

Artículo Nº 17 / 2025

BOTES VOLADORES Y MATERIAL ANFIBIO EN LA APERTURA DE LA RUTA HACIA MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA



*Por René Jorquera Escobar. Director de Tecnología e Innovación.
03 de julio de 2025. 9 Min. de lectura.*

I.- Introducción

Los primeros días de enero de 2025, la Fuerza Aérea de Chile alcanzó, mediante la operación Estrella Polar III, un hito histórico al llegar por quinta vez el Polo Sur, operación en la cual trasladó al Presidente de la República hasta dicho confín que marca el límite más austral de nuestro país. Esta misión, que implicó una planificación, preparación y ejecución de primer nivel sin duda quedará en la historia nacional e Institucional por su significado y trascendencia en lo operacional, en lo estratégico y en lo geopolítico, y en el futuro será destacado como un hito significativo en los esfuerzos que nuestro país ha realizado en la exploración y conquista de nuestro Territorio Antártico.

Esta operación es una muestra de la contribución de la Fuerza Aérea en la conquista de nuestro Territorio Antártico, y en esta sucinta revisión, abordaremos como los aviadores militares del pasado enfrentaron la titánica tarea de abrir las rutas aéreas hacia este alejado confín de nuestra patria y como enfrentaron los desafíos que esta misión les impuso.

La posibilidad de alcanzar nuestro Territorio Antártico estuvo siempre condicionada por las capacidades de los medios aéreos disponibles, éstos otorgaron las facultades para ir avanzando poco a poco, adentrándose hacia el sur, abriendo rutas que luego solo serían tramos de una ruta mayor, corriendo poco el límite en la medida que esto era posible. En los inicios, la apertura de las rutas hacia Arica y hacia Puerto Montt, se hizo conforme el alcance de las aeronaves y las condiciones de terreno permitían improvisar una pista donde aterrizar, extendiendo el alcance de nuestras alas cada vez un poco más. Sin embargo, la conquista del Chile Austral, y de la Antártica, requirió, en el principio y por muchos años, de medios aéreos especiales.

Hacia esos confines, los botes voladores, hidroaviones y anfibios, eran el medio ideal ante la inexistencia de una pista o lugar plano donde aterrizar. Los primeros intentos para las zonas de Puerto Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena se realizaron en este tipo de aeronaves, las que, junto a sus tripulaciones, escribieron páginas memorables de nuestra historia y fueron el cimiento sobre el cual, luego de muchos años, se pudo conquistar el Polo Sur.

II.- El primer paso, abrir una ruta hacia Magallanes

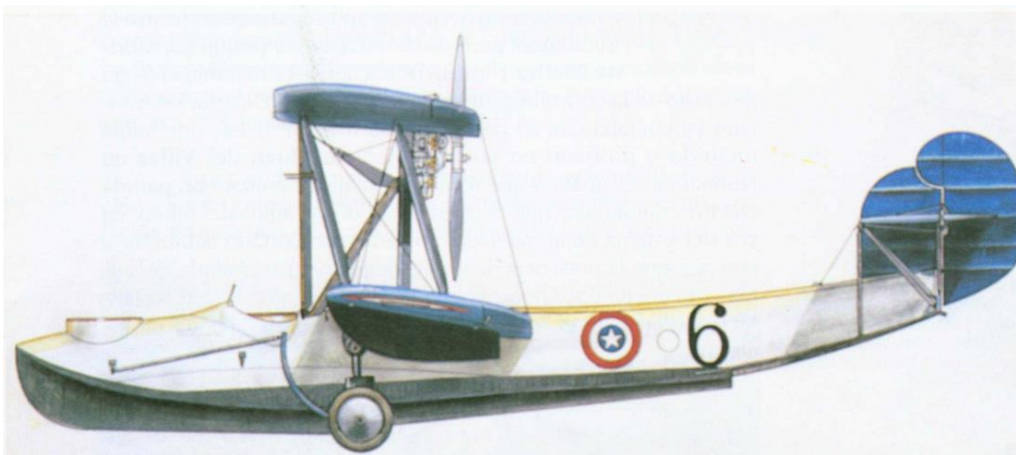
Algunos años antes de la fundación de la Fuerza Aérea, el Comodoro Arturo Merino Benítez consciente de la necesidad de romper el aislamiento que presentaban las localidades más alejadas del centro del país, y ante las innegables ventajas que presentaba el medio aéreo en cuanto a su

