



Las dificultades que enfrentó Arturo Merino Benítez para crear la Fuerza Aérea de Chile



Por
Victor Hernández
Sociedad de
Escritores
de Magallanes

Parte III y final

Para sacar adelante el proyecto al que aludía el Presidente Ibáñez, se requería superar una serie de tratativas militares, jurídicas y administrativas. El director de Aviación se encargó de enfrentar las dificultades al interior del mundo castrense, en tanto, el ministro del Interior David Hermsilla Guerra se ocupó de resolver el entramado legal y sus resortes burocráticos.

Uno de los problemas más complicados era de índole económico. Para crear una nueva organización, se requería la aprobación en el parlamento de una glosa presupuestaria exclusiva y el ítem fiscal de 1930 había sido aprobado el año anterior. Ante esta insalvable dificultad, el ministro Hermsilla decidió crear una subsecretaría como paso intermedio, dependiente de su cartera de gobierno. La fundación de una nueva repartición como otra rama de las fuerzas armadas excedía claramente, las atribuciones de Interior. En esos turbulentos días, en la esfera del ejecutivo, incluso, se pensaba resolver el problema con la futura creación de un ministerio de la aviación o del aire.

Finalmente, el viernes 21 de marzo de 1930 se publicaba el decreto N° 1.167 que fusionaba en un nuevo organismo, los servicios de Aviación del Ejército y de la Armada. De esta manera, nacía la organización que algunos años más tarde, se conocería como Fuerza Aérea de Chile (FACH).

Primeras determinaciones

El documento compuesto de seis consideraciones y nueve artículos, estipulaba que la subsecretaría de Aviación tendría a su cargo, todo lo concerniente a la aeronavegación comercial y la industria aeronáutica. Se establecía también, que el personal que trabajaba en los servicios aéreos del Ejército y de la Armada tendría plazo hasta el 1



Teniente de la Armada, Santiago Leitaoy Moya, uno de los primeros oficiales navales que se integró a la naciente Fuerza Aérea y primer comandante del Grupo de Anfibios N° 2 de Magallanes, fundado el 16 de diciembre de 1930.

de mayo de ese mismo año 1930 para volver a sus respectivas instituciones. Después de esa fecha, pasarían a formar parte definitiva de la subsecretaría de Aviación.

Se adoptaron varias medidas que apuraron la promulgación del decreto. Debajo de la rúbrica del Primer Mandatario, en lugar de Interior, aparecían las firmas del ministro de Hacienda Rodolfo Jaramillo Bruce y de Marina, Carlos Froedden Lorenzen. Era una sutileza que buscaba hacer un guiño y atraer las confianzas del principal responsable de las finanzas del país y del titular de una institución en gran medida, reticente a la formación de una fuerza aérea independiente. En este sentido, el Presidente Ibáñez tuvo el tino de nombrar a algunos destacados oficiales navales en cargos estratégicos de la naciente unidad.

El 28 de marzo se dictó el decreto N° 1.312 que consideraba una oficina para el subsecretario y su estado mayor; asimismo, sentaba las bases de cuatro direcciones: la de aeronáutica, la de personal, de material aéreo y de administración. En seguida, se nombró al comandante Arturo Merino Benítez como subsecretario de Aviación, al capitán de corbeta Manuel Francke Mariotti como jefe del estado mayor; al capitán de fragata Adirio Jessen Ahumada como director de material aéreo, al mayor de Ejército Federico Baraona Walton en la dirección de la Aviación Civil y al mayor de intendencia, Francisco García

Kuwoll a cargo de la dirección de administración.

La Armada fue la primera institución que asignó parte de su personal a la subsecretaría de Aviación. En el boletín N° 14 del 4 de abril de 1930 se aseguraba que el 28 de marzo se había puesto a disposición del ministerio de Interior a 20 oficiales para que fueran destinados al servicio aéreo: junto con los ya mencionados, Adirio Jessen y Manuel Francke, se agregaban los capitanes de corbeta, Luis Marín Manubens, Herbert Youlton Boulet, Edison Díaz Salvo, Darío Mujica Gamboa y Alfredo Puga Monsalve; el teniente 1° Santiago Leitaoy Moya; teniente 2° Francisco Concha Muñoz, Jorge Gana Eastman, Altomiro Aranda Blumer, Marcos Vega Penjean, Horacio Barrientos Cofré, Enrique Byers del Campo y Carlos Zorzi Morelli; guardiamarinas de 1° clase Carlos Mariotti Valverde, Rodolfo Marsh Martín y Carlos Alvear Espinoza; teniente 1° ingeniero Carlos Nogueira González y guardiamarina Hernán Tapia Caballero.

