si me escucha nueva la casucha...”²⁵

Esta descripción aportada por José Pérez, no siempre fue anecdótica. No obstante que la construcción y mantenimiento de los aeródromos nacionales era responsabilidad de otras reparticiones públicas, la Línea Aérea Nacional desempeñaba un rol esencial sobre todo en aquellos en los no había una base de la Fuerza Aérea como era el caso de Barriles. Por esta razón, la opinión pública veía en la empresa estatal a la responsable del penoso estado de algunos aeródromos de las ciudades que atendía, como era el caso de Barriles, donde además debió lamentar que algunos de sus aviones sufrieran desperfectos atribuibles al mal estado de la pista, generándose acusaciones bastante serias contra la administración de la empresa. Una de ellas publicada por El Mercurio de Santiago el 4 de abril de 1949, acusaba que en Tocopilla, “no hace mucho, a un avión Lodestar despegando, se le salió una rueda. El piloto en rápida decisión abortó el despegue, pero el avión continuó arrastrándose sobre el suelo de tierra roja que cubre esa meseta. La tierra roja que se levantaba durante esa carrera desenfundada, se veía más roja por el efecto del sol poniente. Tal espectáculo, hizo creer al público que presenciaba el accidente

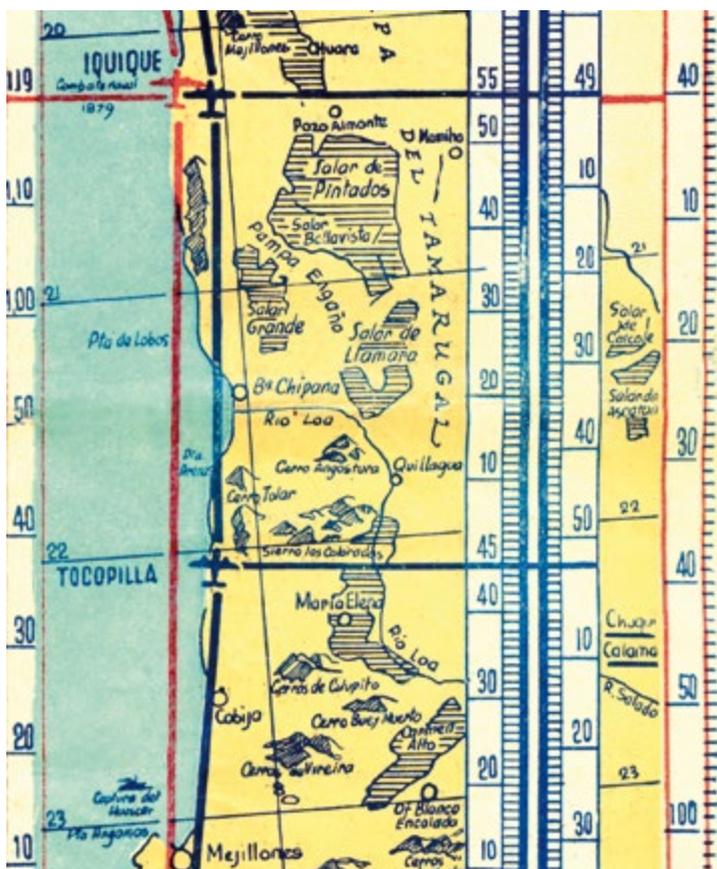
y a los pilotos involucrados, que el avión había estallado en llamas. Afortunadamente no hubo incendio y el avión canceló su vuelo en espera de ser reparado por técnicos que vendrían de Santiago²⁶.



Tarjeta de navidad de la agencia de LAN en Tocopilla 1948.

Este incidente sumado a otras situaciones llevó a un grupo de pilotos a hacer una denuncia pública de lo que para ellos eran graves faltas de la gerencia de la aerolínea. Del extenso listado de acusaciones, tres tenían relación con Tocopilla. La primera señalaba que para la visita del Presidente de la República a la zona, verificada en agosto de 1948, se había utilizado un avión Martín 202 que había aterrizado en Barriles sin que la tripulación hubiese hecho algunos aterrizajes de reconocimiento previamente ya que era la primera vez que este tipo de avión operaba en esa pista, “cuyas características no son del todo satisfactorias”, lo que de alguna manera pudo haber puesto en riesgo la seguridad del presidente Gabriel Gonzáles Videla. Es interesante consignar que desde Barriles, el presidente se dirigió a María Elena y Pedro de Valdivia acompañado por una imponente caravana de autos

La segunda acusación se refería a la carencia de losas de prueba de motores en Barriles y otros aeródromos, lo que resultaba perjudicial para



Detalle de un mapa de rutas que LAN entregaba a sus pasajeros en la década del 40, que muestra las rutas de los Lockheed Lodestar en rojo y la de los Lockheed Electra, que hacían escala en Tocopilla, en azul.

la conservación del material de vuelo, a lo que la empresa respondió que “el acondicionamiento de los aeródromos a lo largo del país es función de la Dirección de Aeronáutica; interviene, si, pero sólo en parte la Línea

Aérea Nacional y resuelve, en definitiva, el Ministerio de Defensa Nacional. La enunciación de este hecho, lleva al convencimiento de que se trata de inversiones de utilidad general y no de un mero propósito de beneficiar a una sola empresa. Anualmente se destinan fondos para los aeródromos y el Supremo Gobierno, no por satisfacer una ambición unilateral, aunque lógica, va a postergar trabajos de mayor urgencia, restando al Presupuesto de la Nación grandes sumas en nuestro exclusivo beneficio. La LAN preocupada de este aspecto ha adelantado algunos fondos para los trabajos de mayor urgencia. Sin embargo, no está dentro de su capacidad el satisfacer todas las necesidades de esta índole”.

Adicionalmente los pilotos acusadores señalaban que la LAN no contaba con un mecánico para la atención de sus aviones en tránsito en Barriles, lo que, según decían, había provocado en varias oportunidades atrasos y demoras en la solución de pequeños desperfectos sufridos por dicho material. La respuesta de la compañía expresó que “La carencia de mecánico en Tocopilla ha servido a los acusadores para presentar este hecho como una censurable omisión. En Tocopilla, nuestros aviones ni siquiera recargan combustible. Aterrizan sólo para embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correspondencia. Un mecánico destacado en este punto, no tendría más razón que la que se podría dar para mantener uno, en cada aeródromo de urgencia. Cuando el servicio lo requiera, se destinará un mecánico a Tocopilla. Por el momento, es un gasto inútil”²⁷.