velocidad y alcance, impulsa en su calidad de Director de la Escuela de Aviación y luego como Inspector de Aeronáutica la apertura de líneas aeropostales hacia el norte y sur del país.

Primero, quizás porque era una tarea más abordable, se abrió la ruta aérea hacia el norte. Para ello, en la medida que las aeronaves tenían mejores capacidades, se exploraron mediante vuelos de exploración las posibles zonas de operación, y por supuesto, las condiciones meteorológicas en las que se iba a volar. En este sentido, la historia de la Fuerza Aérea consigna como un hito el raid realizado hasta Arica y Tacna en 1924, qué permitió explorar la ruta en vista a la posibilidad de establecer en el futuro una línea aérea, lo que en definitiva se consolidó con la apertura, en 1929, de la Línea Aeropostal Santiago – Arica.

Aun cuando este raid es el primer indicio de la apertura de la línea aeropostal hacia el norte, al tenor de los hechos y tal como lo veremos más adelante, es importante resaltar la importancia que tendría también para el desarrollo posterior de la aviación en Chile, el raid que realizó ese mismo año 1924, el 1 de agosto, el Teniente 1º de la Armada de Chile Manuel Francke Mariotti y el Capitán de Fragata Abel Campos, con cuatro hombres de tripulación, realizaron un raid el bote volador “Guardiamarina Zañartu” con destino a Arica. El vuelo requirió el amarizaje en Coquimbo, Huasco, Caldera, Mejillones, Iquique y Arica, cubriendo, en su tramo de ida, 893 millas en once horas y veinticinco minutos de vuelo efectivo, arribando a su destino final el día 4 de agosto a las 11.45 horas.

La ruta al sur siguió la misma mecánica empleada hacia el norte. Primero se realizaron vuelos exploratorios hacia Chillan, Concepción, Temuco para finalmente alcanzar la ciudad de Puerto Montt. En dicha ciudad se asentó en 1929, con el objetivo de realizar vuelos de exploración hacia la región de Aysén y Magallanes, la Escuadrilla Anfibia N° 1 “Línea Aérea Experimental Puerto Montt - Aysén”, en el sector de la Chamiza, la que con el tiempo se convertiría en el Grupo de Aviación N° 5. El material de vuelo asignado a esta escuadrilla fueron 6 aviones Canadian Vickers Vedette, biplanos anfibios que contaban con un motor de 225 HP montado en el centro en el ala superior con su hélice en la parte superior. Esta aeronave desarrollaba una velocidad de unos 120 km/h, con una autonomía de 2 horas y 45 minutos y una capacidad de tres pasajeros. A este material se le agregó dos Gipsy Moth de 100 hp a los que se le colocaron flotadores.

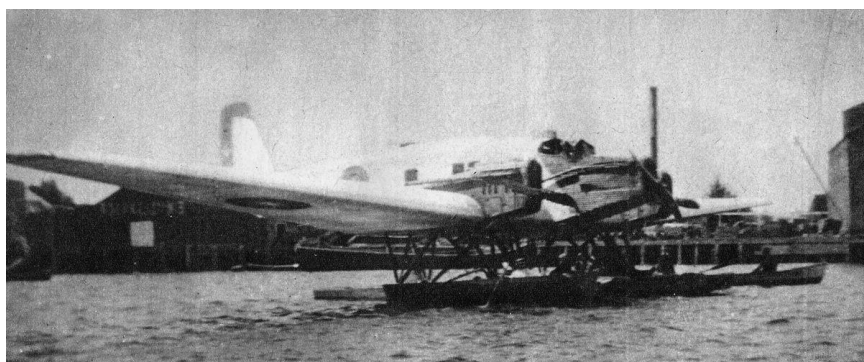


Aeronave Vickers Vedette utilizado para abrir el tramo Puerto Montt – Puerto Aysén

