

Mayo de 1980:

RÍO PICO, PATAGONIA ARGENTINA

Francisco Martínez Villarroel*

Durante el transcurso del año 1980, y luego de la crisis de 1978 entre Chile y Argentina, la Armada mantenía su despliegue acostumbrado en la zona austral, por lo que fue necesario desplazar a Punta Arenas el avión fotogramétrico. Cumplida su misión, emprendió su retorno a la Base Aeronaval El Belloto, y encontrándose en vuelo de regreso, su itinerario se vio abruptamente interrumpido por la falla en uno de sus motores, lo que obligó a su Comandante a efectuar un aterrizaje forzoso en una localidad fronteriza argentina.



Luego de la crisis de 1978 entre Chile y Argentina, la relación bilateral se caracterizó por una tensa espera de los resultados del Tratado de Paz y Amistad que se preparaba, donde la participación del Vaticano como es ampliamente conocido, fue determinante. Sin embargo, hubo que esperar hasta fines de

1984 para arribar al acuerdo final, pasando por nuevas tensiones originadas por la guerra de las Falkland/Malvinas en 1982.

En 1980, Chile y Argentina habían reducido el nivel de alistamiento alcanzado en diciembre de 1978, sin embargo, aún persistían las desconfianzas generadas por los duros momentos vividos en esa fecha.

* Vicealmirante AV. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Estrategia. Graduado del Curso de Alto Mando de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 2011.

La Armada, mantenía su despliegue acostumbrado en la zona austral y en ese marco, fue necesario desplazar a Punta Arenas el avión fotogramétrico con que contaba la Institución. Esta tarea se inició el 15 de mayo de 1980, arribando esta aeronave ese mismo día a Carlos Ibáñez, luego de 7.3 horas de vuelo siguiendo la ruta tradicional Belloto-Puerto Montt-Balmaceda-Punta Arenas.

En Punta Arenas luego de reentrenar a los pilotos locales, la dotación de ferry se alistó para regresar a El Belloto al tener su tarea cumplida. El medio de regreso fue una aeronave Casa 212 que volvía a la zona central para su mantenimiento programado. A la dotación reglamentaria de este avión, se unía la dotación de ferry del fotogramétrico y ocho Marineros SMO recién licenciados de la Institución.

El vuelo

Las condiciones meteorológicas ese día, eran normales para la época del año en la ruta, esperándose encontrar un frente frío sobre Chaitén de reducida intensidad, lo que pronosticaba dificultades menores en ese tramo. Para la experiencia de la dotación entrenada en la Tercera Zona Naval, nada especial.

Efectivamente, luego de recargar combustible en Balmaceda y estirar un poco las piernas se continuó el vuelo en demanda de Puerto Montt, encontrándose la nubosidad del frente aferrándose con distintas tonalidades de gris a la intrincada geografía de la región de Aysén. En la altura, alguno que otro chubasco y turbulencia ligera a moderada, con formación de hielo ocasional y suave. Mirando hacia el sector argentino sobre la cordillera, visibilidad ilimitada.

El pasaje dormitaba en los incómodos asientos de paracaidistas, cuando el Capitán de Aeronave (mecánico de cargo) alertó de la falla de un motor y de extrañas y peligrosas oscilaciones de potencia en el otro.

La situación no era confortable, la planta de poder remanente no daba ninguna seguridad,

además de ello, las condiciones meteorológicas en los posibles aeródromos de alternativa en el sector chileno ante esta emergencia, las hacían de dudosa utilidad. Por el contrario, en el sector argentino la visibilidad continuaba excelente y de acuerdo a la posición de la aeronave, con un descenso controlado, cuidando el motor operativo y un poco de suerte, era más seguro intentar llegar a la pequeña pista de ripio de la pequeña localidad fronteriza argentina de Río Pico.

El aterrizaje con un motor en una pista desconocida, bastante corta, sin reconocimiento previo, puso a prueba las mejores habilidades de los pilotos. Antes de tocar ruedas, se sobrevoló a muy baja altura la comunidad local que mataba el tedio dominical patagónico en un partido de fútbol.

La situación no era confortable cuando el Capitán de Aeronave alertó de la falla de un motor y de extrañas y peligrosas oscilaciones de potencia en el otro.