La empresa salió al paso de las acusaciones dando a la publicidad opiniones de los pasajeros en las que expresaban sus agradecimiento y felicitaciones a la aerolínea. A modo de ejemplo, uno de ellos fechado el 4 de febrero de 1954 señalaba: “Cumpliendo este año de 1954, 24 vuelos en los aviones de la Línea Aérea Nacional, sólo puedo expresar mi sumo placer al ser atendido con tanta gentileza y cordialidad por los empleados y las simpáticas Hostesses, a bordo de estas máquinas que se asemejan cóndores volando sobre la majestuosa y blanca montaña de esta hermosa tierra chilena. Su agradecida pasajera, Patricia Mc Gowran de Tocopilla”. Otra opinión semejante, fechada el 17 de marzo durante un vuelo entre Tocopilla e Iquique, señaló que “En los muchos años que viajó

*cada día veo un gran progreso y a la vez aumenta su buena atención. Lo que hace pués halagar a esta Empresa, como a sus dirigentes y cooperadores. Firmado: Daniel A. Latrille, Casilla 2098 Tocopilla*²⁸.

Con todo, las denuncias llegaron en el preciso momento en que se comenzaba a fraguar una trascendental disputa aerocomercial en el país, que tendría en los cielos pampinos a uno de sus escenarios mas relevantes.

Hacia 1948 se instaló en Iquique el italiano Atilio Biseo. Venía de haber sido el Vicecomandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Italia durante la 2ª Guerra Mundial, piloto personal de Benito Mussolini, ganador de famosas carreras de la aviación europea en los años treinta y fundador de la Línea Aérea Transcontinentale - LATI que el 22 de diciembre de 1939 inició los servicios regulares entre Roma y Sudamérica, tocando en Río de Janeiro y Buenos Aires.

Por alguna razón que no comentaba, el célebre aviador decidió iniciar una nueva vida en el puerto nortino instalando un pequeño astillero para atender naves pesqueras. Allí conoció a Osvaldo de Castro, presidente del directorio de la "Compañía Salitrera Tarapacá y Antofagasta - COSATAN", una sociedad que explotaba yacimientos salitreros diseminados por la pampa la mayoría de ellos en Tarapacá, razón por la cual la casa matriz se encontraba en Iquique, siendo sus núcleos principales las oficinas Humberstone, Victoria y Prosperidad, esta última ubicada en el Departamento de Tocopilla y que hacía de cabecera de la empresa en el catón, en el que además operaba las oficinas Empresa y Rica Aventura.

Conocedor de la precariedad de los caminos y la lentitud del ferrocarril hacia el interior de Tarapacá, Biseo se dio a la tarea de convencer a de Castro acerca de la conveniencia de adquirir un avión para una mejor administración de las distintas oficinas de la compañía y evitar las largas y extenuantes jornadas por los tortuosos caminos del desierto o por los calcinados rieles del ferrocarril. La propuesta comenzó a concretarse a principios de 1950 con la creación en Iquique de la Sociedad Aero Pesquera Catalina Ltda. y la adquisición de su primer avión, un bimotor Cessna T-50

Bobcat, para un piloto y cuatro pasajeros, que desarrollaba una velocidad cercana a los 240 kh, con el que Biseo inició los vuelos para atender las necesidades locales de la COSATAN, lo que necesariamente hubo de traducirse en la construcción de pistas de aterrizaje en las oficinas Victoria y Prosperidad y mejoras en la de Humberstone. Los resultados debieron ser promisorios ya que al cabo de poco más de un año, decidieron dar un nuevo paso creando en octubre de 1951 la aerolínea Air Chile, para la que adquirieron en los Estados Unidos, el primer cuatrimotor que se anotó en los registros nacionales. Se trató del bombardero modificado para el transporte de carga y doce pasajeros Consolidated B-24 Liberator, CC-CAN, c/n 44-10583, que fue bautizado con el nombre "Ciudad de Iquique", con el que la COSATAN inició sus vuelos de abastecimiento de carne, fruta y verdura fresca a las poblaciones de sus ingenios salitreros, que sumaban un total cercano a las 20.000 almas.



Mapa de rutas de la aerolínea ALA, sector Tocopilla - Prosperidad - Punta Chipana, enero 1950.

Para 1952, la flota de la aerolínea había aumentado a tres Cessnas T-50²⁹ Bobcat además del Liberator, y se le había autorizado a llevar a cabo un

Alberto Fernández D.

servicio regular de pasajeros, carga y correos desde Iquique a las oficinas mencionadas.



Samuel Matamala F.

Cessna T-50 Bobcat CC-CAD, c/n 0441 de Air Chile en Los Cerrillos.

Es necesario consignar que la Línea Aérea Nacional estaba protegida con un sólido monopolio desde su creación en 1929 que tan sólo en 1948 había permitido la autorización para la existencia de otra línea aérea, LIPA Sur en este caso, que era una pequeña aerolínea con servicios regulares de Santiago a Castro e intermedios a condición que no operara en las ciudades atendidas por la LAN. Siguiendo en parte este modelo, durante 1953 Air Chile fue autorizada para ampliar sus rutas desde Santiago a las salitreras y a otras ciudades nortinas sólo cuando Lan no pudiera satisfacer la demanda.

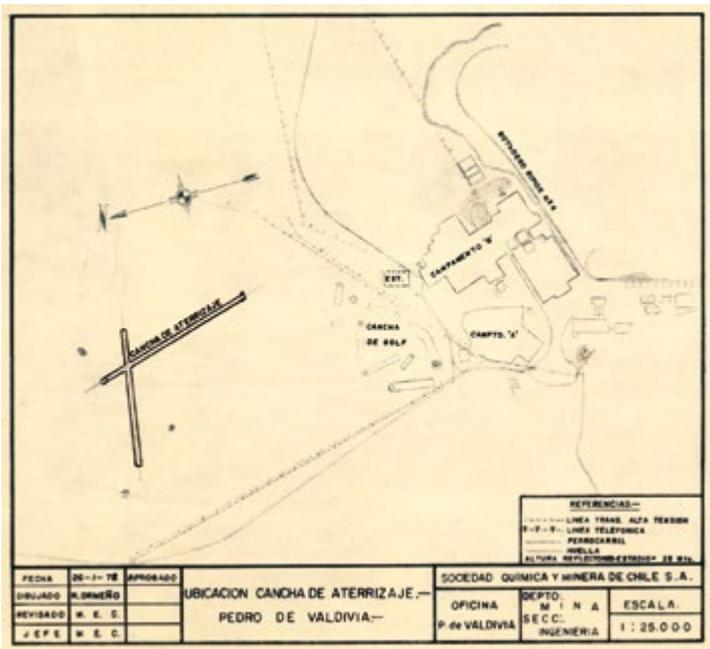
Coincidentemente, durante 1949 se produjo una grave crisis al interior de la LAN que culminó con la exoneración de un grupo de pilotos. Aunque la mayoría fue reincorporada, unos cuantos decidieron buscar sus propias oportunidades creando pequeñas empresas de taxis aéreos y otros, fueron contratados por Benjamín Lyon Cousiño para crear y poner en operaciones la aerolínea de carga Lyon Air, con una flota de dos bimotores Curtiss C-46 "Comando", un pesado bimotor de carga desarrollado durante la guerra que alcanzaba los 360 kh en vuelo crucero, y que hacia 1954 sería

absorbida por AIR-Chile, naciendo ALA, Sociedad de Transportes Aéreos Ltda., de la que Atilio Biseo habría de ser su gerente general.

