



# Las dificultades que debió superar Arturo Merino Benítez para crear la Fuerza Aérea de Chile



Por **Victor Hernández**  
Sociedad de Escritores de Magallanes



El reciente apagón informático de casi cinco horas que afectó a la región dejando en evidencia la precariedad del sistema de internet y de comunicaciones en pleno siglo XXI, nos motiva a escribir esta reseña ad portas de que se conmemore el aniversario 95 de la histórica decisión adoptada el 21 de marzo de 1930, cuando se refundió en una nueva institución, los servicios aéreos del Ejército y de la Armada.

Para explicar el proceso que derivó en la creación de esta nueva organización, debemos situarnos en el convulsionado contexto histórico, político y social que vivió el país entre 1925 y 1932, es decir, al finalizar el primer gobierno de Arturo Alessandri y al principio de su segunda administración. Al respecto, hemos consultado algunos libros sobre este período, "Por rutas extraviadas", de Ramón Vergara Montero (1933); "Chile: los militares y la política" de Carlos Molina Johnson (1989); "El hombre del destino" de Alejandro Pizarro Soto (1998) y varios artículos publicados en distintos números de la revista de la Fuerza Aérea y en "Camaradas", que narran las complicaciones y vaivenes que debieron sortear al interior de las Fuerzas Armadas y de vastos sectores políticos, algunos militares que proyectaron el medio aéreo como una nueva arma lo que implica-

ba, fundar un servicio de aviación independiente para concretar el sueño de unir a Chile por el cielo desde Arica hasta Tierra del Fuego.

Debemos considerar además, que la aviación experimentaba en Chile sus primeros pasos en la formación de pilotos militares y en la adquisición de material de vuelo, donde a menudo, se tuvo que lamentar terribles accidentes, con decenas de víctimas fatales y destrucción de aeroplanos, que cuestionaron y retrasaron en la esfera militar y también en el político, la ejecución del ambicioso y arriesgado plan que buscaba implementar, desde que fuera nombrado director de la escuela de Aviación en 1926, el comandante Arturo Merino Benítez.

## Personalidad del comodoro

Cuando se revisan distintas publicaciones acerca del carácter de este militar, se concluye en primera instancia de que se trataba de alguien excepcional. Llevaba casi veinte años de servicio en el Ejército, cuando el Presidente Alessandri lo comisionó a Brasil como oficial agregado en la Embajada chilena.

Merino Benítez fue el encargado de recibir el famoso raid de los capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, quienes a bordo de un pequeño avión "De Havilland DH-9" llamado "Ferrovial", realizaron un vuelo con

varias escalas, entre el 29 de agosto y el 16 de septiembre de 1922 para unir por primera vez Santiago y Río de Janeiro, con el objetivo de participar en los actos conmemorativos del centenario de la independencia de la República del Brasil. Los aviadores llevaban una correspondencia con el saludo del Presidente Alessandri al gobierno brasileño. En ese momento, aquel vuelo fue considerado el más extenso llevado a cabo por la aviación en América.

Durante su estadía en Brasil que duró casi tres años, Arturo Merino Benítez comenzó a interesarse en la aeronáutica militar. Le correspondió inaugurar en noviembre de 1922 el monumento "Los aviadores", una obra de Rebeca Matte que el gobierno chileno obsequió a Brasil con motivo del centenario de su independencia. Al mismo tiempo, comenzaba una fructífera amistad con el precursor de la aviación mundial Alberto Santos Dumond, de quien heredó su conocimiento por la aviación y el convencimiento en su poderío futuro como armamento de guerra, pero también, como medio de transporte y de comunicación.

Su retorno a Chile se produjo a finales de 1925, lo que coincidió con el término de la administración de Arturo Alessandri y el alejamiento del general Mariano Navarrete como inspector de aviación, quien, tres meses antes, el 18 de agosto de 1925, había publicado su directiva N° 6 dirigida a la Dirección de Aeronáutica donde proponía una reestructuración completa del servicio aéreo.