Prisioneros

No bien se descendió de la aeronave y mientras se daba gracias una vez más al Creador por permitir estar sanos y salvos, se avistó la loca carrera de personal militar argentino armados de fusiles, que se dirigía a dar la bienvenida. La mayoría concurría impecablemente vestido de corto, para fútbol, pero armados y asustados, eran superados en número por los recién llegados. Antes del encuentro, el más antiguo de los licenciados SMO pidió instrucciones, la respuesta del Comandante fue clara, "desde este momento vuelven a estar en servicio activo."

El contacto inicial con Gendarmería fue más que frío, el alférez a cargo estaba muy nervioso y desconfiaba de todo. Luego de identificarse e informar de la situación, el Comandante de la aeronave dio la seguridad que no se trataba de una incursión y que se había informado de la emergencia a los servicios de tránsito aéreo chilenos. Internamente todos rezaron para que las autoridades chilenas tomaran los contactos adecuados.

Los ahora detenidos, fueron llevados a una escuela fronteriza, constatándose con sorpresa que tenía buenas capacidades para alojamiento y cocinas, de sobra para los pocos niños del pueblo.



■ Avión naval Casa 212 sobrevolando Punta Arenas.

Lógicamente quedaron separados oficiales y gente de mar, los más antiguos tomaron el control de los respectivos alojamientos.

La primera comida fue en un restaurante local. Allí, horas más tarde, apareció súbitamente un mayor del Ejército argentino que luego de las presentaciones y explicaciones, cambió su seño adusto y compartió un café con sabor gaucho, en medio de anécdotas. Sabía de la situación, había venido de Esquel con refuerzos para la pequeña guarnición de Gendarmería pero nunca se avistó a su tropa y sus capacidades de comunicaciones. Antes de ir a dormir, personal de Ejército, de inteligencia con seguridad, identificó y tomó fotografías a cada uno de los marinos chilenos, fue fácil hacer un pequeño enredo con los nombres, solo para no hacer tan fácil su trabajo.

No fue fácil conciliar el sueño, se habló en voz baja sobre los típicos temas luego de una emergencia, ¿Lo hicimos bien? ¿Era muy riesgoso continuar hacia el lado chileno? ¿Cuánto más duraría funcionando el motor bueno? ¿Cuánto tiempo nos tendrán acá? ¿Sabrán nuestras familias? Lo real, se estaba bajo custodia con un Gendarme armado en

la puerta, ese mismo más tarde roncaba a pierna suelta sentado en una silla, todos se levantaron a verlo. Se era algo así como P.O.W. (prisoner of war), medio en broma pero en definitiva detenidos.

La noche siguiente había aumentado el número de los chilenos, había llegado una aeronave de apoyo para intentar reparar la siniestrada. La sensación de ser prisioneros era menor, la vigilia fue adornada con chascarros marinos, tratando de disminuir los ronquidos de mono de uno de los pilotos. La relación con los custodios era casi de camaradería, indudablemente no se podía turistar por el poblado, pero los Gendarmes y las señoras de la escuela se esmeraban en la alimentación y atenciones.

El día siguiente fue el último para la dotación accidentada en esa perdida localidad fronteriza, una aeronave Casa 212 los evacuó, quedando allí el personal de mantenimiento que se afanaba para cambiar el motor fallado y solucionar la falla del otro. Horas más tarde, en la antigua Base El Belloto, la dotación se reencontró con las familias que los esperaban, luego de este incidente de feliz final en la Patagonia argentina.

Epílogo

Se sabe que el 21 de mayo de 1980 en esa pequeña localidad fronteriza argentina, por cierto sin mar a la vista, una sencilla ceremonia en la pista de aterrizaje recordó la gesta inmortal de nuestro Capitán Prat. Formaron bajo los pabellones patrios marinos chilenos y gendarmes argentinos, unidos en la celebración de una gesta universal de

valor supremo. ¡Que orgullo sintieron los marinos al cantar nuestra canción nacional, mirando las nevadas cumbres de la cordillera!

Finalmente un cariñoso recuerdo y reconocimiento a nuestro Comandante en esos momentos, Capitán de Navío Héctor Higuera (Q.E.P.D.), por su liderazgo y preocupación con todos y cada uno de los miembros de la dotación siniestrada.

* * *