Por medio del decreto N° 1.687 del 7 de junio de 1930, el Ejército traspasó a la nueva organización a 145 oficiales. Un mes después, el 11 de julio, se dictaron otros cinco cuerpos jurídicos que reglamentaron la planta de oficiales, de la tropa, al personal de maestranza y de los empleados civiles. Al mismo tiempo, que se fijaban los sueldos, se clasificó a la planta de acuerdo a los escalafones de guerra, de ingenieros, de administración, sanidad,

maestranza y civil.

Una resolución de gran importancia y materia de discusión hasta el día de hoy, tenía que ver, con la conformación de los grados jerárquicos buscando una equivalencia con los grados de los oficiales en el Ejército y en la Armada. De esta manera, general del aire, el grado más alto concebido para un oficial de la entonces subsecretaría de Aviación, guardaba similitud con el de general de división en el Ejército y de vicealmirante en la Armada; comodoro del aire, con general de brigada y contralmirante; comandante de grupo con el de coronel de Ejército y capitán de navío en la Armada; comandante de escuadrilla, con teniente coronel de Ejército y capitán de fragata de la Armada; capitán de bandada, con el de mayor de Ejército y capitán de corbeta en la Armada; teniente 1° de Aviación, con capitán de Ejército y teniente 1° de la Armada; teniente 2° de Aviación con teniente de Ejército y teniente 2° de la Armada; alférez de Aviación con subteniente de Ejército y guardiamarina de 1° clase en la Armada.

Al mismo tiempo, se establecieron los grados de equivalencia en los demás escalafones para asemejarlos con los de guerra. Un ingeniero jefe o un intendente jefe en el ítem de ingenieros o de administración, equivalía al grado de comandante de grupo. En el caso del escalafón de sanidad, se fijó como grado máximo el de cirujano mayor, equivalente al de comandante de escuadrilla.

Los sucesivos trasposos de personal del Ejército y de la Armada no lograron disminuir las dificultades de la nueva institución para que comenzara a realizar sus actividades de manera normal. Para echar a andar la subsecretaría de Aviación se habían destinado en 1930 inicialmente 2.866 plazas, de las cuales, sólo 1.035 fueron ocupadas en 1930. Del total inicial asignado, se habían destinado 583 cupos para oficiales, pero solamente 198 miembros del Ejército y de la Armada, aceptaron ingresar al servicio aéreo.

Si bien el material de vuelo se había incrementado considerablemente durante la administración del Presidente Ibáñez, principalmente, por la gestión incansable del comandante Merino, todavía se revelaba insuficiente para atender las complejas prerrogativas de la aviación civil y comercial. El grupo mixto N° 1 de Iquique disponía de 16 pequeños aviones Curtiss Hawk, 14 Curtiss Falcon y 3 Gipsy Moth. La ex base aeronaval de Quintero contaba con 5 Avro Lynx, 8 hidroaviones Dornier Wal, 1 Dornier E y 3 Fairey III. El grupo mixto N° 3 con asiento en Temuco tenía 4 modestos Vickers Vixen, otros 9 Vickers Wibault y 3 Gipsy Moth. En la base de El Bosque en Santiago, la escuela de Aviación disponía de 9 Vickers Vixen, 9 Vickers Wibault, 4 Avro Lynx, 14 Gipsy Moth y 5 Cirrus Moth; en tanto, la llamada escuadrilla de bombardeo, contaba con 1 Dornier C, 5 Junkers R-42, 1 Junkers



Avión Curtiss Falcon N° 17, con el cual la Fuerza Aérea de Chile inició sus actividades en Magallanes.

El viernes 21 de marzo de 1930 se publicaba el decreto N° 1.167 que fusionaba en un nuevo organismo, los servicios de Aviación del Ejército y de la Armada. De esta manera, nacía la organización que algunos años más tarde, se conocería como Fuerza Aérea de Chile (FACH)

W-34, 1 Junkers A-20; mientras que, en la maestranza se hallaban, 1 Vickers Vixen, 4 Vickers Wibault, 1 Bristol, 2 Avro Lynx, 4 Gipsy Moth y para acudir a cualquier emergencia estaban guardados en Cerrillos, 2 Curtiss Falcon y 1 Avro Lynx.

