



ISSN 0719-9635

▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **A 90 años del bombardeo de la escuadra en Coquimbo y la sublevación de la marinería de 1931**
- ▶ **Breve historia de la participación de la Fuerza Aérea Mexicana en los festejos de la independencia nacional**
- ▶ **Valparaíso – Viña del Mar, 90 años con el sueño de un aeropuerto**
- ▶ **El primer curso de Instructores de vuelo**

Actividades de septiembre de 2021 - N°9

FUERZA AEREA DE CHILE



RESERVA AEREA

DOMI MILITIAEQVE

1920 - 2021



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

" La identidad nacional se basa en una condición social, cultural y territorial."

Sin lugar a equivocación, septiembre presentó **hitos y personajes** muy válidos e importantes, muchos de los cuales conmemoramos y recordamos a través de esta presencia virtual y otras veces reducida, que de a poco se ha convertido en una realidad habitual, a veces cercana y otras, difícil de entender en su forma y propósitos.

Para entender lo aeronáutico como lo corporativo, debemos también retrotraernos al pasado, de modo que con ello, demos respuesta, a algunas conjeturas y reflexiones que nos presenta la vida del presente, pues el vivir con identidad, en conciencia y con conciencia, no es una demanda ética o religiosa, sino que forma parte del sentido común educado y lógico, esa identidad propia que nos permite proyectarnos a un futuro con mayor seguridad y con mejor comprensión de la realidad.

Para muchos de nosotros, la historia al igual que las tradiciones, tienen ese rol fundamental como conjunto de conocimientos, legados, realidades que le son propias al ser humano a lo largo del tiempo. Conocer de la historia del hombre contribuye sin duda alguna a nuestro crecimiento como personas capaces de conocer, de comprender, de racionalizar la información y de tomar esos datos para seguir construyendo día a día una nueva y mejor realidad, una Nación en donde nos reconozcamos como chilenos todos, en Paz y Orden y mirando siempre hacia el Futuro Esplendor.

Esta es la consigna que mueve a una corporación como esta, que, con la ayuda de Dios, de los que la integran y la apoyan, esperamos en la medida de lo posible, siempre avanzar para trascender en la investigación, conmemoración y difusión de nuestro patrimonio e identidad para orgullo de nuestras naciones.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

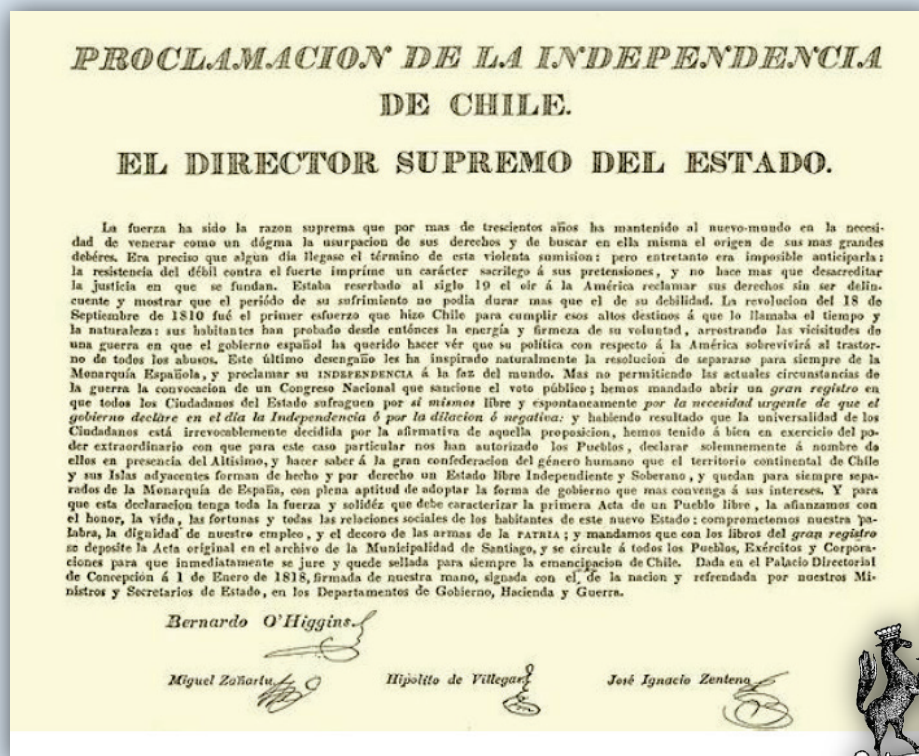
EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>“Saludos Dieciocheros” para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	5
<i>Conmemoración del Centésimo Décimo Aniversario de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía</i>	6
<i>Conferencia virtual “Hernán Trizano Avezana” dictada por el Instituto Histórico de Carabineros de Chile</i>	7
OBITUARIO	
<i>Walter Foral Liebsch</i>	9
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	11
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	14
EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE	18
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>A 90 años del bombardeo de la escuadra en Coquimbo y la sublevación de la marinería de 1931</i>	35
<i>Breve historia de la participación de la Fuerza Aérea Mexicana en los festejos de la independencia nacional</i>	88
<i>Valparaíso – Viña del Mar, 90 años con el sueño de un aeropuerto</i>	99
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Piper PA-31-350 Chieftain en Chile</i>	115
SABÍA USTED ?	
<i>“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio.”</i>	123
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>El primer curso de Instructores de vuelo</i>	125
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	134

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ “Saludos dieciocheros” para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

El pasado mes de septiembre, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recibió con mucho agrado, varios saludos de Fiestas Patrias, por parte de muchos Agregados Aeronáuticos y de Defensa de países amigos acreditados en Chile al igual que, de amigos en el extranjero.

La historia de este particular hito nacional, informalmente conocidas como “el Dieciocho”, corresponde a una festividad anual que se ha celebrado cada mes de septiembre, a partir de 1811, y más tarde desde 1915, se agregó el día 19. Aunque con frecuencia se habla del 18 de septiembre como el Día de la Independencia -en realidad, la *Declaración de Independencia*² se proclamó y juró el 12 de febrero de 1818— por lo que en realidad se celebra el aniversario de la *Primera Junta Nacional de Gobierno* (18 de septiembre de 1810); definido como el hito de inicio al proceso independentista de la Corona española y la formación de Chile como un Estado Nación. La ley N°2977 de 1915 fijó oficialmente las Fiestas Patrias en dos días: el 18 de septiembre, “*Conmemoración de la Independencia Nacional*”, y el 19 de septiembre, “*Celebración de todas las Glorias del Ejército*”.



² La Declaración y Proclamación de la Independencia se efectuó en Concepción el 1 de enero de 1818. Esto se comprueba en una carta del propio Libertador Bernardo O'Higgins, dirigida en su lecho de muerte al General Manuel Bulnes (Presidente de Chile en aquel entonces), donde le señala lo comentado. La Primera Proclamación y jura de la Independencia, se produjo en Concepción el mismo día 1 de enero de 1818 y luego esta misma proclama se fue replicando por el país, siendo las fiestas más grandes las realizadas en Talca y Santiago simultáneamente el 12 de febrero de 1818. Por esto, la gente de Santiago conservó el recuerdo de que la proclamación de Independencia Nacional se efectuó el 12 de febrero.

❖ *Conmemoración del Centésimo Décimo Aniversario de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía*

El miércoles 22 de septiembre a las 17:00 horas, tuvimos el agrado de asistir a una sesión solemne de aniversario que, nuestros amigos de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, tuvieron a bien considerarnos.

En la especial ocasión, don Manuel Montt Dubournais, presidente de esta corporación, junto a los miembros de la Junta de Administración de la Sociedad, los historiadores Sergio Martínez Baeza, distinguido integrante del IIHACH; Gastón Fernández y Juan Guillermo Prado, realizaron un muy atractivo e interesante coloquio de recuerdos y anécdotas referidos a estos 110 años de Historia pasada.

La sesión solemne se realizó en la sede de calle Londres 65, y posteriormente hubo un vino de honor que compartimos en agradable y cálida charla.



De izquierda a derecha: Dr. Francisco Balart Páez; Sergio Martínez Baeza; Manuel Montt Dubournais, presidente de la SOCHIGEO; Norberto Traub Gainsborg, presidente del IIHACH; Patricio Eberhard B., Secretario General de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Jorge del Real Westphal, presidente del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas.

❖ Conferencia virtual “Hernán Trizano Avezzana” dictada por el Instituto Histórico de Carabineros de Chile

El pasado jueves 23 del pasado mes de septiembre, tuvimos el privilegio de participar remotamente de una nueva charla que dictara el Instituto Histórico de Carabineros de Chile.

La muy amena jornada se inició además con la participación del Coronel (R) don Manuel Gebert Moreno, quien con una de sus acostumbradas “Píldoras Históricas”, compartió gentil y diestramente, mucho de sus conocimientos sobre la historia y tradiciones de la institución policial.

A continuación, el General Inspector (R) don Francisco Smith González hizo una detallada exposición acerca de la vida y obra de quien es considerado “Precursor del Cuerpo de Carabineros de Chile” don Hernán Trizano Avezzana, exposición de la cual extractamos los párrafos más destacados.

La reunión finalizó con una serie de consultas y comentarios realizados por algunos de los participantes en el encuentro, las que fueron ampliamente satisfechas por el expositor.

Reseña General: Hernán Trizano Avezzana

De acuerdo a lo que señalan algunos historiadores, don Hernán Trizano Avezzana nació circunstancialmente en Valparaíso. Mientras sus progenitores navegaban de regreso a su original Nápoles, a su madre le llegó la hora de dar a luz, llegando Hernán al mundo en nuestro primer puerto, el 15 de julio de 1854.

Otras fuentes contradicen este hecho indicando que en la Parroquia de Santa María de la Matta, Torino, Italia según consta en una Partida de nacimiento, Hernán vino al mundo en la misma fecha pero en Italia.

Como fuere el caso, el hombre en cuestión gozaba de un gran espíritu aventurero, pues a los 13 años se fugó de su hogar, recorriendo gran parte del mundo, de lo cual se guarda registro de su paso por Asia, Europa, África y Sudamérica, llegando a primero al Uruguay, luego su traslado a la Argentina y Chile.

Cuando en nuestro país estaba empezando la Guerra del Pacífico, el no tardó en enrolarse como soldado en el Ejército, siendo destinado al Regimiento Cazadores del Desierto, unidad en la cual le correspondió participar en acciones como las de Dolores, Pisagua y otras. Finalizada la Guerra del Pacífico, dejó el Ejército, pero se reincorporaría el año 1896, siendo comisionado para organizar el Cuerpo de Gendarmes de las Colonias con asiento en la ciudad de Temuco.

Este emblemático Cuerpo consistía en un batallón de ejército a manera de policía rural, cuya misión era reprimir el bandidaje que empezaba a asolar las regiones ubicadas al Sur del Bío Bío incluyendo Arauco, Malleco, Cautín, Valdivia Llanquihue y Chiloé, recién incorporadas a la República de Chile, pillaje que iba en desmedro de los esfuerzos que hacían nuestros compatriotas trasladados a esa zona como asimismo de los colonos traídos al país, principalmente italianos, suizos y alemanes.

Su misión la cumplió con tal eficiencia que, se considera como el primer antecedente histórico del Cuerpo de Carabineros de Chile.

Como sucede en este tipo de acciones muy pronto empezaron a circular versiones indicando que Trizano y su fiereza, excedían sus atribuciones abusando de su poder llegando a ordenar fusilamientos sin el debido proceso judicial previo.

No obstante ello, Trizano continuó con su obra destacándose por su extremada sangre fría a la hora de imponer la ley, según señalan algunos cronistas de la época.

Disuelto el Cuerpo de Gendarmes de las Colonias el año 1905 pues ya había cumplido con su misión, Trizano pasó definitivamente a retiro, radicándose en Temuco ciudad en la que falleció en la paz de su hogar el 16 de diciembre de 1926.



Retrato de don Hernán Trizano Avezano.

II. OBITUARIO



Walter Eduardo Foral Liebsch (Q.E.P.D.)
Ritter Imhof von Geisslinghof

WALTER FORAL LIEBSCH

“Dios, Patria y Familia”

Walter, un muy apreciado hombre que nos distinguió con su amistad y constante apoyo a nuestra Corporación.

Nació el año de 1965 en Viña del Mar, sus padres fueron, un noble austriaco dedicado a la pintura y restauración de arte y su madre una hermosa chilena de ascendencia alemana, que lo quiso como la mejor de las madres. Sus estudios primarios y medios los realizó en el Colegio Alemán de Viña y Quilpué, en la Escuela Pública de El Belloto, el Liceo Juan XXIII de El Belloto y finalmente en un Liceo de Villa Alemana.

Profundamente católico, amante de la historia patria y del mundo, amante de su identidad chilena y belleza de nuestra tierra, era un ávido lector e insaciable investigador de un cuanto hay.

Creció entre el mar, la ciudad y el campo, tomando una orientación hacia la agronomía, lo que lo llevó a estudiar primero en el Instituto Adolfo Matthei de Osorno y posteriormente en el Instituto ESCE de Valparaíso (Universidad de Aconcagua), desde donde se tituló en 1996 como Técnico Superior Agropecuario. Incursionó en Apicultura, inseminación artificial y producción de bovinos para la obtención de leche, producción caprina en Illapel, producción ovina en Coihaique Alto, producción de uva en Los Andes, embarque de fruta en el puerto de Valparaíso y San Antonio, fumigación y desinfección de frutos, etc. Experiencias que marcaron un derrotero de nuevas inquietudes por conocer más en profundidad la historia de cada uno de los lugares por donde lo llevaba su vida profesional.

Padre de cinco hermosos hijos a los cuales les profesaba todo el amor que compartía por la historia y el mayor conocimiento. Como legado les dejó innumerables libros e investigaciones, entre las que destacan “Las Malvinas, Guerra anacrónica”; “Afganistán: Genocidio, la invasión soviética 1979-1989”; “La carretera longitudinal austral, la ciudad de los césares”; “Nuestras Iglesias chilenas”; “Chile, las víctimas del terrorismo marxista”; “¡Bastardos!, poesía marxista” y otras tantas producciones que llevó adelante en sus blogs, redes sociales y múltiples sitios web.

Son muchas las ocasiones en las que vino a Chile, en la que él, se hacía un tiempo y nos prodigaba su visita al Instituto, como también lo han sido por años, su siempre cordial y gentil ayuda con textos e investigaciones desde esa distante segunda patria, Austria desde donde compartía sus viajes y

andanzas, con hermosas fotografías, historias que terminaba en sus tradicionales saludos, buenos deseos y bendiciones.

Al respecto, permítannos señalar que tras la noticia de su fallecimiento, informamos de su inesperado deceso a algunos amigos y no fueron pocos, quienes en mensajes de correo y llamadas por WhatsApp, hicieron sentir su dolor y pesar ante esta gran pérdida, enviándonos anécdotas comunes y fotografías junto a él.

Así era él, un hombre sencillo y de convicciones profundas, quien jamás trepidó en hacer valer sus valiosos argumentos y plantear sus opiniones en beneficio de alguna buena acción. Entusiasta como pocos, a través de nuestras revistas de historia aeroantártica "Skua" y "Aerohistoria", nos deleitó con sus contenidos sobre la filatelia antártica como también con todo aquello que revelara la presencia divina en estos alejados territorios nacionales. Lo propio hizo con su querida historia de El Belloto y la emblemática base aeronaval que por muchos años distinguió a este sector del valle del Aconcagua.

De él podríamos escribir mucho, de su sano sentido del humor, de su sencillez y generosidad, pero por sobre todo recordaremos su cariño que tan bien ejemplificaba y expresaba con *su fiel y sincera amistad* hacia la labor que desarrollaba nuestro Instituto.

Dios nos brindó la alegría de conocerlo y hoy sólo nos queda el consuelo de poder despedirlo desde esta plataforma, donde él tantas búsquedas de material y contenidos le prodigara. Con el convencimiento de que fue un hombre de fe profunda, que ya se debe acogido a los brazos maternales y protectores de Nuestra Señora del Carmen, Patrona Juramentada de Chile que reconociéndolo como hijo suyo, lo presentó ante Dios Padre para escuchar aquellas palabras que todo cristiano anhela oír; "*Hombre bueno y fiel, entra al gozo de tu Señor*"

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



Walter Foral Liebsch (Q.E.P.D.)

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



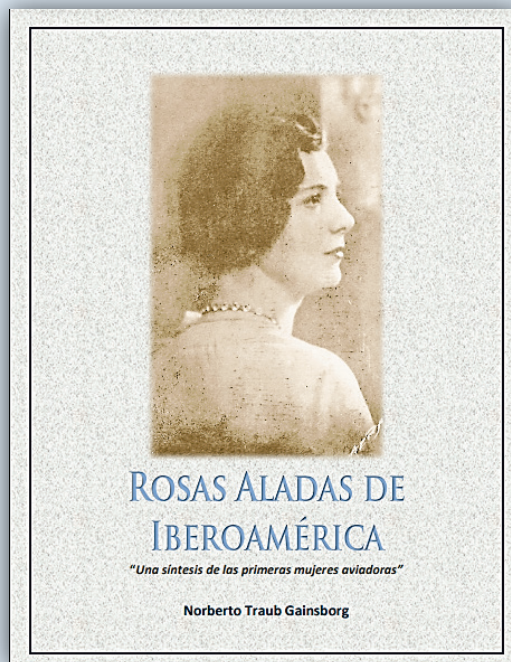
- ❖ *En este mes de septiembre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

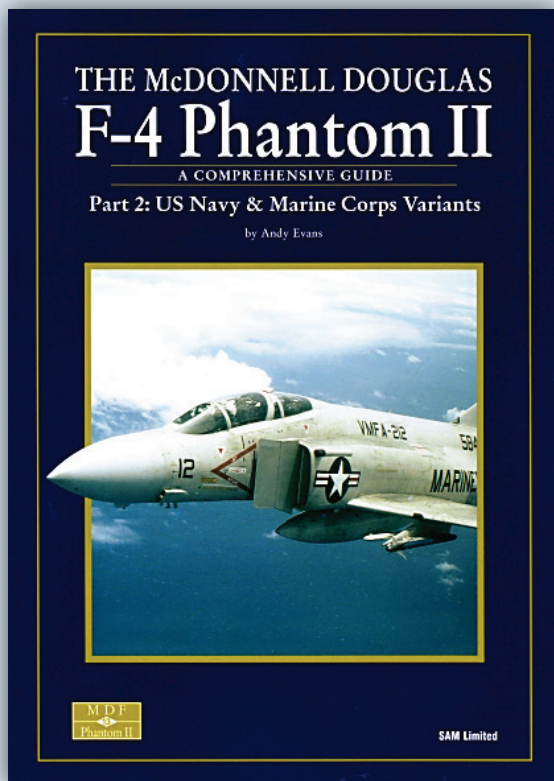
Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

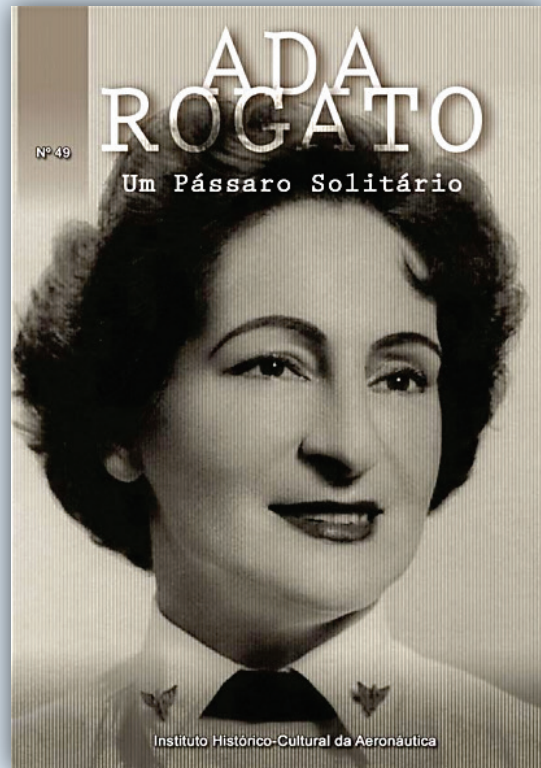
Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital

Muchos gracias y saludos a todos ustedes.

Relevante publicación peruana que recoge la ceremonia de inauguración del monumento al prócer aeronáutico, Jorge Chávez Dartnell en Chile.







IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

❖ *Importantes novedades de la International Commission of Military History*

Dear International Commission of Military History Colleagues,

ICMH Newsletter #36, our ICMH "in-house" newsletter to share relevant information, updates, and news with our colleagues and friends, is scheduled for publication on 10 December 2021.

The ICMH Newsletter is an excellent means of communications between all components of the International Commission of Military History -- the leadership and Executive Board, national commissions, and individual military historians. This digital platform will permit us to transcend distance and language barriers, to enhance the continued relevance and viability of the International Commission of Military History, to further engender worldwide the spirit of military history professionalism and cooperation, and the sharing of best practices.

The national commissions serve as the building blocks of the ICMH, and they and their members make unique contributions to accomplishing the ICMH mission. We wholeheartedly encourage each national commission to share the news of its past activities, events, and conferences; current projects; future conferences and workshops; and the achievements of individual members, to include new positions, academic degrees attained, accomplishments, books published, etc. -- as well as obituaries of members. To do this, I invite and encourage you, each national commission, to provide input for each issue of the ICMH Newsletter. This will help us learn more about each other and what we can do to advance the ICMH agenda even more.

The *Newsletter* will be published two times a year, in June and December. **Please provide your national commission input to me** (please not to exceed 250 words) by 20 November of each year for each December issue, and **by 20 May of each year for the June issue of the *Newsletter***. This will also be an outstanding way to highlight and share the achievements and contributions of your national commission to the ICMH and professional study of military history.

In addition, if you know of other military historians who may want to learn of our many international activities, please send me their names, positions, and email addresses, and we will add them to the ICMH Newsletter distribution list.

Please send your national commission input, plus any questions or suggestions you may have, to me at email INFFAOHER7@aol.com. I very much look forward to working with you, and together we can continue to enhance military history professionalism and service around the globe. Thank you very much!

Very respectfully,

Harold E. Raugh, Jr., Ph.D.

Vice President

International Commission of Military History



África: ¿Qué está pasando?

A menudo en círculos de científicos políticos y muy frecuentemente en la conversación cotidiana respecto del acontecer internacional, aparece una crítica local ante lo que se suele denominar como una indiferencia e incluso ignorancia desde las potencias, respecto de las características y el acontecer de nuestra región sudamericana. Al respecto, la siguiente pregunta es: ¿Cuánto conocemos nosotros respecto de la situación en otros continentes, que no sea la de aquellas potencias? Un buen ejemplo de nuestra falta de conocimiento sobre el acontecer en otras regiones en vías de desarrollo, lo constituye África. El continente africano está cambiando y pareciera que la aproximación desde las potencias y las no potencias occidentales, no lo ha hecho.

Entre el año 2020 y el 2050, se espera que la población de África se duplique, creciendo mucho más rápido que la población de cualquier otra región. Se estima que Nigeria por sí sola superará los 400 millones de personas para 2050, desplazando a los Estados Unidos como el tercer país más poblado. La población de África también es comparativamente mucho más joven que la de otras regiones, lo que significa que tendrá una gran fuerza laboral en el futuro. A pesar del efecto del COVID-19, el potencial de 54 países que podrían crear un bloque político que amplíe lo ya alcanzado con la Zona de Libre Comercio Continental Africana, es enorme.



Todas estas tendencias demográficas, económicas y políticas hacen que África sea cada vez más importante para los países más desarrollados. Además de impulsar el crecimiento y la innovación, el continente africano puede ser un motor de expansión democrática, incluso en lugares inesperados, como Sudán y Zambia, y puede impulsar los esfuerzos mundiales para revertir el retroceso democrático. Los países africanos más destacados también son aliados potenciales en muchos de los problemas mundiales más urgentes, como el cambio climático.

Sin embargo, las preocupaciones por la seguridad están aumentando en el Sahel (la franja este-oeste ubicada en el norte del continente) y en África oriental y meridional a lo largo del Océano Índico. Más de la mitad de la agenda del Consejo de Seguridad de la ONU está centrada en la paz y la seguridad en África. China, Rusia, Turquía y los países del Medio Oriente están expandiendo sus esferas de influencia en el continente, a veces fortaleciendo gobiernos autoritarios y facciones que son hostiles a los intereses europeos y estadounidenses.

Generalmente desde occidente se concibe una línea burocrática imaginaria entre el África subsahariana y el norte de África, y esta última es tratada como si fuera parte del Medio Oriente. Esta delimitación es errónea: Las personas, los bienes y las armas fluyen libremente por el desierto del Sahara, y el vacío de poder en Libia ha contribuido a la inestabilidad en países del Sahel como Chad, Mali y

Níger. El continente africano, en otras palabras, es una sola entidad interconectada. La Unión Africana, en la que los países del norte de África ejercen una influencia sustancial, no hace distinciones entre el norte de África y el resto del continente. Los países del norte de África podrían hacer mayores contribuciones económicas y diplomáticas en todo el continente si prestasen más atención al sur, un cambio que Europa y Estados Unidos deberían promover. Tratar al continente en su conjunto ayudará a responder a desafíos como la migración y el terrorismo, que atraviesan el Sahel y el Sahara, una región inestable que aumentará sustancialmente su población y su importancia geopolítica en las próximas décadas, sin obstáculos burocráticos.

También debería replantearse la comprensión geopolítica de África, especialmente su concepto de cuántos países africanos se relacionan con los estados del Golfo a través del Mar Rojo. Durante la última década, los lazos políticos y económicos entre el Cuerno de África y Oriente Medio se han ampliado enormemente: Qatar, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos han aumentado las inversiones muy necesarias en la región y en el Sahel, pero las rivalidades entre esos países se han exportado al Cuerno, especialmente a Somalia, desestabilizando aún más los sistemas políticos ya fracturados. Las trayectorias de Etiopía y Sudán, posiblemente las dos prioridades más altas en África para Biden hasta ahora, han estado fuertemente influenciadas por los intereses de Oriente Medio. Muchos sudaneses temen que su revolución, que derrocó al dictador Omar al-Bashir en 2019, pueda ser secuestrada por fuerzas externas que se oponen a un Sudán democrático. El Presidente Joe Biden acertó al designar un enviado especial para el Cuerno de África. Probablemente debería reforzar esa medida, mejorando la colaboración entre departamentos y agencias burocráticas para elevar ambas orillas del Mar Rojo a las prioridades centrales de seguridad nacional.

Estados Unidos mantiene un relato centrado en disputarle África a China. Sin duda, hay un elemento de competencia estratégica que anima las actividades de ambos países allí y las acciones chinas frecuentemente refuerzan los regímenes autoritarios, pero al enmarcar la política de Estados Unidos en África de esta manera, como lo hizo antes la administración Trump, trata a los más de 1.300 millones de personas del continente como espectadores de una colisión geopolítica mayor en la que tienen poco interés. También ignora el hecho de que China se involucra en África de formas en que Estados Unidos no lo hace, ofreciendo préstamos y otras formas de apoyo que no son igualadas por otros. Los términos de esos acuerdos pueden estar en contra de los destinatarios, aunque existe un debate sobre este punto, pero en muchos casos Estados Unidos no ofrece una alternativa, lo que hace que sus críticas al comportamiento chino pierdan solidez. Se necesita demostrar a los africanos una preocupación por ellos por su valor y potencial inherentes, y no por su papel en la competencia de grandes potencias. Eso significará abandonar los temas de discusión ya desgastados y ofrecer alternativas competitivas al apoyo económico chino.