La misión de la Escuadrilla, tal como su nombre lo señalaba, era estudiar una línea aérea hasta Aysén, primera etapa en la proyectada ruta a Magallanes. Gracias al gran espíritu de vuelo que animaba a los pilotos militares hizo posible establecer la unión aérea proyectada, a pesar de las escasas condiciones aerodinámicas y marineras de los Vedettes.

El asentamiento de esta Escuadrilla Anfibia deja de manifiesto que era claro que la segunda parte de la ruta, en tanto no se dispusiera de aeronaves con el alcance necesario, debía materializarse ya no con aviones convencionales habida cuenta de las características del terreno sobre el cual se volaría, desmembrado en miles de islas y canales. Para esta etapa era necesario emplear material de vuelo que tuviera capacidad para operar en el agua, ya sea botes voladores o hidroaviones anfibios, tal como aconteció en la práctica.

Providencialmente tres años antes, en 1926, nuestro país había adquirido en Alemania seis aeronaves Junkers R-42, un bombardero trimotor que tenía la particularidad de poder ser equipado con un tren de aterrizaje con ruedas, esquís o flotadores, y que además de poseía un alcance de unos 1300 kilómetros. Estas características hacían del material R-42 especialmente apto para realizar un viaje entre Puerto Montt y Punta Arenas y así abrir el tramo de ruta que aún faltaba por conquistar. La aeronave en cuestión realizó el tramo Santiago – Puerto Montt, y en este último punto se le instalaron los flotadores requeridos para la segunda fase del vuelo, la que consideró escalas en Puerto Aysén- Puerto Natales y Punta Arenas, amarizando en dicha ciudad el 29 de enero de 1930, casi dos meses antes de la unificación de los servicios aéreos del Ejército y de la Armada, hecho que dio origen a la Fuerza Aérea de Chile.



Junker J-42 de la FACH con flotadores

La apertura de la ruta no significó su consolidación inmediata como pudiese esperarse, quizás la crisis político-económica de 1930 – 1932 impidió que se continuara avanzando, aun cuando un hecho importante daba cuenta del interés por consolidar este logro. En efecto, en diciembre de 1930 se estableció en la zona de Cabo Negro, unos 20 kilómetros al norte de Punta Arenas, la Escuadrilla Anfibia N° 2, con el propósito de explorar la zona para establecer una base que permitiera operar una línea aérea que cubriera la ruta Santiago- Punta Arenas. La escuadrilla en cuestión contó inicialmente con dos Curtiss Falcon dotados de flotadores.

El Curtiss Falcon era una aeronave biplano de observación y ataque construido por la compañía estadounidense de Glenn Curtiss. Estaba dotado de un motor Curtiss V-1150E de 435 hp. Con estos aviones se realizaron vuelos exploratorios a Porvenir, Puerto Natales, Cabo de Hornos y Ushuaia, entre otros lugares de la zona. Las aeronaves en cuestión tenían dificultad para operar en la zona,

por lo cual luego de tres meses de experiencia se resolvió cambiar los flotadores por tren de aterrizaje, pasando entonces a operar desde tierra en los mismos terrenos de Cabo Negro.