La Línea Aérea Nacional, que tantos desvelos ocasionó, a Merino Benítez, cubría siete postas desde Arica a Santiago, con 7 aviones Fairchild, 3 trimotores Ford, 17 Gipsy Moth y un Fokker VII, los que en conjunto transportaron 5.195 pasajeros en 1930, cifra que superaba con creces a las 762 personas embarcadas el año anterior. La escuadrilla de anfíbios Puerto Montt con sus 5 Vickers Vedette y 4 Gipsy Moth fue reactivada en el invierno de aquel año, cuando aviadores navales, ahora como integrantes de la subsecretaría de Aviación, efectuaron a bordo de tres hidroaviones Dornier Wal diversas misiones de exploración a los canales australes, que incluyó la zona de Palena, angostura Inglesa, Puerto Edén, canal Messier y laguna San Rafael.

Creación de la escuadrilla de anfíbios N°2 en Punta Arenas

La presencia efectiva de la Fuerza Aérea en Magallanes, comenzó el 16 de diciembre de 1930 cuando el teniente Santiago Leitao con el alférez Adalberto Fernández y los sargentos Muñoz, Rodríguez y Poblete, inauguraron con los Curtiss Falcon N°16 y N°17, en un varadero en el sector de cabo Negro, la escuadrilla de anfíbios N°2, antecesora directa del grupo N°6 de Aviación.

Fue una medida muy oportuna, en momentos en que la Compagnie Générale Aéropostale de Francia con más 200 aviones y 72 pilotos, establecía, el 1 de marzo de 1928, el servicio Francia-Africa-América del Sur. Para 1930 transportaban más de 30 millones de cartas, con vuelos regulares desde

Toulouse, Dakar, Natal (Brasil), Buenos Aires y Río Gallegos.

Apenas unos días después que se creara la subsecretaría de Aviación, entre abril y mayo de 1930 un avión Latécoere de esta empresa pilotado por el famoso aviador y escritor francés Antoine de Saint Exupéry trasladó al periodista Manuel Zorrilla Cristi, director del vespertino "El Magallanes", en un histórico raid que lo llevó de Río Gallegos a Buenos Aires y desde allí a Santiago. En la capital fue recibido por el centro de amigos magallánicos, encabezado por el exgobernador del territorio Vicente Fernández Rocuant y el antiguo vecino Dante Lépori, uno de los fundadores del comité Pro Aviación de 1920 responsable del vuelo de Mario Pozatti que unió por primera vez, a Punta Arenas con Río Gallegos, quienes aprovecharon la ocasión para contactarlo con las principales autoridades nacionales, incluyendo una entrevista exclusiva en La Moneda realizada al Presidente Carlos Ibáñez, quien se refirió a la subdivisión de tierras y la necesidad de conectar a la provincia austral con el centro del país por medio de la aviación comercial.

Luego de todas las atenciones dispensadas en la capital, Manuel Zorrilla aceptó la invitación del presidente de la Compagnie Générale Aéropostale, Marcel Bouilloux-Lafont para viajar hasta Asunción en Paraguay, donde consiguió hacer una nota exclusiva al Presidente de ese país, José Guggiari. Su retorno a Punta Arenas lo efectuó en un trayecto con varias escalas, visitando distintos pueblos de la Patagonia argentina. Zorrilla se convirtió así en el primer viajero que salía de Magallanes y llegaba a varias ciudades sudamericanas por vía aérea. Los detalles de este famoso viaje turístico que tuvo gran repercusión nacional, fueron recogidos por el autor en una especie de diario de viaje, publicados más tarde en suce-



sivas ediciones en "El Magallanes", con el título, "Impresiones de un viaje aéreo".

Precisamente este viaje, unido a las noticias que se conocían en Santiago acerca de las largas estadías que pasaba Antoine de Saint Exupéry en Punta Arenas y de las historias fantásticas que se ventilaban sobre el aviador naval alemán Gunther Plüschow, las que apuraron la decisión de Arturo Merino Benítez de establecer en Magallanes la escuadrilla de anfíbios N°2. El comandante Merino con su celo nacionalista, estaba obsesionado con la idea de que los aviadores extranjeros, independiente del carisma y de la empatía que despertaban en la gente de la zona austral, sólo buscaban colocar la bandera de sus respectivos países en Punta Arenas, para que finalmente, empresas francesas o alemanas controlaran, las comunicaciones y el transporte aéreo en el fin del mundo.