Promover valores como la democracia y el respeto de los derechos humanos es un esfuerzo a largo plazo. Sin embargo, con frecuencia, estos objetivos han pasado a un segundo plano frente a los intereses de corto plazo, especialmente los vinculados a la seguridad. Cuando los líderes de Guinea, Costa de Marfil, la República del Congo y Ruanda manipularon los límites de mandato en los últimos años para extender su gobierno, por ejemplo, la respuesta de Estados Unidos se remitió a algunas declaraciones cuidadosamente elaboradas, y en consecuencia ninguno de estos

líderes enfrentó efectos significativos por eludir los límites de su mandato. Las encuestas de opinión muestran que los africanos apoyan abrumadoramente los límites de dos mandatos para sus líderes. Sin embargo, los legisladores estadounidenses no estaban dispuestos a arriesgarse a una interrupción a corto plazo en las relaciones de Estados Unidos con estos líderes (y la supuesta estabilidad que garantizan) para defender la integridad de las instituciones democráticas africanas.

Los datos de las encuestas también muestran que la mayoría de los africanos comparten muchos de los valores típicamente occidentales como el apoyo a la democracia, elecciones libres y justas, libertad de asociación y libertad de expresión. En muchos casos, son sus líderes quienes no creen en estos valores. Tal fue el caso cuando Mahamat Déby, el hijo del hombre fuerte de Chad, Idriss Déby, tomó el poder tras la muerte de su padre a principios de este año en contra del plan de sucesión establecido en la constitución del país. Cuanto más tiempo permanezcan en el cargo los líderes impopulares (o sus descendientes), más caóticas serán las eventuales transiciones. (Después de evadir los límites de mandato en 2020, por ejemplo, el presidente de Guinea Alpha Condé fue derrocado en un golpe de estado a principios de este año). Por lo tanto, se necesita continuar con una estrategia multianual para el continente que se base en los valores que los occidentales y africanos comparten. Eso significará resistir la tentación de dejar que los intereses a corto plazo impulsen la adhesión al statu quo cuando es claramente incompatible con el sentimiento popular africano, teniendo en cuenta que un compromiso declarado con los principios democráticos distingue a Estados Unidos de países como China y Rusia en los ojos de muchos africanos.

Estados Unidos también debe elevar a las instituciones por encima de los individuos. Washington ha aprendido duras lecciones al hacer lo contrario. Por ejemplo, cuando Sudán del Sur obtuvo la independencia en 2011, los legisladores estadounidenses creyeron erróneamente que sus relaciones de larga data con los políticos más influyentes del país les permitirían persuadir a esos políticos para que se comprometieran y guiaran al país hacia la estabilidad y la democracia. Pero en todo momento, los líderes de Sudán del Sur anteponen sus propios intereses a los de la nación, desafiando los llamamientos estadounidenses.

Los funcionarios estadounidenses cometieron el mismo error en Etiopía, abrazando a Ahmed Abiy cuando se convirtió en primer ministro en 2018, sin hacer muchas preguntas. Sin duda, Abiy hizo una serie de movimientos iniciales que fueron genuinamente alentadores y sugirió que Etiopía estaba dando un giro hacia el respeto de los derechos humanos. Pero Estados Unidos, junto con muchos otros países, el Comité Nobel y algunos comentaristas se apresuraron a elevar a Abiy y presentarlo como un nuevo tipo de líder. (Estados Unidos cometió el mismo error con su predecesor Meles Zenawi). Lejos de llevar a Etiopía hacia un futuro democrático, Abiy ha avivado las llamas del odio étnico y ha llevado al país a una temible guerra civil.

La apuesta más segura y mejor está en las instituciones que controlan la extralimitación de los ejecutivos, defienden el estado de derecho y exponen la cleptocracia: los tribunales; legislaturas; los medios de comunicación; y comisiones que se centran en las elecciones, la lucha contra la corrupción y la defensa de los derechos humanos. Muchos sudafricanos dan crédito a los tribunales y los medios de comunicación, junto con las organizaciones de la sociedad civil, por ayudar al país a sobrevivir a la desastrosa presidencia de Jacob Zuma. Desde la salida de Zuma del cargo en 2018, las autoridades sudafricanas han continuado investigando las actividades corruptas de su administración, lo que

llevó al reciente encarcelamiento del ex presidente por desafiar a los tribunales, un ejemplo notable de responsabilidad. En Kenia y Malawi, los tribunales han tomado decisiones audaces para invalidar elecciones defectuosas, lo que enfureció a los presidentes en ejercicio. Los altos funcionarios diplomáticos deberían invertir tanto en las relaciones con estas instituciones como en las relaciones con los Jefes de Estado. También deben defender estas instituciones cuando sean atacadas, incluso imponiendo sanciones.

En el caso del cambio climático, África tiene la menor responsabilidad de cualquier región, pero podría terminar pagando el precio más alto: el calor extremo y las precipitaciones variables ya amenazan la supervivencia humana en el Sahel, y el aumento del nivel del mar pronto pondrá en riesgo ciudades enteras. Cada uno de los 54 jefes de estado de África es una voz potencial en el debate sobre el clima, al igual que las dinámicas organizaciones de la sociedad civil del continente, que con demasiada frecuencia son ignoradas. Estados Unidos debería impulsar más liderazgo africano en las instituciones globales donde se debaten estos temas, y luego escuchar genuinamente lo que los africanos tienen que decir. No se trata de que Estados Unidos y otros países poderosos sean magnánimos: sirve a sus intereses, que los países africanos directamente afectados por el cambio climático participen en la búsqueda de soluciones, incluso presionando a los principales contaminadores, al igual que sirve a sus intereses para incluir a los países africanos en las discusiones sobre los factores que impulsan la migración, como la falta de oportunidades económicas.



Foto: Cumbre de la Unión Africana

Reformar el Consejo de Seguridad de la ONU para otorgar a África un papel más destacado, sería un paso interesante. La reforma podría ofrecer la sacudida que se necesita urgentemente y, al mismo tiempo, abordar una importante demanda africana. El G-20, que actualmente tiene solo un miembro africano (Sudáfrica), también debería considerar agregar países como Nigeria, que se ha convertido en una fuerza económica de relevancia. Y en reuniones ad hoc, como la Cumbre para la Democracia de Biden, los líderes democráticos de África deben ocupar un lugar destacado. Se debería impulsar estos cambios de manera proactiva, reconociendo que la reforma de instituciones de larga data está atrasada.

En suma, se aprecia un continente cuyos avances sociales, políticos y económicos son notables y sostenidos, lo que hace prever una relevancia creciente en el concierto mundial. Por ello, el resto del mundo debería mirar este fenómeno no como espectador, sino como actor. ¿Es eso, sólo una materia para las potencias? Nos parece que no: los escenarios de futuro afectarán a todos y desde luego, representan oportunidades para quienes está presentes en la forma y el momento oportuno.

MLL, con información de Foreign Affairs

❖ **Correspondencia recibida de la Academia Santos Dumont de Argentina**



Miembro de la FIDEHAE

BUENOS AIRES, 7 de octubre de 2021

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, como Miembro de la Academia Santos=Dumont Argentina, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda.

Motiva la presente, el agradecer su amable invitación al Acto del 115 Aniversario del Vuelo del 14 Bis en París, en el Año del Señor del 1906, resaltando la figura del Gran Inventor y Aviador brasileño, circunstancia que agradezco profundamente, pero me es imposible asistir presencialmente, pero acompañarlo en espíritu.

Destaco su preocupación y brillante empeño, como Hermano Ciudadano de Chile, en la prédica de la Fraternidad de los Pueblos, basada en las Artes del Vuelo, en el cultivo de la Historia Aeronáutica y Espacial.

Señor Presidente y Honorable Miembro de nuestra Academia, con profundo espíritu de alegría por lo expuesto, este 27 de octubre será uno de otro de los Hitos, que incidirá y calará en el sentir de los Humanos seres que tenemos el privilegio de dedicarnos a la Historia aeronáutica y espacial.

Me despido, estrechándolo en un sentido abrazo de los vientos, acompañado por un saludo fraterno, unidos indisolublemente, por nuestra común Historia de Libertad.

ag

Prof Univ Grad RR II Salvador Roberto Martínez
Comandante Mayor Aviador del EA ARA GNA PBA
Presidente Academia Santos=Dumont Argentina
Comendador de la Fuerza Aerea Brasileira
Secretario General Permanente de la FIDEHAE

AL SEÑOR
PRESIDENTE del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE
CHILE
Don Norberto TRAUB GAINSBORG
S _____ / _____ D

EA – Ejército Argentino
ARA – Armada Republica Argentina
GNA – Gendarmería Nacional Argentina
PBA – Policía de la Provincia de Buenos Aires

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

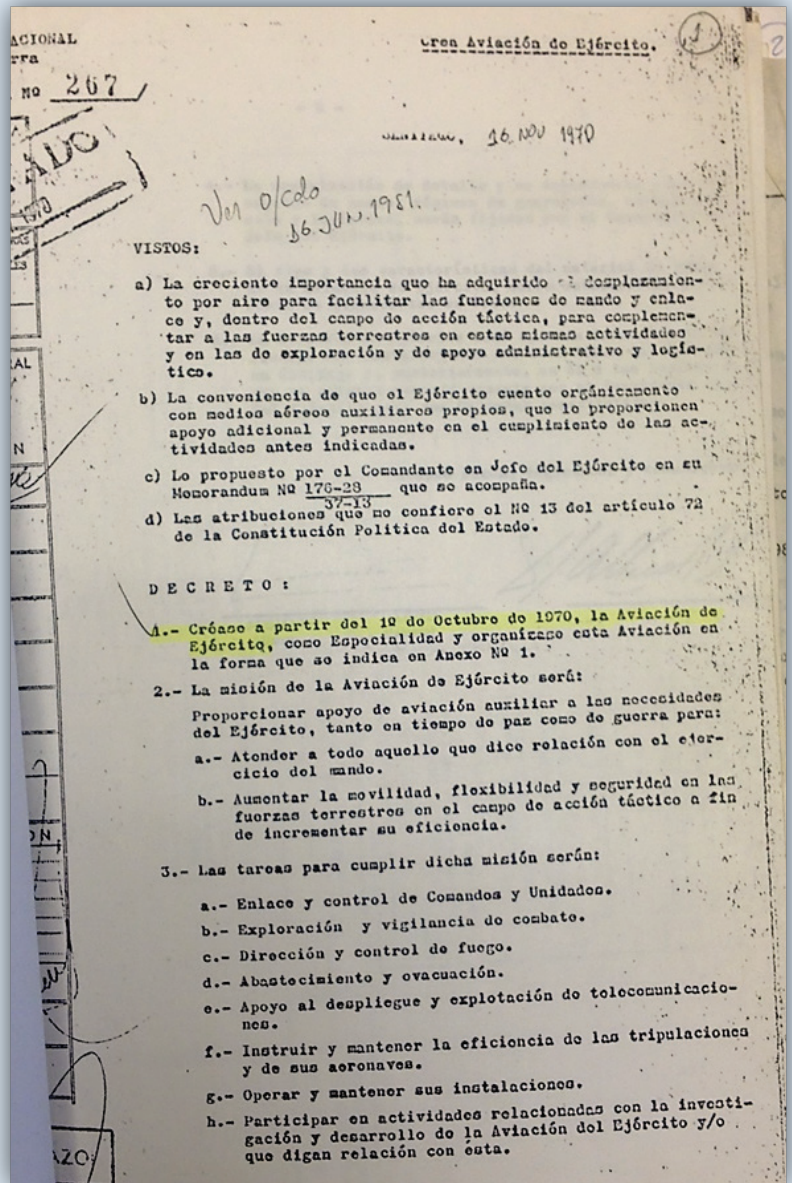
La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de octubre, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

1/10/1970: Junto con crearse como Especialidad de Aviación, se organiza la unidad antecesora a la Brigada de Aviación de Ejército de Chile. Con la necesidad de contar con medios aéreos propios, la Comandancia en Jefe del Ejército había dispuesto ya en la década de 1950, los estudios conducentes a concretar tal aspiración.

Diversos contratiempos retardaron ésta, hasta el 16 de noviembre de 1970, cuando por D.S. Nº 267, se establece como fecha oficial de creación a partir del 1º de octubre de ese año la Aviación de Ejército como especialidad, y su organización bajo la denominación de *Comando de Aviación de Ejército*.

Su primer comandante fue el Coronel, señor Gustavo Valenzuela Pérez.

1/10/1984: Con esta fecha, el entonces Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército de Chile, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte inauguró el Regimiento de Aviación Nº1 "La Independencia", con asiento en la ciudad de Rancagua y cuyo primer comandante fue el Teniente Coronel Raúl Moyano Vatel.



Saluda a US.

RAUL MOYANO VATEL
Teniente Coronel
Comandante Batallón Aviación

1/10/1944: Con gran concurrencia de autoridades, masivo público y el paso de una formación de aviones de la Fuerza Aérea de Chile, se realizan ese día domingo los funerales de don Jorge Matte Gormaz, quien en 1913, como Ministro de Guerra y Marina, fuera uno de los fundadores de la Escuela de Aeronáutica Militar. Matte fallecido a los 68 años de edad, era un reconocido abogado muy apreciado en los círculos sociales, políticos, bancarios, diplomáticos y de la aeronáutica nacional, desempeñando en el Aero Club de Chile un entusiasta y perseverante trabajo que le mereció el cargo de presidente en 1916, para el primer Congreso Panamericano de Aviación celebrado en Chile. Más tarde en 1921, comisionado por el gobierno, visitó Argentina, Brasil y Uruguay, como embajador extraordinario; en este año fue también, ministro del Interior subrogante.



En 1925, se le designó ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización y en este carácter fue a Montevideo a recibir al ex presidente Arturo Alessandri, que regresaba del destierro. Inició también, como Ministro de Relaciones Exteriores las gestiones de solución del problema de Tacna y Arica y puso su firma al Decreto que promulgó la nueva Constitución Política de Chile, que dio término al régimen parlamentario. En dicho año, además fue Ministro del Interior Subrogante.

Fue en la presidencia de Emiliano Figueroa Larraín, 1925-1927, que sirvió la cartera de Relaciones Exteriores y en la vice presidencia de Abraham Oyanedel, desempeñó las mismas funciones hasta 1932. Presidió la delegación chilena en la Octava Conferencia Panamericana de Lima de 1938.

1/10/1999: Se funda Amazonas S.A., la primera Línea Aérea Turística de Bolivia, operando vuelos regulares y chárter. Los primeros aviones de operación fueron tres Cessna Grand Caravan C-208B que llegaron a lugares del norte del país y la frontera con Brasil. En octubre de 2004 se reemplazan por aviones bimotores Fairchild metro 23. En julio del 2012 se amplían las operaciones a nuevos destinos y por ello se incorporan aviones Jet, el canadiense Bombardier CRJ 200. Si bien Amazonas nace como línea aérea bandera de la ciudad de La Paz y su conexión al departamento de Beni con rutas no convencionales en aeronaves de baja capacidad de transporte, la incorporación de la nueva flota de CRJ200 se convirtió en la más moderna de este país, y ha obtenido el objetivo de consolidarse en las rutas principales de Bolivia, incluidas Santa Cruz, Cochabamba, Sucre y las turísticas (Uyuni y Rurrenabaque) y luego su expansión hacia destinos internacionales tales como Cusco en Perú; Asunción en Paraguay; Campo Grande en Brasil, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena en Chile – Salta, Córdoba y Buenos Aires en Argentina; Montevideo en Uruguay y otros destinos de la región sudamericana.

Actualmente el centro de operaciones de la aerolínea se encuentra en el aeropuerto de Santa Cruz y tiene previsto hacer un paulatino cambio de flota de aviones hacia el Jet regional Embraer 190.



Su nombre proviene de la frase “A más zonas” que tiene un sonido idéntico a “Amazonas”.

Actualmente mantiene varios acuerdos interlineales que permiten ofrecer una mejor conectividad al pasajero que llega o sale de Bolivia, entre ellas: Copa, Air Europa, StarPerú y Aerolíneas Argentinas.

2/10/1920: Con motivo de las celebraciones de aniversario de la ciudad de Rancagua, los aviadores militares chilenos realizaron un raid. El comando de la Escuela Aeronáutica Militar dispuso que fueran un monoplano Bristol pilotado por el Teniente 1° José Arredondo; otro pilotado por el Capitán Armando Castro acompañado por el aspirante Wenceslao Díaz y un de Havilland pilotado por el Teniente coronel Víctor Huston llevando de pasajero al aspirante Carlos Charme. Los aviadores arrojaron sobre la ciudad unas proclamas que decían: **“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio”**

3/10/1929: El piloto Teniente 2º Ingeniero, señor Alfonso Moraga, pierde la vida en un accidente de aviación mientras efectuaba un vuelo de instrucción. El oficial ingresado como aspirante el 29 de marzo de 1923, es uno de los muchos formados en la Escuela de Ingenieros Mecánicos que funcionó en el apostadero naval de Talcahuano en Chile, hasta fusionarse esta con la Escuela Naval de Valparaíso, en marzo de 1927.

3/10/1933: Vuelo por los cielos de Argentina y Brasil, de la Escuadrilla argentina “Sol de Mayo” al mando del pionero aviador Coronel señor Ángel María Zuloaga. Integrada por 10 aviones, nueve de los cuales eran de manufactura nacional.

Dicho vuelo fue realizado en ocasión de la visita a Brasil del entonces Presidente Argentino. Durante el vuelo, el Palomar - Río de Janeiro – El Palomar se recorrieron 4.560 Km sin sufrir desperfectos.

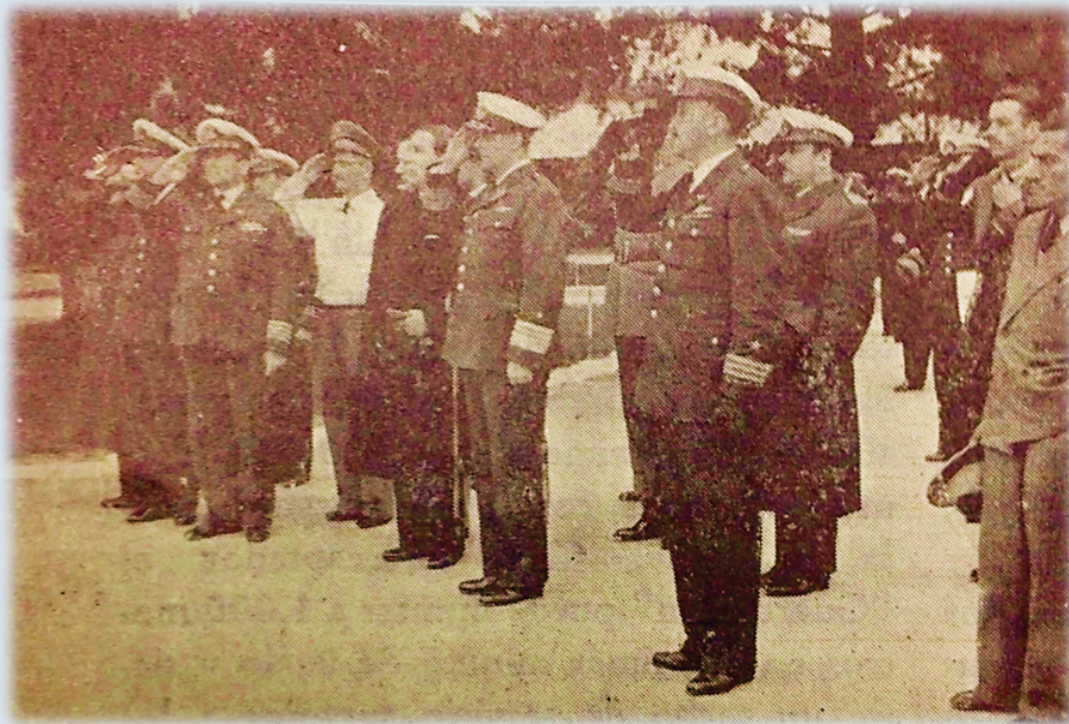


3/10/1939: Se inaugura el aeropuerto regional *Alberto Jaramillo Sánchez*, ubicado en el corregimiento de Otú y que sirve al Municipio de Remedios en Colombia. La pista del aeropuerto también es usada como una pequeña base militar para la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional.

3/10/1940: Siendo las tres de la tarde, aterrizan en El Bosque, la primera escuadrilla de seis aviones brasileños adquiridos en Norteamérica por este hermano país. Los aviones North American T-6, de

bombardeo y ataque, venían en viaje directo vía costa del Pacífico con rumbo al Brasil. A su arribo, cada tripulación fue saludada con una diana brindada por el *Orfeón de la Fuerza Aérea*. Se encontraban presente en esos momentos, el señor Embajador del Brasil, Samuel de Souza-Leao Gracie junto a personal de la Embajada; el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General Armando Castro; el señor Subsecretario de Aviación, comandante Alfredo Puga, quien concurrió en representación del Ministro de Defensa Nacional y altos jefes y oficiales de la institución aérea.

Una vez en tierra, los aviadores recién llegados junto a las autoridades se dirigieron a los jardines de la Escuela de Aviación, en cuyo mástil central fue izada la bandera del Brasil, mientras la banda ejecutaba los acordes del Himno Brasileño. Esta sencilla pero significativa ceremonia junto a la exteriorización de afecto por los aviadores chilenos, impresionó vivamente a los visitantes.



El Jefe de la Escuadrilla, Mayor José Sampaio Macedo escucha los acordes de su himno patrio, en compañía de las autoridades nacionales y brasileras presentes

La escuadrilla estaba formada por el Mayor José Sampaio Macedo, comandante; los tenientes R. Nicoll, R. Lima, M. Neves, H. Fonseca, A. Hamerly; los sargentos L. Aranha, L. Carvalho y B. Calado. Además, volando independientemente arribó a El Bosque esa tarde, el representante sudamericano de la fábrica North American Aviation, Inc. en Inglewood, el señor M. Bouchelle.

5/10/1943: Se decreta la creación de la Fuerza Aérea Naval Mexicana, previendo un ataque aéreo a México por parte de las fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón), a las que este país había declarado la guerra el 28 de mayo de 1942. Sin embargo, no se enviaron aviones de combate a la Segunda Guerra hasta 1944, en que al formarse la Fuerza Aérea Expedicionaria, México contribuyó a la causa aliada con el “Escuadrón 201”.

6/10/1916: A bordo del vapor "Chiloé", llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano "Talcahuano", un Blériot biplaza de 80 hp., con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y con el que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en la ciudad brasilera de Río de Janeiro durante 1917. Será en este avión que el 1º de noviembre de 1916, logre el aviador David Fuentes éxito de cruzar el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas hasta la ciudad de Porvenir.

6/10/1941: Creación del Club Aéreo de Arica. Ubicado en la actual región de Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile. Su historia se remonta a los éxitos alcanzados por el Club de Planeadores que fuera fundado en febrero de 1941.

Animados por este logro, la población ariqueña adhirió con entusiasmo a la campaña *Alas para Chile*, la que culminó con una colecta nacional realizada el 20 de agosto de 1941 en homenaje al natalicio de Bernardo O'Higgins y animada por el propio presidente Pedro Aguirre Cerda, que tuvo el propósito de reunir fondos para fomentar la aviación civil y formar pilotos para la Reserva Aérea del país.

Así mismo, un grupo cercano a los cuarenta entusiastas, incluida doña Ethel Quinteros Urra, la única mujer, se reunió el día seis de octubre en la biblioteca del Hotel Pacífico, con el propósito de fundar el club y eligiendo de inmediato su primer Directorio, el que quedó conformado por los señores Gonzalo Castro D., Presidente; Guillermo Quinteros T., Vicepresidente; Osvaldo Barrientos A., Secretario; Julio Muñoz L., Prosecretario; Jorge Idro M., Tesorero; Gabriel Alalquiaga F., Protesorero; Arnold Tossi G., Consejero; en tanto que el teniente Horacio Díaz de la Fuerza Aérea de Chile, fue designado delegado ante la Dirección de Aeronáutica.



7/10/1943: Se da inicio al Servicio de Auxiliares a Bordo en Chile, siendo la señorita Dora Magdalena María Koeppen Maisan, la primera en ocupar ese cargo como tripulante del avión Lan-Chile, modelo Lodestar de itinerario que al mando del Comandante Alfonso Cuadrado hizo la ruta Santiago-Antofagasta.

"Mucki" como cariñosamente le denominaban sus camaradas del Club Aéreo de Chile, había efectuado además su curso de piloto, obteniendo su brevet en febrero de 1940 en el Club Aéreo de Temuco (segundo más antiguo del país, fundado en 1929).

La Federación Aérea de Chile recuerda su nombre con el Premio "**Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan**" que es otorgado anualmente a destacadas pilotos femeninos.

8/10/1913: Cosme Renella Barbatto, se convierte en el primer piloto ecuatoriano en volar un avión sobre cielos del Ecuador, ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

Nacido en Secondigliano, Nápoles, Italia, el 15 de febrero de 1890, fue traído de un año de edad a Guayaquil por sus padres, Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido entusiasmados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial Poco después nacieron aquí en Guayaquil sus hermanas Fortuna y Josefina.

En 1912 ingresa al Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil, el que le financiará un viaje a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítaloparlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co. que usaban aviones Nieuport, donde se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

Con el apoyo de su Club en Ecuador, adquiere un avión Dalmistro de 50 hp. bautizado "Patria No.1" con el cual se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil.



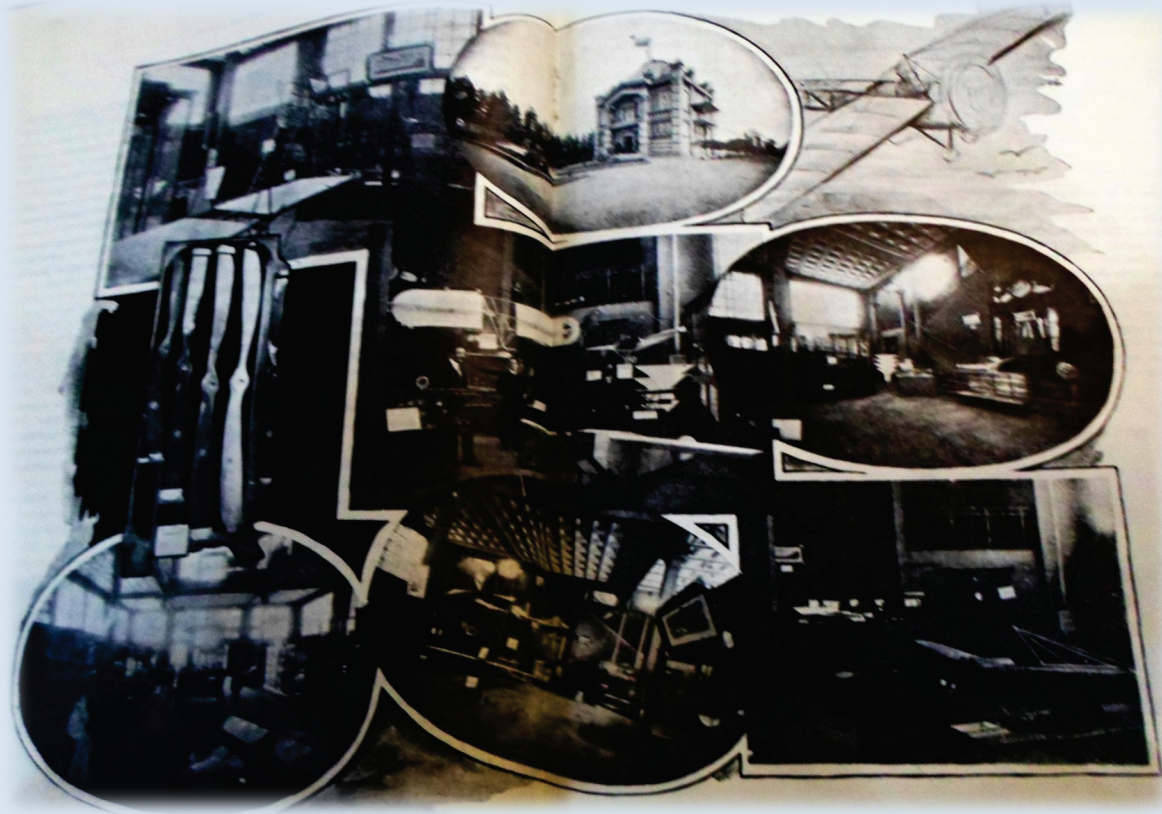
Cosme Rennella, un hombre optimista y alegre, siguió dedicado a su oficio de piloto hasta los últimos años de su vida y contribuyó enormemente al desarrollo de la aviación militar y comercial en Ecuador, a veces comisionado como piloto militar e instructor, otras tantas como piloto comercial y postal, considerado el decano de los pilotos ecuatorianos disfrutó del respeto de sus compatriotas y camaradas de armas, fue ascendido al rango de Teniente Coronel de Aviación el 25 de diciembre de 1936.