El escrito establecía la necesidad de ver a la aviación como un arma



Comandante Arturo Merino en 1926 con tenida abierta, una de las primeras usadas por los miembros del servicio aéreo del Ejército, que los identificaba de otras unidades militares de tierra y de efectivos de la Armada Nacional.

independiente, con aviones, personal y estructuras dispuestas para este objetivo. Planteaba la idea de organizar a la aviación civil como un complemento y reserva de la militar, y establecía la creación de un tipo de aviación comercial que ofreciera alternativas al centralismo capitalino. Fue el primer documento que disponía la realización de estudios para fundar un servicio aéreo a Magallanes.

El comandante Merino unió su experiencia adquirida en Brasil con la propuesta del general Navarrete. A mediados de 1926 publicó dos artículos en el diario El Mercurio relacionados con la defensa aérea del territorio nacional y con el desarrollo de la aviación comercial en el país. El 11 de agosto de ese mismo año, fue nombrado director de la escuela de Aviación.

Por aquel entonces, Merino Benítez comenzó a tomar lecciones de vuelo con instructores de la propia unidad a su mando logrando el título de piloto militar el 4 de diciembre de 1926 y de piloto de guerra el 4 de junio de 1928. Era disciplinado en grado sumo; sobrio, metódico y sistemático. Apenas asumió la dirección de la Escuela de Aviación, procedió a promover numerosos cambios de hábitos. A la vez que prohibía la llegada de oficiales en carros tirados por caballos y que estos pas-

taran en la pista de los aviones, como era una costumbre, impuso una hora diaria de gimnasia para mantener un buen estado físico y un riguroso plan de estudios con la asignatura de Matemáticas como eje principal, en un novedoso currículo que incluía la enseñanza de materias como balística, mecánica, meteorología, navegación y hasta de creación ensayística sobre la importancia del medio aéreo.

Desde esta época data la preocupación de Merino Benítez por crear una simbología que identificara exclusivamente al aviador militar. El 21 de marzo de 1927 dictó un nuevo reglamento que determinaba las condiciones para recibir los títulos de piloto militar y piloto de guerra, además de preferir un tipo de tenida abierta que contribuyó a crear un mayor vínculo entre los nuevos miembros del Ejército con el arma aérea. En diciembre de ese año se titularon 24 alumnos como pilotos militares y 10 como pilotos de guerra. Con estos hombres iniciaría en 1928 su proyecto de unir a Chile por medio de la aeronavegación.

Aparte de su carácter testarudo y obstinado, Arturo Merino Benítez era conocido por sus ideas nacionalistas y socialistas. El 18 de noviembre de 1928 la compañía Aeropostal Latecoere efectuó el primer correo aéreo entre Chile y



Junkers R-42 con flotadores en el río Palena. En este hidroavión emprendió Arturo Merino Benítez su histórico vuelo de llegar por primera vez a Magallanes, el 27 de enero de 1930.

Europa, lo que indujo a varias empresas extranjeras como Paniagua y la mencionada aerolínea francesa, a solicitar concesiones para operar en cielos chilenos. Mientras que la mayoría de las autoridades y de la opinión pública apoyaban la idea de que un país desarrollado invirtiera en el nuestro, ahorrando dinero a un Estado que todavía no contaba con una línea aérea comercial propia y menos con aeropuertos adecuados, Merino Benítez manifestaba su más absoluto rechazo a esa posibilidad.

En más de una ocasión, escribió editoriales a la revista "Chile Aéreo", en artículos periodísticos y algunos documentos, en que profundizaba sobre sus puntos de vista y afirmaba que aquello constituía una afrenta a la patria y un atentado a la soberanía nacional. Después de fundar la Línea Aérea Nacional (Lan) habría dicho: "Ahora el gobierno puede decirles a los solicitantes que al volar sobre territorio chileno no le hacen al país servicio alguno, es Chile quien les hace una merced, al permitirles explotar el aire patrio".

Su visión nacionalista no se quedaba sólo en palabras. A menudo exigía a sus subordinados ciertas consideraciones en el comportamiento. En las ceremonias oficiales estaba prohibido tomar whisky y cualquier bebida o alcohol importado. Sólo se podía consumir cerveza o vinos chilenos. Merino Benítez solía dar el ejemplo a los demás. En los banquetes oficiales vestía ropa de fabricación nacional y le gustaba que se escucharan canciones o tonadas locales.