En total la compañía llegó a operar cuatro C-46 D de distintos modelos, en cuyo plano vertical de color azul, se pintó una gaviota volando y bajo ella, la expresión "el chileno" en letra cursiva.

Poco antes de la fusión de ambas empresas, el 20 de febrero de 1954, el Bobcat de Air Chile CC-CAS se accidentó durante el aterrizaje en Prosperidad, sin tener que lamentar lesionados. Posteriormente, el 26 de junio de 1955, el Bobcat CC-CCC se habría de accidentar en Barriles al mando del piloto Jacques Lagas, uno de los pilotos exonerados de LAN que, años más tarde, llegaría a recibir la máxima condecoración de la Revolución Cubana por su valiente participación en los combates aéreos librados para detener la invasión del país caribeño en Bahía Cochinos.

Operando sin subsidios estatales y en el reducido espacio que dejaba el monopolio que protegía a LAN-Chile, Biseo intentó pero no pudo detener la marcha a la bancarrota. Había sostenido una dura polémica con el vicepresidente ejecutivo de LAN, comodoro Arturo Merino Benítez, quien abogaba por la mantención del monopolio. *"El término del monopolio amenaza la existencia futura de la LAN, por la competencia desleal que pudieran hacerle compañías de aeronavegación que buscan el lucro"*, había señalado el comodoro en una entrevista a la revista Chile Aéreo, a la que Biseo le respondería en el siguiente número argumentando que *"el término del monopolio de la LAN no significa de ningún modo, su muerte. Muy por el contrario, esta empresa deberá superarse a fondo, especialmente en el aspecto comercial para hacer frente a la competencia"*. La confrontación sólo vino a culminar en agosto de 1954 con la renuncia de Merino a la gerencia de LAN, que la desempeñaba desde noviembre de 1952; con el término del monopolio y en diciembre de 1959, con la disolución de ALA por razones económicas, cuya consecuencia más notable para esta historia, consistió en que la COSATAN asumió la propiedad del C-46D, CC-CAT, c/n 33236, que se lo arrendó a los pilotos empresarios Patricio Délano B. y Eduardo Sepúlveda L. quienes dieron vida a la Línea Aérea Cóndor, que efectuaría algunos vuelos a Barriles en los años venideros³⁰.



Plano de l aeródromo de la oficina Pedro de Valdivia.

Arch. DGAC.



Pista Pedro de Valdivia, Circa 1965.

Arch. DGAC.

La Compañía Anglo-Lautaro por su parte continuó su propia existencia. En lo que toca a esta historia, durante 1958 construyó un aeródromo en la Oficina Pedro de Valdivia, inmediatamente al norte de la cancha de golf, consistente en dos pistas cruzadas formando una gigantesca X en el desierto, con un catavientos en el costado norte, y contrató el servicio de la empresa "Transportes Aéreos Young - TRAYO", que tenía el monomotor de ala alta Stinson V-77 Reliant, c/n 42-46644, cuya matrícula era CC-CYA, para un piloto y cuatro pasajeros, propiedad del piloto y miembro del club aéreo Robert Young Olivares.

El miércoles 21 de mayo de 1958, los "pedrinos" se congregaron en la plataforma a un costado del cabezal 34, en la que se verificaría la solemne ceremonia con la que el párroco Cornelio Tulén Breed auxiliado por el padre Antonio Ligthard, ambos Misioneros de la Sagrada Familia, procedieron a bendecir y bautizar simultáneamente el avión con el nombre "El Calichero" y al nuevo aeródromo como "Pablo F. Kruger", en homenaje al ingeniero que construyó la planta mecanizada en 1930³¹, quedando formalmente inaugurados el aeródromo y el servicio aéreo a Antofagasta, para el transporte de pasajeros y el abastecimiento de pescado fresco y leche adquirida directamente al "Establo Modelo de Antofagasta".



Alberto Fernández D.

El párroco de Pedro de Valdivia, Cornelio Tulén Breed auxiliado por el padre Antonio Ligthard durante la ceremonia del bautizo simultáneo del avión "El Calichero" y del aeródromo "Pablo F. Kruger".



Alberto Fernández D.

Monomotor Stinson V-77 reliant, c/n 42-46644, CC-CYA, perteneciente a "Transportes Aéreos Young - TRAYO".

Entre otros adelantos incorporados por la empresa durante el decenio estuvo la creación promediando 1952, de una red de radioemisoras integrada por CA-101 Radio Coya de María Elena, CA-82 Radio Pampa de Pedro de Valdivia" y CA-134 Radio Toco de Tocopilla, para llevar entretención e información a los más de 10.000 eleninos, a los 11.000 pedrinos y a los cerca de 30.000 tocopillanos, y cuyas señales sirvieron en más de una oportunidad de guía a los pilotos para ubicar las pistas en la inmensidad del desierto.



Sergio Barriga K.

C-47B-DK (DC-3) CC - CLM - 011 s/n 34260 de LAN, despegando de Barriles. Circa 1947.

Al finalizar la década, la agencia de LAN en Tocopilla funcionaba en calle Bolívar 1244 y tenía el número telefónico 159. Su agente era desde los años cuarenta, Juan Valentín Owen Latrille, bisnieto de Dominique



Agente de LAN en Tocopilla,
Juan Valentín Owen Latrille.
(Arch. Eduardo Owen P.)

Latrille³² quien, debía atender diariamente de lunes a sábado al vuelo LA 931 que con material DC-3, llegaba procedente de Arica con escala en Iquique, a las 11:55 am y proseguía a Antofagasta, a las 12:10, combinando en Cerro Moreno con el vuelo LA 501, que lo realizaba otro bimotor más rápido y confortable como era el Glenn Martin 202, que podía transportar a 40 pasajeros en vuelo directo a Santiago a una velocidad de

450 kh, para llegar a la capital a las 16:35 hrs. De regreso, el vuelo LA 500 despegaba de Los Cerrillos a las 08:30 am directo a Antofagasta, donde aterrizaba a las 11:30 y los pasajeros hacían trasbordo al vuelo LA 930 que salía a las 12:15 y llegaba a Barriles cincuenta minutos más tarde, continuando luego a Iquique y a Arica.

En otras palabras, Tocopilla estaba a unas pocas horas de Santiago, lo que no es poco decir, considerando que el mismo trayecto se podía hacer por 7.515 pesos en primera o por 3.350 pesos en tercera clase del ferrocarril Longitudinal Norte, que salía de la estación Mapocho los días martes a las 08:30 para combinar en María Elena con el tren a Tocopilla los días jueves a las 19:32 hrs., o bien en el Directo, que salía los jueves y domingos a las 14:00 hrs, para llegar a María Elena cerca de las dos de la madrugada del domingo y del miércoles respectivamente³³.