8/10/1929: Cubana de Aviación fue fundada en La Habana. Cuando en América sólo existían 8 aerolíneas y en el resto del mundo 21 empresas. Comenzó como Compañía Cubana Nacional de Aviación Curtiss. En 1932 al ser comprada por Pan Am, se deja fuera la palabra Curtiss. En 1959, con la llegada de la Revolución Cubana es nacionalizada y su nombre oficial es cambiado a Empresa Consolidada Cubana de Aviación. Actualmente Cubana de Aviación S.A, es la línea aérea de bandera en Cuba y se dedica al transporte de pasajeros, carga, correo y vuelos chárter.

9/10/1913: El Aeroclub de Chile, organiza en el hermoso Pabellón de Industrias ubicado en el recinto de la Quinta Normal, la Primera Exposición en Sudamérica de Aeroplanos fabricados en el país.

A la importante jornada iniciada a las 16 horas de ese día, acude el Presidente de la República S.E señor Ramón Barros junto a algunos de sus Ministros de Estado y altas personalidades. Antes de darse

por terminado el acto, se iniciaron algunas “volaciones” realizadas por el piloto señor Clodomiro Figueroa.



9/10/1948: Se crea la “*Posta Aérea Sanitaria de Osorno*”, servida admirablemente por los pilotos del Club Aéreo de Osorno. Ofrece el servicio con un avión ambulancia Beechcraft “Bonanza” adquirido con fondos del club. Algunos de sus primeros pilotos fueron Eduardo Burnier y Carlos Buschmann.

9/10/1980: Mediante el Decreto Ley N° 17.691, se crea el Ministerio de Aeronáutica de Bolivia, entidad que por años aglutinó las actividades aeronáuticas de este país hasta ser suprimido en 1990.

11/10/1932: Se nombra alumno extranjero de la Escuela de Aviación al Guardiamarina de 2da. Clase, Ingeniero ecuatoriano, señor Nicolás López Valdivieso. El oficial que por Decreto Supremo N°1195 del 31 de agosto de 1932 pasó de la Armada a disposición de la Fuerza Aérea, prestará sus servicios como alumno del Curso de Pilotaje.

11/10/1963: Nacimiento del Servicio Aero Fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (S.A.F.).

Este importante organismo es creado por Ley N°15.284, cuyo principal objetivo es satisfacer las necesidades de aerofotogrametría y técnicas afines, e instruir al personal de la Fuerza Aérea de Chile en estas materias. Su primer Director, fue el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Juan Soler Manfredini.



11/10/1995: Creación de la Vº Brigada Aérea en Antofagasta. Dentro de una modificación al organigrama institucional, la 1º Brigada Aérea es trasladada desde Antofagasta (BA Cerro Moreno) a Iquique (B.A. Chucumata), y Cerro Moreno pasa a ser asentamiento de esta nueva Vº Brigada Aérea, que agrupa como unidades de vuelo, a los Grupos de Aviación N°7 y 8, además de unidades logísticas, electrónicas y Antiaéreas. Su primer comandante fue el General de Brigada Aérea (A), señor Ettore Rossi Zerega.

12/10/1920: A bordo del vapor Santa Teresa, llega a Valparaíso la Misión Aérea del Mayor R.A.F, señor Frank P. Scott, ex instructor del Central Flying School de Gosport en Inglaterra. Le acompañaban como instructores ayudantes, el Mayor, señor Charles Pickthorn y el Capitán señor Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea Británica y especialistas en mecánica.

12/10/1923: Durante la presidencia de Bolivia, del Dr. Bautista Saavedra Mallea, se funda oficialmente la Escuela de Aviación Boliviana, creada por el Decreto Supremo del 7 de septiembre del mismo año.

12/10/1935: Creación del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar. Su nombre fue originalmente "Club Aéreo de Aconcagua" y comenzó a operar en El Belloto, donde se construyó una pista. Posteriormente, el terreno fue adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual dotándolo de la infraestructura necesaria lo convirtió en el Aeródromo El Belloto, el cual operó bajo esta denominación hasta algunos años atrás. Con el tiempo, el Club cambió su nombre a "Club Aéreo Valparaíso y Viña del Mar". En el año 1961, el Club adquirió el terreno donde está actualmente ubicado el Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar, trasladándose a él en el año 1964. Importante resulta destacar que esta pista, fue el primer y único aeródromo civil que tuvieron y siguen teniendo hasta hoy las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

12/10/2005: En Paris (Francia), la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) otorga el Diploma Paul Tissandier a la señora Madeleine Dupont en reconocimiento a los destacados servicios prestados a la aeronáutica y los deportes aéreos.

13/10/1966: Formación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, elemento logístico que agrupa todas las actividades de mantenimiento de línea realizadas al material de ala fija y rotatoria de la Armada de Chile.

13/10/1968: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°35 de la Fuerza Aérea de Chile. Asentada en Puerto Montt, (IIIª Brigada Aérea), esta unidad fue creada inicialmente bajo la denominación de Departamento de Comunicaciones y Electrónica que funcionaba en la Base Aérea de La Chamiza, y que años más tarde, el 6 de junio de 1986 adoptara su actual nombre.



14/10/1895: Nace el Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros De Ilarduya, director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y héroe de la Guerra de Marruecos, habiendo adquirido

un reconocido prestigio como navegante en la preparación del vuelo del Plus Ultra, concibió la idea de realizar un vuelo sin escalas desde España a las Antillas.

14/10/1946: Un Douglas DC-4 de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), dio inicio a los vuelos comerciales itinerantes entre Buenos Aires y Santiago y al día siguiente un Douglas DC-3 de la Línea Aérea Nacional de Chile, los estableció entre Santiago y Buenos Aires.

14/10/1975: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°31, en Antofagasta, Chile. Denominado originalmente como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°31. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) señor Fernando Gómez Astudillo.

15/10/1954: Se celebra por primera vez el Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, tras ser creado por O.C.J N°97 del 22 de marzo de 1954.

16/10/1928: Con esta fecha se dispuso que el aeródromo de Iquique se denominara "Los Cóndores". Su característico primer hangar metálico, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho llevó pintado el nombre del Aeródromo y de la ciudad de origen, fue construido por la firma Curtiss Aeroplane Export Corp. y entregado para el servicio en enero de 1930.

16/10/1936: Como justo homenaje y reconocimiento a su aporte a la aviación, se denominarán "Santos-Dumont", "Bartolomé de Guzmán" y "Augusto Severo" los aeropuertos brasileros situados en Punta de Calabouço, en Santa Cruz y en Recife respectivamente.

16/10/1939: Se crea la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas" de la Fuerza Aérea de Chile.

Ante la creciente complejidad de los aviones y sistemas que incorporaba la Fuerza Aérea, fue necesario reestructurar y ampliar el campo de acción de la existente "Escuela de Mecánicos", creada en 1935, pasando a ser "Escuela de Especialidades Mecánicas", creada por Decreto Supremo Seco I. N° 666, de 16 de octubre de 1939.

Tiene por objetivo formar los especialistas del cuadro permanente que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (I) señor Gustavo Herrera Ponce de León.



Escarapela usada por los alumnos de la Escuela de Especialidades

16/10/1946: Se dicta en esta fecha el Decreto Supremo N°701, creando la Federación de Clubes Aéreos de Chile, más tarde conocida como Federación Aérea de Chile (FEDACH). Su primer director fue el aviador y entonces Secretario del Club Aéreo de Chile, don José Claro Vial.

16/10/1956: Es creado el ya desaparecido Club Aéreo de Panimávida.

17/10/1908: Hace 113 años en Buenos Aires, se eleva el globo "Pampero", llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente, pero en horas de la

noche el viento lo arrastró hacia el río, de donde nunca más volvieron sus intrépidos tripulantes, quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

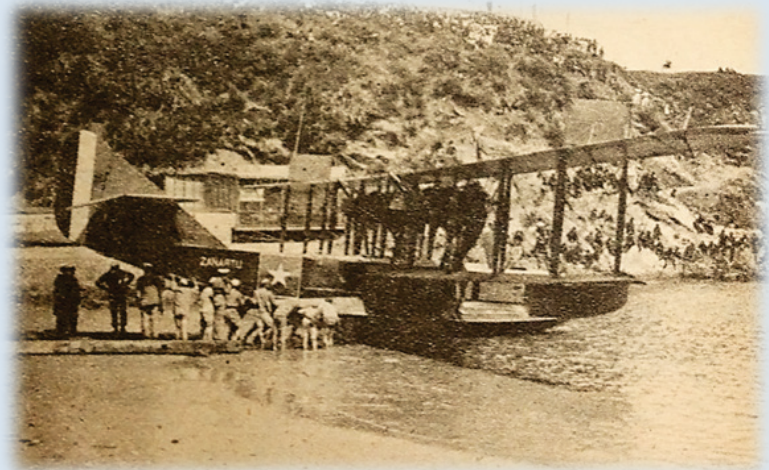
17/10/1916: Se cumple el primer centenario del trágico accidente en Buenos Aires, que le costara la vida al piloto pionero y acróbata de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi, quien durante un vuelo de prueba, verificaba las reparaciones hechas a su avión tras el incidente aéreo sufrido en los Estados Unidos.

El muy apreciado aviador conocido como el “Rey del Aire” cae con las alas de su avión tronchadas, ante su joven esposa y un público desbordante que observaba su ya legendaria temeridad.



Silvio Pettirossi, Rey del aire

17/10/1921: Concluye el armado del primer bote volador de la entonces “Estación de Hidroaviones” de la Marina de Chile, en la caleta de Las Torpederas, en Valparaíso. Con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado acompañado de su señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado se procedió a romper en la proa del bote Felixtowe F2A una botella de Champagne bautizándolo como “Guardia Marina Zañartu”.



Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, fallecido trágicamente en mayo de 1921.

En la ceremonia estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.

El bote volador tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por esos años, efectuando destacados vuelos.

17/10/1967: Creación del Club Aéreo de Laja, ubicado en la Provincia de Biobío de la VIII Región de Chile.



18/10/1913: Primer oficial mártir de la Marina chilena, víctima de la aviación.

Durante el desarrollo de las pruebas para optar al Título de Piloto Aviador por algunos integrantes del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque (Santiago), ocurre un trágico accidente, falleciendo el alumno aviador, Teniente 2º señor Pedro Nolasco Luco Cristie.

18/10/1951: Se crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil de Colombia, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

19/10/1913: Se elige este día para inaugurar en la localidad francesa de Saint Cloud, en París un monumento dedicado al insigne pionero brasilero de la aviación mundial, señor Alberto Santos-Dumont, en recuerdo que un 19 de octubre de 1901, utilizara por primera vez un motor de combustión interna en la aeronáutica.

Esta estatua de bronce se erige en la misma zona, en honor al primer hombre que realizó exitosamente una aventura aérea en el dirigible de su creación Nº 6, haciendo que este aparato recorriera un circuito controlado entre el Parque del Aeroclub de Francia en Saint-Cloud y la Torre Eiffel en menos de treinta minutos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la escultura fue removida de su base y aparentemente fundida. Luego de terminado el conflicto, el gobierno brasileño y la colonia brasilera residente ofrecieron a Francia una realizar una réplica de la estatua con la cual el 4 de julio 1952 se reinauguró este hermoso testimonio.

19/10/1927: Inicia operaciones la Pan American World Airways, con el vuelo entre Cayo Hueso, U.S.A. y la ciudad de La Habana en Cuba.



Obra del escultor francés Georges Colin, y sobre su base lleva el texto:

"Este monumento fue erigido por el Aero-club de France para conmemorarlas experiencias de Santos Dumont, pionero del transporte aéreo".

20/10/1932: Por Decreto Supremo N° 105, de esta fecha, se asciende de grado al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3° de Aviación, convirtiéndose así en el primer suboficial en ascender a oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, *“pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa”*, contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

“Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable”

SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL
PERSONAL DE TROPA DE LA F A N

D. P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3° de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola Gonzalez, este ascenso pone en practica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la carrera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar inadvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal, pues, la mayoría de los diversos escalafones de tropa contemplan esta ampliación en la carrera del Sub Oficial a la categoría de Oficial.

Esto exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable.

Finaliza el texto de la circular: *“Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional”*. Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

20/10/1948: A través del Decreto Supremo N°609, obtiene su actual denominación, la Federación Aérea de Chile.

21/10/1944: Se crea la actual División de Bienestar Social de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la denominación de Departamento de Bienestar, debe su origen a iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, siendo su primer jefe el Comandante de Grupo (T) Sr. Luis Bravo Jofré.

Su misión es la de proporcionar al personal institucional asistencia social, jurídica, educacional, económica, religiosa, etc.

El actual Jefe de esta importante División de la Fach, es el distinguido General de Brigada Aérea (A), señor Miguel Marguirot Fajardo.

22/10/1929: Creación del Club Aéreo de Temuco. Su primer Directorio provisorio lo conformaron el Capitán de Ejército, señor Osvaldo Acuña, como Presidente y el Teniente de Ejército, señor Guillermo Rodríguez, como su Secretario.



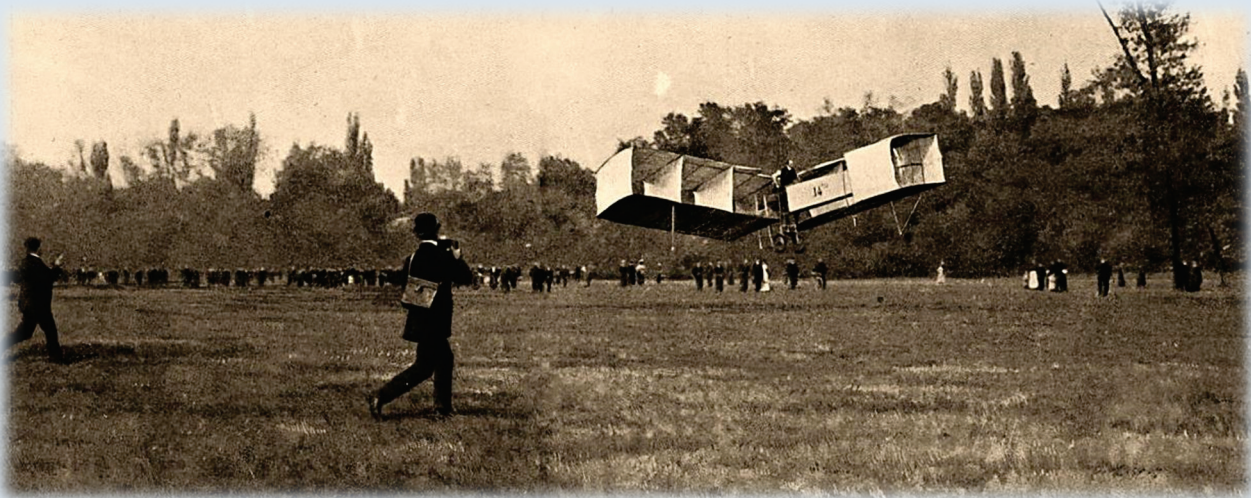
22/10/1944: Se funda el Club Aéreo de Parral. En la época de su creación, esta organización estuvo equipado con material aéreo Aeronca y Fairchild, común a los clubes aéreos civiles de la época. Tras un largo receso, este Club se reactivó en 1999.

22/10/1946: Mediante la Resolución Ejecutiva Número 22, se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia –AVIANCA–, para prestar Servicios de Aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país, hasta cuando el gobierno asuma directamente la prestación de sus servicios. Esta resolución sienta las bases de los actuales Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones Aeronáuticas en este país.

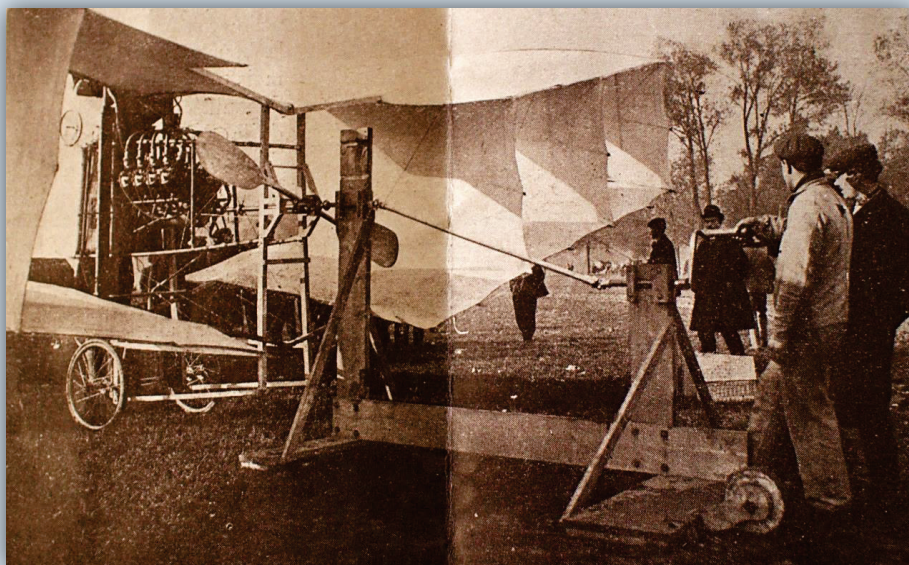
23/10/1906: El célebre brasileño Alberto Santos Dumont, con un pequeño aeroplano de su invención bautizado como “14-bis”, realiza un vuelo de unos 70 metros a algo menos de 2 metros de altitud sobre el campo de Bagatelle en París. Esta hazaña aeronáutica marca el primer vuelo de un avión que despegar por sus propios medios, diferenciándose del famoso “Wright Flyer” de los Hermanos Wilbur y Orville Wright, el cual para despegar era catapultado al aire.

“Santos Dumont, verdadero e inquieto “Sportsman”, quiso, con notable clarividencia, cambiar su orientación aeronáutica y se dedicó con éxito a la conquista del aire por medio de aparatos más pesados que ese elemento. Aportó a tal fin su envidiable experiencia, y en julio de 1906 logró “despegar”, por primera vez en Europa, en uno de esos vehículos. Efectuó un breve salto de unos cuantos metros, al término del cual resultó averiado el tren de aterrizaje, lo que le impidió reanudar sus ensayos hasta el 23 de octubre, fecha consagrada en el Brasil como Día de la Aviación”.

La prueba antes referida, que relata este extracto de texto superior, fue presenciada por representantes del Aero Club de Francia, quienes sin duda informaron a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), que fuera fundada poco tiempo antes, el **14 de octubre de 1905**.



Fotografía del trascendental momento en la historia de la navegación aérea mundial.
(Fuente L'illustration, 23 de octubre de 1906)



Antes de la partida. El motor se pone en marcha con la ayuda de una manivela instalada sobre un aparato independiente del aeroplano con la cual se evitan eventuales accidentes.

23/10/1943: Por medio de un decreto, el presidente mexicano, señor Manuel Ávila Camacho instituye que en el día 23 de octubre de cada año, se conmemorará el “Día Nacional de la Aviación Mexicana”.

24/10/2007: Es creada “Boliviana de Aviación”(BoA), mediante el Decreto Supremo N° 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Cuenta con estatutos aprobados mediante Decreto Supremo N° 29482 de 19 de marzo de 2008. Comenzó sus operaciones en marzo de 2009.

25/10/1921: A contar de esta fecha, por Decreto N°3101, se suprimió la Inspectoría General de Aviación, la que había sido establecida por D.S. N°1669, del 15 de julio de 1920. En su lugar, se crearía la Dirección de Aeronáutica Militar, que comienza a figurar en noviembre de 1921, cuando por Decreto G. 5 N° 3186 del 4 de noviembre se aprueba un Nuevo Reglamento Orgánico de los Servicios Aéreos del Ejército.

El primer Director de Aeronáutica Militar chilena fue el General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.



Luis Contreras Sotomayor

26/10/1917: Tras su condición de neutralidad declarada en 1914, Brasil declara la guerra al Imperio Alemán. Esta nación fue el único país de América del Sur en participar efectivamente en este conflicto más allá de una declaración formal.

27/10/1940: Fallece en un lamentable accidente aéreo, el pionero aeronáutico francés vecindado en Chile, don César Copetta Brosio, quien fuera el autor del primer vuelo en aeroplano en Chile, en 1910.



Foto izquierda: Sobrio y sencillo, simbolizando así la personalidad de don César Copetta, aparece a la entrada del antiguo aeropuerto Los Cerrillos, el monolito que indicara el lugar de su trágico accidente en 1940 (Inaugurado el 6 de diciembre de 1942)

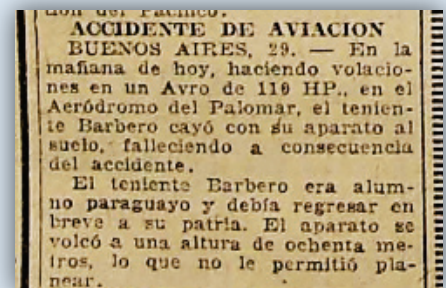
Foto derecha: Dos grandes de la Aviación Nacional. Señores Arturo Merino Benítez junto a don César Copetta Brosio

28/10/1915: Récord sudamericano de altura con pasajero. El piloto chileno, señor David Fuentes, llevando como pasajero al deportista Federico Helfmann bate el récord sudamericano de altura con pasajero en el Sporting Club de Viña del Mar, alcanzó una altura de 3.200 mts. en un avión Blériot XI "Tándem".

28/10/1987: Creación del Grupo de Comunicación y Detección N°32 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago. Inicialmente denominado Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°32. Su primer jefe fue el Comandante de Escuadrilla (DA), señor Jorge Dumont Baeza.

29/10/1921: Fallece trágicamente en Buenos Aires Argentina, el aviador militar paraguayo, teniente Victorio Barbero, quien pocos días antes, el 23 de octubre, había recibido su brevet de piloto.

Pettirossi, Escario y Barbero, se habían constituido en los legítimos forjadores de la conciencia aérea del Paraguay, y a ellos se debieron los brotes iniciales de inquietud en materia de la actividad aérea nacional. También se hace digno destacar una trágica coincidencia, los tres murieron en el mes de octubre en distintos años y en la República Argentina, puede decirse que el mes de octubre es un mes luctuoso en la historia de la aeronáutica paraguaya.



29/10/1990: Se recepciona en Francia el primer helicóptero Super Puma para la Armada de Chile, destinándose al entrenamiento de pilotos y misiones de transporte y rescate. Los siguientes aparatos de este fabricante recibidos corresponden al modelo Cougar, equipados para misiones AS.



Helicóptero Super Puma de la Armada de Chile

30/10/1919: Se realiza el sobre vuelo de un hidroavión sobre la bahía y ciudad de Valparaíso. El aparato de dotación del acorazado O'Higgins que piloteado por el teniente Manuel Francke Mariotti, rompió aquellos días un record de altura al alcanzar los 11.000 pies, no superado para este tipo de naves en Sudamérica.



30/10/1944: Fundación del Club Aéreo de Angol. Ubicado en la capital de la Provincia de Malleco en la Región de la Araucanía de Chile.



31/10/1929: El aviador de la Compagnie Générale Aéropostale y reconocido escritor francés, señor Antoine de Saint Exupéry lleva el primer correo aéreo patagónico.



VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

A 90 AÑOS DEL BOMBARDEO DE LA ESCUADRA EN COQUIMBO Y LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA DE 1931

LA ESCUADRA REBELDE PIDE CONDICIONES PARA RENDIRSE

Según informaciones telegráficas recibidas a las 12.30 de la madrugada dicen que se confirma que un cirujano del "Latorre" desembarcó con amplias atribuciones del Comité Revolucionario para parlamentar con los leales al Gobierno las condiciones en que podría rendirse la Escuadra sublevada.

SUBSANADAS LAS AVERIAS DEL RIVEROS
Subsanadas las averías que sufrió el "Riveros", el Gobierno ha podido organizar una pequeña flota, con cuyas unidades podrá atacar a los rebeldes con mayor energía.

INUTILIZADO UN SUBMARINO
Quedó inutilizado el submarino H-4, el cual se amarró al malecón.

Parte de su tripulación desertó, pidiendo refugio en el cuartel de Carabineros.

LOS AVIONES ATACAN A LA ESCUADRA EN COQUIMBO
A las 17.50 de ayer la escuadrilla de aviones atacó a la escuadra en Coquimbo.

Debido a este ataque, tres de los destructores y un submarino se vieron obligados a salir.

EN TEATRO MUNICIPAL
El gobierno mantiene el dominio absoluto de dicho puerto. Las informaciones oficiales que el Estado Mayor entregó en la noche, dan cuenta que este puerto no ha sufrido daños materiales.

LOS SUBMARINOS A LA MARINERÍA DE COQUIMBO
El Ministro de la Guerra dirigió el siguiente radiograma a la marinería de Coquimbo:
"Informaciones según las cuales Uds. habrían reconsiderado los acuerdos anteriores para plegarse en forma noble y patrióticamente a las fuerzas leales, que obedientes al Gobierno defienden en este momento la dignidad nacional y el honor de las instituciones armadas ha llenado de generoso entusiasmo al pueblo entero de Chile.
"Si los supremos intereses nacionales que se juegan en este instante decisivo tienen la virtud de iluminar vuestras conciencias confirmando así tan halagadoro ejemplo impresionante, lleno de se vera majestad y desprendimiento cívico con que esas poblaciones se han exhibido en estos últimos días y la admiración y respeto de los conciudadanos.
Primero fué el memorial en que con noble y patriótico olvido de sus intereses y vida amenazados por los cañones de los buques insurgentes, estimularon ustedes al Gobierno a perseverar sin vacilaciones en su decidido empeño de imponer la ley a los revoltosos, sin consideración ni sacrificios de ninguna especie y atento sólo a reivindicar para Chile sus tradicionales virtudes de orden, civilismo y respeto institucional.
Después fué el rechazo lleno de noble indignación que ustedes opusieron a las amenazas y promesas de las comisiones rebeldes que bajaron a tierra y ha sido en todo instante ese ejemplo enaltecedor e impregnado de nuestras viejas e altivas tradiciones ciudadanas con que ustedes han aparecido ante el país como señalando la consigna de honor, abnegación y sacrificio que ya nadie ni hom-



El Sr. GARCIA, el hombre más activo y entusiasta del Personal que mañana se beneficia en nuestro Teatro Municipal

INTRODUCCIÓN

El bombardeo de la Escuadra en Coquimbo, fue una acción de armas casi desconocida en la Historia de Chile, por lo menos para el común de los ciudadanos, que tuvo lugar en el contexto de la Sublevación de la Marinería de 1931. Este último, fue un movimiento de las tripulaciones de la Armada, que se inició en el puerto de Coquimbo la noche del 31 de agosto al 1º de septiembre. En aquella ocasión, los suboficiales tomaron detenidos a los oficiales y se apoderaron de los buques de las Escuadras "activa" y de "instrucción". Posteriormente, esta rebelión se extendió a las Bases Navales de Valparaíso, de Las Salinas, la Aeronaval de Quintero, además del Apostadero Naval de Talcahuano. Sería el puerto de Coquimbo, el lugar donde el domingo 6 de septiembre de 1931, se produjo uno de los primeros combates aeronavales de la Historia Mundial, donde se enfrentó por una parte la Escuadra sublevada, dirigida por el Suboficial Mayor Ernesto González Brion a bordo del acorazado Almirante "Latorre", en contra de la naciente Fuerza Aérea Nacional (actual Fuerza Aérea de Chile), leal al gobierno y liderada por el Comandante Ramón Vergara Montero, quien se encontraba en un bombardero Junkers R-42.

