



Seis décadas sin Franco Bianco



Por
Victor Hernández
 Sociedad de
 Escritores
 de Magallanes

En las últimas horas del lunes 3 de febrero de 1964, los habitantes australes se enteraban del fallecimiento del aviador más importante que haya dado Magallanes, el piloto civil Franco Bianco, famoso por haber realizado en el invierno de 1936, el histórico raid que unió por primera vez por vía aérea, en un vuelo sin escalas, las ciudades de Punta Arenas y Puerto Montt, una proeza considerada casi imposible de materializar por los especialistas aeronáuticos de aquella época. La noticia, redactada en momentos en que la edición del vespertino El Magallanes entraba a impresión, decía lo siguiente:

"A las 14,15 horas de hoy, en circunstancias que Franco Bianco, 54 años, casado, chileno domiciliado en Avenida España esquina Colón, se encontraba de visita en casa del señor José Fernández domiciliado en Lautaro Navarro número 1258, después de haber almorzado se dirigió al baño, en donde se disparó un tiro de revólver en la sien derecha sacando el proyectil por la sien izquierda, ocasionándole un traumatismo encefálico craneano, con rotura de los huesos temporales, de carácter grave, según el médico de turno que lo atendió en el Hospital Regional". La nota concluía señalando escuetamente:

"Más tarde, a las 16,40 horas, Franco Bianco falleció a consecuencia de las lesiones sufridas".

A su vez, el diario La Prensa Austral en su edición del 4 de febrero, acompañaba en su página editorial un sentido artículo de carácter biográfico, en donde se hacía recuerdo que luego de concretar su famoso raid aéreo Punta Arenas-Puerto Montt-Santiago-Buenos Aires-Punta Arenas, en su pequeño avión monomotor llamado "Saturno", a su regreso a nuestra ciudad fue acogido como un héroe y considerado como uno de los pioneros en el establecimiento de una ruta aérea entre Punta Arenas y Santiago. Al momento de su trágico deceso, tenía el grado de comandante de escuadrilla y la Fuerza Aérea de



Avión "Saturno", Alberto de Agostini y Franco Bianco.

En su memoria permanecían nítidas las imágenes que guardaba de la época en que su padre lo llevó al Club Hípico donde pudo contemplar el primer vuelo en la Patagonia concretado el 23 de agosto de 1914 por Luis Omar Page; el primer cruce sobre el estrecho de Magallanes, efectuado por David Fuentes en su aeroplano "Talcahuano" quien logró unir Punta Arenas con Porvenir, el 1 de noviembre de 1916 o el raid de Mario Pozzati que piloteando un diminuto avión bautizado "Magallanes" unió Punta Arenas y Río Gallegos en Argentina, el 29 de mayo de 1921

Chile (Fach) lo contaba entre sus oficiales de reserva.

La noticia caló duramente en una serie de instituciones en las cuales, Bianco participaba activamente en calidad de socio, entre estas, el Club Aéreo de Magallanes, el Círculo Italiano, el Magallanes Lawn Tennis Club, el Audax Italiano, el Club Inglés, la Fratellanza Italiana. Sus restos, después de ser velados en el casino de oficiales de la Fach fueron trasladados a la iglesia Catedral donde se oficiaron solemnes honras fúnebres a cargo del capellán naval Salvador Marzana, mientras una multitud lo esperaba para acompañarlo en su trayecto final hacia el Cementerio Municipal de Punta Arenas. Al interior de la necrópolis fue despedido por Carlos Descourvieres Gómez, quien habló a nombre de los oficiales en reserva de la Fach; el parlamentario de Magallanes, Jorge Cvitanic Simunovic, quien lo hizo en

representación de la Cámara de Diputados; el comandante Manuel Vivero Avila, que pronunció un discurso a nombre de la Fuerza Aérea y el regidor Luis Hernández Tapia, quien, además de hablar en representación de la Municipalidad de Punta Arenas, lo hizo en calidad de amigo personal del ociso y que, luego de referirse al histórico vuelo de 1936 señaló:

"Los magallánicos también honramos a nuestro héroe, a quien nos abriera la ruta de los cielos para unir a nuestra provincia con el resto del país y del mundo. Hazaña, heroísmo, vigor de magallánico, empresa de titanes, realizada en forma callada y sigilosa, ocultándola a la angustia familiar y al rigor paternal". Hernández Tapia resumió el significado de la sorpresiva partida de Franco Bianco con esta frase final:

"Hoy, al pie de tu tumba, la ciudad arrodillada, estremecida de congoja, angustia y aflicción, te rinde el postre

homenaje a tus virtudes excel-sas. Descansa en paz".