¿De quien es Barriles?

La década del sesenta debutó con una catástrofe natural que azotó al sur del país. El 21 y 22 de mayo de 1960 los terremotos más poderosos que se hayan registrado destruyeron ciudades, caminos y vías férreas, y un maremoto posterior que destruyó los puertos. La tragedia ocasionó

El Plan fue aprobado por el DS N° 339 de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía, del 21 de junio de 1961, y con toda seguridad conocido y tratado en el Consejo Municipal por el alcalde Julio Fernández y su antecesor Oscar Varela Hidalgo, ya que en el Acta Municipal N° 151 del 16 enero de 1962 quedó consignado que la pista requería una prolongación de 414 metros *“precisos, pavimentados, además de un ancho de 60 metros por ambos lados en la misma prolongación, pero sin pavimento, quedando en un total de 1614 metros cubiertos con asfalto”*³⁴.

La obra adjudicada por un valor cercano a los E° 84.000 a la empresa constructora de Nicolás Acle, demandó la contratación de medio centenar de obreros, una docena de camiones, un buldozer, dos cargadores frontales, dos motoniveladoras y un gran movimiento de tierra y material de relleno para emparejar un desnivel de 15 metros aproximadamente, en tanto que la inspección fiscal estuvo a cargo de técnicos del Ministerio de Obras Públicas razón por la cual el ministro Ernesto Pinto Lagarrigue, visitó detenidamente los trabajos antes de su término promediando mayo de 1962.

Sin embargo, el aeródromo arrastraba un problema que saldría a la luz en los años venideros. En general, con excepción de los aeródromos más importantes del país y de los de propiedad de la FACH, hacia 1960 aún persistía un gran desorden y confusión respecto de la propiedad legal de los terrenos que ocupaban gran parte de los aeródromos nacionales, lo que conspiraba en contra de cualquier programa de inversión fiscal en ellos, y Barriles no escapaba a esa realidad.

Como se vio anteriormente, en julio de 1942, el entonces Director de Aeronáutica informó a la Comandancia en Jefe de la FACH que el aeródromo de Tocopilla pertenecía a la LAN, sin embargo, al retirarse la IIIª Bandada del Comando Costanero, en octubre de 1944, el jefe de la agrupación firmó un acta de entrega del aeródromo al Fisco. Para complicar más las cosas, el 30 de julio de 1949, el agente local de LAN, Juan Owen, protocolizó una Minuta de Propiedad en el Registro de Propiedad referido al predio de Barriles de 5 k² con *“epicentro en la actual ubicación del Aeródromo y cancha de aterrizaje denominado Barriles...*

que sirve en la actualidad para el servicio de aviones de itinerario de la Empresa Aérea denominada Línea Aérea Nacional, servicio público para conexión de pasajeros, correo y carga aérea del Puerto de Tocopilla con el resto del país”, tras haber hecho las publicaciones del caso en el diario La Prensa de Tocopilla los días 13, 14 y 15 de julio y de haber fijado un cartel en la oficina del Conservador con los deslindes solicitados, centrados en la longitud 70°03'O y la latitud 22°10'S, descritos como *“subiendo de Oeste a Este a un y medio kilómetros aproximado de la Estación del Ferrocarril de Tocopilla al Toco... de acuerdo con el Plano de Triangulación del Catastro levantado por la Superintendencia de Salitre y Minas... Al Norte- Oeste, cerro denominado Tolar; Al Oeste, cerro denominado Tamayo; Al Norte-Este, cerro denominado Minero; Al Este, cerro denominado La Cruz; Al Sur-Este cerro denominado Colupito y al Sur-Oeste, cerro denominado Tres Puntas, en dicho sitio se ha construido con fondos de la Línea Aérea Nacional, obras, instalaciones aéreas por un valor superior a un millón y medio de pesos...”*³⁵.

Al cabo de un año y medio, el 13 diciembre de 1950, el Procurador Fiscal por el Fisco solicitó la inscripción del predio Barriles, señalando que *“por haber poseído regularmente y ejercitado el acto de dominio por más de treinta años, el Fisco de Chile es dueño del aeródromo y cancha de aterrizaje para aviones denominado Barriles...que tiene una extensión de cinco kilómetros cuadrados”* describiendo a continuación las mismas coordenadas y deslindes ya mencionados por Owen en la Minuta, certificando además que los días 14, 16 y 17 de octubre se había publicado el aviso de rigor en el diario La Prensa de Tocopilla y fijado el cartel correspondiente en la oficina del Conservador desde el 11 de octubre hasta el 10 de noviembre *“del año en curso”*³⁶.

A continuación, el 9 de julio de 1956 Owen inscribió el terreno descrito en la minuta, en el Registro de Propiedad argumentando que *“La Línea Aérea Nacional posee más de veinte años, fecha de su fundación marzo de 1929, en el sitio denominado Barriles una cancha de aterrizaje para sus aviones e instalaciones por un valor superior a un millón y medio de pesos que como dicho predio no se encuentra inscrito en el Conservador de Bienes Raíces del Departamento... se sirva tener a bien de proceder a la*

inscripción de dicho bien raíz, el que reúne las siguientes condiciones...³⁷ pasando luego a describir los mismos límites y coordenadas anteriores, quedando inscrito tras el pago de \$8 por impuesto legal mas \$7 de cargo del Conservador.

Añadiendo más confusión al asunto, el 31 agosto de 1965, la Dirección de Aeronáutica emitió la Resolución E-01649 que renovó la autorización de funcionamiento, válida por diez años, “del Aeródromo Público Barriles, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile”. Sin embargo, las cosas no estaban del todo claras en la Dirección de Aeronáutica ya que el 14 de diciembre de 1970 el general Osvaldo Croquevielle, quien estaba al frente de la institución, solicitó al ministerio de Defensa que tramitara ante el ministerio de Tierras y Colonización, la destinación de los terrenos inscritos a favor del Fisco en el Conservador el año 1950 a la Dirección de Aeronáutica, ya que argumentaba que pese a los años transcurridos, aún “no han sido objeto de destinación alguna”³⁸.

Prácticamente al mismo tiempo, la propiedad de las oficinas salitreras experimentó cambios dramáticos. Las compañías salitreras Anglo-Chilena y The Lautaro Nitrate Co. Ltd., propietarias de María Elena y Pedro Valdivia respectivamente, que lograron mantenerse gracias a su sistema de producción mecanizado, se fusionaron en 1951 dando origen a la Compañía Anglo Lautaro. La COSATAN por su parte, propietaria de oficinas salitreras cuyo sistema de producción resultaba anticuado y antieconómico no consiguió modernizarlas, con el lamentable resultado de la quiebra durante 1960 y la consecuente paralización de faenas en Prosperidad seguida en dramática secuencia por Humberstone, Santa Laura y la Oficina Victoria, esta última intervenida por el Estado y administrada por la CORFO.