Cabe destacar, que la Fuerza Aérea de Chile recién había nacido como Institución independiente de la defensa nacional el 21 de marzo de 1930, por ende, a sólo un año y pocos meses de su creación, vivió su bautismo de fuego.

CONTEXTO DE LA ÉPOCA

SITUACIÓN DE LA FUERZA AÉREA

La Fuerza Aérea tuvo su origen en la “antigua” aviación militar del Ejército, cuyos hitos fundacionales a su vez serían, por una parte, el informe que emitió el Comandante Pedro Pablo Dartnell, el 20 de diciembre de 1910 desde París, Francia. En aquel documento, él sugirió la creación de un servicio de aviación militar en Chile y cómo hacerlo³. Enseguida, estas ideas comenzaron a hacerse realidad, cuando el 4 de febrero de 1911, se designó a los entonces Tenientes Manuel Ávalos y Eduardo Molina para dirigirse a Europa “*a fin de que sean destinados a estudiar i practicar la aviación militar.....*”⁴ Posteriormente, el 11 de febrero de 1913, con la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar, se consolidó todo el proyecto y la aviación militar dirigida en aquella época por el insigne Capitán Manuel Ávalos Prado comenzó a desarrollarse.⁵

Luego, con el correr de los años, se fueron sucediendo las proezas de los tenientes Dagoberto Godoy y Armando Cortínez, del Sargento José del Carmen Ojeda y del Capitán Diego Aracena por recordar algunas. Sin embargo, a medida que la aviación militar obtenía logros y reconocimiento, también esta se vio enlutada con las tragedias de los tenientes Mery, Bello, Ponce, Berguño, Luco (de la Armada) y del Sargento Menadier, entre otros.⁶

Asimismo, al finalizar la Primera Guerra Mundial, llegó la poderosa influencia inglesa al país, siendo sus principales referentes los Mayores Victor Huston y Frank P. Scott. En este sentido, junto con modernizarse tanto el material de vuelo como la forma de hacer instrucción aérea, también vendrían nuevas ideas y sería el Mayor Huston, el primero que sugirió independizar los servicios aéreos del Ejército y de la Armada, de la misma manera que ya se había independizado la Royal Air Force (RAF) en las Islas Británicas, convirtiéndose esta en la primera Fuerza Aérea independiente del mundo.

En este mismo orden de ideas, junto crearse unidades de combate como la Primera Compañía de Aviación Militar⁷, también a nivel orgánico, se fueron conformando nuevas estructuras, que buscaron en forma incipiente la independencia de la aviación militar, tales como la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional o la Inspección General de Aviación entre varias otras.

Después, en 1925 se publicó la Directiva N°6 para la Dirección General de Aeronáutica Militar, la cual fue una hoja de ruta para profundizar el desarrollo de la aviación militar en Chile. Asimismo, en esta época apareció la figura del entonces Mayor Arturo Merino Benítez, quien primeramente asumió el mando de la Escuela de Aviación el 19 de julio de 1926 y luego desde ahí, con su liderazgo y empuje, transformó para siempre a la aviación nacional, pues él fue el creador del Club Aéreo de Chile en 1928, luego de la Línea Aeropostal Santiago-Arica (Lan Chile) en 1929, también unió personalmente al país vía aérea, realizando viajes desde Arica a Punta Arenas, hasta que el 21 de marzo de 1930, logró

³ JAHN, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.

⁴ Extraído del Boletín del Ministerio de Guerra, año I, N°6, del 10 de febrero de 1911, p. 43.

⁵ VERGARA, Sandrino, *La Escuela de Aviación, el Gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°11, 2020.

⁶ VERGARA, Sandrino, “El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena”, Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.

⁷ VERGARA, Sandrino, *De la Primera Compañía de Aviación Militar, al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°6, 2020.

convencer al nivel político, para materializar finalmente la unión de la aviación militar con la aviación naval y dar origen a la Fuerza Aérea Nacional (Fuerza Aérea de Chile), la primera Fuerza Aérea independiente de América.

No obstante lo anterior, los primeros años de vida independiente de la Fuerza Aérea, estuvieron lejos de ser tranquilos, especialmente, porque la institución y en particular su primer Jefe, el ahora Comandante de Grupo Arturo Merino, quien se desempeñaba como Subsecretario de Aviación, estuvieron ligados directamente a la figura del Presidente Carlos Ibáñez del Campo, por ende, a medida que aumentaba la crisis política, económica y social en el país, que se analizará en los siguientes puntos de este trabajo, también esto repercutió en la institución. En esta misma línea, junto con la salida del General Ibáñez del poder en 1931, también el comandante Merino debió dejar el mando de la Fuerza Aérea.⁸

En primera instancia, el comandante Arturo Merino Benítez fue sucedido interinamente por el comandante Adirio Jessen Ahumada, pero luego el 27 de agosto de 1931, el comandante Ramón Vergara Montero asumió el mando de la Fuerza Aérea. Sería este último, quien menos de una semana después, debió afrontar la sublevación de la marinería.⁹

Por otro lado, se puede agregar que en septiembre de 1931, la floreciente institución estaba constituida por las siguientes unidades:

- Escuela de Aviación (El Bosque, Santiago)
- Grupo de Aviación N°1 (Alto Hospicio, Iquique)
- Grupo de Aviación N°2 (Quintero)
- Grupo de Aviación N°3 (Maquehue, Temuco)
- Escuadrilla de Bombardeo (El Bosque, Santiago)
- Escuadrilla de Anfibios N°1 (Chamiza, Puerto Montt)
- Escuadrilla de Anfibios N°2 (Bahía Catalina, Punta Arenas)
- Grupo de Defensa Antiaérea (El Bosque, Santiago)
- Maestranza y Parque Central (El Bosque, Santiago)¹⁰

SITUACIÓN POLÍTICA NACIONAL

Al finalizar el periodo de la república parlamentaria, que se había iniciado con el triunfo congresista en la guerra de civil de 1891 y que concluyó con los movimientos militares de septiembre 1924 y enero de 1925, el poder pasó a manos castrenses y más específicamente, desde el 23 de enero de 1925, a estar bajo la influencia del entonces comandante y futuro general, Carlos Ibáñez del Campo.

Este último ejercería el poder inicialmente, desde el puesto de ministro de guerra del retornado presidente Alessandri en 1925. Luego, como ministro del interior en 1926, del efímero mandatario

⁸ FERNÁNDEZ, Alberto y TRAUB, Norberto, *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*, Monografía Histórica Especial, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°4, 2019.

⁹ VERGARA, Ramón, "Por Rutas Extraviadas", imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1933, p. 24.

¹⁰ VERA, Emanuel, La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019, p. 62.

don Emiliano Figueroa Larraín y finalmente, como presidente de la república propiamente tal, desde el 21 de julio de 1927¹¹.

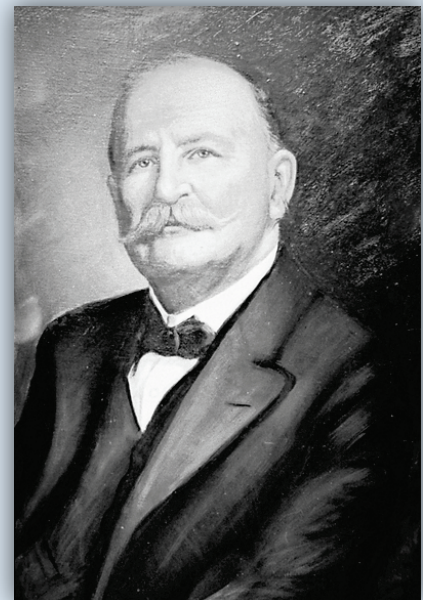
El primer gobierno del general Carlos Ibáñez, se caracterizó por ser reformista, modernizador y a la vez autoritario. Fue especialmente esto último lo que le ganó muchos adversarios, tanto políticos como militares, algunos de los cuales lo habían acompañado en los movimientos de septiembre del 24 y enero del 25, como el Coronel Marmaduke Grove Vallejo, quien fuera luego comandante en jefe de la Fuerza Aérea en 1932 y fundador del Partido Socialista de Chile en 1933.

Estos opositores dentro del concierto americano, se organizaron en Buenos Aires, dando forma a un comité revolucionario.¹² La acción más temeraria de este grupo para desestabilizar al gobierno de Ibáñez, se produjo en septiembre de 1930, cuando desde Argentina, sin conocimiento del gobierno de aquel país, salió con dirección a Concepción un “Avión Rojo”, el cual traía a bordo al general retirado Enrique Bravo, al coronel retirado Marmaduke Grove, al ex senador Luis Salas Romo y a otros conjurados,¹³ los cuales venían con la intención de sublevar a la III División de Ejército con asiento en la ciudad penquista y derrocar al general Ibáñez. Esta incipiente rebelión, terminó en un aparatoso fracaso y con la mayor parte de los conspiradores tras las rejas o relegados.

Otros adversarios de Ibáñez se fueron a Europa y conformaron el comité revolucionario de París, que conspiraba y esperaba cualquier oportunidad para hacer caer al caudillo militar. Este último comité, tenía como líder al ex-presidente Arturo Alessandri Palma.

Finalmente, no fue necesaria una revolución armada para sacar del poder al general Ibáñez, pues el 26 de julio de 1931, él renunció a su alto cargo producto de la grave crisis política, económica y social que vivía el país en aquellos momentos, y para evitar un mayor derramamiento de sangre, ya que aún contaba con la incondicionalidad de las FF.AA. además, del flamante Cuerpo de Carabineros de Chile.¹⁴

Una vez alejado del poder Ibáñez, el mando de la nación pasó al presidente del senado, don Pedro Opaso Letelier con el título de vicepresidente. Este cargo lo ostentó por sólo un día (del 26 al 27 de julio), para evitar susceptibilidades de que pudiera representar la continuación del régimen del militar, ya que a ese parlamento que presidía, conocido como “congreso termal”, se le acusó de ser designado por Ibáñez y por ende, carecer de representatividad nacional.



Pedro Opaso Letelier

¹¹ SOMERVELL, Philip, “Naval Affairs in Chilean Politics, 1910–1932”, *Journal of Latin American Studies*, Volumen 16, 1984, p. 396, doi:10.1017/S0022216X00007112 (Texto en inglés)

¹² DONOSO, Ricardo, “Alessandri Agitador y Demoleedor”, colección tierra firme, fondo de cultura económica, México, 1ª edición 1954, tomo II, p. 27.

¹³ *Ibidem*, p. 31

¹⁴ BRAVO Valdivieso, Germán, *La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932*, editorial Puerto de Palos, 3ª edición, Santiago de Chile, 2000, p. 68.

De este modo, a la siguiente jornada entregó a su vez el poder a don Juan Esteban Montero¹⁵. Sin embargo, el 20 de agosto Montero también entregó el poder, esta vez a su ministro del interior don Manuel Trucco Franzani, pues tenía la intención de postularse a la presidencia de la república y ser electo a través del sufragio. Sería finalmente bajo el mandato del vicepresidente Trucco, cuando se produjo la sublevación de la marinería.

SITUACIÓN POLÍTICA VECINAL

Durante los años previos a la sublevación de la marinería, las relaciones con nuestro vecino del norte distaban mucho de ser amistosas por el tema de Tacna y Arica. En este contexto, el Perú adquirió en 1927 cuatro nuevos submarinos clase "R", lo cual necesariamente influyó en la política naval chilena.¹⁶ Posteriormente, este conflicto se solucionó en forma salomónica en 1929, bajo el mismo gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo de Chile y de don Augusto Leguía y Salcedo, presidente del Perú, quedando hasta el día de hoy Tacna para el Perú y Arica para Chile.

Sin embargo, luego se verá que la respuesta chilena al avance naval peruano, aparentemente tuvo relación con el posterior movimiento de las tripulaciones de 1931. Dentro de las medidas concretas que tomó Chile, estuvo la construcción de seis destructores antisubmarinos, los cuales recibieron los nombres de "Serrano", "Orella", "Riquelme", "Hyatt", "Videla" y "Aldea". Según el historiador naval Carlos López Urrutia *"Estos seis buques fueron tal vez las unidades más eficientes que ha tenido la Armada de Chile"*.¹⁷

Asimismo, en ese entonces también se adquirieron tres grandes submarinos clase "O", el "O'Brien", "Thomson" y "Simpson"; además del buque madre de submarino "Araucano"; de los petroleros "Rancagua" y "Maipo" y de varias naves de transporte, escampavías y remolcadores de alta mar.¹⁸

Por otro lado, se envió a Inglaterra al buque insignia de la escuadra y a la vez el buque más poderoso de Sudamérica, el acorazado "Almirante Latorre" para repotenciarlo. Entre algunos de los adelantos que se le hicieron, estuvo el cambio de propulsión de carbón a petróleo, la adquisición de una moderna artillería antiaérea y sistemas de comunicaciones, junto con la inclusión de "bulgues" para su protección antisubmarina, previendo la amenaza de submarinos enemigos. Esta nave zarpó de Chile el 15 de mayo de 1929 y regresó el 5 de marzo de 1931.¹⁹



¹⁵ VIAL Correa, Gonzalo, "Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)", editorial Zig-Zag, volumen V, 2001, p. 13.

¹⁶ FUENZALIDA Bade, Rodrigo, "La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)", Armada de Chile, 1969, pp. 1158-1168.

¹⁷ LÓPEZ Urrutia, Carlos, "Historia de la Marina de Chile", editorial Andrés Bello, 1969, p. 357.

¹⁸ FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1159.

¹⁹ CASTAGNETO, Piero, LASCANO, Diego, "Buques de Guerra Chilenos", editorial Ril, Santiago de Chile, 2011, pp. 422-426

Junto con adquirir y repotenciar buques en el viejo continente, la Armada también debió enviar oficiales y marinería hacia Europa, para especializarse en las nuevas tecnologías. Para algunos autores, como Ricardo Donoso o el propio almirante von Schroeders, estos hombres fueron objeto de activa propaganda política, tanto comunista como alessandrista, que de cierta forma los llevó a amotinarse posteriormente de vuelta en el país.

SITUACIÓN ECONÓMICA

Para entender el problema económico que vivía el país en ese entonces y que de una u otra forma estuvo ligado al amotinamiento, se debe necesariamente volver al gobierno del general Ibáñez y mencionar que visto en perspectiva (nadie se esperaba una crisis internacional, como el “Crack” que se produjo con la caída de la bolsa de Nueva York, el jueves negro del 24 de octubre de 1929), este realizó un excesivo gasto interno, orientado principalmente a las obras públicas, a reformar el aparato del estado y a crear nuevas instituciones. A su vez, se produjo un gran endeudamiento exterior, principalmente en los EE.UU., el mismo país que comenzó la crisis y por supuesto que una vez desatada esta, dejó de enviar préstamos, con graves repercusiones para nuestra nación.

Otro factor que afectó gravemente al país, fue el mal manejo comercial de la naciente Compañía de Salitres de Chile (COSACH), ya que se generó una sobreproducción de este mineral y luego no hubo mercado para venderlo.²⁰

Asimismo, en el país también se minimizó el impacto del factor internacional y se maximizaron las responsabilidades del gobierno militar en la crisis económica.²¹ Sin embargo, como se verá más tarde, sucedió que Ibáñez dejó el mando el 26 de julio de 1931 y a pesar de ello, la crisis continuó por varios años más.

Para dimensionar la magnitud de esta crisis económica, se puede agregar que esta fue tan grande, que por primera vez en nuestra historia, el país se vio obligado a declarar la suspensión del pago de sus deudas.²² Estas en junio de 1931 ascendieron a \$4.718.341.734 de pesos.

Igualmente, hay que tener presente que *“Las RESERVAS DE ORO del Banco Central habían disminuido a fines del primer semestre del año 1931, a 225 millones de pesos, en comparación con 385 millones en la misma fecha del año 1930 y con 461 millones a fines de Junio de 1929.”*²³

Posteriormente, durante la vicepresidencia de don Manuel Trucco, el ministro de hacienda don Pedro Blanquier, señaló que la única manera de volver las cosas al orden y sacar al país del caos financiero, era reduciendo el gasto fiscal. Dentro de estas medidas, estaban las temidas rebajas a los salarios de los empleados fiscales, lo que incluía a las fuerzas armadas, esto se hizo saber el 27 de agosto de 1931.

“Al día siguiente el 28, un comunicado del Gobierno precisó la forma como operaría la rebaja: 12% sobre las remuneraciones mensuales que no excedieran de 250 pesos, y 30% sobre las

²⁰ GUZMÁN Cortés, Leonardo, “Un Episodio Olvidado de la Historia Nacional (Julio-Noviembre 1931)”, editorial Andrés Bello, Santiago, 1966, p. 16.

²¹ VIAL Correa, Gonzalo, Historia de Chile, “Alessandri y los Golpes Militares”, editorial Santillana del Pacífico S. A., volumen III, p. 34.

²² Banco Central de Chile, “Sexta Memoria Anual presentada a la Superintendencia de Bancos, año 1931”, Establecimientos Gráficos Balcells, Santiago de Chile, p. 11.

²³ *Ibidem*, p. 12

superiores a esta cifra. Era un “préstamo” de los funcionarios públicos al Estado, el cual lo devolvería cuando pudiera...y si pudiera. Con posterioridad, se aclaró haber existido un error en el comunicado. Hasta 250 pesos mensuales, no habrá descuento alguno; en el exceso, se aplicaría una tabla creciente: mínimo, 12%; máximo, 30%.”²⁴

SITUACIÓN DE LOS SUBOFICIALES DEL EJÉRCITO Y LA ARMADA

Durante los años 1924-25, mientras se produjeron las intervenciones militares que obligaron al presidente Alessandri a salir del país y posteriormente a volver, se comenzó a notar en los suboficiales del Ejército y de la Armada, signos de molestia. Para el general Mariano Navarrete Ciris, en esa época la máxima autoridad del Ejército, siendo a la vez inspector general y jefe del estado mayor, estos movimientos militares, especialmente el efectuado el 23 de enero de 1925, fueron un rudo golpe a la disciplina de la institución, señalando en sus memorias que:

“Los suboficiales y la tropa, que hasta entonces no habían pensado en que sus superiores solicitaran su ayuda para efectuar un motín; que no habían considerado siquiera cuanto influía su acción colectiva en la balanza en que se pesaban los destinos del país, abrieron entonces los ojos y empezaron a prepararse para cualquier eventualidad”. y agregaba luego: “Los suboficiales, que antes soportaban sumisos las rudas tareas del oficio, empezaron a sentir, cada vez más apremiante, la necesidad de exigir por eso una mayor remuneración, de obtener gratificaciones y las leyes de retiro y montepío que, sin ser iguales a las de los oficiales, les permitieran llevar una existencia más holgada y asegurar el porvenir de los suyos”²⁵

El caso más bullado, donde tuvo una decisiva participación el personal del cuadro permanente del Ejército, fue en el motín del regimiento de Infantería N° 8 “Valdivia”, el 28 de febrero de 1925. En aquella ocasión, un grupo de suboficiales le pidió al comandante de la unidad, Teniente Coronel Díaz, que dejara en libertad a dos camaradas que estaban detenidos en el mismo regimiento desde la noche anterior. Estos últimos, se encontraban bajo la sospecha de ser instigadores de una sublevación, con el apoyo de políticos conservadores, los cuales les habían prometido una mejoría en sus condiciones de vida y de desempeño.

Ante la sorpresiva petición de sus hombres, el comandante le ordenó a un oficial que tomara el automóvil del regimiento y se fuera raudamente a la comandancia general de armas, a dar cuenta de la anómala situación. En esos instantes, la guardia se negó a dejar salir al automóvil y se dirigió hacia ella el propio comandante Díaz a repetir la orden. Se encontraban en esa escena, cuando un cabo de apellido Ávila, apuntó con su fusil al mencionado oficial jefe y el teniente Aníbal Vidal, que acompañaba al comandante del regimiento, le disparó con su revolver al cabo, dándole muerte.

Tras el primer tiro, la unidad corrió a las armas y se produjo una breve balacera, que terminó con un sargento 1º herido. Fue necesaria la presencia del grupo de artillería “Escala”, cuyo cuartel estaba contiguo al del “Valdivia”, para que se tranquilizara la situación. Luego, llegó el entonces subsecretario de guerra, coronel Bartolomé Blanche Espejo, para dar fin al conato de sublevación.

²⁴ *Ibidem*, p. 37.

²⁵ NAVARRETE Ciris, Mariano, “Mi Actuación en las Revoluciones de 1924 y 1925”, edición y presentación de Rene Millar Carvacho, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2004, pp. 198 y 199.

Como consecuencia de este motín, se declaró estado de sitio para las provincias de Santiago, Valparaíso y Aconcagua. Además, el regimiento “Valdivia” fue disuelto y un jefe de la unidad, más 40 suboficiales, fueron relegados y dados de baja de la institución. En reemplazo del “Valdivia” se creó el regimiento “Eleuterio Ramírez”, pero situado lejos de Santiago, en la ciudad de Temuco. De igual forma que los militares sancionados, algunos de los políticos involucrados como don Ladislao Errázuriz y don Ismael Edwards Matte, fueron deportados bajo el cargo de ser instigadores de la sublevación y de haber sobornado a los suboficiales.²⁶

Por otra parte, el personal de gente de mar de la Armada, también comenzó a demostrar su descontento e interés por la política, luego de los movimientos militares de 1924 y 1925. En este contexto, el suboficial mayor Ernesto González Brion, quien fuera el líder nominal del levantamiento de las tripulaciones de 1931 señaló:

“Cuando los oficiales del Ejército y los de la Marina derrocaron al Gobierno en 1924, las tripulaciones ni siquiera fueron consultadas.

En Enero de 1925, los oficiales de Marina, guiados únicamente por un sentir exclusivamente propio, llevaron a la Patria al borde del abismo. No se declaró la guerra entre el Ejército y la Marina sólo porque las tripulaciones declararon que no dispararían un solo cañón contra sus hermanos de armas.

En este acatamiento de los oficiales de Marina a los puntos de vista del Ejército, no hubo en aquella ocasión el “sacrificio de amor propio en bien de la Patria” de que tanto se habló, sino impotencia para enfrentar los acontecimientos, por faltarles la fuerza que les negó la tripulación.

Esta actitud de los oficiales destruyó el principio de nuestra Carta fundamental que prohíbe la deliberación de las fuerzas Armadas y, lo que es más importante aún, despertó en las tripulaciones el deseo de intervenir directamente en su suerte. Estas, muy lógicamente, se dijeron: Si nosotros somos la fuerza de que disponen a su antojo los oficiales para pedir lo que les beneficie particularmente, ¿Por qué no intentamos por nuestra cuenta corregir lo que nos afecta desfavorablemente, tanto en materia de sueldos, como en la Ley de Retiro, etc. y nos desentendemos de ellos, así como lo han hecho siempre con nosotros?²⁷

SITUACIÓN DE LA ARMADA ANTES DE LA SUBLEVACIÓN

La Armada de Chile, desde el periodo de la Guerra del Pacífico cultivó una actitud de “vencedora”²⁸, producto de su importante aporte a la victoria en aquel conflicto internacional. Esto se vio acrecentado con el triunfo de la causa congresista en la guerra civil de 1891, que desde un inicio contó con la participación mayoritaria de la marina.

Tras esta conflagración interna, la influencia de la Armada siguió en alza, con la llegada de su líder, el almirante Jorge Montt Álvarez, a la primera magistratura de la nación. Luego de entregar el gobierno en 1896, el mencionado jefe asumió el puesto de director general de la Armada y se dedicó a

²⁶ NAVARRETE, *Opus Citatus*, p. 201 y 237. SCOTT, Harry, “Pensando el Chile Nuevo, Las ideas de la Revolución de los Tenientes y el primer Gobierno de Ibáñez, 1924-1931, ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2009, p. 109.

²⁷ GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, *Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.*

²⁸ TROMBEN Corbalan, Carlos, “The Chilean Naval Mutiny of 1931” (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010, p. 32.

modernizar su institución, llevándola a su periodo de mayor esplendor en la historia naval chilena, convirtiéndola a fines del siglo XIX, en la más poderosa de Sudamérica.²⁹

Esta actitud de superioridad, sumado a la autonomía para funcionar, trajo como consecuencia que el alto mando de la marina, se separara ostensiblemente de la política nacional que se ejercía en Santiago y también, de los conflictos sociales que surgieron en el país a comienzos del S. XX. Producto de aquello, estos no realizaron todos los cambios que se requerían, para afrontar los desafíos del nuevo siglo. Dentro de este ámbito, se menciona el surgimiento de la clase media, con sus nuevas demandas y una mejor educación en general en el país. Esto último a su vez, se tradujo en que el personal de gente de mar fuera cada vez más preparado, dejando de ser los campesinos analfabetos del pasado.

De igual forma, los ingenieros navales que antes eran vistos como simples mecánicos por los oficiales ejecutivos, fueron desarrollando nuevas capacidades y alcanzaron un mayor nivel de estudio, a medida que aumentaba la tecnología en los buques de guerra. Esto trajo como consecuencia, que los oficiales ingenieros fueron exigiéndole al alto mando, mayores cuotas de poder. Entre los pedidos más importantes estaba el crear una Escuela Naval única, donde pudieran estudiar los cadetes aspirantes a oficiales ejecutivos y los cadetes aspirantes a ingenieros, para de esta forma, terminar con la situación de inferioridad en que se encontraban estos últimos.³⁰

Para el almirante Merino Saavedra, esta diferencia entre los oficiales ejecutivos y los ingenieros, fue la raíz de la grave crisis que vivió la marina en la segunda mitad de la década de 1920, y que llegó a su más alto nivel durante la sublevación de la marinería de 1931. Él se refirió en los siguientes términos a los ingenieros navales:

“En cuanto a su espíritu de cuerpo y moral disciplinaria no la asimilaron jamás y formaron un block antagónico al personal de guerra, que abriría la brecha por donde se introdujo el germen anti disciplinario y subversivo que quebrantaría esta importante institución, que tantos sacrificios costó al país.”³¹

Asimismo, se debe señalar que en aquella época no sólo existían diferencias entre los oficiales ejecutivos y los oficiales ingenieros, sino que también entre los mismos oficiales ejecutivos de mayor graduación y los más jóvenes. Una muestra de esta divergencia se dio en 1920, cuando surgió una polémica a través de la prensa entre representantes de ambos grupos, el tema de discusión era sobre la conveniencia de continuar con los grandes buques como acorazados y cruceros, o darle mayor importancia a los nuevos aviones navales y a los submarinos, a la luz de la experiencia de la recién finalizada Primera Guerra Mundial.³²

En esta situación se encontraba la Armada de Chile, cuando se produjeron los movimientos militares que se iniciaron el 5 de septiembre de 1924, que propugnaban grandes transformaciones, no solo en el ámbito castrense, sino que a nivel nacional. Por aquellos días, la marina cumplió un papel

²⁹ FUENZALIDA Bade, Rodrigo, *“Opus Citatus”*, pp. 1066-1084.