Avión Curtiss Falcon con flotadores en Magallanes

En 1934, cuando ya había transcurrido casi un lustro del viaje histórico del Comodoro Arturo Merino Benítez, el ahora Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de esa época, General del Aire Diego Aracena Aguilar, decide retomar el impulso inicial y consolidar el logro ya alcanzado. De esta forma, primeramente, ordena a la Escuadrilla de Anfibios N° 1 realizar un nuevo vuelo hacia la zona de Punta Arenas, el que se realizó en septiembre de 1934 en una aeronave anfibia Sikorsky S-38 la que amarizó en el Estrecho de Magallanes el día 18 de septiembre de ese año.



Un S-38 anclado en la Bahía de Puerto Aysén

El Sikorsky S-38 era una hidrocanoa anfibia, dotada de dos motores Pratt and Whitney R 1340 Wasp de 411 Hp cada uno y que tenía un alcance de 1200 kilómetros. Este nuevo vuelo demostró las capacidades profesionales de la naciente Fuerza Aérea, sin embargo, se estimaba que se requería de aeronaves de mejores capacidades para establecer en definitiva una línea aérea que operará permanentemente hacia Magallanes.

El General Diego Aracena entonces impulsa un proyecto destinado a adquirir material para hacer realidad este anhelado sueño, que permitiría unir por aire a la aislada comunidad de Magallanes. En esos tiempos, un viaje hacia el centro del país tomaba 13 o más días y existía una posibilidad cierta que la línea aerpostal Argentina materializara un proyecto de utilizar una base de Bariloche para unir todo el territorio de Magallanes con el centro y norte de Chile en un servicio rápido menor a 48 horas, lo que evidentemente no era deseable a los intereses de nuestro país.

En 1935, la Línea Aérea Nacional presentó un proyecto para establecer un servicio de pasajeros y correspondencia hacia la zona de Magallanes, el que fue aprobado, financiándose la adquisición de aeronaves y determinándose que la Fuerza Aérea debía organizar la futura Línea Experimental a Magallanes. De esta manera, a mediados de 1936, luego de realizar los estudios pertinentes, se decidió la adquisición de dos bimotores anfibios Sikorsky modelo S-43 dotados de motores Pratt and Whitney de 800 hp cada uno con capacidad de unos 16 pasajeros y con la particularidad de poseer tren retráctil en el casco del avión, lo que le permitía operar indistintamente sobre agua como sobre tierra. A estas características se agregaba un alcance de 1300 kilómetros. Las aeronaves fueron bautizadas “Magallanes” y “Chiloé”.



Avión Sikorski S-43 de dotación de la Fuerza Aérea

El 7 de enero de 1937, el “Magallanes” pilotado personalmente por el General Aracena, cubrió la distancia entre Santiago y Punta Arenas en diez horas de vuelo, arribando a su destino en perfectas condiciones, siendo este el primer vuelo de la Línea Experimental a Magallanes. A mediados de ese año, cuando la Línea Experimental a Magallanes comenzaba a consolidarse, habiéndose ya realizado 27 viajes con su pasaje y carga completos sin novedad alguna, uno de los aviones, el Sikorsky “Chiloe” sufrió un lamentable accidente que a la postre vino a suspender el servicio en forma definitiva.

Habría que esperar hasta febrero de 1946 cuando la Línea Aérea Nacional retomó esta iniciativa para hacer realidad de manera definitiva el servicio de pasajeros entre Punta Arenas y el centro

del país. Para ese entonces la aviación había avanzado de manera vertiginosa, ya no era necesario hacer este tramo con aeronaves anfibas, se contaba con un aeródromo en Bahía Catalina y con aeronaves capaces de cubrir el tramo Santiago – Punta Arenas, con escala en Balmaceda. La ruta se consolidaría con su inauguración oficial en enero de 1947.

III.- El segundo paso, alcanzar la Antártica y operar en ella

Una vez que se abrió la ruta hacia Magallanes, el próximo objetivo lógico a conquistar hacia el sur era volar hacia la Antártica, ruta que se fue jalando paulatinamente mediante hitos sucesivos que a la postre permitieron lograr la meta de desplegar nuestras alas sobre el continente blanco.