Algunos años mas tarde, durante 1968, la CORFO y la Anglo Lautaro acordarían la creación de la Sociedad Química y Minera de Chile, SOQUIMICH, la que habría de heredar los aeródromos de la Oficina Victoria por entonces en completo abandono, María Elena y Pedro de Valdivia, el que habría de ser clausurado por la Dirección de Aeronáutica en septiembre de 2000 por expresa petición de SOQUIMICH.



Hawker Siddeley HS-748 “Avro”, CC-CEC c/n 1914 estacionado en la plataforma de Barriles. Circa 1970.

Como estaba previsto, en septiembre de 1967 la LAN modernizó su flota incorporando los modernos y veloces Hawker Sideley HS-748 “Avro”, unos bimotores turbohélices de corto a mediano alcance, con capacidad para llevar a 44 pasajeros confortablemente a una velocidad del orden de los 420 kh, que los puso de inmediato al servicio de las rutas nortinas en remplazo los mencionados DC-3 y CV - 440. Diariamente el penetrante sonido de las turbinas Rolls Royce Dart inundaba la pampa de Barriles efectuando el vuelo LAN 942 que llegaba de Santiago los días jueves a las 14:35 hrs, para continuar a Iquique y Arica a las 14:20 hrs. Los martes y sábados llegaba como LAN 954 a las 15:20 hrs. continuando a las 15:35 hrs. al norte. De regreso, los lunes, miércoles y viernes pasaba como LAN 953 que salía de Arica a las 09:30 y aterrizaba en Barriles a las 11:20, despegando quince minutos más tarde con destino a Antofagasta y Santiago.

Pero para entonces, los pueblos del desierto ya habían entrado en una triste agonía. La mayoría de los pampinos habían partido en busca de otros horizontes, dejando atrás una tierra llena de nostalgias y recuerdos y

el polvo comenzaba a cubrir las pistas en desuso y las carreteras aéreas, a despoplarse de aviones.

Pese a ello, para fines de 1974 la agencia local mantenía un promedio de 80 pasajeros mensuales, en tanto que el camino costero a Iquique soñado por el “loco” Muñoz estaba en plena construcción, se trabajaba en la ampliación de la planta termoeléctrica de Cobrechuy y se esperaba la próxima entrada en funciones del nuevo mineral José del Abra, cuya producción saldría por el puerto.

Fue en ese ambiente marcado por un moderado optimismo que la Línea Aérea Nacional, que había puesto en práctica un drástico programa de racionalización de sus rutas reduciendo a solo dos sus frecuencias semanales entre Santiago y Arica con escala en Barriles, anunció la suspensión de sus operaciones en Barriles.

Como era de suponer, el anuncio provocó un gran desaliento en los casi cincuenta mil habitantes del departamento ilusionados con un nuevo futuro para Tocopilla. Aquella Navidad, el alcalde Fernández hizo ver que la decisión de la empresa significaba el aislamiento de la ciudad y el fin del ansiado *“despegue industrial económico de Tocopilla”* y solicitó la revocación de la medida, pero no pudo evitar que el 15 de junio de 1975 la aerolínea cesara definitivamente sus vuelos a Tocopilla al liquidar su flota de AVROs, tan solo dos meses después que Ferrocarriles del Estado enviara el último tren al norte.

En este estado de cosas, el 31 de agosto expiró el permiso de funcionamiento de Barriles y la Dirección de Aeronáutica no lo renovó y el 10 de noviembre, la compañía aérea entregó los bienes que poseía en Barriles a Carabineros de Chile, por expresa instrucción de la Oficina Regional de la Contraloría General de la República³⁹. Al momento de hacerlo, el aeródromo contemplaba un edificio de dos piezas para Despacho comercial, uno con dos salas grandes y dos baños correspondiente a la Estación Aérea y Sala de Pasajeros, otra casa para la Radioestación, una Bodega General, una bodega para mantenimiento, una pieza para el grupo electrógeno y dos casas habitaciones pareadas

para el personal. Contaba con instalaciones y cañerías de agua y una postación y cables de 20 kilómetros de longitud hasta la ciudad para la energía eléctrica y un teléfono a magneto a la Agencia, antenas, mástiles y catavientos.

Posteriormente en 1978, la Gobernación hizo algunas gestiones ante la Dirección de Aeronáutica para reabrir el aeródromo, pero la respuesta fue categórica al señalarle al Gobernador que *“como es de su conocimiento el citado Aeródromo es propiedad de LAN-CHILE...”*⁴⁰ agregando que *“esta Dirección no puede dictar una nueva Resolución sin el consentimiento previo del propietario del Aeródromo y sin tener un documento por medio del cual una persona ya sea natural o jurídica se haga responsable de su mantención y administración”* agregando a continuación que respecto al título de dominio vigente requerido para su reapertura, se lo debía solicitar a la Línea Aérea Nacional, en su calidad de propietaria del recinto. La situación se complicó aún mas cuando promediando 1979, la aerolínea le solicitó a la Dirección de Aeronáutica autorización para proceder a la desactivación y cierre definitivo de El Boldo en Cauquenes, de Chamonate en Copiapó y de Barriles, trámite para el cual, presentó un título de dominio vigente inscrito a su nombre en el Conservador de Bienes Raíces de Tocopilla.



Piper PA-12 Super Cruiser s/n 12-397, circa 1980, CC-NTA abandonado en el hangar en la Chimba.

Sergio Barriga K.

Sin embargo persistía la cuestión de la propiedad lo que dificultaba las inversiones en el lugar. Aún así, el 31 de julio de 1980, la Dirección de Aeronáutica renovó por un plazo indefinido, la autorización de funcionamiento del aeródromo mediante la Resolución E-0502, que declaró al aeródromo Barriles de propiedad fiscal, destinado al uso público, con una pista de 1640 metros de longitud por 30 de ancho, lo que por cierto no terminó con el asunto. En 1984 se reactivó el tema por un oficio del Ministerio de Bienes Nacionales haciendo valer la inscripción de LAN, en respuesta a una solicitud de la DGAC de un certificado de propiedad de los terrenos, ya que, señalaba en la petición, la institución *“posee en dicho lugar instalaciones de Ayudas a la Navegación Aérea y es de sumo interés de la superioridad, normalizar a la brevedad la situación de dichos terrenos”*⁴². A continuación, el 5 de agosto de 1986, se dictó el Decreto N° 252 cuyo artículo primero señalaba *“Transfíeranse a la Corporación de Fomento de la Producción los bienes que son parte del activo de la empresa Línea Aérea Nacional Chile que a continuación se individualizan:... Propiedad de Barriles (Tocopilla), Rol No. 327-6, inscrita en el Conservador de Bienes Raíces a fs. 124 vta. No. 137, año 1956”*⁴³, y una propiedad en calle Bolívar N°1240-56, lo que en buenas cuentas agravó el problema ya que la CORFO no tenía ningún interés en mantener ese y otros aeródromos que le fueron transferidos de similar forma.