#### Apoyo brindado desde La Moneda

Un momento significativo para el comandante Merino ocurrió cuando el Presidente Carlos Ibáñez del Campo lo nombró el 13 de abril de 1928, como director e inspector de Aviación del Ejército. Durante su primera administración (1927-1931) el Primer Mandatario se reveló como el más entusiasta impulsor del arma aérea, respaldando la mayoría de las iniciativas que le presentaba el futuro primer comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile (Fach).

El nuevo director proponía como medidas principales mantener y defender la igualdad de trato con las otras armas del Ejército, artillería, caballería e infantería; participar activamente en las actividades operativas y en los ejercicios de la institución como asimismo, avanzar en la integración territorial del país por la vía aérea, realizando las primeras observaciones meteorológicas, tanto en el extremo norte como en el sur del país.

El Presidente de la República apoyó también la creación del primer escalafón de oficiales ingenieros de Aviación, al que ingresaron



Retrato del teniente y piloto de guerra magallánico, Augusto Paravich Vahlen, fallecido trágicamente en El Bosque en Santiago el 16 de octubre de 1928. El comandante Arturo Merino Benítez se habría inspirado en este piloto y alumno, para efectuar su histórico viaje al austro.

tanto personal del Ejército como de la Armada. En julio de 1928 consiguió fundar un cuartel general con un estado mayor en que dependían de su dirección, la Escuela de Aviación, la maestría y parque central, los grupos mixtos N°1 y N°3 y la escuadrilla de bombardeo, al mismo tiempo, que aumentaba su preocupación por la consolidación de la aviación civil. En este escenario, con el propósito de fomentar el interés en la aeronáutica en el mundo privado y tener pilotos que colaboraran en la defensa nacional, una de sus primeras medidas fue fundar el Club Aéreo de Chile en Santiago, un 5 de mayo de 1928.

#### Nace la Línea Aérea Nacional (Lan)

La llegada del primer correo aéreo desde Europa en noviembre de aquel año, hizo que Merino Benítez intensificara la puesta a punto de la línea aeropostal Santiago-Arica, en función de un proyecto presentado al Presidente de la república, que contó con la venia del ministro de relaciones exteriores Conrado Ríos Gallardo y de fomento Adolfo Ibáñez. Después de más dos meses de planificación y entrenamiento, con la selección de los pilotos y los pequeños aviones Cirrus Moth, en las primeras horas de la mañana del 5 de marzo de 1929, se inauguró oficialmente la ruta, trasladando al norte del país, una valija de 3 kilos y medio de peso.

Las improvisadas pistas de aterrizaje en El Tuqui en Ovalle, Chamonate en Copiapó, Portezuelo en Antofagasta, Los Cóndores en Iquique y El Morro en Arica fueron preparadas en el verano. El comandante Merino acompañado del sargento mecánico Valentín Sánchez, realizó una visita de inspección a bordo de un aeroplano Falcon recorriendo desde el 7 al



Foto tomada por el cabo Uldaricio Espinoza el 26 de enero de 1930, en la localidad de "Ancón sin salida" un día antes que se concretara el vuelo de Arturo Merino Benítez y su tripulación a Magallanes.

12 de enero todas las postas escogidas entre Santiago y Arica. El 21 de enero, los aviadores colocaron los Cirrus Moth de 80 caballos de fuerza, en las pistas asignadas. El correo sería transportado así, mediante relevos.

Pese a que en ese momento no existían cartas de navegación aérea, los aviadores se abocaron a cumplir la difícil misión, guiados por la orientación visual que ofrecían las líneas del tren, a través de la lectura actualizada de la "Guía del Veraneante" que publicaba Ferrocarriles del Estado o por el manual de historia y geografía de Julio Montebruno, profesor en el Instituto Nacional de uno de los pilotos. A última hora decidieron llevar una cantimplora y fósforos, para que en el caso de un accidente pudieran encender una fogata, capearan el frío y lograsen ser vistos.