Un joven piloto

Franco Bianco había nacido en Punta Arenas, el 28 de mayo de 1909. Hijo de Serafín y Marina Bianco, hizo sus estudios primarios en el antiguo colegio San José y las humanidades en el Liceo de Hombres. Su padre, uno de los fundadores de la barraca lanera "Salles, Bianco y Cía. Ltda.," lo envió a Inglaterra para que se especializara en algún oficio vinculado a la industria ganadera. Franco Bianco se capacitó como técnico en lanas; en esta condición se produjo su retorno a Magallanes, a comienzos de la década del 30.

Para aquel entonces, el territorio se había convertido en provincia y se iniciaban profundas transformaciones en el ámbito político-administrativo. La aviación nacional daba sus primeros pasos en el austro luego del temerario vuelo efectuado por Arturo Merino Benítez a bordo de un hidroavión Junkers del Ejército, quien al mando de un puñado de hombres, consiguó inaugurar la ruta Puerto Montt-Aysén, Puerto Natales-Punta Arenas, en el verano de 1930, en un viaje lleno de dificultades y con la irreparable pérdida de vidas humanas -el teniente Aníbal Vidal y el cabo Alfredo Román en el estuario de Aysén-, el capitán Alfredo Fuentes Martínez y los sargentos Luis Soto y Alfredo Moreno

en el estrecho de Magallanes. El propio comodoro Merino estuvo a punto de perder la vida en aquella expedición, pero su esfuerzo personal y el sacrificio de sus hombres fue premiado a través del respaldo del gobierno y, en la decisión adoptada por el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, de apoyar el antiguo proyecto de Merino Benítez, que buscaba independizar el servicio aéreo de la Armada y del Ejército, lo que significaba en la práctica crear una nueva institución castrense. De esta manera, el 21 de marzo de 1930, por medio del Decreto Supremo N°1.167 nació oficialmente la Fuerza Aérea Nacional (Fan) renombrada más tarde como Fach.

Para Franco Bianco como para muchos magallánicos, fue una verdadera sorpresa la creación de una escuadrilla de anfíbios con estación permanente en nuestra provincia, el 16 de diciembre de 1930 y la fundación, el 23 de mayo de 1931 del Club Aéreo de Magallanes, -el tercero más antiguo de Chile, después del de Santiago y el de Temuco-, lo que demostraba claramente la preocupación del comodoro Merino de procurar un desarrollo integral de la aeronáutica en el austro.

En su memoria permanecían nítidas las imágenes que guardaba de la época en que su padre lo llevó al Club Hípico donde pudo contemplar el primer vuelo en la Patagonia



concretado el 23 de agosto de 1914 por Luis Omar Page; el primer cruce sobre el estrecho de Magallanes, efectuado por David Fuentes en su aeroplano "Talcahuano" quien logró unir Punta Arenas con Porvenir, el 1 de noviembre de 1916 o el raid de Mario Pozzati que piloteando un diminuto avión bautizado "Magallanes" unió Punta Arenas y Río Gallegos en Argentina, el 29 de mayo de 1921.

Eran los tiempos en que los legendarios aviadores de la Compañía General Aeropostal de Francia (Henri Guillaumet, Jean Mermoz, Antoine Saint Exupéry) establecían la ruta Toulouse-Dakar-Océano Atlántico-Río de Janeiro-Patagonia y que la literatura de Saint Exupéry mostró al mundo entero en libros como "Vuelo nocturno" o "Tierra de Hombres".