Dramáticos acontecimientos se vivieron en 1931 que alteraron drásticamente el panorama aeronáutico en la región. El 31 de enero, un desperfecto mecánico provocó el accidente del hidroavión "Cóndor de Plata", cobrando la vida de Plüschow y de su lugarteniente Dreblow, en las aguas de lago Argentino. En

Marmaduque Grove Vallejos, primer comandante en jefe de la Fuerza Aérea, cargo creado luego de que se fundara el Ministerio de la Defensa Nacional, en cuya cartera quedaron incorporadas las tres ramas de las Fuerzas Armadas: Ejército, Armada y Aviación.

marzo, debido a la crisis financiera mundial y ante la negativa del gobierno francés de prestarle ayuda económica, la Aéropostale entró en proceso de liquidación. Un poco mejor le fue al comandante Merino. El 27 de enero, el ahora capitán Leitao y sus hombres efectuaron un vuelo de reconocimiento hasta Puerto Natales. El 23 de mayo, el propio Leitao, junto con el intendente Manuel Chaparro, el teniente 2° Arturo Meneses, Alfredo Landolt, Alfonso Suárez, Cipriano Arias y decenas de simpatizantes de la aeronavegación, constituyeron el Club Aéreo de Magallanes.

El capitán Leitao consiguió además, que se le asignaran otros seis hombres para la escuadrilla de anfíbios N°2 y la autorización para que los oficiales instruyeran a civiles en la formación de pilotos aéreos. Sin embargo, la caída del Presidente Ibáñez el 26 de julio de 1931 trastocó muchos de los planes de la subsecretaría de Aviación. Arturo Merino Benítez fue obligado a renunciar a su cargo, lo que se materializó el 9 de diciembre. En su lugar asumió un antiguo adversario de Merino: el teniente coronel Ramón Vergara Montero, quien estuvo al frente de la institución hasta el golpe de Estado del 4 de junio de 1932.

Dentro de este contexto, en gran parte de los buques de la Escuadra Nacional surtos en Coquimbo y Talcahuano, se produjo el llamado motín de las tripulaciones, los que se alzaron contra la oficialidad por los malos tratos y bajos sueldos. Esto obligó a una rápida acción conjunta entre el Ejército, la Aviación y la Marina para controlar la insurrección, lo que se obtuvo el 6 de septiembre de 1931.

La decidida y rápida intervención de los aviadores demostró la efectividad del arma aérea. Esta acción revalorizó la confianza del mundo político en la aeronavegación, a la vez que cobraba mayor vigencia el documento publicado luego de la salida de Ibáñez del poder, por el capitán de fragata y ahora comandante de escuadrilla Adirio Jessen, que sustentaba la conveniencia de crear una fuerza aérea independiente, en función de un mejor orden técnico, militar, económico y administrativo.

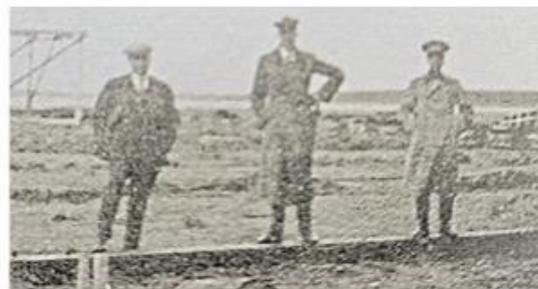
Los hechos llevaron a que el Congreso aprobara el proyecto de ley presentado por el Ejecutivo, tendiente a fusionar los ministerios de Guerra, de Marina y la subsecretaría de Aviación, en un solo departamento de Estado. Se creaba así, el ministerio de la Defensa Nacional, un 5 de marzo de 1932. Una semana después, el gobierno del Presidente Juan Esteban Montero nombraba al comandante de grupo Marmaduque Grove Vallejos, como comandante en jefe de la Fuerza Aérea Nacional.

Al respecto, cabe hacer dos consideraciones. La alta designación de Grove además de conferirle igualdad de condiciones en relación al alto mando del Ejército y de la Armada, lo transformaba de hecho, en el primer comandante en jefe de la nueva institución, llamada oficialmente ahora como Fuerza Aérea Nacional, nombre que se mantuvo hasta el 11 de marzo de 1937 cuando un reglamento orgánico firmado por el presidente Arturo Alessandri y su ministro Emilio Bello Codesido, modificó su denominación a Fuerza Aérea de Chile.

Merino Benítez, pese a sus disputas con Vergara Montero que incluso, se extendió a un duelo con pistolas en marzo de 1932 y de su forzado retiro de la nueva institución que con tanto sacrificio contribuyó a levantar, permaneció al mando de la aviación comercial, hasta cumplir su anhelo de conectar por el cielo a Chile, desde Arica a Magallanes.



Curtiss Falcon N°17 antes de iniciar su primer vuelo que cubrió la ruta Punta Arenas-Puerto Natales, el 27 de enero de 1931.



Teniente Leitao, al centro de la gráfica, con dos ayudantes, desde el varadero de Cabo Negro, lugar donde la Fuerza Aérea comenzó sus operaciones en Magallanes (1931-1935).