³⁰ TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 39

³¹ MERINO Saavedra, José Toribio, *“La Armada Nacional y la Dictadura Militar”*, (Memorias del último Director General de la Armada), dirección general de prisiones, taller imprenta, Santiago de Chile, 1932, p. 5.

³² SOMERVELL, *Opus Citatus*, pp. 389-390.

secundario, aceptándolo más bien como un hecho consumado y adhiriéndose a él posteriormente, por un entendido espíritu de cuerpo con el Ejército. Digno es de mencionar, que en esos momentos y al igual que en la pasada guerra civil de 1891, el personal de suboficiales y tripulaciones no tomó parte en el asunto y siguió lealmente a sus oficiales.³³

En los complejos días de septiembre de 1924, crecieron también los antagonismos al interior de la Armada, entre los oficiales ingenieros y los ejecutivos, y también entre el alto mando y los oficiales jóvenes. Dentro de estos últimos comenzó a destacarse el comandante Carlos Frödden Lorenzen, que más adelante se transformaría en ministro de marina del gobierno del general Ibáñez. El comandante Frödden, se encontraba presente el 23 de septiembre de 1924 en Valparaíso, cuando se realizó una gran asamblea en honor del Ejército y de la Armada. En aquella ocasión hizo uso de la palabra, dando un discurso con claras implicancias políticas. En su mensaje llegó a decir que él hablaba en nombre de la marina, a pesar de que se encontraba presente en la misma reunión, el almirante Guillermo Soffia Guzmán, comandante en jefe de la escuadra³⁴.

Tras la caída de la junta de gobierno de septiembre del 24, se instaló otra dirigida por don Emilio Bello Codecido, el general Pedro Pablo Dartnell Encina y el almirante Carlos Ward Rodríguez. Este nuevo gobierno de transición, tenía por objeto darle tranquilidad al país, evitando la guerra civil y luego entregarle el mando supremo de la nación al presidente Arturo Alessandri Palma. A todas luces, el nombramiento de Alessandri no estaba en los planes del alto mando de la Armada, que poco a poco fue perdiendo poder, en favor de los militares capitaneados por el ahora coronel Carlos Ibáñez del Campo.

Con el correr del tiempo, la posición del alto mando de la marina estuvo lejos de mejorar, ya que a finales de agosto de 1925, se descubrió un complot al interior de la Armada, y nuevamente en la base naval de Talcahuano. Este movimiento se conoció como el asunto de los “luises”, ya que los aparentes cabecillas tenían este nombre: comandantes Luis Escobar, Luis Concha, Luis Caballero y Luis Lavín. Después se descubrió que detrás de ellos, estaba la mano del entonces ministro de guerra, coronel Carlos Ibáñez del Campo, quien buscaba descabezar a la institución naval, provocando la salida del entonces ministro de marina, almirante Braulio Bahamonde Montaña y del director general de la Armada, almirante Juan Schroeders Peña, entre otros. Tras el juicio respectivo, los “luises” fueron expulsados de la institución, aunque más tarde serían reintegrados cuando Ibáñez tomó el poder, llegando el comandante Escobar al cuerpo de almirantes.³⁵

No obstante lo anterior, la Armada luego tuvo un buen año de 1926, ya que los altos mandos no sufrieron grandes modificaciones, salvo los propios de la carrera naval, y además, se efectuaron grandes maniobras con todos los elementos disponibles, cosa que no se realizaba desde 1912 por falta de recursos. Sin embargo, estos ejercicios desgastaron los buques principales de la flota y el mando se vio obligado a llevarlos a dique para hacerles las reparaciones correspondientes.³⁶

³³ TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 39

³⁴ TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 46.

³⁵ TROMBEN, *Opus Citatus*, pp.89-91 y Merino, *Ibidem*, pp. 13 y 14.

³⁶ MERINO, *Opus Citatus*, p. 17.

De esa manera, prácticamente sin unidades de combate, la marina inició el año 1927. En forma paralela a esto, el Ejército había concentrado varios regimientos en la zona de Concón, los cuales fueron revistados el 30 de enero por el coronel Ibáñez, que aún se desempeñaba como ministro de guerra. Tras la revista, se realizó un almuerzo de camaradería donde participaron también varios oficiales navales jóvenes. Estos últimos, aprovecharon la instancia para pedirle ayuda a Ibáñez, dándole cuenta de sus aspiraciones en torno a la eliminación de algunos almirantes y a tener mayores atribuciones los mandos medios.³⁷

En ese contexto, el 4 de febrero de 1927, se encontró abandonado en una pieza de un hotel de Viña del Mar, un documento que contenía un plan del Ejército para capturar al alto mando naval. La pieza había sido ocupada anteriormente por el coronel Aníbal Parada, un partidario de Ibáñez, y los almirantes rápidamente comprendieron que el material había sido dejado intencionalmente con el objeto de amedrentarlos a ellos y a sus familias.

El plan posteriormente llegó a manos del gobierno del presidente Figueroa, donde el ministro del interior don Manuel Rivas Vicuña, lo conversó directamente con Ibáñez. Este último, se abstuvo de hacer comentarios sobre el documento, en cambio le dijo a Rivas Vicuña, que un grupo de oficiales navales querían sacar a algunos almirantes y además pretendían poner en el puesto de ministro de marina a un oficial joven. En esos momentos, lejos de verse disminuida la posición del Coronel Ibáñez, esta se vio fortalecida al producirse una crisis ministerial, que lo llevó al puesto de ministro del interior.³⁸

Una vez empoderado como jefe de gabinete, el coronel Carlos Ibáñez del Campo, recibió un telegrama de apoyo de los oficiales jóvenes, donde le reiteraban sus peticiones de reorganizar el servicio naval. Esto terminó por provocar una crisis ministerial y del alto mando naval, que trajo consigo la renuncia del ministro de marina, almirante Arturo Swett del director general de la Armada, almirante Juan Schroeders y del resto de los almirantes. Asimismo, se nombró al capitán de fragata Carlos Frödden como ministro de marina.³⁹

En este escenario y ya casi sin oposición, finalmente el coronel Ibáñez se hizo con el poder supremo de la nación, y apoyado por los jóvenes oficiales ejecutivos, los ingenieros, la asesoría de los oficiales de la misión naval británica⁴⁰ y el nuevo ministro de marina Frödden, procedió a reestructurar la orgánica de la Armada asemejándola a la del Ejército. Entre estas medidas transformadoras, eliminó la dirección general de la Armada, convirtiéndola ahora en una inspección general con asiento en Santiago, que en la práctica tenía pocas atribuciones, siendo el verdadero jefe de la marina el ministro del ramo. De igual forma, la prestigiosa junta de marina que la componían los almirantes más antiguos, también desapareció.⁴¹

El almirante Merino Saavedra, testigo de aquellos acontecimientos señaló:

“La amargura de esos días la comparo con la de años después por la sublevación de las tripulaciones y el espectáculo del consejo de guerra que juzgó a los oficiales de la

³⁷ *Ibidem*, pp. 13 y 14.

³⁸ TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 104-113.

³⁹ MERINO, *Opus Citatus*, pp. 22-25.

⁴⁰ SOMERVELL, *Opus Citatus*, p. 397.

⁴¹ TROMBEM, *Opus Citatus*, pp. 123 y 124; MERINO, *Opus Citatus*, pp. 30-33.

escuadra, en donde se presentaba el triste cuadro de una institución cuya oficialidad había perdido la adhesión a sus superiores y una escasez moral profesional y sinceridad que reflejaba la de los suboficiales y marineros que traicionaron a sus oficiales”⁴²

Finalmente, se debe señalar que la Armada de Chile antes de producirse el motín de las tripulaciones de 1931, y todavía durante el gobierno de Ibáñez, se vio fortalecida en su material de guerra, con la modernización en Inglaterra del acorazado “Latorre”; la compra de los destructores clase “Serrano” y de los submarinos clase “O” que vimos anteriormente.

CAUSAS DE LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA

Para intentar explicar el por qué se produjo la Sublevación de la Marinería de 1931, se debe señalar que hasta el momento, la historiografía nacional ha planteado diversas hipótesis sobre el origen de este movimiento, que va desde causas económicas, pasando por una posible intervención del partido comunista, hasta la participación de los comités revolucionarios anti-Ibáñez, entre otras.

SUPUESTA PARTICIPACIÓN DE LOS “COMITÉS REVOLUCIONARIOS”

Durante la estadía del acorazado “Latorre” en el puerto de Devonport, Plymouth, Inglaterra, el comité revolucionario de París que dirigía el ex-presidente Arturo Alessandri Palma, se acercó a la unidad naval y a su tripulación, “enviando un delegado especial que hizo en él activa y decidida campaña”⁴³.

Según el almirante Edgardo von Schroeders, fueron estas visitas las que propiciaron el levantamiento de la escuadra y entre otras cosas señaló: *“La bomba con espoleta de tiempo que se escondió en el “Latorre” antes de abandonar Inglaterra, estalló el 1.º de Septiembre del 31, en el entrepuente de las tripulaciones.”⁴⁴*

El jefe de la policía de investigaciones e incondicional del presidente Ibáñez, Ventura Maturana, también apoyó esta tesis, pues señaló:

“Una información de muy buena fuente me advirtió que, minada la disciplina de la tripulación por agitadores de París, se sublevaría al tocar aguas chilenas bajo el pretexto de que no se había cancelado el importe de las composturas y transformaciones del barco. Salvado a tiempo el motivo, quedó en cubierta el germen de la semilla de desmoralización que había de dar frutos envenenados el 1º de septiembre de ese año”⁴⁵.

Otro elemento a favor de dicha tesis, es que Marmaduke Grove Vallejo, quien era un acérrimo adversario político del general Ibáñez, e integrante activo de los comités revolucionarios de París y Buenos Aires, tenía un hermano en la marina, el capitán de corbeta Eduardo Grove Vallejo. Este último era médico y fue parte de la dotación del acorazado “Latorre” mientras se encontraba en

⁴² MERINO, *Opus Citatus*, p. 33.

⁴³ FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1174.

⁴⁴ VON SCHROEDERS, Edgardo, *El Delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra*, soc. imp. y litografía universo, Santiago de Chile, 1933, p. 115.

⁴⁵ DONOSO, *Opus Citatus*, p. 55.

Inglaterra. A su regreso a Chile, él también estuvo presente en Coquimbo cuando estalló la sublevación de la marinería, en aquel instante se encontraba a bordo del crucero "O'Higgins".

Si bien es cierto que por el hecho de ser hermanos, esto no significa que hayan tenido las mismas ideas políticas durante 1930 y 1931, pero es un indicador, pues el mismo capitán Eduardo Grove, fue acusado de participar en movimientos sediciosos en agosto de 1932. Más tarde, incluso participó activamente en política y fue nombrado alcalde de Viña del Mar bajo el gobierno del presidente Pedro Aguirre Cerda, y luego embajador en Canadá.⁴⁶

A los hermanos antes mencionados, hay que sumar a Jorge Grove Vallejo, quien era dentista, y durante el gobierno de Ibáñez fue acusado de realizar panfletos antigubernamentales en la imprenta de la Armada. Él junto a su hermano Marmaduke, fueron enviados al exilio por el mencionado gobernante.

Continuando con la tesis de los políticos en el exterior, el embajador británico en Chile de aquel momento, también consideraba a dichos comités como los promotores de la sublevación de la marinería, agregándole la interesante idea de una posible ayuda de los comunistas:

*"Cada día que pasa, parece confirmar que el motín fue provocado por el pequeño comité revolucionario asistido por los comunistas. Probablemente recibieron financiamiento de los revolucionarios chilenos en París, mientras el Latorre estuvo en Plymouth y fueron ayudados por comunistas."*⁴⁷

De igual forma, el historiador Ricardo Donoso, estaba convencido de que fueron estos comités revolucionarios los que provocaron la sublevación de la marinería, culpando especialmente al ex-presidente don Arturo Alessandri Palma de ser el gestor de todo aquello. Donoso menciona en su libro, que cuando el vicepresidente Truco citó a una "reunión de notables" a las 23:30 del martes 1º de septiembre de 1931, para analizar el levantamiento de las tripulaciones de la Armada, y se invitó al "León de Tarapacá", fue sólo "con el ánimo de descubrir sus propósitos".⁴⁸

En relación al ex-mandatario, podemos afirmar también que es muy probable que el líder nominal de la sublevación, el suboficial mayor Ernesto González Brion, en septiembre de 1931 haya sido alessandrista o a lo menos fuera simpatizante, pues al parecer, él con el "León de Tarapacá" o con sus emisarios, se conocieron en Europa mientras el "Latorre" se encontraba en los astilleros británicos repotenciándose. Como evidencia de esta cercanía, está el hecho de que durante el segundo gobierno de Arturo Alessandri, en octubre de 1934, González Brion fue nombrado para una misión oficial en México, con el propósito de estudiar el desarrollo de las Escuelas Agrícolas y más tarde, prestó servicios en la policía de investigaciones en Antofagasta⁴⁹.

Sin embargo, esta tesis de los comités revolucionarios anti-Ibáñez tiene varios bemoles, partiendo por la premisa original, de que el "Latorre" se sublevaría al tocar aguas chilenas no se cumplió, ya que el buque en cuestión había regresado de Inglaterra el 5 de marzo de 1931, llevando cerca de 6 meses en

⁴⁶ TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 126 y 127.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 129. Extraído del cable del embajador británico en Santiago, al ministerio de relaciones exteriores británico, el 10 de septiembre de 1931. NA. FO 371/15077.

⁴⁸ DONOSO, *Opus Citatus*, p. 57.

⁴⁹ MANN, Patricio, "La Revolución de la Escuadra", Ediciones B, Chile, 2001, 2ª Edición, p. 135 y 136.

territorio nacional hasta el momento en que se produjo el movimiento de las tripulaciones el 1 de septiembre. De igual forma, el objetivo principal de estos comités era lograr la caída del general Carlos Ibáñez del Campo, la cual se concretó sin ayuda de la marinería el 26 de Julio, es decir, más de un mes antes de producirse la sublevación. Sin lugar a dudas, el hecho de que políticos hayan interactuado con algunos marinos es un hecho anormal, que merma la moral de estos últimos, pero en este caso no está probado de que fuera el elemento decisivo.

Una posibilidad para avalar dicha postura, sería que los políticos en el exterior hayan incentivado a los marineros a levantarse en contra de Ibáñez, y que a pesar de que el mencionado general ya no se encontraba al mando de la nación, el motín siguió una línea propia, aprovechando la coyuntura de una rebaja de los sueldos. No obstante, sobre este punto, aún faltan antecedentes para probar dicha tesis.

Por otra parte, con la participación de los comités revolucionarios extranjeros, no se explicarían completamente los levantamientos de Valparaíso, Quintero y Talcahuano, que es nuestro objeto de estudio y que suele olvidarse cuando se habla de la sublevación de la Armada, centralizándola exclusivamente en Coquimbo. Además, faltan antecedentes para probar que hubo una conexión entre las diversas bases navales que se levantaron, pues todo indica que estas últimas, más bien se plegaron al movimiento de la escuadra en Coquimbo por imitación, 2 días más tarde el 3 de septiembre, que por coordinación previa.

Con respecto al ex-presidente Alessandri, no hay mayores antecedentes que lo ligen con el motín, pues él, además de asistir a la reunión de notables que citara el vicepresidente Trucco la noche del 1° de septiembre, condenó la rebelión:

“haciendo ver la conveniencia de que todos los elementos civiles se pusieran al lado del gobierno para evitar la posibilidad de cualquier dictadura. Agregó que no estaba de acuerdo con muchos de los actos del gobierno, pero en los momentos por los que se atravesaba, de graves responsabilidades, era necesario apelar al patriotismo de todos los chilenos y terminó manifestando que estaba dispuesto a colaborar decididamente a fin de mantener la integridad del gobierno.”⁵⁰

Tras leer esas frases, se puede pensar que sólo son palabras políticamente correctas, pero en defensa de Arturo Alessandri, hay que tener en consideración que al momento en que se produjo el amotinamiento de las tripulaciones, se encontraban en el gobierno dos fervientes partidarios de este y nada menos que, en las importantes carteras de interior y guerra, en este caso don Horacio Hevia y el general Enrique Bravo respectivamente. Más aún, estos dos secretarios de estado eran considerados los “halcones” del gobierno, que al enterarse de la sublevación, propusieron la sofocación de esta por la fuerza, llegando a decir: *“debería echarse mano de todas las fuerzas de que se disponía a fin de concentrarlas frente a los sublevados y obligarlos de esta manera a someterse.”⁵¹*

De igual forma, sobre este punto el mismo suboficial mayor Ernesto González Brion, líder nominal de la sublevación señaló:

⁵⁰ DONOSO, *Opus Citatus*, p. 57 y 58.

⁵¹ *Ibidem*, p. 56.

“Se ha dicho que el personal del “Latorre” trajo de Inglaterra el virus revolucionario. Nada más inexacto. El virus fue inoculado por la propia oficialidad con su mal ejemplo y su completa falta de aptitudes para educar a sus subordinados”.⁵²

Asimismo, el cabo Manual Astica Fuentes, otro de los principales cabecillas mencionó: *“Yo puedo afirmar responsablemente que los supuestos vínculos con el Comité de París no existieron. El movimiento se generó por razones económicas”.⁵³*

Teniendo presente estos elementos, descartamos a los comités revolucionarios anti-Ibáñez, como la “principal” causa de la sublevación de la marinería, pues esta hipótesis es anacrónica con los acontecimientos y además, porque tanto el líder de los comités como sus adherentes, participaron en acciones destinadas a sofocar la insurrección.

SUPUESTA PARTICIPACIÓN COMUNISTA

En aquel periodo, además de responsabilizarse a los comités revolucionarios anti Ibáñez del levantamiento, también se culpó a los comunistas de la situación y dentro de los primeros hombres que apoyó esta tesis, estaba el comandante en jefe del Ejército de ese periodo, el general Indalicio Téllez Cárcamo, quien llegó a escribir una circular hacia sus dirigidos. Este mensaje lo escribió el general Téllez producto de sus propias convicciones, por su clara animadversión hacia el comunismo y porque en ese entonces, se habló muy fuertemente de una infiltración en la escuadra por los “rojos”.⁵⁴

Igualmente, en las memorias del presidente Gabriel González Videla, él también culpa a los comunistas como los instigadores de la sublevación.⁵⁵ Los supuestos instrumentos serían algunos cabos dispenseros, en especial Manuel Astica Fuentes y Augusto Zagal Anabalón. Sobre el cabo Astica en particular, doña Regina Claro Tocornal señala, que antes de ingresar a la Armada había trabajado en el diario “La Razón” de Talcahuano, que pertenecía al partido comunista.⁵⁶

Del mismo modo, está el hecho que otros líderes de la sublevación tanto en Coquimbo como en Talcahuano, aparentemente tuvieron tras su desvinculación con la Marina una cercanía con el partido, como fueron el suboficial mayor Ernesto González Brion y el profesor Pedro Pacheco Pérez.

Otros antecedentes, lo representan los escritos de Jan Valtin, seudónimo de Richard Julius Hermann Krebs. Este era renegado comunista alemán, que huyó a los Estados Unidos en la década de 1930, donde escribió un libro autobiográfico, titulado “La noche quedó atrás”. En este menciona que *“el motín de la escuadra chilena fue una acción genial de la Sección Marítima de la Tercera Internacional.”⁵⁷*

⁵² GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

⁵³ MANNS, *Opus Citatus*, p. 54.

⁵⁴ TÉLLEZ Cárcamo, Indalicio, “Recuerdos Militares”, edición y estudio preliminar de Roberto Arancibia Clavel, colección memorias militares, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2005, pp. 175-177.

⁵⁵ GONZÁLEZ Videla, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, 1975, p. 122-129

⁵⁶ CLARO Tocornal, Regina, “Reflexiones en torno a lo acaecido en la Armada de Chile en 1931”, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, año LXVII. N 110, Santiago de Chile, 2000, p. 9.

⁵⁷ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 99. citado de la “Sublevación de las Tripulaciones de la Escuadra” septiembre de 1931. Trabajo para la cátedra de historia de Chile IV. Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Profesor Baldomero Estrada Turra, alumno J. Mauricio Corvalán Constantino, ayudante Ximena Recio Palma. Viña del Mar, diciembre de 1986.

Sobre el cabo Astica Fuentes, aún existen dudas si realmente perteneció al partido comunista en 1931, ya que por una parte doña Regina Claro, afirma que antes de ingresar a la Armada, él trabajó en el diario comunista “La Razón” de Talcahuano, citando a su vez a una entrevista que le dio el ex-marino a don Víctor Rojas antes de morir, a la cual aún no hemos podido acceder⁵⁸. De igual forma, don German Bravo Valdivieso señala que Astica era comunista el año 1936, pero no cita la fuente.⁵⁹ Por otro lado, en una columna publicada en la revista Punto Final en mayo de 1996, con motivo de la muerte de Astica, se señala que este ingresó al partido comunista en 1938.⁶⁰

Sin embargo, la duda se genera producto de que en las entrevistas revisadas, él no menciona ser comunista, más aún, en un video documental llamado “de las armas y las letras” del año 1986, donde se entrevista a don Manuel Astica, él asegura ser católico.⁶¹

De igual forma, Gonzalo Vial y Patricio Manns señalaron sobre Astica que en su juventud, además de haber realizado sus estudios básicos y medios en colegios de la iglesia y luego, estudiar electrotecnia en la misma Universidad Católica, fue presidente de la “unión de centros”, institución juvenil de la iglesia, que luchaba por la reforma social, pero en la forma de un cristianismo de izquierda, contrario al comunismo, incluso rememora que el año 25, fue con varios estudiantes a la pampa salitrera a formar sindicatos católicos, pero fracasaron. Posteriormente, antes de entrar a la Armada, pasó por “El Diario Ilustrado” bajo las órdenes de Rafael Luis Gumucio, de quien era admirador y luego por “El Día” y “La mañana de Talca”, todos estos diarios eran católicos⁶². Este pasado católico lo sacó a relucir en su defensa, cuando se encontraba preso tras el fracaso del movimiento, mencionando que él había luchado desde hace diez años contra el comunismo en las aulas⁶³.

No obstante lo anterior, y teniendo presente que el cabo Astica se había incorporado a la Armada hacía sólo dos meses antes de producirse el levantamiento, estimamos que el tiempo es muy poco, como para que él se haya convertido en el líder que provocó el motín. Creemos más bien, que Astica fue invitado por otros marinos a participar en la redacción de los petitorios y no fue el gestor de la sublevación. Además, el mismo Manuel Astica en entrevistas con Patricio Manns, señaló que él no fue el líder de la sublevación⁶⁴. Por estas razones, estimamos que el hecho de que haya sido comunista antes o después, es secundario.

Sobre Manuel Astica y Augusto Zagal, los cabos dispenseros, el historiador Ricardo Donoso y el mismo almirante von Schroeders, se planteaban las siguientes interrogantes ¿Por qué personas con estudios superiores o con familias de profesionales, se contrataron por la Armada en el modesto cargo de cabos dispenseros, ayudantes de contador?, también ¿Por qué se instaló una impresora a bordo del “Latorre”, justo en ese período a la llegada desde Inglaterra?; ¿Por qué los cabos

⁵⁸ CLARO Tocornal, Regina, *Opus Citatus*, p. 9.

⁵⁹ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 101.

⁶⁰ Extraído de la Revista Punto Final, N°369, del 26 de mayo de 1996, pp. 10 y 11.

⁶¹ CARRASCO, Ricardo, DUQUE, Gonzalo, PARRINI, Vicente, NAVARRO, Sergio, TIRADO, Felipe. “De las Armas y las Letras, o de Como el Periodista Manuel Astica tomó el control de un Acorazado y se convirtió en Poeta”, Valparaíso, 1986. <http://colectivodelcaboastica.blogspot.com/>

⁶² VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, pp. 39-40. MANNNS, Patricio, *Opus Citatus*, p. 52

⁶³ Extraído del Diario “La Patria” del viernes 18 de septiembre de 1931, p. 8.

⁶⁴ MANNNS, Patricio, *Opus Citatus*, p. 51.

despenseros se contrataron, “curiosamente” apenas un par de meses antes de la sublevación? y ¿Por qué estos marinos nuevos, tuvieron tanta participación en la sublevación?⁶⁵.

El por qué dos personas con tanta educación para la época, postularon a un cargo tan modesto, lo explica muy bien Gonzalo Vial:

“No eran lo que su nombre pareciera indicar, sino auxiliares de un nuevo sistema contable, el “Central Store” británico, que la Armada deseaba introducir. Hubo al efecto un concurso, cuatrocientos postulantes, y once seleccionados, entre ellos Astica, que ocupó el primer lugar (aseguraba), y también Zagal. Los elegidos deberían seguir durante seis meses un adiestramiento en el Latorre-a cargo de un oficial especialista- y luego se les dispensaría por las diversas reparticiones navales, diseminando así el sistema. De allí la presencia de los dos líderes en el acorazado. Además, respecto de Astica, quizás operaba-y sus recuerdos lo insinúan-un “sueño de juventud”, que aunara la lectura de Loti, Salgari, Julio Verne y nuestro D’Halmar. “viajar por todos los mares del mundo”. “⁶⁶

También, hay que considerar que la gente de mar en la Armada, ingresaba generalmente como grumetes, y estos lo hicieron como cabos 1º, varios grados por sobre el común de los marinos. La misión de Astica y Zagal, era convertirse en especialistas del nuevo sistema de gestión piezas de repuestos, llamado almacenes centrales o *central store*.⁶⁷

La explicación de la existencia de una imprenta al interior del “Latorre”, es comprensible al dimensionar la magnitud del buque, pues este poseía un desplazamiento aprox. de 28.000 toneladas, una eslora (largo) de 625 pies (190,5 mts.), una manga (ancho) de 92,5 pies (28,2 mts.), un calado medio (bajo línea de flotación) de 28 pies (8,5 mts.) y una tripulación de 1.075 hombres,⁶⁸ por lo que para transmitir órdenes, enviar circulares, etc. en forma escrita era necesaria una imprenta.

La explicación al porqué los cabos despenseros se contrataron, sólo dos meses antes de la sublevación puede ser obvia, pero hay que responderla, y es porque precisamente en ese periodo, no antes ni después, comenzó la contratación de personal externo con estudios superiores al común de la época, para aplicar en la Armada el modelo británico del “*central store*”, y a través de un concurso público ingresaron Astica Fuentes y Zagal Anabalón.

El por qué estos dos cabos recientemente contratados, tuvieron tanta participación en el levantamiento de la marinería, hay que entenderlo necesariamente en que se ganaron rápidamente el respeto y la consideración del resto del personal de gente de mar, y además, porque ellos precisamente por su nivel educacional, eran los más preparados para redactar los peticionarios.

Ante la pregunta propia que nos hacemos ¿Qué hubiese pasado si los marinos rebeldes no los hubiesen invitado a participar en el movimiento, a través de la redacción del peticionario? Estimamos que lo más probable, es que el levantamiento se hubiese producido igual, tal vez con otro cariz, pero

⁶⁵ DONOSO, *Opus Citatus*, p. 55. VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, pp. 115 y 116.

⁶⁶ VIAL, *Opus Citatus*, p. 41.

⁶⁷ TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 145.

⁶⁸ FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1112.

no habría variado sustancialmente. La información que se ha recogido hasta ahora, habla que ellos fueron invitados a participar y no que ellos hayan provocado la sublevación.

Pasando a otro punto, sobre la supuesta relación del suboficial mayor Ernesto González y del profesor Pedro Pacheco con el partido comunista, se debe señalar en base a la información revisada, que esta es disímil.