La disputa por el aeródromo habría de continuar hasta quedar definitivamente zanjada promediando 1992, con la destinación del terreno por parte del Fisco a la DGAC para dar cabida al aeródromo.

Pero, ya no quedaban pampinos, ni pilotos, ni aviones. En su remplazo, el club de automovilismo “Tocopilla Racing Cars”, integrado por algunos jóvenes tocopillanos se había apoderado de la pista convirtiéndola en un improvisado autódromo para carreras clandestinas entre autos y motos.

El aeródromo no parecía servir para mucho más...

Poco después del mediodía del miércoles 14 de noviembre de 2007, las fuerzas telúricas se adueñaron de la geografía tocopillana durante mas de tres minutos con una fuerza de 7,7 grados de magnitud, dejando una

secuela de destrucción, un centenar de heridos y dos personas fallecidas, además de cortes de energía eléctrica, de caminos y del suministro de agua potable.



Llegada a Barriles de un transporte Lockheed C-130 Hércules de la FACH con auxilios tras el terremoto del miércoles 14 de noviembre de 2007.

La Fuerza Aérea fue una de las primeras organizaciones en reaccionar ante la catástrofe, disponiendo el inmediato traslado de la Escuadrilla de Redespliegue Sanitario Modular Aerotransportable - ERSAM - con un hospital de campaña incluido, que casualmente se encontraba en Cerro Moreno, para auxiliar al dañado hospital local “Marcos Macuada”, iniciando sus atenciones a las 8 de la mañana del jueves. Por la tarde llegaría un segundo transporte Lockheed C-130 Hércules de la FACH con auxilios. El primero lo había hecho el mismo día del sismo, demostrando en tan dramáticas circunstancias la importancia de contar con la infraestructura aeronáutica básica, que le estaba permitiendo a la Fuerza Aérea esa reacción de apoyo inmediato a la emergencia.

Al día siguiente la presidenta Michelle Bachelet se trasladó en avión a Antofagasta, donde la IV Brigada Aérea puso a su disposición un avión de transporte CASA 212 y un helicóptero para que recorriera la zona



amagada, especialmente Quillagua que fue el epicentro, María Elena y Tocopilla, y tomara las primeras medidas de socorro. Consciente como estaba la presidenta de la urgencia que se vivía, tan pronto bajó del avión en Barriles, donde se había instalado el centro de operaciones y de acopio de la ayuda que comenzaba arribar por la vía aérea, pudo constatar personalmente el ruinoso estado en que se encontraban las instalaciones y la pista, disponiendo en el acto que el MOP llevara a cabo un programa de recuperación con recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Desgraciadamente la escena no era nueva. Cuarenta años antes, en la noche del 20 de diciembre de 1967, un fuerte terremoto nocturno de 7,2 grados de magnitud afectó al puerto, había motivado un inusitado movimiento aéreo en Barriles, incluyendo la llegada del presidente Eduardo Frei Montalva, para constatar personalmente el nivel de destrucción en el puerto, y en Quillagua, María Elena y Pedro de Valdivia que resultaron con serios daños.

Para noviembre de 2008 las mejoras dispuestas por la presidenta estaban terminadas. Como en 1962 le había correspondido al ministro Ernesto Pinto

Lagarrigue, en esta oportunidad, al corte de cinta llegó el ministro Sergio Bitar acompañado por el gobernador Evans Pool, el alcalde suplente, Tomás Pozo, y las Seremis de Gobierno, Paula Baltra, y Obras Públicas, Aurora Williams, además del Director de Aeropuertos, Hugo Sagúez, quienes dieron por inauguradas las obras de recuperación del aeródromo por 275 millones de pesos, aportados por el FNDR, que consistieron en el mejoramiento de la carpeta asfáltica de la pista, el recambio de 1.800 metros cuadrados de pavimento, la reposición de 100 metros lineales de cerco perimetral que habían sido robados y la recuperación de uno de los viejos edificios destruido por el vandalismo, que otrora fue el terminal de pasajeros de LAN, frente al cual se colocó un monolito con una placa conmemorativa del acto. Con posterioridad, el ministerio de Obras Públicas continuó efectuando las obras de conservación rutinarias con el objetivo mantener la conectividad aérea de la región, disponible para las operaciones aéreas normales o por razones de emergencia.

Pero pese a ello y a la utilidad prestada en aquellas catástrofes, los pequeños aeródromos del desierto tocopillano continuarían en el abandono. Años más tarde los pilotos civiles Armando Gajardo y Jaime Alvarado, habrían de advertir que *“la pista de Quillagua, situada en las inmediaciones del recinto aduanero, está cerrada hace más de una década. Evacuar heridos o enfermos desde ese pueblo a Tocopilla por tierra lleva dos horas y media. Traerlos hasta Antofagasta, cuatro a cinco horas. Similar situación afecta a las pistas de María Elena y Pedro de Valdivia, están fuera de operación, pese a formar parte de un complejo industrial y urbano expuesto a emergencias de todo tipo. Añadiendo que cerca de la desembocadura del Río Loa existió una pista de la que hoy sólo se pueden apreciar algunos tramos, al igual que en Properidad”*⁴⁴.

Como quiera que haya sido la historia, lo único cierto es que los aviadores de Tocopilla ya no están. Los aeródromos en cambio han logrado permanecer como huellas que pertenecen al desierto, tendidos en la pampa calichera, olvidados y cubiertos por el polvo, esperando tiempos mejores, semejando en el intertanto, a los grandes geoglifos construidos por los trashumantes del desierto en tiempos pretéritos, con los que alguna vez marcaron sus rutas por las que transitaban hacia el futuro.

Notas

1.- El Sargento Eliodoro Rojas Pincheira fue el padre del coronel Fenando Rojas Ortega, quien sería oficial de la Fuerza Aérea y piloto fundador de LAN y habría de operar en Barriles y María Elena entre 1931 y 1935. Fue subdirector de la Escuela de Aviación, edecán aéreo y padre del general Fernando Rojas Vender, quien llegaría a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile 1995/99.

2.- El sobrevuelo de Tocopilla por la Escuadrilla es descrito por el mayor Herbert A. Dargue en "How Latin America looks From the Air", publicada en The National Geographic Magazine, correspondiente a octubre de 1927: "Due south 1.295 miles, down the long straight-line, rough coast of Chile we flew, stopping now and then or dropping notes into the streets of towns like Arica, Iquique and Tocopilla, as we passed".

La escala del San Antonio en tanto está descrita en "El vuelo pan americano de buena voluntad 1926-1927", por Eloy Martín en: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Vuelopanamericanodebuenavoluntad1926-1927Eloy%20Martin.pdf>

3.- Rojas Ortega, Fernando
"Recuerdos de la Línea Aérea Nacional , 1931 - 1935 "
Revista de la DGAC "Información Aeronáutica" N° 47.