El raid comenzó a las 8 y media de la mañana del 5 de marzo, cuando el teniente Arturo Meneses emprendió vuelo desde El Bosque en Santiago en su Moth N°9 con destino a Ovalle, aterrizando en la pista de El Tuqui a las 11,20 horas. En ese lugar, tomó la posta el teniente Ramón Lisboa quien partió de inmediato con destino a Chamonate en las cercanías de Copiapó. En ese lugar, la encomienda fue tomada por el teniente Julio Puente Alba quien llegó en la noche a Antofagasta. En la mañana del día 6, el teniente Carlos Baldeig continuó viaje hasta Los Cóndores en Iquique, donde lo esperaba el teniente Emilio Larraín quien aterrizó al mediodía, en la ciudad de la eterna primavera.

El éxito de esta misión, permitió que Arturo Merino Benítez fundara la primera aerolínea comercial latinoamericana enteramente nacional y al mismo tiempo, proyectara la creación de

otras dos: una línea aeropostal a Puerto Montt y un servicio experimental al estuario del Aysén. El 30 de abril, el servicio aeropostal quedó oficialmente establecido por ley; en tanto, el 29 de julio de 1929, la línea aeropostal Santiago-Arica pasó a llamarse Línea Aérea Nacional (Lan). Dos días antes, el 27 de julio, la dirección de Aviación creaba la escuadrilla de anfíbios N°1 con asiento en Puerto Montt.

#### Hacia el sur y al austro

El comandante Merino dispuso a comienzos de noviembre, el traslado de los aviadores para la creación de la base de Chamiza ubicada a 12 kilómetros al este de Puerto Montt. Los trabajos comenzaron el 12 de noviembre con la llegada de un tren de carga con diversos materiales y 20 suboficiales al mando del teniente Guillermo Rodríguez.

El día 15 salieron de Santiago cuatro aviones "Vedette" que luego, de hacer escalas en Chillán y Temuco, se dirigieron a Valdivia acuatizando tres días después, en el río Calle-Calle. El 19 de noviembre los cuatro aparatos pilotados por el capitán Modesto Vergara y los tenientes Aníbal Vidal, Jorge Bate y Félix Shaerer, sobrevolaron Puerto Montt, ante una población que los saludaba asombrados.

Arturo Merino no desaprovechó la ocasión y se sumó de inmediato a los festejos, inaugurando vuelos reconocimiento a la zona de Aysén. El 12 de diciembre, dos pequeños aviones "Vedette" al mando del capitán Vergara y del teniente Vidal alcanzaron los lagos Puelo e Inferior. El día 15 otros dos Vedette, al mando ahora del capitán Rafael Sáenz y del teniente Schaerer quien iba acompañado de Arturo Merino, llegaron hasta Palena y

Aysén, respectivamente.

Es en este momento en que el principal líder de los aeronautas chilenos avizoró la oportunidad de concretar el más anhelado de sus sueños: llegar a Magallanes. En 1929 Arturo Merino Benítez había recorrido el país desde Arica a Puerto Montt en un modesto avión Curtiss Falcon de 240 caballos de fuerza de color verde oliva y alas anaranjadas. El 10 de mayo unió Arica y Santiago en ocho horas, en un vuelo sin escalas a una altura promedio de cinco mil metros, empleando 820 litros de combustible distribuidos en dos estanques suplementarios. El 21 de octubre, luego de más de dos horas de vuelo, se convirtió en el primer aviador en aterrizar en San Pedro de Atacama.

El vuelo hacia Magallanes lo había proyectado un año antes, un destacado alumno suyo, el teniente nacido en 1905 en Punta Arenas, Augusto Paravich Vahlen, quien llegó a ser instructor y profesor de navegación, egresado como piloto de guerra con el primer lugar de su curso. El 16 de octubre de 1928, mientras probaba la resistencia de un avión Vickers Wibault se precipitó a tierra bruscamente, en descenso vertical, en el preciso instante en que las alas se desprendieron del avión, el que se terminó por estrellar en un galpón con gasolina.

La tragedia golpeó duramente no sólo a Arturo Merino Benítez y a los miembros del servicio aéreo del Ejército. La Aviación Naval se hizo presente en los funerales de Augusto Paravich con una delegación encabezada por los tenientes Alfredo Puga, Francisco Tovarías y el cirujano Juan Marín.