En muchos de estos hitos estuvieron presentes hidroaviones y anfibios, que gracias a sus características permitieron soslayar la inexistencia de pistas de aterrizaje en estos alejados parajes.



Consolidated PB5Y-1 Catalina del Grupo de Aviación N°2.

El primero de estos hitos ocurrió el 2 de febrero de 1945 cuando el bote volador PB5Y-1 N° 400 pilotado por los Tenientes Óscar Leiva Silva y Arturo Parodi Alister más cinco tripulantes realizó un vuelo directo Punta Arenas-Quintero con cuatro pasajeros, demorando en este trayecto 12:25 horas. El motivo del vuelo a esa zona fue trasladar una comisión de diez profesionales pertenecientes a la Corporación de Fomento con la finalidad de realizar estudios económicos e hidroeléctricos. Este desplazamiento no estuvo exento de dificultades debido a las características propias de la zona como los fuertes vientos imperantes o brucas nevazones que causaron algunos percances que fueron sorteados de manera exitosa por la tripulación.

Dos años más tarde, en 1947, una aeronave Vought Kingfisher, transportada hacia la zona por un buque de la Armada de Chile, realiza el primer vuelo aéreo sobre el continente Antártico en el área de Bahía Soberanía, pilotado por el Teniente 1º Arturo Parodi. Este primer vuelo tuvo una duración de unos 30 minutos, posterior a este se realizó un segundo vuelo más largo que sobrevoló y amarizó en la Isla Decepción, distante a 60 millas de la Bahía Soberanía. También, se efectuó reconocimiento de la Isla Livingston, el área de Lockroy y otros lugares de interés. El material Kingfisher había llegado al país en 1942 y se encontraban asignados a la Base Aérea de Quintero, se trataba de un hidroavión especialmente adaptado para funciones de patrullaje aeromarítimo, poseía un motor Pratt and Whitney R-985 de 450 Hp y tenía un alcance de 1.296 kilómetros. Este

vuelo sería el preludio de otros que vendrían más adelante ya que el material Kingfisher seguiría empleándose en sucesivas campañas antárticas en el futuro.

Con posterioridad a estos vuelos, la Fuerza Aérea emprendería la construcción de dos bases en la Antártica, la primera de ellas sería la Base Presidente Gabriel González Videla, inaugurada en 1951 y asentada en la costa del estrecho de Gerlache, Bahía Paraíso, península Antártica.

La segunda de éstas se trataría de la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda inaugurada en febrero de 1955 en el marco de la novena campaña antártica de nuestro país y su ubicación es producto de los reconocimientos aéreos que se realizaron a partir del vuelo de Parodi en 1947, con los cuales se determinó su emplazamiento en el sector de Caleta Péndulo en la Isla Decepción. Ambas bases no poseían pistas de aterrizaje por lo cual cualquier intento de acceso a ellas por vía aérea estaba supeditado al empleo de aeronaves con capacidad anfibia.



Vought Sikorski S02U3 Kingfisher N° 308

En este sentido, en 1952, con la intención de contar con un medio aéreo anfibio que tuviera las capacidades para apoyar activamente las actividades antárticas se adquirió una partida de ocho aeronaves de Havilland Canadá DHC-2 Beaver, material que tenía gran autonomía, resistencia y capacidad para operar en climas adversos, además de poseer características multipropósito que le permitían realizar operaciones de enlace, transporte, entrenamiento, ambulancia y rescate, y que por diseño de construcción podía ser equipado con flotadores. El DHC-2 tenía un motor radial Pratt and Whitney R-985-1 Wasp Junior de 465 HP, un alcance de 1.180 kilómetros, tren de aterrizaje de vía ancha y patín de cola, diseñado específicamente para cumplir con los requisitos operacionales de las extremas condiciones del norte de Canadá y Alaska. El Beaver, provisto de flotadores, fue empleado en las campañas antárticas desde 1953 a 1957, transportado hacia la zona en buque, se utilizó en misiones de reconocimiento y fotografía aérea en zonas sobre Bahía Soberanía e Isla Decepción, a partir de lo cual se hizo el levantamiento fotogramétrico del área.