La relación del suboficial mayor González con el PC fue más bien circunstancial, por ser este el único partido que trabajó en su defensa cuando iba a ser fusilado⁶⁹. Según Gonzalo Vial, Ernesto González Brion tuvo una fallida candidatura a diputado por el partido comunista⁷⁰ en la década de los 30. Lo que el historiador no menciona, es que el partido comunista utilizó sin el consentimiento de él, su nombre para la candidatura de diputado, y esto lo hizo ver el mismo González, en una protesta que escribió en “El Diario” de La Serena, con fecha 18 de octubre de 1931, cuando señaló que él no permitiría que su nombre sea usado por el comunismo⁷¹. Además de lo anterior, luego Ernesto González estuvo ligado al gobierno de Arturo Alessandri, que dicho sea de paso, terminó su 2º período como un gobernante de derecha.

Suboficial preceptor (Profesor) Ernesto Gonzalez B.

Sobre el otrora profesor de la escuela de grumetes y líder de la defensa de Talcahuano Pedro Pacheco, él sí estuvo claramente ligado al partido comunista, esto se pudo confirmar a través de varias fuentes, primero por entrevistas sostenidas con el ex-senador y ex-secretario general del partido Luis Corvalán López⁷², también por el escritor y militante comunista Fernando Quilodrán,⁷³ ambos lo conocieron personalmente. Además, por una entrevista con su hija, la señora Jimena Pacheco Contreras⁷⁴, quien fuera la última secretaria personal del escritor, ex-senador y ex-secretario general del partido don Volodia Teilteilboim.

Con respecto a Pedro Pacheco, su relación con el comunismo como ya se señaló es directa, pero no está comprobado que él hubiera sido simpatizante siquiera de esa ideología en 1931, en los tiempos cuando hacía clases en la escuela de grumetes, durante los días de la sublevación. En ese entonces al parecer, con demasiada liviandad se tildaba a alguien de comunista, pues durante el mismo juicio a Pacheco, uno de los testigos acusadores, el guardiamarina Brañas, afirmó que el profesor tenía varios libros de esa tendencia en su poder. Ante esto el señor abogado del preceptor don Tomás Mora, pide la palabra y expresa:

⁶⁹ En los juicios posteriores a la sublevación de la marinería de septiembre de 1931, el suboficial mayor Ernesto González Brion fue encontrado culpable de sedición y condenado a muerte, pena que posteriormente le fue conmutada y luego sería absuelto.

⁷⁰ VIAL Correa, Gonzalo, “Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)”, editorial Zig-Zag, volumen V, 2001, p. 77.

⁷¹ Extraído de “El Diario” de la Serena, domingo 18 de octubre de 1931. p.2.

⁷² Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

⁷³ Entrevista sostenida el viernes 18 de enero del 2008, en la sede central del partido comunista en Santiago.

⁷⁴ Entrevista telefónica sostenida el viernes 25 de enero del 2008.

“-Señor presidente: Que diga el testigo que libros de autores comunistas conoce como de propiedad del profesor Pacheco”⁷⁵. Al ser interrogado, el oficial (algo desinformado políticamente) señaló:

“-Le conozco varios señor presidente, entre otros algunos de Mahatma Gandhi.

Ante la declaración del testigo, se produjo un momento de silencio en la sala y se cruzaron significativas miradas, pues como es sabido, el Mahatma Gandhi es un reputado y conocido oriental, sumamente conocido por sus recientes campañas nacionalistas pasivas de la India.”⁷⁶

Además de esto, el levantamiento de la marinería comenzó el día martes 1° de septiembre en Coquimbo y sólo el jueves 3, la base naval de Talcahuano sumó su adhesión a sus camaradas del norte, por lo que sería anacrónico culpar al profesor Pacheco o a los posibles simpatizantes comunistas de dicho puerto, como los grandes responsables de la sublevación de la marinería.

Por otra parte, en relación a lo señalado por Jan Valtin, de que el motín de la escuadra chilena fue propiciado por la sección marítima de la tercera internacional, esto no puede ser confirmado por otros antecedentes, quedando sólo en el ámbito de las especulaciones.

Tras leerse a este autor, la primera conclusión a la que hemos llegado, es que no es una fuente confiable para referirse a la sublevación de la marinería de Chile, primero que todo, porque en su extenso libro de más de 500 páginas, sólo en un par de ocasiones breves se refiere al motín de Chile. Además, él habla constantemente de la profunda corrupción y de las frecuentes traiciones que existían en los partidos comunistas del mundo, de hecho sin ir más lejos, él se convierte en un renegado comunista perseguido por los nazis y luego, por sus propios ex-camaradas. En su historia él señala, que luego de varias peripecias se va a Estados Unidos, sin embargo, también menciona que dejó en Alemania a su esposa Firelei y a su pequeño hijo Jan. Estos fueron delatados por los mismos comunistas a los nazis, quienes torturaron y asesinaron a su esposa. Su hijo, presumiblemente luego entraría a las juventudes hitlerianas, pero nunca más Jan Valtin tuvo información de él.⁷⁷

Si bien es cierto, que el autor en su libro menciona al *komintern* como el responsable de la sublevación de la marinería en Chile, pero no presenta pruebas, salvo la parte cuando señala que él trajo hacia Sudamérica tres maletas con billetes, una para Argentina otra para Uruguay y otra para Chile. No obstante, el mismo relata que no sabía si los billetes eran verdaderos o falsos.⁷⁸

Por otro lado, lo que más desconfianza genera lo descrito por Jan Valtin con respecto a Chile, es cuando habla sobre cómo la sublevación fue aplastada. Este señala que contra la flota rebelde, el gobierno envió 80 aviones y termina diciendo que murieron 320 marineros⁷⁹, lo cual no puede estar más alejado de la realidad, cuando hoy en día sabemos que fueron enviados 12 aviones y fallecieron sólo 2 tripulantes.⁸⁰

⁷⁵ Extraído del Diario “El Sur” del domingo 27 de septiembre de 1931. p.10.

⁷⁶ *Idem.*

⁷⁷ VALTIN, Jan, “La Noche Quedó Atrás”, (traducido por Julio Bernal,) editorial Claridad, Buenos Aires, Argentina, 1969, 20ª edición, p. 573.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 183.

⁷⁹ *Ibidem*, pp. 185 y 186.

⁸⁰ “El Bombardeo de la Escuadra en Coquimbo”, Boletín de Difusión Histórica N°2 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, año 2000.

Además, según Luis Corvalán, quien fuera simpatizante en 1931 del partido, e ingresara a militar en él en febrero de 1932, al preguntársele por Jan Valtin, señaló que era primera vez que escuchaba de él, y que esas hipótesis sobre la participación del *komintern*, “*son puras leseras*”, pues el partido comunista no tenía tanta influencia en ese tiempo. También mencionó que el partido si apoyó posteriormente al movimiento naval, pero que no lo provocó, agregando que en caso de haber originado la sublevación, a pesar del fracaso que tendría posteriormente, hubiese sido un motivo de orgullo para el PC y no habría motivo para ocultarlo⁸¹.

Además de esto, hay que sumar que el Buró latinoamericano en esa época, criticó al partido comunista chileno por su “debilidad orgánica”, reflejada en su “escasa raigambre en el proletariado de las grandes industrias” y falta de trabajo político respecto a soldados y marineros.⁸² Por su parte, tanto el almirante von Schroeders, como el suboficial mayor González, hablan de una discrepancia entre “el pancismo” versus “revolución”, representado lo primero por los rebeldes navales que velaban por sus reivindicaciones, contra la revolución que planteaban los comunistas, pero sólo en un segundo momento, ya que el comité central del PC, se vio sorprendido por el comienzo de la sublevación.⁸³ En esta misma línea, la investigación de Carlos Alfaro concluye, que “*el Partido Comunista se plegó para apoyar y tratar de liderar el movimiento, pero no habría tenido ni la intención ni la fuerza para iniciarlo, fruto de la persecución Ibañista, las pugnas internas y la falta de una política previa de infiltración de la Marina.*”⁸⁴

Sobre el enviado del sindicato de los astilleros de Coquimbo, para advertirle en forma urgente a Elías Lafferte del levantamiento de la escuadra, Corvalán señaló que podía explicarse por el contacto de algún obrero con algunos marinos de la escuadra⁸⁵, ya que el “Latorre” junto a la flota de instrucción, se encontraba hacía tiempo anclado en el puerto de Coquimbo.

Lo que sí está medianamente claro, es que una vez producida la sublevación, el partido comunista de Chile, que por aquel entonces (y aún hoy) tenía una importante influencia en las organizaciones obreras, propició huelgas en apoyo de los marinos. Sin embargo, estas no tuvieron el efecto deseado, ya que fueron pocos los sindicatos que se plegaron, y además, la opinión pública mayoritariamente se puso al lado del gobierno. De igual forma, el estado mayor de las tripulaciones con el correr de los días, cada vez se fue orientando más políticamente, pero nunca se llegó a algún acuerdo con los obreros.⁸⁶

Complementando lo anterior, en el libro de la historiadora Olga Ulianova “Chile en los Archivos Soviéticos” Tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, donde se recopila toda la información transmitida desde el partido comunista de Chile hacia la Unión Soviética y el entonces Buró Sudamericano que estaba en Montevideo, tampoco se hace ninguna alusión a que esto fuera orquestado desde Moscú y

⁸¹ Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

⁸² VIAL, *Opus Citatus*, p. 77.

⁸³ *Ibidem*, p. 76.

⁸⁴ ALFARO Hidalgo, Carlos “La Sublevación de la Armada de Chile en septiembre de 1931: ¿Reivindicaciones Laborales o Infiltración Comunista”, Revista Norte Histórico, N°1, 2014, p. 87

⁸⁵ Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

⁸⁶ VITALE, Luis, “Interpretación Marxista de la Historia de Chile, de la Republica Parlamentaria a la Republica Socialista. De la dependencia inglesa a la norteamericana (1891-1932)”, ediciones LOM, tomo V, Santiago, 1994, p. 322.

menos de alguna conexión entre la sublevación de la marinería de Chile, con las otras rebeliones navales del orbe. Incluso, en el libro se señala que “...el PC contaba con apenas unos 30 militantes en Santiago sin contacto alguno con provincias” y luego agrega “Al momento del derrocamiento de Ibáñez, el PC chileno contaba con no más de 100 militantes en todo el país”.⁸⁷ Por ende, en septiembre de 1931 no tenía aún la fuerza para organizar un levantamiento de esas dimensiones. Igualmente, el mismo almirante Edgardo von Schroeders, quien fuera el mediador del gobierno con los sublevados en Coquimbo, señaló:

“A pesar del giro francamente comunista que poco a poco fue tomando el amotinamiento de la Escuadra, soy convencido (que este) estalló por causas económicas, y que la gran mayoría de las tripulaciones de la Escuadra son sanas y no están contaminadas con estas nefastas teorías.- Comprueban este acerto sus primeras peticiones, el respeto y consideraciones que tuvieron para con todos sus Jefes y Oficiales y la forma patriótica en que todas las tripulaciones cantaban el himno nacional al arriar e izar la bandera.”⁸⁸

Por todas las razones antes expuestas, creemos que la participación comunista no fue fundamental para producir el levantamiento naval, sino que estos se plegaron una vez comenzado el motín. A esto hay que agregar que dentro de las proclamas radiales, en reiteradas ocasiones señalaron que no estaban influenciados por ninguna ideología, ni comunista, ni anarquista (a excepción de la realizada el 6 de septiembre). Además, uno de los sublevados más renombrados del período, el Sargento 1°(RT.) Radio Telecomunicante, Enrique Guillermo Steembecker Didricksen, más conocido por su apodo de “comodoro”, pertenecía a grupos nacionalistas ajenos completamente al comunismo, llegando a ser secretario de una “Liga Patriótica” en Talcahuano.



S1(RT.) Guillermo Steembecker D.

SUPUESTA PARTICIPACIÓN DEL GENERAL IBÁÑEZ

Además de los “comités revolucionarios” y los comunistas, también se culpó al general Carlos Ibáñez del Campo como responsable de la sublevación, para a través de ella, llegar al poder nuevamente. En este tiempo se señaló, que la rebelión obedecía a un movimiento ibañista dirigido por el ex-ministro Carlos Frödden, el cual había sido visto en Coquimbo a fines de agosto de ese año. Esta última afirmación, se basaba principalmente en lo expresado por el contralmirante Edgardo von Schroeders, que sabía de la estrecha amistad entre Frödden y el gobernador marítimo de Coquimbo, capitán de corbeta (R) Guillermo Valenzuela, llamándole especialmente la atención, que esta autoridad no hubiera comunicado a Santiago sobre el motín de la marinería en la mañana del día 1º de septiembre.

⁸⁷ ULIANOVA, Olga, Riquelme Segovia, Alfredo, “Chile en los Archivos Soviéticos 1922-1991”, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, Centro de investigaciones Diego Barros Arana, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2009, pp. 17 y 18. Extraído de un documento de la reunión del secretariado latinoamericano de la internacional comunista, 27 de marzo de 1935 (estenograma), RGASPI, 495.101.31 (traducción del ruso, Olga Lepijina).

⁸⁸ MANN, *Opus Citatus*.

von Schroeders presumió, que él debió haber conocido la situación antes, y recién la comunicó, después de las 17:00 horas, con posterioridad incluso al comunicado de los propios sublevados.⁸⁹

A pesar de lo anterior, es difícil encontrar alguna influencia ibañista en el movimiento, pues por el sólo hecho de que el general Ibáñez era un adversario acérrimo tanto de Alessandri como del comunismo, su participación en estos hechos sería una contradicción. Además, revisando el cuarto punto del petitorio del personal de la base naval de Talcahuano, que señalaba lo siguiente: *“4º Castigo inmediato y confiscación de todos los bienes de los que llevaron al país a la bancarrota”*⁹⁰. Este representaba una clara alusión a Ibáñez del Campo, a su ministro de hacienda Pablo Ramírez y al de marina Carlos Frödden.

El mito de la infiltración ibañista a través de Frödden, también se basa en que este, cuando aún estaba en el ministerio, más de alguna vez mencionó que le gustaría volver a embarcarse y navegar con la escuadra. Esta idea se desvirtuó por aquellos días, señalándose que Frödden quería comandar la flota y reinstalar al general Ibáñez en el poder.⁹¹

El hecho que el ex-ministro de marina, se haya encontrado en las cercanías de Coquimbo por los días del motín, obedece a que él se fue a vivir a dicho puerto después de la caída de Ibáñez. Paradojalmente, para evitar suspicacias, Frödden incluso se había retirado al interior, pues en Coquimbo mismo era frecuentemente visitado por oficiales navales, ya que la escuadra se encontraba en esa zona hacía varios meses.⁹²

En los juicios posteriores a la sublevación de la marinería, el fiscal naval, comandante Julio Allard Pinto, entrevistó a todos los oficiales que se habían reunido con Carlos Frödden en Coquimbo, y llegó a la conclusión de que este último, no estuvo involucrado en los hechos.⁹³

SUPUESTA MOTIVACIÓN ECONÓMICA

Para el historiador Gonzalo Vial Correa, la rebaja de sueldos es el detonante de la sublevación y los otros elementos son solamente incidentales o posteriores a la explosión de la misma⁹⁴. De igual pensamiento es don Leónidas Bravo Ríos, quien fuera auditor general del Ejército y padre del historiador don Germán Bravo Valdivieso, pues señala como ejemplo que:

“Al soldado chileno puede exigírsele un trabajo sin descanso, puede enviársele de frente al sacrificio y a la muerte, puede tenérsele sin ropa, sin armas, sin elementos de trabajo, puede incluso, obligársele a él, personalmente, a que soporte el hambre y el frío, pero todas esas virtudes de abnegación y sacrificio desaparecen cuando el soldado sabe que son su mujer y sus hijos los que pasan hambre.

*El hambre que el soldado acepta para sí, no lo acepta para los suyos, y si llega el momento de la prueba, desaparece la disciplina y se pierde la más grande de las virtudes de nuestro soldado”.*⁹⁵

⁸⁹ VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, pp. 200-206.

⁹⁰ Extraído del Diario “La Patria” del viernes 4 de septiembre de 1931. p. 1.

⁹¹ TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 150 y 151.

⁹² *Ibidem*, p. 150.

⁹³ *Ibidem*, p. 151.

⁹⁴ VIAL, *Opus Citatus*, p. 38.

⁹⁵ BRAVO RÍOS, Leónidas, Lo que supo un auditor de Guerra, editorial del Pacífico, Santiago, 1955, p. 30.

A esto hay que agregar que *“El sueldo de los suboficiales, cabos y sargentos era para empezar exiguo”*.⁹⁶ Con todo esto, se puede hacer una idea, para ayudar a entender la motivación del levantamiento.

Dentro de los principales puntos de la “proclama” que fue la comunicación al ministro de marina del “Estado Mayor de las Tripulaciones” localizado en el “Latorre” el martes 1 de septiembre de 1931; señalan cosas como:

1. *Que es un deber de patriotismo obligar a las tripulaciones de la Armada a no aceptar dilapidaciones ni depredaciones de la hacienda del país, por la incapacidad imperante del gobierno actual y la falta de honradez de los anteriores.*

2. *Que los actuales gobernantes, para solucionar la situación económica, solo han recurrido a la misma política de sus antecesores, con una falta absoluta de iniciativa y de comprensión, por lo tanto acuerda:*

1º *No aceptar, por ninguna causa, que los elementos modestos que resguardan la administración y paz del país, sufran cercenamiento y el sacrificio de su escaso bienestar para equilibrar situaciones creadas por malos gobernantes y cubrir déficits producidos por los constantes errores y falta de probidad de las clases gobernantes.*⁹⁷

Lo expresado anteriormente, señala claramente el rechazo de los marinos a la rebaja de los salarios y la importancia del factor económico en la sublevación, pero creemos que esta no es la causa profunda, que permite explicar el origen de la sublevación de la marinería, pues a nuestro juicio, debería considerarse a dicha reducción de sueldos, como la “chispa” que hizo explotar el polvorín, similar al asesinato del archiduque Francisco Fernando que desencadenó la I guerra mundial, pero no como el factor de fondo, pues a nuestro juicio, no basta con una baja en las remuneraciones para sublevar a las fuerzas armadas, ni en especial para levantar al personal de suboficiales, pues en el pasado se habían encontrado en peores situaciones. Como señala Bravo Valdivieso: *“Los sueldos que gozaban las fuerzas armadas eran miserables y no se vislumbraba ningún camino de solución.....Los suboficiales completaron en 1924, seis meses impagos”*.⁹⁸

EL DETERIORO DE LA MORAL MILITAR, CAUSANTE DE LA SUBLEVACIÓN

Por las razones antes expuestas, creemos que ninguna de las teorías previamente señaladas, fue capaz por sí sola, de producir la sublevación de la marinería de 1931, ni tampoco de ser el factor más importante que la desencadenó. Lo que plantea este trabajo, es que hubo varios elementos que confluyeron para producir el motín y que la causa profunda de esta, fue el grave deterioro de la “Moral Militar” en el cuerpo de suboficiales de la Armada.

Dicho sea de paso, en este trabajo entenderemos a “Moral Militar” como un espíritu colectivo en las tropas, que refleja el estado de ánimo de estas.

Sin embargo, también se considera a la *moral militar como moral profesional, y esta debe entenderse como una aplicación de la ética, a la conducta personal del individuo, en el desempeño de sus actividades profesionales. Así, entonces, la moral militar es aquella*

⁹⁶ LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 361.

⁹⁷ VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 7.

⁹⁸ BRAVO Valdivieso, *Opus Citatus*, P. 213

*que se refiere a la moralidad en la actuación profesional militar, circunscrita a la aplicación de las normas y principios generales de la moral en los problemas que se presentan*⁹⁹.

A juicio del almirante von Schroeders, el deterioro de la “Moral Militar” comenzó en septiembre de 1924, cuando *“se depuso a un Presidente Constitucional, se eliminó a todo un Congreso y se arrogó el Ejecutivo la facultad de legislar con los primeros decretos-leyes. Este fué un mal ejemplo para el futuro y será el que dé origen a los movimientos e inquietudes venideras”*¹⁰⁰

Si se tiene presente que *“El principio de autoridad es el eje de la vida militar”*¹⁰¹ entonces una vez desvirtuado o perdido este eje, se puede esperar cualquier cosa de las instituciones armadas en su conjunto o al menos de un grupo de estas, como fue lo que ocurrió en este caso. Los ejemplos que grafican de mejor forma esta afirmación, son cuando las juntas militares compuestas en su mayoría por oficiales jefes y subalternos, disponían a su antojo del cuerpo de generales, o cuando el coronel Ibáñez como ministro de guerra, mandaba más que los generales. El mismo caso se puede aplicar, para el capitán de fragata Carlos Frödden, cuando como ministro de marina, dirigía a la Armada por sobre el cuerpo de almirantes. Un manual del castrense señala claramente: *“No se puede concebir un Ejército sin disciplina y la disciplina militar no es otra cosa que “un estado de orden y conducta entre el personal militar”*.¹⁰² En estos casos claramente se alteró el orden y la conducta, al no respetarse la jerarquía.

Comprendiendo esto, salta automáticamente a la palestra la pregunta que se hizo el suboficial mayor Ernesto González Brion:

“Cuando los oficiales del Ejército y los de la Marina derrocaron al Gobierno en 1924, las tripulaciones ni siquiera fueron consultadas.....

Esta actitud de los oficiales destruyó el principio de nuestra Carta fundamental que prohíbe la deliberación de las fuerzas Armadas y, lo que es más importante aún, despertó en las tripulaciones el deseo de intervenir directamente en su suerte. Estas, muy lógicamente, se dijeron: Si nosotros somos la fuerza de que disponen a su antojo los oficiales para pedir lo que les beneficie particularmente, ¿Por qué no intentamos por nuestra cuenta corregir lo que nos afecta desfavorablemente, tanto en materia de sueldos, como en la Ley de Retiro, etc. y nos desentendemos de ellos, así como lo han hecho siempre con nosotros?.

Luego agrega: *La falta de contacto e interés por las tripulaciones por parte de los oficiales impidió a estos percatarse del volcán que ardía bajos sus pies.*¹⁰³

A esto, hay que sumarle la animadversión cada vez mayor que estaba sintiendo la gente de mar por sus oficiales, lo cual se ve avalado por las palabras del historiador Germán Bravo Valdivieso que señala:

⁹⁹ EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, estado mayor general del Ejército, colección biblioteca del oficial, tomo X pp. 174-175.

¹⁰⁰ VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 110.

¹⁰¹. EMGE, Historia del Ejército de Chile, estado mayor general del Ejército, colección biblioteca del oficial, tomo X, pp. 179.

¹⁰² EMGE, Ejército de Chile, estado mayor general, dirección de instrucción, plan de lección AO-3 “Virtudes Militares y Guía del Carácter”, TT.GG. instituto geográfico militar de Chile, 1982.

¹⁰³ GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

“... en la armada no se había producido un cambio real y efectivo en el trato que se le daba a las tripulaciones como, a esa fecha, se había hecho en muchas otras marinas. Aún persistían prácticas vejatorias y una desigualdad abismante entre la oficialidad y los suboficiales, sargentos y gente de mar”.¹⁰⁴

Una vez establecido el factor determinante, que tuvo mayor relevancia para producir la sublevación, en este caso la baja moral militar de las tripulaciones de la armada, resta vislumbrar las causas inmediatas o aparentes que la gatillaron.

Como se ha visto también en el trabajo, la situación en la marina (de las fuerzas armadas y del país en general) era la de un “polvorín”, al cual le faltaba una leve “chispa” para explotar, y el año 1931 sucedieron varias “chispas” que desencadenaron el estallido de la sublevación.

El 26 de julio, el general Carlos Ibáñez del Campo dejó el poder en manos del presidente del senado Pedro Opaso Letelier, bajo la mayor animadversión de la ciudadanía hacia las fuerzas armadas y carabineros. Luego, al día siguiente, asumió don Juan Esteban Montero este alto cargo y finalmente, tras un par de semanas, ante la renuncia de este último para lanzar su candidatura presidencial, llegó al mando de la nación don Manuel Trucco. Es precisamente bajo su efímero gobierno, cuando el ministro de hacienda Pedro Blanquier, el 27 de agosto dio a conocer a la luz pública, una serie de medidas tendientes a revertir la grave crisis económica que sufría el país, entre las que se contaba una rebaja a los salarios de los empleados públicos que iba desde el 12% al 30%, lo que provocó el inmediato descontento de estos, incluida las fuerzas armadas.

Dentro de estas, quienes más se sintieron perjudicados fueron los marinos que prestaban servicio en el acorazado “Latorre”, ya que además de la rebaja recién mencionada y de otra que se había aplicado anteriormente del 10% durante el gobierno de Ibáñez, también les fue bajada a la mitad la gratificación del 150% que ganaba este buque, por prestar servicios en Europa. Esto se tradujo en que a estos hombres de mar se les descontaba mensualmente, el anticipo que tuvieron que solicitar para poder cancelar las compras que ya habían hecho en el extranjero. Todo esto, sin mencionar la eliminación de las gratificaciones por especialidad y zonas, entre otras propias del ámbito castrense.¹⁰⁵ Es por eso que este nuevo anuncio de rebaja cayó muy mal en el buque, y la forma de exteriorizar esta molestia, fue con la realización de un petitorio por parte de la gente de mar, dirigido al gobierno.

Si bien es cierto que la realización de petitorios colectivos, no son permitidos por la ordenanza, pero en años recientes a la sublevación, los mismos oficiales navales habían utilizado este recurso para el logro de sus objetivos, así que no debe extrañar que los suboficiales hayan acudido a la misma fórmula.

La intención de las tripulaciones navales, era que mediante el conducto regular, (en este caso representado por el comodoro Hozven), se hiciera llegar el petitorio hasta el gobierno, con el propósito final de que las rebajas de sueldos quedaran sin efecto. Sin embargo, el mencionado jefe naval, en vez de apoyar las peticiones de las tripulaciones, les reprochó duramente su actitud,

¹⁰⁴ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 103.

¹⁰⁵ VON SCHROEDERS, Edgardo, *El delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra*, soc. imp. y litografía Universo, Santiago de Chile, 1933. p.10.

tratándolos incluso de antipatriotas. Fue esto último lo que a nuestro juicio, terminó por socavar lo poco de moral militar que les quedaba a las tripulaciones, pues horas después de la reprimenda de Hozven, se inició la sublevación.

Cuando se estableció que el factor determinante para provocar el levantamiento de gente de mar fue la baja de la moral militar de las mismas, del mismo modo se puede decir que las causas inmediatas o aparentes del motín naval, son por una parte el anuncio de rebaja de sueldos por el ministro Pedro Blanquier el 27 de agosto de 1931 y también la dura reprensión que el comodoro Hozven les realizó a los suboficiales el 31 de agosto de 1931, a bordo del “Latorre”.

Finalmente, para ratificar el punto de la moral militar, se puede acudir al testimonio del almirante José Toribio Merino Saavedra, testigo de todos aquellos acontecimientos que se han relatado, cuando señala:

“La amargura de esos días (crisis de la armada en 1927) la comparo con la de años después por la sublevación de las tripulaciones y el espectáculo del consejo de guerra que juzgo a los oficiales de la escuadra, en donde se presentaba el triste cuadro de una institución cuya oficialidad había perdido la adhesión a sus superiores y una escasez moral profesional y sinceridad que reflejaba la de los suboficiales y marineros que traicionaron a sus oficiales”¹⁰⁶

LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA EN COQUIMBO

A fines de agosto de 1931, se encontraban en la bahía de Coquimbo, base preferente de la Armada en invierno¹⁰⁷, la escuadra de evoluciones (“escuadra activa”, con personal veterano), que volvía de Puerto Aldea, junto con la escuadra de instrucción (de entrenamiento, con personal novato, entre estos estaban los cabos despenseros Astica y Zagal, con sólo unos meses de servicio), que se encontraba al ancla en dicho puerto, por economía.