Pero una cosa eran las imágenes de infancia que atesoraba en el cerebro y otra muy distinta era la emoción que le producía el recuerdo de cuando vio llegar a fines de 1927, al muelle de Punta Arenas, al famoso aviador naval alemán, héroe de la gran guerra europea (1914-1918) Gunther Plüschow. La influencia ejercida por el aventurero y explorador germano en el joven magallánico, sus continuos sobrevuelos en la zona de Tierra del Fuego o en Última Esperanza con su inseparable amigo Ernst Dreblow en su "bote volador" llamado Tsingtau, el mismo que los habitantes del austro denominaban "Cóndor de Plata", las proezas aéreas que solía plasmar en registros fílmicos y fotográficos, en crónicas periodísticas que alimentaban la imaginación popular, unido a su trágica muerte en el lago Argentino el 31 de enero de 1931, llevaron a Franco Bianco a proyectarse como un futuro aviador. Inspirado en estas fantásticas historias reales, se inscribió para hacer el curso de piloto civil en el recién creado Club Aéreo de Magallanes a mediados de 1932.

De esta manera, junto a Cipriano Arias, Enrique Abello, Francisco Bermúdez, Carlos Fischer, Tomás Saunders, dieron vida a una institución que fue pionera en la actividad aeronáutica en la región. Aquellos inexpertos y a la vez intrépidos aviadores magallánicos, realizaron diversas y arriesgadas misiones en el inmenso e inexplorado territorio patagónico-fueguino. Los pilotos del Club Aéreo de Magallanes fueron, a menudo, estafetas de los cielos australes, los que lle-



Franco Bianco, hijo de Magallanes, que con su hazaña, conquista un brillante triunfo y se coloca en primer lugar entre los "ases" de la aviación civil sudamericana.

vaban correspondencia y telegramas hacia las estancias, los que trasladaban a esquiladores y puesteros desde los más remotos puntos de nuestra geografía hasta Punta Arenas, Puerto Natales, Porvenir y viceversa. Aquellos aeronautas, sin imaginarlo tal vez, fueron los precursores, los que mostraron el camino a las autoridades en Santiago de que era perfectamente factible que la Línea Aérea Nacional (Lan) pudiera operar en Magallanes.

"El Saturno"

En un segundo viaje a Inglaterra, Franco Bianco se entusiasmó con las competencias deportivas aéreas que habitualmente se celebraban en las afueras de Londres o, los que se organizaban con clubes aéreos franceses y buscaban establecer nuevas marcas de velocidad en el cruce del siempre temido canal de la Mancha.

A sabiendas que desde el accidente de Enrique Abello en la isla Isabel en marzo de 1934, el Club Aéreo de Magallanes se encontraba con un precario material de vuelo y además, se carecía de recursos frescos para comprar nuevos aviones, Bianco en una arriesgada determinación, adquirió un monoplaneo biplaza tipo Miles Hawk Trainer de ala baja, motor Gipsy Major, de 130 caballos de fuerza, lo que le permitía alcanzar una velocidad máxima a 300 metros de 240 kilómetros por hora; poseía también, la capacidad de ascender a tres mil metros en sólo nueve minutos, con una

autonomía de vuelo estimada en 1.200 kilómetros.

El avión fue embarcado en el puerto belga de Amberes en el vapor "Poseidón", que lo trajo a Punta Arenas en diciembre de 1935. Cuando Serafín, el papá de Franco Bianco se enteró por la prensa de la compra y llegada del avión, al que su hijo había bautizado con el nombre de "Saturno", creyó simplemente, que su retoño no estaba bien de la cabeza.

La verdad era que el avión venía destinado a incrementar el patrimonio del Club Aéreo local. Si bien, Franco Bianco lo usaba regularmente, el "Saturno" fue empleado varias veces por los otros pilotos en viajes al interior de la provincia para servir como ambulancia, correo, o taxi aéreo.

En el verano de ese año 1936, Bianco hizo varios vuelos de preparación, entre estos uno con destino a Porvenir, donde al regreso se halló súbitamente envuelto en una tormenta que logró capear sin mayores contratiempos. El 29 de marzo, el vespertino El Magallanes aceptó una invitación del aviador y envió al redactor Raúl Flores para que lo acompañara en un sobrevuelo por Punta Arenas que duró veinticinco minutos y que permitió comprobar la pericia alcanzada por el aeronauta puntarenense y las capacidades de su monoplaneo. Desde Bahía Catalina el avión se dirigió hasta el centro de la ciudad, luego se internó hacia el estrecho pasando rasante cerca del cruce "Blanco Encalada", que

desde la altura semejava un pequeño barco de juguete. El periodista escribió:

"Los que han tenido la suerte de volar sobre Magallanes (Punta Arenas) guardarán, sin duda, un imborrable recuerdo de su viaje aéreo. La ciudad, en su magnífica belleza y simetría, se muestra a los ojos del observador como un acabado tablero, donde las manzanas, calles y cuadras se presentan geoméricamente dispuestas con un orden que no puede apreciarse desde tierra".