4.- En "Atlas de Aeródromos" editado en 1937 por la Dirección de Aeronáutica.

5.- En: Los Guggenheim contra el Estado chileno
Revista Que Pasa del 14 de noviembre de 2009

6.- Extracto de "José Benito Pérez de Castro Gutierrez 1ª Parte" por Miguel Pérez de Castro Valenzuela en: www.pilotosretiradoslan.cl

7.- "Aeródromo Barriles".
Damir Galaz-Mandakovic Fernández en:

<http://tocopillaysuhistoria.blogspot.com/2012/04/aerodromo-barriles.html>

8.- Investigación Sumaria Administrativa DGAC, accidente del 3/ FEB/1932. Arch. MNAE.

9.- Francisco Echenique Domínguez fue un conocido empresario, fundador de la Clínica Santa María y de la Automotora Costabal y Echenique (COSECHE). También fue un reconocido jugador de polo, capitán del Team Huique, con el que jugó en Chile, Argentina, EEUU. Falleció al precipitarse a tierra el avión que tripulaba en el Fundo San Alberto de Pelequén, el 29 junio 1945.

10.- La Nueva Era de las municipalidades de Chile
Publicación del Ministerio del Interior, Santiago, 1931.

11.- Arch. Gob. Tocopilla, Of. N° 447 dirigido al Alcalde Juan Daniel Ruiz, en: Galaz-Mandakovic F. Damir
"Reivindicación del Patrimonio Tangible de Tocopilla", Tocopilla 2011.

12.- Carta del Embajador en Chile Charles Bowers al Secretario de Estado Cordell Hull del 20 de enero de 1942 en: <http://uwdc.library.wisc.edu/collections/FRUS> "United States Department of State / Foreign relations of the United States diplomatic papers, 1942. The American Republics, Chile".

13.- Galaz Fernández, Damir
"Entre dos guerras. Una mundial y otra local" en:
<http://dspace.universia.net/bitstream/2024/867/1/TOCOPILLA+entre+dos+guerra,+una+mundial+y+otra+local.pdf>

14.- Oficio N° 23/153 del 22 de julio de 1942 del Director de Aeronáutica al Comandante en Jefe de la FACH en el que detalla el estado de los aeródromos en las ciudades mencionadas.

15.- Oficio Confidencial de la Comandancia de la 1a Brigada Aérea al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, enero 1943.

17.- Oficio Confidencial N° 275 del 19 de mayo de 1943 del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea al Comando de la 1ª Brigada Aérea.

18.- DS N° 14 del 30 de junio de 1943
Orden Ministerial del 14 de enero de 1944

19.- Registro de Propiedad año 1950 “Primera Inscripción Fisco de Chile - Aeródromo Barriles” en Archivos DASA

20.- Julio Matthei Sch. describe este vuelo en “La mosca de Quillagua” en: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/gajes/moscaquillagua.html>

21.- En total los aviones del Club Aéreo de Tocopilla fueron:

- CC-NTA-0160 Fairchild M.62A Cornell, fabricación 1942. Sufrió un principio de incendio el 29 de noviembre de 1951 en Prosperidad. Recuperado, continuó prestando servicios hasta el 26 de marzo de 1955 que se destruyó al accidentarse 600 metros al sur de la pista del aeródromo El Ilo de Calama.

- CC-NTB-0411 Stinson 10A Voyager s/n 08-2809 matriculado en el club el 14 de mayo de 1954. Ex NC9809K, N9809K. El 17 de septiembre de 1961 sufrió una falla de motor en el despegue de Punta Blanca y se estrelló en la playa.

- CC-NTC-0137 Fairchild PT-19A Cornell (M62A) matriculado en el club el 12 de Julio de 1954. Ex CC-XAH/ CC-?, CC-KOB-0137. Se habría accidentado el 24 de abril de 1958

- CC-NTA-0154 Aeronca 7AC Champion s/n 7AC-6036 matriculado en el club el 29 de marzo de 1961. Ex NC2457E, N2457E, CC-KLJ-0154

- CC-NTC Aeronca 11AC Chief s/n 11AC-794 matriculado en el club el 27 de febrero de 1962. Ex NC9165E, N9165E, CC-KLK-0158, CC-KLK . Fue restaurado y recuperado el 28 de marzo de 1978 con la matrícula CC-PCK con el c/n D.A.794-1 posterior, CC-CHW, CC-PCK

- CC-NTA Aeronca matriculado en el club en enero de 1962. Se accidentó por viento cruzado en el despegue de la pista de Pedro de Valdivia el 10 de octubre de 1966.

- CC-NTA Piper PA-12 Super Cruiser s/n 12-397 matriculado en el club el 30 de septiembre de 1975 Ex CC-PCA-0245, CC-STL-0245, CC-STL, CC-KUD. En 1977 quedó abandonado en un hangar del Club Aéreo de Antofagasta en el aeródromo La Chimba. Fue recuperado y matriculado CC-PJB.

22.- Revista Chile Aéreo diferentes números 1948 – 1954

23.- “Tococuentos 5” (2006) varios autores. En: Díaz, Tania. Un Loco en Tocopilla: Armando Muñoz Rojas. Págs. 50-54. Editorial Corporación Cultural Juan Collao Cerda, Tocopilla.

24.- Respecto a este accidente, el historiador Damir Galaz - Mandakovic en correo al autor señala: “Estuve consultando con mi abuelo, nacido en 1930, y me comenta que el accidente de Chau fue entre febrero y marzo, no lo tiene muy claro, pero que fue cerca Calama en 1955. No obstante, luego me comenta que al parecer el Loco Muñoz andaba por allá porque hubo una actividad por el día de Calama, es decir el 23 de marzo”.

25.- En: Galaz, Damir; Tocopilla y su Historia, Aeropuerto de Punta Blanca <http://tocopillaysuhistoria.blogspot.com/2010/10/aeropuerto-de-punta-blanca.html>

26.- Pérez Sazie, Jorge, en: “Reseña histórica de La Línea Aérea Nacional desde, la post guerra, - 1945 - hasta su privatización en 1984”. - www.pilotosretiradoslan.cl

27.- Pérez Sazie, Jorge, en: “Vuelo Caletero en De Havilland Dove” en: www.pilotosretiradoslan.cl

28.- Las acusaciones y la respuesta dada por LAN fueron publicadas por El Mercurio del 4 de abril de 1949 bajo el título “Exposición de la Línea

Aérea Nacional al país". Consultado en:
<http://www.pilotosretiradoslan.cl/historias/vistoporlaempresa.html>

29.- Folleto de LAN "Reproducción de las muchas cartas de felicitación enviadas por nuestros pasajeros". 1954

30.- CC-CTA-0270 Cessna T-50 Bobcat (C-78) 4809 ex 43-7289, NC51278, CC-CTA-0270
Adquirido por la COSATAN a la Compañía de Aviación Lo Castillo Ltda. el 13 de marzo de 1950 y re matriculado CC-CAQ-0270.