La escuadra activa, era comandada por el contralmirante Abel Campos Carvajal y estaba compuesta por el crucero “O’Higgins” y por los destructores “Riquelme”, “Hyatt”, “Videla” y “Aldea”. Completaban esta flota, el submarino “Simpson” y los remolcadores “Gálvez” y “Artilleros”. Por su parte, la escuadra de instrucción estaba al mando del capitán de navío “comodoro” Alberto Hozven Azaola y la conformaban el acorazado “Latorre” y los destructores “Lynch”, “Orella” y “Serrano”.¹⁰⁸

Con respecto a la relación entre los jefes de ambas escuadras, podemos señalar que esta era prácticamente inexistente, pues a pesar de que eran compañeros de la misma promoción de la

¹⁰⁶ MERINO, *Opus Citatus*, p. 33.

¹⁰⁷ Entrevista al suboficial (R) de la Armada Manuel Chamorro Moreno, el miércoles 23 de enero del 2008, en el edificio de las fuerzas armadas, departamento de relaciones públicas de la Armada, Santiago.

¹⁰⁸ BRAVO Valdivieso, Germán, *La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932*, editorial Altazor, 5ª edición, Santiago de Chile, 2010, p. 96.

Rodrigo FUENZALIDA Bade, en la página 1175 de su obra citada, señala que también componía esta escuadra de evoluciones el submarino O’Brien, lo que es desmentido por el relato del marinero Jose M. CERDA, en su “Relación Histórica de la Revolución de Armada de Chile”, p. 23, en donde señala que el “O’Brien era parte de la “flota del sur”, proveniente de Talcahuano y al parecer no realizó el viaje a Coquimbo.

CERDA, José M., *Relación Histórica de la Revolución de la Armada de Chile*, Concepción, 1934.

Escuela Naval, estos ni siquiera se saludaban.¹⁰⁹ De esa forma, en los últimos días del mes de agosto, gran parte del poder naval de la república, se encontraba concentrado en el puerto de Coquimbo y con un mando dividido, por la animadversión que se sentían mutuamente los jefes de ambas escuadras.

Sobre el descontento de las tripulaciones, hay autores como Carlos Charlin, que creen que estas al ir en aumento, fueron dando pie a una conspiración, la cual habría comenzado por lo menos en julio del año 1931, pues argumenta que con menos tiempo, hubiera sido imposible coordinar los puertos de Coquimbo, Talcahuano y Valparaíso en la sublevación que tendría lugar en septiembre.¹¹⁰ Sin embargo, como ya hemos visto, no hay otros antecedentes que lo validen.

Por otro lado, creemos que la fecha más cercana al 1º de septiembre, que tenga relación al levantamiento naval, es la que entrega el mismo suboficial mayor González:

“No obstante el acuerdo tomado el día 26 (de agosto) a bordo del “Latorre”, de presentar las peticiones el Lunes 31 a las 14 horas, las comisiones del “O’Higgins” y del “Videla”, se anticiparon y las presentaron a sus respectivos Comandantes el Sábado 29.”¹¹¹

De igual forma, hay que entender que hasta la fecha de la primera reunión (el 26 de agosto), sólo se hablaba de una nueva rebaja de sueldos a los empleados públicos, como un rumor, pues recién esta noticia se dio a conocer el día 27 de agosto y el 28, a través de un comunicado de gobierno, se precisó la forma de como operaría esta disminución salarial.¹¹²

Como ya se ha señalado anteriormente, el desagrado generalizado dentro de las tripulaciones de ambas escuadras, por los rumores (luego confirmados) de una nueva rebaja a sus sueldos, se vio reflejado en una serie de petitorios colectivos, dirigidos inicialmente hacia los respectivos comandantes de los buques, para que estos pudieran elevarlo al más alto nivel. En el caso del buque más grande de ambas escuadras, el acorazado “Latorre”, se pretendía enviarle un petitorio colectivo al comodoro Hozven, en el cual solicitaban que no se rebajaran los sueldos¹¹³, para que este a su vez lo transmitiera al ministro de marina, contralmirante Rogers y este al vicepresidente Trucco, quién finalmente podría tomar cartas en el asunto.

Este instrumento del petitorio, es ilógico dentro de las Fuerzas Armadas, ya que en estas, no existen las peticiones colectivas, como si las hay en las empresas con sus sindicatos. Hay que tener presente, que en las FF. AA. en caso de haber reclamaciones, estas se deben hacer en forma individual y dirigida hacia el jefe directo del reclamante, o con su previa autorización, acceder al inmediatamente superior, pero siempre respetando el conducto regular, así lo establecen las ordenanzas, o de lo contrario, como lo señala el código de justicia militar en su artículo 272, *“serán castigados, como responsables de sedición o motín”¹¹⁴*.

¹⁰⁹ *Idem.*

¹¹⁰ CHARLIN Ojeda, Carlos, “Del Avión Rojo a la República Socialista”, editorial Quimantu Ltda, serie análisis, colección camino abierto, Santiago de Chile, 1970, p. 398.

¹¹¹ GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

¹¹² VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 37

¹¹³ LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 360.

¹¹⁴ CÓDIGO DE JUSTICIA MILITAR, Editorial Jurídica de Chile, novena edición, 1976, Santiago, p. 91.

No obstante esto, como ya se ha visto en los puntos anteriores, los mismos oficiales navales en los años 1924, 1925 y 1927, también habían realizado “petitorios colectivos” a las autoridades, generando con esto un precedente para los suboficiales. En relación al origen del petitorio, existen diversas versiones para explicar desde donde surgió la idea, si fueron los mismos oficiales, los suboficiales, los sargentos¹¹⁵, los cabos o finalmente los marineros quienes lo plantearon. Lo que si hay mediana claridad, es que ante la dificultad para poder realizarlo de mejor forma, se recurrió a los clases más cultos, los cabos despenseros, especialmente a Manuel Astica Fuentes para ello. Este último al finalizarlo, lo calificó como “*un texto corto y respetuoso*”¹¹⁶.

En relación a la entrega de este documento, según la versión del suboficial mayor González, en la mañana del 31 de agosto, el comodoro Hozven conversó con él, acerca de los petitorios ya presentados en el “O’Higgins” y el “Videla”. En aquella ocasión, el suboficial le señaló al comandante, que “*al parecer, se trataba de peticiones que las tripulaciones iban a formular en todos los buques, incluso el “Latorre”*”.¹¹⁷

Luego agregó, que el comodoro dio órdenes a su jefe de estado mayor, relativas a convocar a una reunión para las 13:45 hrs. de aquel mismo día, a realizarse en la toldilla del “Latorre”. Lo imperativo es que esta debía contar con la presencia de todos los oficiales y tripulantes del mencionado acorazado, además de todos los jefes y oficiales de los destructores “Serrano”, Orella” y “Lynch”, y además, con una delegación de 30 hombres de gente de mar, por cada uno de estos últimos buques.¹¹⁸

En aquella ocasión, tras reunirse todo el personal y luego de realizarse los honores de reglamento, el comodoro Hozven les llamó la atención con el siguiente discurso:

*“Semejante actitud la considero inaudita y desde luego declaro solemnemente que cualquiera que sea el número de los descontentos, recibirá una severa sanción.” ... Señores comandantes, jefes, oficiales, suboficiales y tripulaciones, miremos hacia nuestro pabellón, que no sea nuestra Marina de Guerra, de tradiciones tan nobles y gloriosas, la que de un paso tan cobarde que vaya a herir a la nación entera, en los precisos momentos en que se bate por salir de una crisis de tan bastas y terribles proporciones”....¡Viva Chile!*¹¹⁹

Para infortunio del comodoro Hozven, ese último ¡Viva Chile! no fue respondido por la tripulación, en un claro indicio de que algo no estaba en orden. Como dijo el general Carlos Sáez al referirse a estos

¹¹⁵ Gonzalo Vial y German Bravo, señalan que este “petitorio” surgió desde la “cámara de sargentos”

¹¹⁶ VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 42.

¹¹⁷ GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

¹¹⁸ *Idem*.

La versión que presenta Germán Bravo Valdivieso de los hechos es distinta, pues señala que: “*El día lunes 31 se presentaron cerca de las 11.30 horas, González, Astica, Bravo y Zagal al comodoro Hozven para entregarle un petitorio firmado por alrededor de 800 tripulantes*” BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 108.

¹¹⁹ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 108.

Nuevamente existen diferencias entre los historiadores en lo relacionado al tono y a la belicosidad con que el comodoro realizó la arenga, pero en el fondo apuntan a lo mismo, por ejemplo Gonzalo Vial señala: “*Peticiones como las que se pretende yo trámite ante el Gobierno-dijo-...(constituyen) un movimiento inadmisibile...verdadera traición a la patria...No lo tolerare por ningún motivo...Cualquiera que pretenda proseguir en estas gestiones será enérgicamente castigado y yo propondré que se aplique la pena máxima del Código Militar (muerte). Ya lo saben. ¡Viva Chile! ...¡Disolver!*”. Vial Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 43.

hechos: “Hay silencios que envuelven una seria amenaza.”¹²⁰ Lo que a la mayoría de los estudiosos del tema extrañó, fue que ni el severo comodoro Hozven, ni el contralmirante Campos en el “O’Higgins”, tomaron alguna medida (o si la tomaron no fueron verdaderamente eficientes), para precaver cualquier motín dentro del personal que se mostraba públicamente descontento y tampoco, ninguno de los dos jefes le informó al ministro de marina, sobre las irregularidades que estaban sucediendo a bordo de las respectivas escuadras.

Tras el reproche público por parte del comodoro, los suboficiales se sintieron humillados e incomprendidos por parte de su comandante.¹²¹ Estimamos que esta actitud dura e inflexible del comodoro Hozven, fue la que precipitó los acontecimientos, pues él, en vez de explicar a sus subalternos que la rebaja sólo afectaba a los sueldos altos, o que también era un préstamo al gobierno que podía servir para pagar las hipotecas, sólo se remitió a emitir conceptos rígidos de la disciplina.¹²²

Según el testimonio del suboficial mayor González, a las 16:00 hrs. de aquel mismo 31 de agosto, se realizó una reunión con carácter de asamblea, en el departamento de máquinas hidráulicas del “Latorre”, en el cual participaron dos tercios de su tripulación, la mayoría marineros y cabos. En aquella ocasión, se discutieron los posibles cursos de acción a seguir, hasta que se decidió tomar en apoyar la opinión del cabo 2° Julio Tapia, quien planteó que si el comodoro Hozven, y el almirante Campos, no hacían eco de sus peticiones, lo único que les restaba por hacer, era tomarse los buques y dirigirse directamente al gobierno, para pedir la aceptación de estas.¹²³

Una vez aprobada esta idea, que significaba en la práctica la sublevación de la marinería, se diseñó un plan que establecía tomarse los buques a las 00:40 horas.¹²⁴ No obstante lo señalado inicialmente en este plan, el mismo suboficial González señaló más tarde, que la toma de los buques se realizó a las 04:00 horas. Por su parte, la transmisión de esta información clave, hacia las otras unidades y a la vez convocar a nuevas reuniones en el transcurso de la tarde- noche, se debió en gran medida, gracias al trabajo del cabo 1º Manuel Bastías, quien en su calidad de eléctrico pudo repartir las invitaciones sin mayores inconvenientes.

¹²⁰ SÁEZ Morales, Carlos, “Recuerdos de un Soldado”, biblioteca Ercilla, tomo I, 1934, p.38.

¹²¹ VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 43.

¹²² TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 157.

¹²³ GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del miércoles 16 de diciembre de 1931, Santiago, p. 7.

Según el general Carlos Sáez, esta reunión tuvo lugar en la cubierta del O’Higgins. Sin embargo, estimamos que este es un lugar poco probable, pues en la cubierta de un buque casi no hay privacidad, para abordar un tema tan delicado como planear una sublevación, además que quienes tuvieron predominancia en la sublevación fueron en su mayoría hombres del “Latorre”, como el suboficial mayor González, suboficial Steembecker y los cabos 1ºs Astica y Zagal.

SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p. 38.

¹²⁴ 1) “Comunicar, por medio de comisiones, a todos los buques, que a las 0.40, horas del 1° de Septiembre, la tripulación debía tomarse los buques y mantener en sus camarotes, con centinelas de vista, al Almirante, al Comodoro, Comandantes y Oficiales de las dos flotas.

2) Confeccionar un manifiesto en que se expusiera el origen y razón de ser del movimiento que iba a efectuarse y firmarlo todo el personal de tripulación de los buques y en, pliegos separados, los Oficiales adherentes.

3) Obtener inmediatamente una declaración de los sub-oficiales y sargentos, favorable o contraria, de su adhesión al movimiento de la marinería.

4) Nombrar un Estado Mayor y Comités Ejecutivos en todos los buques, para asumir la dirección, inmediatamente después de estallar el movimiento.

5) Elaborar un plan de señales especiales para las comunicaciones visuales entre todos los buques.

6) Apoderarse del armamento menor y municiones necesarias y estar listos para efectuar la toma de los buques a las 0.40 horas.” GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del miércoles 16 de diciembre de 1931, Santiago, p. 7.

Posteriormente, se resolvió tener dos asambleas más¹²⁵, a las 20:00 y a las 22:00 hrs., pero esta vez ampliadas a los suboficiales y a los miembros de otros buques. Sobre estas reuniones, hay que decir que tuvieron como excusa, la organización de un campeonato de box internaves y paradójicamente, la oficialidad de ambas escuadras, casi íntegra, asistió a esas mismas horas, a un homenaje que le realizó la comunidad de La Serena.¹²⁶

Por otra parte, una de las principales determinaciones que se tomaron, antes de llevarse a cabo la sublevación, fue la constitución de un Estado Mayor de las Tripulaciones, para liderar el proceso que se iniciaría. Este organismo quedó conformado por el suboficial mayor Ernesto González, como Jefe, el cabo 1° Manuel Astica, como secretario y el suboficial mayor Victoriano Zapata, el suboficial Guillermo Steembecker, el cabo 1° Manuel Bastías y el cabo 1° Augusto Zagal, como directores, todos pertenecientes al "Latorre". Además, se incorporaron como directores, el sargento 2° Lautaro Silva, el cabo 1° Juan Bravo y el cabo 1° Eleodoro Labra del "O'Higgins" e igualmente, el cabo 1° José González del "Hyatt".¹²⁷ Asimismo, se estableció que la señal convenida entre los buques, para dar cuenta de que las tripulaciones respectivas dominaban el buque, fuera una luz roja en el palo mayor¹²⁸.

Una vez todo listo y dispuesto, se inició la sublevación de la marinería, a las 04:00 hrs. del 1° de septiembre de 1931. Para entender de mejor forma estos acontecimientos, valioso es lo que señaló el capitán de navío (R) Rodrigo Fuenzalida Bade:

"De acuerdo al procedimiento interno de los buques y conforme a los dictados de la Ordenanza Naval, el oficial de guardia, en puerto, se acuesta a las 24,00 horas y lo sucede en los cuartos de guardia siguientes, 00,00 a 04,00 y 04,00 a 08,00 horas, en los buques del tipo destructor hacia abajo, suboficiales y sargentos. No así en los barcos mayores, con superior dotación de oficiales. En consecuencia por lo avanzado de la hora, no había más oficiales en pie a bordo que los de guardia en el "O'Higgins" y "Latorre", que fueron aprehendidos sorpresivamente. El resto dormía. Por el simple y sencillo expediente de cerrar las puertas de los camarotes por fuera o de las escotillas de las bajadas a los pasillos y cámaras, quedaron los oficiales encerrados".¹²⁹

En estos primeros momentos de sublevación, el comodoro Hozven se opuso por la fuerza, defendiéndose con su pistola, pero esta falló. Finalmente, fue sometido cuando el cabo Labra le disparó, pero sin herirlo. De igual forma, el guardiamarina Guillermo Leighton, que se encontraba cubriendo la guardia en el crucero "O'Higgins", se defendió con su espada y fue reducido, tras recibir un disparo en la pierna.

¹²⁵ Para Gonzalo Vial, solamente hubo una sola reunión ese día 31 y se produjo a las 20:00 hrs., esta tuvo lugar en el pañol de municiones del "Latorre", en donde se acordó la sublevación como el camino a seguir, con respecto a esto llegó a decir: *"Fue un hecho extraordinario por su rapidez, coordinación y eficacia, extendidas simultáneamente a numerosas naves...tan extraordinario, que el observador lego no halla verosímil que se decidiera, planeada y ejecutase en apenas cuatro horas. Pero no existen datos que lo contradigan."*

VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 45.

¹²⁶ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 44.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 107.

¹²⁸ VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 44.

¹²⁹ FUENZALIDA Bade, Rodrigo, *Opus Citatus*, p. 1175.



En relación a los destructores, el “Orella”, “Lynch” y “Videla”, estos fueron sublevados por sus propias tripulaciones, en cambio en el “Serrano”, “Aldea”, “Riquelme” y “Hyatt”, fue necesario el envío de algunos equipos de abordaje del “Latorre” y “O’Higgins”, para poder ser tomados por los rebeldes.¹³⁰

De igual forma, como muestra de seriedad (dentro de un proceso irregular), una de las primeras medidas que se tomó, tras tomar el control de los buques, fue sellar las cantinas y cajas las fuertes¹³¹. Por su parte, *“cuando comenzaron a llegar a bordo los oficiales que estaban francos, no notaron nada especial, eran saludados de acuerdo a las ordenanzas y una vez en cubierta se les notificaba del motín y eran conducidos prisioneros y encerrados en sus camarotes”*¹³².

Indistintamente como hayan sucedido los hechos, todo indica que debido a la baja moral que ya arrastraban los suboficiales, producto del caos político y económico que sufría el país, (que de paso los afectaba a ellos), junto a la distancia cada vez mayor que tenían estos con sus oficiales, (quienes en reiteradas veces no habían respetado el conducto regular) y por otra parte, a la mala recepción por parte del comodoro de su petitorio, en donde los catalogó como antipatriotas, los llevó a tomar la drástica decisión de sublevarse.

Horas después, al atardecer de ese martes 1º de septiembre de 1931, el estado mayor de las tripulaciones decidió enviar una proclama al gobierno, en donde además de oficializar la sublevación, pretendían poner sobre la mesa sus condiciones para deponer el movimiento.¹³³

¹³⁰ TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 164-166.

¹³¹ *Idem*.

¹³² BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 118.

¹³³ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, pp. 120-122.

**“Proclama Nº 1 de los marinos sublevados en Coquimbo,
Martes 1 de septiembre de 1931:**

“AL MINISTRO DE MARINA

“DEL ESTADO MAYOR DE LAS TRIPULACIONES.

“Desde hoy, primero de septiembre, tripulaciones de la Armada tienen el control de todos los buques escuadra división, obedeciendo anhelo obtener cumplidamente puntos contemplados en proclama que enviamos con esta misma fecha”.

REACCIÓN DEL GOBIERNO

Como era de esperarse, la noticia de la sublevación sorprendió a todo el mundo político nacional, y en especial a los mandos de la Armada, lo que llevó al ministro de marina, contralmirante Calixto Rogers, a citar de manera urgente a la junta consultiva de la institución, para decidir cómo enfrentar la crisis y hacer una propuesta al gobierno de cómo superarla. Esta junta además del ministro, la conformaban el inspector general de la institución, Vicealmirante Hipólito Marchant; el director de personal, Capitán de Navío Julio Merino Benítez; el jefe de estado mayor, Contralmirante Alejandro García Casteblanco y el director de material, Contralmirante Edgardo von Schroeders¹³⁴.



Edgardo von Schroeders Sarratea

Dentro de la discusión de los jefes navales surgieron tres puntos, uno llamado “duro”, propiciado por los “halcones” en el cual se proponía aplastar de inmediato la insurrección, por medio de un ataque a la escuadra con los medios disponibles, en ese momento aun creían contar con la lealtad de la fuerza

“Esperamos decisión rápida y satisfactoria porque no deseamos prolongar situación creada”.

“No queremos salirnos de los preceptos disciplinarios, pero nuestros propósitos son llegar a obtener, sin variación, lo que expresamos en nuestra exposición:

PROCLAMAS DE LAS TRIPULACIONES DE LA ARMADA.

“En la noche de 31 de agosto al 1 de septiembre de 1931, las tripulaciones de la Armada, que hasta aquí han sido esencialmente obedientes y que no han deliberado jamás, ante los flujos y reflujos de los apasionamientos políticos sino que, por el contrario, han sido siempre juguetes de los mismos, empleándoseles para levantar y derrocar gobiernos, han visto que todas esas maniobras no han hecho otra cosa sino que hundir cada día más al país en la desorganización y en descrédito e insolvencia.

Hoy, inspiradas las tripulaciones de la Armada en los más nobles y sanos propósitos de bien nacional, impulsados por un fervor incontenible, sin desconocer sus deberes indiscutibles de trabajo en tiempo de paz y defensa de la patria en caso de guerra exterior, hace uso de su sagrado derecho de pensar y manifestar a la faz del país los siguientes acuerdos, previa la siguiente declaración.

Las tripulaciones se levantan, no ante sus jefes a los que respetan, no ante la disciplina que mantendrán férreamente, no ante el país que debe confiar en ellas, sino que ante la incapacidad de la hora y ante el apasionamiento político y fratricida próximo a desbordarse.

Hecho este preámbulo consideramos:

- 1. Que es un deber de patriotismo obliga a las tripulaciones de la Armada a no aceptar dilapidaciones ni depredaciones de la hacienda del país, por la incapacidad imperante del gobierno actual y la falta de honradez de los anteriores.*
- 2. Que los actuales gobernantes, para solucionar la situación económica, solo han recurrido a la misma política de sus antecesores, con una falta absoluta de iniciativa y de comprensión, por lo tanto acuerda:*
 - 1º No aceptar, por ninguna causa, que los elementos modestos que resguardan la administración y paz del país, sufran cercenamiento y el sacrificio de su escaso bienestar para equilibrar situaciones creadas por malos gobernantes y cubrir déficits producidos por los constantes errores y falta de probidad de las clases gobernantes.*
 - 2º Los poderes competentes pedirán la extradición de los políticos ausentes y para deslindar responsabilidades, se les juzgue y sancione conforme al derecho.*
 - 3º Que el gobierno, en su deber de velar por los derechos sagrados de todos los ciudadanos civiles y militares o navales, por un prestigio de la libertad que defiende, debe evitar, por todos los medios a su alcance, que en la conciencia de la masa se forme un ambiente hostil a las fuerzas armadas.*
 - 4º Que las tripulaciones de la Armada, en su propósito firme de que se consideren sus aspiraciones y derechos, exigen que las cuadras se mantengan al ancla en esta bahía mientras no se solucionen satisfactoriamente los problemas que presentamos a la consideración del gobierno.*
 - 5º Que jamás, mientras haya a bordo un solo individuo de tripulación, los cañones de un barco de guerra chileno serán dirigidos contra sus hermanos del pueblo.*
 - 6º A objeto de no prolongar situaciones molestas para el país, las tripulaciones de la Armada dan un plazo de 48 horas para que se conteste satisfactoriamente a las aspiraciones que se contemplan en esta nota.*
 - 7º Queremos a la vez dejar constancia que no haber sido influenciados por ninguna idea de índole anarquista y que no estamos dispuestos a tolerar tendencias que entreguen al país en un abismo de desorientación social. No hay un anhelo de defendernos exclusivamente, sino, y en forma especial, de ayudar también a nuestros conciudadanos que actualmente sufren la privación de trabajo por culpa de la incapacidad gubernativa”.*

Coquimbo, septiembre 1º de 1931. Hora y fecha del radio: 16300

Hora recepción: 1655”.

¹³⁴ GUZMÁN Cortés, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 45.

de submarinos, que tenía su base en Talcahuano) y “aplicar un castigo ejemplar a los cabecillas”,¹³⁵ pero llegaron a la conclusión que en caso de reprimir la sublevación significaba perder la escuadra, motivo por el cual se desechó, lo mismo que utilizar a la naciente Fuerza Aérea. Otra opción intermedia, fue quedarse a la espera del momento en que la marinería intentase un desembarco para aprovisionarse y en ese instante repelerlo, para llevar a los sublevados a una rendición “por asfixia”, pero esta idea se descartó por la experiencia histórica, ya que 40 años antes, las fuerzas de Balmaceda pretendieron hacer lo mismo con pésimos resultados en la guerra civil de 1891, en contra de la escuadra que se había sublevado en apoyo de los “congresistas”¹³⁶. Es por eso que se optó por la alternativa “blanda” o de los “palomas” que propiciaban un arreglo conciliador, ya que en la encrucijada en que se encontraban, consideraron que era necesario parlamentar¹³⁷.

A las 19:00 hrs. se reunió el consejo de ministros, y en este nuevamente surgieron las mismas discusiones que en la junta consultiva de la Armada, esta vez el ministro del interior Horacio Hevia, representó la posición de “halcón” y el ministro de marina el de “paloma”. En esta reunión no se tomó ninguna resolución definitiva, se prefirió postergarla y el vicepresidente Trucco llamó a una reunión al consejo de ministros ampliada, en la cual se convocó también a un conjunto de “notables” para las 23:30 hrs., con el objeto de saber si el gobierno seguía contando con el apoyo de todo el espectro político.

Dentro de los personajes que asistieron a La Moneda para esa junta extraordinaria, se encontraban: Arturo Alessandri Palma (ex-presidente 1920-1925); Ladislao Errázuriz (ex-ministro de guerra 1919-20); Pedro Opazo Letelier (presidente del senado); Guillermo Labarca (presidente del partido radical); Alfredo Piwonka; Enrique Zañartu Prieto; Manuel Hidalgo (líder comunista); Dr. Selim Carrasco; Alejo Lira; Santiago Wilson; Emilio Bello Codesido (integrante de la junta de gobierno del 23 enero de 1925); Luis A. Silva (director del diario Ilustrado); Francisco Bulnes Correa; Rafael Urrejola; Eulogio Rojas Mery; Arcadio Meza; Ramón Montenegro; Gustavo Walter; Julio Bustos; Domingo Duran; Fernando Maira; Hernán Alessandri y Juan Bautista Soto¹³⁸.

Tras ese consejo, el gobierno decidió enviar como parlamentario al contralmirante Edgardo von Schroeders, acompañado del capitán de navío Luis Muñoz Artigas y del teniente Rogelio Huidobro como ayudante.¹³⁹

Paralelamente, mientras se realizaba esta reunión, el estado mayor de las tripulaciones envió un segundo pliego de peticiones al gobierno¹⁴⁰.

¹³⁵ LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 367.

¹³⁶ VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 51.

¹³⁷ DONOSO Ricardo, *Opus Citatus*, p. 56.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 57. Según Ricardo Donoso, en esta reunión también participó el líder comunista Elias Lafferte, pero este lo desmintió a través de la prensa.

¹³⁹ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 124.

¹⁴⁰ BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, pp. 125 y 126.

**Proclama Nº 2 de los Marineros Sublevados en Coquimbo
Martes 1 de septiembre de 1931:**

“LO QUE NECESITAN LAS TRIPULACIONES DE LA ARMADA.

RECURSOS FAVORABLES PARA EL PUEBLO: hasta la fecha el Gobierno se ha limitado a efectuar economías reduciendo sueldos y suprimiendo empleos y puestos públicos, pero no se ha visto aún que intenten medida que demuestre el interés de los financistas. Sugerimos las siguientes ideas:

Sobre el contenido de este surgieron diversas críticas, debidas principalmente a que se tocaron temas alejados del ámbito naval, como pretender darle pautas al gobierno sobre cómo pagar la deuda externa o pedir mayores impuestos a las tierras no cultivadas. Como inspiradores de las peticiones de este tipo se acusó a los cabos despenseros Astica y Zagal, y en estos se vio la mano del partido comunista, lo cual tras revisar diversos antecedentes, hemos considerado exagerado.