DHC-2 Beaver de la FACH operando en la Antártica.

En el intertanto, el 28 de diciembre de 1955 se realizó un vuelo directo entre Punta Arenas y la Base Antártica Pedro Aguirre Cerda utilizando para ello el avión PBY 5 Catalina N° 406, bautizado “Skua”, al mando del Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio Iturra. El vuelo, cuya duración fue de 6 horas y 47 minutos, fue la primera demostración de la capacidad para operar en forma directa desde el continente hacia nuestro territorio Antártico y constituyó un hito histórico que fue ampliamente reconocido a nivel nacional. Este vuelo abrió la posibilidad de conectar directamente las bases antárticas por vía aérea durante el periodo estival lo que permitía, por ejemplo, realizar los relevos de personal o evacuaciones de emergencia en tanto hubiese buenas condiciones para la operación del material aéreo.

En mayo de 1957 se comisionó a personal chileno a las instalaciones de la Grumman en Estados Unidos. El propósito era trasladar en vuelo una bandada de 3 aeronaves de Grumman SA-16 A Albatros adquiridos para la Fuerza Aérea, los que vendrían a reemplazar al material PBY-5 Catalina que a la fecha ya llevaba casi 15 años de servicio en la Institución.

El material, debido a trabajos de mantenimiento al que debió ser sometido, finalmente arribó al país el día 22 de julio de 1958. El avión en cuestión tenía dos motores Wright R-1820 de 1.492 CV con un alcance de 4.587 kilómetros. Poco después, en 1961, las aeronaves fueron sometidas a un programa de modificación y modernización que les permitió alcanzar el estándar SA-16 B / ASW, lo que le otorgó un alcance de 5.575 kilómetros, además de un moderno equipamiento de navegación y ASW.

En 1963 se recibió un nuevo lote de 3 aeronaves en configuración SA-16 B / ASW, y en 1973 se sumó una nueva partida de otras 3 aeronaves Grumman Albatross HU-16B usados versión CSR-110.



El Grumman HU-16B/ASW No. 568, amarizando en la bahía de Quintero. Al fondo se puede ver la zona de Loncura. Fuente: FACH.

La capacidad anfibia y el alcance que poseía le permitía realizar vuelos de larga duración y especialmente apto para operaciones antárticas. Es así como en enero de 1963 se realiza un raid de soberanía y apoyo logístico a la Isla Decepción, en una travesía realizada en vuelo instrumental que permitió que las dos aeronaves que cumplían esta misión amarizaran de amanecida en la Bahía Foster de dicha isla. En febrero del mismo año, dos de estos aviones realizan el primer vuelo desde dicha isla a Santiago transportando entre sus pasajeros al Ministro de Defensa Nacional de la época, y en diciembre de ese año, dos aeronaves Grumman realizan el relevo de la Base Antártica Presidente Pedro Aguirre Cerda en un solo día.

En 1967 se establecería otro hito relevante en la ruta por conquistar la profundidad de nuestro Territorio Antártico. Una bandada de tres aeronaves Grumman SA 16 B ASW volaron hacia el polo sur alcanzando el paralelo 71° Sur. La agrupación estuvo al mando del Comandante de Grupo Edgardo Vera M. y la conformaban además, el Comandante Sergio Linares U. y los Capitanes Ramón Vergara U., Guillermo Palacios A. y Carlos Lamilla C. El vuelo, iniciado en Quintero y con escalas en Punta Arenas e Isla Decepción, alcanzó dicha latitud a las 16:00 horas del 17 de febrero. La misión consistía en realizar un reconocimiento desde la base Pedro Aguirre Cerda hacia el sur, con el fin de ubicar un lugar donde establecer una base aérea con pista de hielo, para en el futuro continuar las operaciones hacia el polo.