El gran vuelo

Lo que la mayoría de la gente ignoraba, incluyendo a sus propios camaradas del Club Aéreo era que Franco Bianco preparaba en secreto, la realización de un gran vuelo al norte del país. En el más absoluto sigilo, había escogido como fecha para el despegue, el domingo 7 de junio de 1936.

Para darnos una idea de la hazaña lograda por Bianco, debemos señalar, en primer lugar, que nunca nadie había intentado salir por vía aérea desde Magallanes. Las pocas aeronaves llegadas a la zona lo habían hecho en condiciones muy especiales. El "Saturno" tampoco cumplía con las características que, según los especialistas, se requerían para volar tantas horas, debido a la carencia de una cartografía aérea que precisara detalles sobre una geografía absolutamente desconocida en ese entonces.

En los días previos, uno de los pocos conocedores del raid, el comandante de escuadrilla Manuel Hurtado, planificó los últimos detalles para la consumación del vuelo. Diariamente Ubaldo Matassi proporcionaba datos sobre la situación atmosférica y meteorológica en territorio argentino y desde el faro San Pedro la Armada reportaba informes acerca de las condiciones climáticas en el área del golfo de Penas.

Franco Bianco tampoco tenía la experiencia necesaria para efectuar un viaje tan largo y en extremo difícil. Con apenas cien horas de vuelo, era uno de los pilotos más jóvenes del primer contingente del Club Aéreo. Carlos Fischer y Tomás Saunders, los aviadores más antiguos, triplicaban la cantidad de tiempo en el pilotaje de aviones. Incluso, Fischer, un obsesionado con la costa atlántica, proyectaba la creación de una línea regular que cubriera el tramo Punta Arenas-Patagonia-Buenos Aires.

Al "Saturno" se le habilita-

ron estanques suplementarios de gasolina hasta alcanzar 340 litros, lo que le permitía volar hasta doce horas, sin necesidad de reabastecerse de combustible. En las primeras horas de la mañana de ese 7 de junio, Franco Bianco concedió una entrevista a los periodistas del diario La Unión y de El Magallanes con el compromiso de éstos, de mantener en estricto secreto los pormenores del vuelo hasta que avisara su llegada desde el terminal de Chamiza a las cercanías de Puerto Montt. La razón de todo esto, radicaba en que el aviador no quería que sus padres se enteraran del viaje.

El vuelo se planificó para ser llevado a cabo por la cordillera por el límite chileno, siguiendo la línea del límite argentino hasta la altura de lago Buenos Aires, para continuar por lugares donde existían puntos de referencia para aterrizajes de emergencia en Chile Chico, frente a río Baker y golfo de Penas y en Baquedano, frente a Aysén. De allí, se pensaba ir en línea recta hasta Chamiza. Como alternativa, se pensaba cruzar la cordillera de los Andes por el cerro Tronador o por el lago de Todos los Santos.

Franco Bianco decidió hacer el vuelo sin acompañante, iba vestido de cuero forrado para enfrentar el intenso frío de las alturas y para el caso que tuviera que hacer un aterrizaje forzoso. Si esto ocurría, aseguraba Bianco antes de emprender el vuelo-, "me las ingeniaría con un cuchillo carnicero como el que uso en las estancias para carnear algún huemul o venado cordillerano. De todas maneras, llegaré a alguna parte". Llevaba calefacción eléctrica para los pies y las manos y de alimento, un kilo de chocolates, galletas, medio litro de agua y una botella de whisky. Franco Bianco terminó manifestando a los periodistas:

"Para hacer este raid me he entrenado convenientemente hasta tener la seguridad de resistir más de diez horas volando. Anteriormente efectué varias excursiones por el territorio y en los últimos crueros cubrí con éxito en un ensayo, más de mil kilómetros de vuelo alcanzando hasta cerca del golfo de Penas por la cordillera".

A las 7,22 minutos de la mañana, "El Saturno" despegaba del nevado aeródromo de Bahía Catalina.