CC-CAS-0141 Cessna T-50 Bobcat (AT-17B) 4459 ex 42-71763, NC75560, N75560
Adquirido por Sociedad Aero Pesquera Catalina Ltda. a la Cessna Aircraft Corp. en 1952 y transferido a la COSATAN el 21 de agosto de 1959.

CC-CCC-0144 Cessna T-50 Bobcat (C-78) 5026 ex 43-7506, NC88764, NC8871, N8871
Adquirido a la Cessna por la la Chilean Nitrate Co. en marzo de 1952.

CC-CAD-0441 Cessna T-50 Bobcat adquirido por la Sociedad de Transportes Aéreos "ALA" Ltda. formada por la fusión de Air Chile y Lyon Air.

31.- Iván Siminic en su Blog El Ovservador Aeronáutico, entrega una excelente y pormenorizada historia de Air Chile y sus aviones en: http://ivansiminic.blogspot.com/2006/09/b-24-liberator-en-chile_24.html y sobre el Curtiss CC-CAT en: <http://ivansiminic.blogspot.com/2007/12/el-ltimo-commando.html>.

32.- "Alas sobre la Pampa" en Revista Pampa N°124, Antofagasta julio 1958.

33.- Durante la 2ª Guerra Mundial en Chile se creó el Comité de la France Libre, responsable de reclutar combatientes voluntarios. Entre los movilizados por el comité estuvo su biznieto, voluntario de la 4ª

Compañía de Bomberos "Pompe France" de Santiago, Héctor Mario Latrille Soto, nacido el 9 de abril de 1910 en Antofagasta, hijo de Luis Latrille Parra, quien llegaría a ser Diputado por Antofagasta en 1924, y de Elvira Soto Moraga. Enrolado en la Fuerza Aérea de la Francia Libre el 6 de enero de 1942, Héctor Latrille fue destinado al Grupo de Bombardeo "Lorraine", asimilado a la RAF como el Squadron N° 342, que estaba dotado bimotores Douglas A-20 "Boston" y cuadrimotores Handley Page Halifax, llegando a realizar tres misiones de combate como artillero en estos aparatos antes de estrellarse en suelo británico, cuando su avión despegaba en una nueva misión, el 28 de diciembre de 1943. Sus restos yacen en el cementerio de Brookwood, Inglaterra.

34.- Por entonces, la Oficina Meteorológica de Chile de la Dirección de Aeronáutica instaló una estación termopluiométrica en la Subcomisaría de Carabineros de Pedro de Valdivia. La estación consistente en un cobertizo que albergaba dos termómetros Fuess para medir las temperaturas máxima y mínima y un pluviómetro Hellmann chico, entró en funciones en julio de 1963, a cargo del sargento Luis Arroyo quien fue especialmente capacitado para ello.

35.- Galaz, Damir "Aeródromo Barriles" en:
<http://tocopillaysuhistoria.blogspot.com/2012/04/aerodromo-barriles.html>

36.- Registro de Propiedad Año 1956 en Archivos DGAC

37.- Registro de Propiedad Año 1950 "Primera Inscripción Fisco de Chile, en Archivos DGAC.

38.- Op. Cit.

39.- Of. N° 211/7420 del 14 de diciembre de 1970, del director de Aeronáutica al Ministerio de Defensa, Arch. DGAC.

40.- Acta de Entrega de Bienes de fecha 10 de noviembre de 1975. Arch. DASA

41.- Of. N° 14/1/3118 del 29 de septiembre de 1978 del Director de

Aeronáutica al Gobernador Provincial de Tocopilla, Te. Cnl. De Carabineros Humberto Jara C. Arch. DASA.

42.- *Of. SD. AER. ORD. N°14/1/1963 del 9 de agosto de 1979. Arch. DASA.*

43.- *Of. Ord. N° 21/18/76/1081 del 29 de junio de 1984. Arch Dasa.*

44.- *Propiedad inscrita en el Registro de Propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Tocopilla a fojas 133 vta. N° 158, del año 1949.*

45.- *El Mercurio de Antofagasta, 31 de mayo de 2011 en:
http://www.mercurioantofagasta.cl/prontus4_noticias/site/artic/20110531/pags/20110531000510.html*

BIBLIOGRAFIA

En general la bibliografía consultada se encuentra como notas de pie de página. Las páginas y sitios de Internet mencionadas, fueron consultadas entre agosto 2012 y septiembre 2013 cuando las revise y se encontraban vigentes. Aparte de lo mencionado, consulté:

Alarcón C, Héctor

“José Ojeda Pacheco, el Sargento Aviador”

Santiago 1998

Barriga K., Sergio

“Historia de LAN-CHILE”

Santiago, 1984.

Cuadrado M., Alfonso

“El Comodoro Arturo Merino Benítez”

Edit FACH, Santiago 1984

Duhalde S., Margot

“Margot Duhalde, Mujer Alada”, Autobiografía.

Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 2006.

Fernández D., Alberto

“La Aviación en Magallanes”

Museo Nacional Aeronáutico y Espacial, Santiago 1995

“Ese singular sentido de proteger al vuelo, una historia ilustrada”

DGAC, Santiago, 2000.

Flores A., Enrique

“Historia Aeronáutica de Chile”

Santiago 1950

Galaz-Mandakovic F., Damir Marino

“Reivindicación del Patrimonio Tangible de Tocopilla”

1° Edición, Tocopilla 2011

“Tocopillanos del ayer, Sucesos y Personalidades locales.”

1ª Edición, Tocopilla 2009

En sitio web www.tocopillaysuhistoria.tk

- “Tocopilla: Entre la Miseria y el Apogeo. 1930-32”.

- “Crecimiento (1930-32) y decrecimiento (2007-09) de Tocopilla”.

- “Aeródromo BARRILES”.

- “Reivindicación del Patrimonio Tangible de Tocopilla”, Tocopilla 2011

- “Aeropuerto de Punta Blanca”,

Magliocchetti O., Mario

“El Avión Fairchild PT-19 y Variantes”

Serie Monografía de Aeronaves

Colección MNAE N° 5 Agosto de 2011

“El Avión Vought Sikorsky - Kingfisher”

Serie Monografía de Aeronaves

Colección MNAE N° 6 Agosto de 2012

Ojeda Castill, Enrique

“Extraviados en la Pampa”

Ed. Nascimento, Santiago 1969

Pizarro S., Alejandro

“El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino”

Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1994.

Romero P., Alvaro

“Aeronca L-3B”

Serie Monografía de Aeronaves.

Colección MNAE N° 2 Agosto 2008

Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC

Archivos Registro Nacional de Aeronaves

Archivos DASA - Carpetas de Aeródromos.

Documentos y archivos varios del autor

Diseño • Alejandro Riveros T.
Impresión • IMPRENTA DASA
Santiago, Chile
2014