Con el pasar de los años, la antigüedad del material y la corrosión por fatiga devinieron en la baja definitiva de estos aviones en 1979. El retiro del servicio del material Grumman Albatross significó renunciar a la misión de patrullaje aeromarítimo y guerra ASW, con lo cual estas actividades quedaron radicadas orgánicamente en la Aviación Naval, lo que marcaría el fin del servicio de los hidroaviones y anfibios en la Fuerza Aérea de Chile.

No obstante, el retiro del material Grumman no significó el cese de las operaciones destinadas a alcanzar el Polo Sur, algo que se lograría por primera vez en 1984, ya que en 1980 se inauguró la pista del aeródromo Rodolfo Marsh en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalba, lo que marcaría un giro drástico en las posibilidades de penetración hacia la profundidad y hacia el polo.

La pista del Aeródromo Rodolfo Marsh y la Base Antártica Presidente Frei, sin lugar a duda, marcarían un antes y un después en las misiones antárticas de nuestro país. El primer impacto fue la prescindencia del material anfibio para las operaciones en dicho territorio. Con el tiempo, la base se consolidaría como una puerta de entrada hacia dichos territorios permitiendo la instalación de múltiples bases en la zona y sería el punto de apoyo esencial que nos permitió alcanzar el polo sur. Además, garantizaría la conectividad permanente con Chile continental permitiendo, entre otras cosas, la instalación de Villa las Estrellas, impactando positivamente a las actividades científicas y a la conectividad de toda esa área.

IV.- Para finalizar

Este apretado recuento evidencia el hecho que la apertura de las rutas aéreas hacia Puerto Aysén, Magallanes y la Antártica fue posible, en gran medida, a través del empleo de botes voladores, hidroaviones y aeronaves anfibas para las misiones de vuelo que permitieron abrir esas rutas, y por supuesto, de quienes conformaron sus tripulaciones. Estos hombres y sus máquinas escribieron páginas memorables de nuestra historia aeronáutica, sus acciones merecen ser recordadas en beneficio de las nuevas generaciones de aviadores y chilenos.

La inexistencia de pistas de aterrizaje hacia el extremo sur condicionaba las posibilidades de conexión aérea al empleo muchas veces de material anfibio, el cual, en contraste, representaba poco más del 10% de la dotación de material aéreo de la naciente Fuerza Aérea Nacional de 1930. Las aeronaves anfibas, muchas veces poseían las capacidades requeridas para este tipo de vuelo, podían volar largas distancias y tenían la posibilidad de amarizar en caso de fallas, problemas meteorológicos o ante la inexistencia de lugares aptos para un aterrizaje. Estas cualidades las hicieron especialmente aptas para abrir las rutas desde Puerto Montt al sur, como también, para iniciar la exploración y conquista del Territorio Antártico chileno, lo que devendría muchos años después en la conquista del Polo Sur.

La inexistencia de pistas en tierra y la lejanía de los lugares donde se deseaba llegar fueron las condicionantes del problema, los medios aéreos anfibios fueron a su vez la solución. Las tripulaciones de estas aeronaves, a su vez, fueron los grandes héroes de estas hazañas. Qué duda cabe que estos vuelos demostraron la capacidad, valor y entrega de quienes hicieron posible abrir estas rutas aéreas hacia los confines de nuestra patria, como también la nobleza y calidad de las aeronaves que emplearon.

Bibliografía:

Boletín N° 11 Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

<https://editorialmanutara.blogspot.com/2008/>

<https://ivansiminic.blogspot.com/2009/04/la-fan-y-la-apertura-de-la-ruta-aerea.html>

Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo III

Alas de Chile Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile 1913-2006, Andrés Pérez Cotapos y Francisco Poblete.