A las 10:00 hrs. del miércoles 2 de septiembre, vuelan desde el flamante aeropuerto de Cerrillos con dirección a Coquimbo, el almirante von Schroeders con su comitiva. Dentro de las instrucciones que recibió para cumplir su misión, estaban:

“De ninguna manera subir a parlamentar a bordo. Arreglar una conferencia en tierra y no aceptar imposiciones. Exigir que los oficiales vuelvan a sus puestos y en seguida que las Tripulaciones hagan sus peticiones por conducto regular.”¹⁴¹

Simultáneamente, en este contexto de crisis, se provocó la caída de todo el gabinete ministerial el mismo 2 de septiembre y quienes asumieron las nuevas responsabilidades fueron: Marcial Mora en el Ministerio del Interior, Luis Izquierdo en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Arturo Prat Carvajal (hijo del héroe de Iquique) en el Ministerio de Hacienda, Leonardo Guzmán en el Ministerio de Educación, el contralmirante Carlos Spoerer en el Ministerio de Marina y el general Carlos Vergara Montero en el Ministerio de Guerra.

Por su parte, el almirante Edgardo von Schroeders al llegar al puerto de Coquimbo, envió una comunicación al “estado mayor de las tripulaciones”, citándolos a una reunión en la gobernación marítima. Como respuesta, llega a las 14:30 hrs. el suboficial Guillermo Steembecker, para señalarle que el “estado mayor de las tripulaciones” se rehusaba y le pedía a su vez que la reunión se realizara a bordo del acorazado. Ante esto, von Schroeders pidió autorización al gobierno para ir al buque a

^{1º} Calcular el tiempo prudencial para suspender el pago de la deuda externa, bajo el punto exclusivo que dentro de ese plazo se restablezca el orden financiero interno del país.

^{2º} Subdividir las tierras productoras persiguiendo el fin de que haya el mayor número de productores y propietarios nacionales.

^{3º} Que las Cajas de Crédito, las Agencias Fiscales, la Mutual de la Armada y Ejército, reúnan entre todas, un capital de trescientos millones de pesos o más, para invertirlos en industrias productivas, en las cuales se dé trabajo al mayor número de obreros sin ocupación. Se pueden indicar entre otras, la construcción de casas para obreros, ampliación de fábricas, etc. Para evitar la importación innecesaria de artículos extranjeros, hacer un llamado patriótico a todos los millonarios chilenos para que suministren, en carácter de préstamo, los fondos que puedan al Gobierno, para que éste organice industrias y proporcione trabajo a los obreros.

Economías:

- El cierre por dos años de la Escuela de Grumetes, de Torpedos, de Comunicaciones, de Artillería Naval y de Máquinas.
- Supresión de los Pilotos contratados y del personal guardiero de los arsenales de Marina; los guardieros pueden ser substituidos por suboficiales o sargentos antiguos con largo tiempo embarcado.
- Reducir a un año el servicio naval obligatorio.
- Gravar con un mayor impuesto los terrenos no cultivados en proporción al número de hectáreas.
- Exigir de la Superintendencia que rebaje la tasa de interés al 2% sobre los capitales depositados en el Banco, en las cantidades de diez mil pesos arriba, con el objeto de hacer trabajar los capitales.
- Ropa gratis: Que se dé al personal las ropas gratis igual que al Ejército.
- Alimentación: Suprimir la leche, reducir a 20 gramos la grasa y aumentar a tres gramos el té y 25 gramos más de azúcar por ración; que en lo demás la ración quede igual a la que había el 31 de Agosto.
- Ley de retiro: Derogar decretos últimos sobre retiro dejando en vigencia la tabla 4 del decreto Nº 3745 del 23 de Diciembre de 1927 que fija la tabla de sueldos a base del retiro a los 20 años de servicios y voluntario a los 15 años.
- Escalafón y Ascensos: Se acuerde los ascensos conforme al antiguo Reglamento Nº 4; que se ascienda al personal que actualmente tiene cumplido con exceso el tiempo reglamentario en la plaza.
- Sueldos: Aceptamos el impuesto y contribución a la renta que se nos hizo hasta el 31 de Julio pasado. La razón para esto es que el personal, debido a la carestía de la vida y que por la naturaleza de su carrera debe estar siempre alejado, tiene gastos superiores a aquellos que no se ven obligados a esto.
- Reincorporación: Que se reincorpore al servicio activo al ex-Capitán de Navío señor Aristides del Solar.”

¹⁴¹ VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 19.

conferenciar, lo que le fue denegado, entonces insistió con los marineros que la reunión se hiciera en tierra, pero estos le respondieron tajantemente que sólo negociarían a bordo.

En vista de esta nueva negativa, el almirante otra vez tuvo que pedir su venía a la autoridad para subir al "Latorre", lo que finalmente es aceptado, pero ya se había perdido todo el día, quedando comprometidos para una reunión a bordo del buque, para el día siguiente jueves 3 de septiembre a las 11:00 hrs. Lamentablemente para el gobierno, en el intertanto de la última comunicación del contralmirante con las tripulaciones y la reunión propiamente tal, programada para el día 3, se produjo una importante adhesión al movimiento sedicioso: La sublevación del apostadero naval de Talcahuano con todas sus reparticiones.

INICIOS DE LAS ACCIONES BÉLICAS

Al sumarse a la sublevación la Base Naval de Talcahuano, trajo como consecuencia, que se endurecieran las posiciones de la marinería y no se pudiera lograr un acuerdo vía pacífica con el gobierno.

"Dios me ha puesto sobre vuestra ciudad como a un tábano sobre un noble caballo para picarlo y mantenerlo despierto. Sócrates)

CASILLA 270.—PERIODICO INDEPENDIENTE.—ES PROPIEDAD. EDIC. DE 12 PAGINAS

Año I.—Director: Fco. Figueroa U. CHILLAN, SEPTIEMBRE 7 DE 1911. PRECIO: 20 Cts. — N.º 2

A la primera víctima

del Regimiento O'Higgins rendirá hoy nuestra ciudad un grandioso homenaje con motivo de la llegada de sus restos

A las 8 de la noche llegan los restos del malogrado y heroico corneta del Regimiento "O'Higgins" Número nueve

El Ejército, la aviación y carabineros alientan y sirven con austeridad ejemplar, el mandato de la ley y aquella finalidad que juraron al hacerse soldados.

Cuando ya en la tarde del martes se vió que las actitudes de los insurrectos de Coquimbo estaban dirigidas a postergar una solución con fines inconfesables, por cuanto podían contribuir a excitar y remover pasiones de elementos atentos a cualquier debilidad, inmediatamente el Gobierno que, por consideraciones de un alto espíritu patriótico y humano había preferido proceder con la máxima benevolencia resolvió adoptar las más enérgicas medidas, ordenó la movilización de nuestro regimiento hacia Concepción.

En lo más álgido de la contienda que se ha librado para someter a la marinería sublevada, ha sido elogiada la actitud de disciplina y valentía de nuestro regimiento O'Higgins en su oficialidad y tropa.

EL COMANDANTE
don Ariosto Herrera, contrariamente a lo dicho por los diarios locales no ha sido herido a pesar de haber sufrido bastante cuando marchaba a la cabeza de sus tropas para tomarse uno de los fuertes más peligrosos, por su situación estratégica en que se encuentra situado.

EL TENIENTE REYNO
y demás oficialidad han dado pruebas esta vez, como siempre, de su gran valentía propia de los soldados de esta tierra, pues con toda energía han procedido a desalojar a los rebeldes de los fuertes donde se encontraban atrincherados.

TRAGICO FALLECIMIENTO DEL CORNETA
Hay también un pequeño héroe en la jornada que no olvidaremos en esta rápida descripción de la toma del Apostadero. El corneta del Regimiento O'Higgins, fiel a su puesto, acompañó al ayudante del Regimiento y a la oficialidad en el desarrollo del combate.

Cesaba ya el fuego, rendidos los insurgentes y el Estado mayor dió ordenes de terminarlo, definitivamente.

El pequeño corneta del Regimiento, con la alegría propia de sus años se puso de pie y tocó su instrumento; pero **fué por desgracia** por última vez, una bala lo atravesó arrebatándole la vida al final de la jornada. Murió con su instrumento en las manos, apretándolo en su dolorosa agonía.

LA LLEGADA DE LOS RESTOS DEL HEROICO CORNETA
Por el tren que sale de Concepción a las 4 de la tarde y llega a las 8 a ésta, serán traídos a nuestra ciudad los restos mortales de José Olivares, hijo de este pueblo, corneta del Regimiento O'Higgins.

Este heroico niño-soldado, como damos cuenta en la información de las acciones de guerra del Talcahuano, cayó en la toma del Apostadero. A esperar los restos del corneta Olivares debe concurrir en masa el pueblo de Chillán, con todas sus instituciones cívicas, a fin de rendir el justo homenaje que merecen los que rinden su vida en aras de la Patria.

LOS FUNERALES DE LAS VICTIMAS
La valiente actitud de las tropas y en especial su arrojo en la jornada ha en especial esperar que los funerales de las víctimas de las fuerzas militares caídas en la jornada serán grandiosos.

LA TROPA
del O'Higgins con una valentía a toda prueba y dando muestras de su empuje irrealizable, efecto de la rigida disciplina que han vivido en el cuartel, arrojaron a los rebeldes, logrando desalojarlos de sus trincheras. En ningún momento la tropa se sintió desanimada, a pesar de la situación desventajosa en que se encontraban colocados. Se han comportado como valientes, dando muestras que son hijos propios de la tierra heroica que les vio nacer: Chillán.

AL MINISTRO DEL INTERIOR
dirigieron ayer las más destacadas personalidades de esta ciudad el siguiente telegrama:
"Cuente con la adhesión incondicional de su pueblo", siguen más de cien firmas.

El Comandante don Ariosto Herrera

Contrariamente a lo que se dijo en una información aparecida en la edición de ayer de nuestro colega "LA DISCUSION", el Comandante señor D. Ariosto Herrera no ha recibido herida ni daño alguno en la acción de la toma de los fuertes de Talcahuano.

Oficialmente se nos informó que el comandante Herrera se encuentra en pleno uso de su salud e integridad personal.

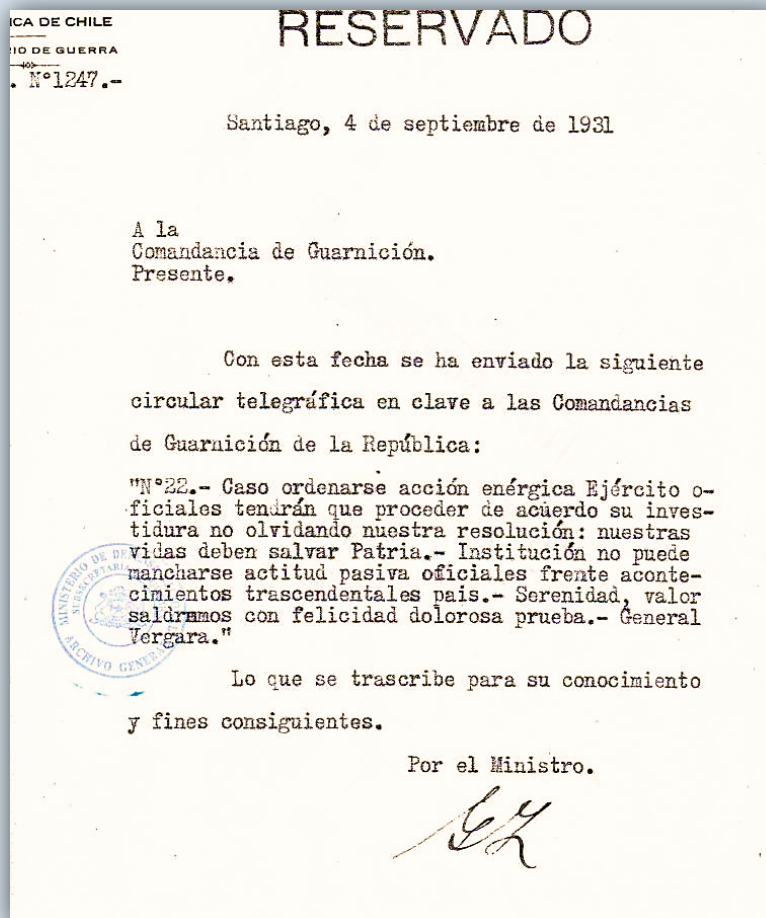
AL COMANDANTE DEL REGIMIENTO O'HIGGINS
se le dirigió el siguiente telegrama en vista de su valiente y destacada actitud:
"Chillán entero, profundamente reconocido por la valiente y patriótica actitud de nuestro bizarro regimiento, cumple con el noble deber de hacer llegar a los jefes, oficiales, suboficiales y tropa, su más expresiva y sincera adhesión y gratitud, por destacada y heroica actuación en defensa del orden legal y poderes constituidos. Cordiales saludos. Mario de Larrañeche, Ricardo Solar, León Quetzada, Mayor González, y siguen más de mil firmas de las más destacadas personalidades de los distintos círculos sociales de esta localidad.

Asimismo, las malas noticias siguieron llegando a las autoridades, pues luego se plegó a la sublevación el Apostadero Naval de Valparaíso e incluso el Grupo N°2 de la Fuerza Aérea, que tenía su asiento en

Quintero.¹⁴² Sobre esta unidad aérea, se debe recordar que tenía su origen en la Armada, pues su material, instalaciones y la mayoría de su personal, habían pertenecido a la “antigua” aviación naval, la cual había desaparecido sólo un año y medio antes, para dar vida junto a la “antigua” aviación militar a la Fuerza Aérea Nacional.

Cada día que pasaba, nuevas unidades militares se fueron plegando a la sublevación y además, el movimiento fue tomando un cariz político, pues comenzaron a ser respaldados por el partido comunista y la entonces Federación Obrera de Chile (FOCH), con las consiguientes protestas en su apoyo.¹⁴³ En este contexto, las autoridades de gobierno comenzaron a vislumbrar, que no quedaría otra opción que emplear la fuerza para acabar con el motín.

Durante el viernes 4 de septiembre, el Ministro de Guerra, General Carlos Vergara Montero, envió una arenga vía telegráfica a las distintas guarniciones militares del país, para prepararlas hacia la acción. El texto entre otras cosas mencionaba: “.....no olvidando nuestra resolución: nuestras vidas deben salvar Patria.....Luego finalizó su mensaje señalando: *Serenidad, valor, saldremos con felicidad dolorosa prueba*”.



¹⁴² VERA, Emanuel, *La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019.

¹⁴³ MAGASICH, Jorge, “Los que dijeron que “No”, Historia del movimiento de los marinos antigolpistas de 1973, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2008, volumen I., p. 168-171.



Fotografía del General Carlos Vergara Montero, Ministro de Guerra y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y de Orden, durante la Sublevación de la Marinería
Fotografía extraída del Diario "El Mercurio", de julio de 1959

Después, este mensaje de apresto pasó a un nivel superior en las primeras horas del sábado 5, cuando el mismo General Vergara se convirtió en un hecho inédito, en el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y de Orden, con amplias facultades para romper las hostilidades contra los marinos sublevados.¹⁴⁴

Una vez que este oficial fue investido con estas altas responsabilidades, se dirigió a llamar a su camarada el General Carlos Sáez Morales, Jefe del Estado Mayor del Ejército, para comunicarle la noticia.

De la siguiente forma, este último comentó el hecho en sus memorias:

"Más o menos a las 1 de la mañana del 5, recibí un llamado telefónico de la Moneda. El General Vergara que entretanto me había nombrado jefe del Estado Mayor del

¹⁴⁴ "NOMBRA COMANDANTE EN JEFE DE LAS FUERZAS DEL EJÉRCITO, MARINA, AVIACION Y CARABINEROS AL GENERAL DON CARLOS VERGARA M.
C.1. Nº 2113 bis- Santiago, 5, IX, 931.-

HE ACORDADO Y DECRETO:

Mientras se normaliza la situación existente, nombrase Comandante en Jefe de las Fuerzas de Ejército, Marina, Aviación y Carabineros, al General don Carlos Vergara Montero, sin perjuicio de sus facultades de Ministro de Guerra.

Tómese razón, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial del Ejército, Armada, Carabineros y Aviación, e insértese en el "Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno".- TRUCCO.-E.A. *Spoerer*, por el Ministro de Guerra y como titular de Marina.-*Marcial Mora M.*"
Boletín oficial del ejército, *Opus Citatus*, 10 de septiembre de 1931, Nº 71, p. 1085.

Este mismo decreto apareció en el siguiente boletín oficial de la Fuerza Aérea: Año II, boletín oficial de la Aviación, Santiago de Chile 12 de septiembre de 1931, Nº 29, p. 251.

Ejército, me hizo saber a esa hora que había llegado el momento de proceder contra la Escuadra. “Desde este momento se han roto las hostilidades-me dijo-. El Gobierno me ha entregado el mando de todas las fuerzas”.

Todo denotaba en el general Vergara la seguridad del hombre que entra a la lucha con plena confianza, sin vacilaciones”.¹⁴⁵ y agregaba: Todos tenían los ojos fijos en él. El triunfo o la derrota iban a depender de su actuación”¹⁴⁶

Conforme a las órdenes del flamante Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, el sábado 5 de septiembre de 1931 en la mañana, se iniciaron las hostilidades en contra de las fuerzas sublevadas. Aquel mismo día en forma simultánea, avanzaron las fuerzas de la III División de Concepción, dirigidas por el General Guillermo Novoa Sepúlveda en contra del Apostadero Naval de Talcahuano y las del regimiento “Coraceros” y el destacamento “Andino”, en contra de los marinos sublevados en la Base Naval de Las Salinas, los fuertes que protegían la bahía de Valparaíso y también, sobre la Base Aeronaval de Quintero.

En la zona de Concepción, el General Novoa contó con el apoyo de la naciente Fuerza Aérea, dirigida recientemente por el comandante Ramón Vergara Montero, quien dicho sea de paso, era hermano del Ministro de Guerra y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, el General Carlos Vergara Montero.



Capitán Andrés Soza Fuentes

Fotografía extraída del archivo de Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Este apoyo aéreo, estuvo representado inicialmente por 7 aviones de transporte y reconocimiento, que luego subieron a 11 aparatos, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 3 con asiento en “Maquehue”, cerca de Temuco, además de la Escuadrilla de Anfibios N°1, actual Grupo de Aviación N°5, que en aquella época tenía su base en “Chamiza”, en las inmediaciones de Puerto Montt. Todos estos medios aéreos, llegaron a la zona de Talcahuano desplegándose en un aeródromo improvisado, en terrenos de la entonces sucesión Galaz y quedaron bajo el mando del Capitán de Bandada Andrés Soza Fuentes.¹⁴⁷

¹⁴⁵ SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.41.

¹⁴⁶ *Ibidem*, p.42

¹⁴⁷ VERGARA Montero, Ramón, “Por Rutas Extraviadas”, Imprenta Universitaria, Santiago, 1933, p. 58



Hidroavión Loening C-2, de la Fuerza Aérea
Fotografía extraída del archivo de Instituto de Investigaciones Histórico
Aeronáuticas de Chile

El papel desempeñado por los aviadores en la zona fue esencialmente disuasivo, para por una parte intimidar a los sublevados y asimismo realizar reconocimiento aéreo, llegando a efectuar sobrevuelos por el Apostadero Naval de Talcahuano, la bahía de Concepción y el Golfo de Arauco.¹⁴⁸

Cabe señalar, que ante la negativa de los marinos sublevados, apoyados por los artilleros de costa (actuales infantes de marina) y los obreros de los arsenales de marina (actual Asmar), a deponer su actitud, las fuerzas militares se vieron obligadas a imponerse por la fuerza, lo que dio origen a la batalla de Talcahuano, acaecida el mencionado sábado 5 de septiembre de 1931 en la ciudad homónima.

A esta acción la denominamos batalla, por la magnitud de las fuerzas empleadas, porque se luchó en diferentes combates simultáneos, porque hubo militares por ambos bandos y porque se logró un objetivo estratégico: sofocar la sublevación de la marinería en el Apostadero Naval de Talcahuano.¹⁴⁹



¹⁴⁸ Extraído del Diario la patria de los días domingo 6 y lunes 7 de septiembre de 1931, p. 1

¹⁴⁹ Se puede destacar que esta fue la única batalla en la historia del siglo XX chileno, donde además de las unidades de la Fuerza Aérea antes mencionadas, por parte del Ejército participaron los regimientos de Infantería N°6 "Chacabuco" y N°9 "O'Higgins", de Caballería N°3 "Húsares" y N°7

En este sentido, uno de los efectos más lamentables de la batalla de Talcahuano, fueron las bajas que irremediablemente se produjeron. Por parte del Ejército, se puede afirmar que a lo menos 6 soldados perecieron durante aquellos acontecimientos¹⁵⁰ y 18 quedaron heridos¹⁵¹. Por otro lado, las fuerzas sublevadas tanto de personal de gente de mar como de obreros civiles, sufrieron 49 bajas, contabilizando 35 heridos y 14 muertos.¹⁵² Asimismo, la Fuerza Aérea no tuvo bajas que lamentar.

Pasando a otra zona geográfica, en la Base Naval de las Salinas de Viña del Mar, se encontraban en aquella época la Escuela de Telecomunicaciones de la Armada, el Subdepartamento de municiones y el fuerte Vergara. La unidad que poseía más personal de las tres era la Escuela de Telecomunicaciones y por ende, se esperaba que opusiera mayor resistencia. Sin embargo, estos se sometieron inmediatamente a las 08:00 am de aquel 5 de septiembre, ante las tropas del entonces Destacamento Andino, el cual se componía del batallón de infantería de montaña N° 2 “Canto” y del grupo de artillería de montaña N° 2 “Escala”.

Igualmente, los artilleros de costa que ocupaban el fuerte Vergara y que estaban a cargo del polvorín, hicieron inicialmente un amago de defensa, pero luego también se entregaron sin combatir. En vista de estos rápidos acontecimientos, el resto de los reductos navales que estaban constituidos por los fuertes “Valdivia”, “Yerbas Buenas” y “Reñaca”, también optaron por no oponer resistencia, evitando una carnicería tal como se produciría aquel mismo día en Talcahuano.

De igual manera, el regimiento de caballería “Coraceros”, fue enviado para sofocar el movimiento rebelde de los suboficiales aviadores del Grupo de Aviación N° 2 de la Fuerza Aérea en Quintero.

Como ya se ha señalado, estos últimos apoyaban abiertamente la sublevación de la marinería y también se habían apoderado de su unidad, tomando prisioneros a los oficiales. El líder de los aviadores era el Suboficial Mayor Manuel Poblete Vera, quien poseía la más alta graduación entre los suboficiales de la base. Como analogía al movimiento de las tripulaciones en Coquimbo, en la base aeronaval de Quintero también el líder de los sublevados era el suboficial más antiguo.

Las acciones para el “Coraceros”, se iniciaron en la misma madrugada del 5 de septiembre, cuando se envió al capitán Juan M. Torrealba Quezada, comandante del escuadrón movilizad hacia Quintero con dos ayudantes. Según el Ministro Leonardo Guzmán, estos al llegar fueron tomados prisioneros por los aviadores amotinados.¹⁵³

“Guías”, además del grupo de Artillería A Caballo N°3 “Silva Renard” y el “batallón de Tren N°3”. Ellos tuvieron que batirse contra un adversario de similares características, representado por los Artilleros de Costa, las Escuelas de Grumetes, de Torpedos y de Artillería Naval, además de los obreros de los arsenales de Marina, entre otras reparticiones de la Armada, llegando en total a enfrentarse más de 5.000 hombres.

VERGARA, Sandrino, “La Sublevación de la marinería del año 1931 y el combate de Talcahuano”, Anuario de la Academia de Historia Militar, N°25, año 2011.

¹⁵⁰ *Ibidem*, pp. 158-160.

¹⁵¹ En la “Historia del Ejército”, se señala que en el combate de Talcahuano, el Ejército tuvo 18 heridos. EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del oficial, estado mayor general del Ejército, tomo VIII, p. 310.

¹⁵² VERGARA, *Opus Citatus*, pp. 128-130.

¹⁵³ GUZMÁN Cortez, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 102.

Sin embargo, esta situación no duraría por mucho tiempo, pues poco después llegaron los escuadrones de lanceros y ante la presencia de estas tropas, a las 08:40 am.,¹⁵⁴ los suboficiales aviadores liberaron a los oficiales y se rindieron sin combatir. Cabe destacar, que en todas aquellas acciones, las tropas de Ejército recibieron el apoyo de las aeronaves de la Fuerza Aérea.

Por otro lado al día siguiente, domingo 6 de septiembre de 1931, en Valparaíso se produjo un confuso incidente, donde se enfrentaron tropas del mismo Ejército, pertenecientes al regimiento “Maipo”, contra la “Escuela de Infantería” y el “Destacamento Andino”, que finalizó con muertos y heridos.

En aquella ocasión, ambos bandos se consideraban leales al gobierno y supuestamente combatían contra fuerzas sublevadas. En relación a esto, después de analizarse los antecedentes, se pudo verificar que no hubo ningún motín en el “Maipo”, sin embargo, también se pudo comprobar, que si existió una relación de solidaridad entre algunos militares y los marinos sublevados.¹⁵⁵

EL BOMBARDEO DE LA ESCUADRA EN COQUIMBO



Recreación fotográfica del bombardeo.

El viernes 4 de septiembre de 1931, cuando ya se vislumbraba que se debería hacer uso de la fuerza para sofocar la sublevación, el Jefe de la Fuerza Aérea, Comandante Ramón Vergara Montero, apoyado por el Jefe del Estado Mayor de la Institución, Comandante Diego Aracena Aguilar, ordenó concentrar los principales medios aéreos y terrestres en el aeródromo “Tuquí” de Ovalle. Desde el norte comenzaron a llegar los aviones del Grupo de Aviación N°1 y desde Santiago, fueron enviadas

¹⁵⁴ TROMBEN Corbalán, Carlos, “The Chilean Naval Mutiny of 1931” (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010, p. 199.

¹⁵⁵ Informe del mayor Joaquín Guitart Muñoz sobre los acontecimientos de septiembre de 1931 en el R. I. N°2 “Maipo”. Este se encuentra en la carpeta de antecedentes del coronel Ernesto García Fernández, en el archivo de guerra del ejército.

aeronaves y tripulaciones de la Escuadrilla de Bombardeo, de la Escuela de Aviación y de la Línea Aérea Nacional (Lan Chile) que en aquella época pertenecía a la institución. Por su parte, el traslado del armamento, bombas, munición, estaciones de radio de campaña, material sanitario, así como del Grupo de Defensa, unidad encargada de proteger la mencionada base de redespliegue, se hizo tanto vía aérea como mediante ferrocarril.

De igual manera, se debe tener presente que se escogió al aeródromo de “Tuquí” como base de operaciones, por su cercanía relativa al Puerto de Coquimbo, que les permitiría tanto poder atacar a la escuadra sublevada, como *“quedar a salvo de una sorpresa o golpe de mano de parte de los marineros o comunistas de la región”*.¹⁵⁶

En el intertanto, durante la noche de aquel 4 de septiembre, *ad portas* de entrar en combate, la situación en la misma institución aún estaba convulsionada, pues algunos oficiales aviadores deliberaban y aún pedían el regreso del comandante Arturo Merino Benítez. Al enterarse de estas noticias, el Ministro de Guerra llamó al Comandante Vergara y le señaló:

“Bien, pues don Ramón, yo como su hermano mayor puedo en aras de la tranquilidad exonerarlo del mando sin que Ud. se sienta ofendido. Desde este momento asume el mando en jefe de la aviación el comandante Aracena”.

Cabe precisar, que antes del nacimiento de la Fuerza Aérea, cuando aún existía la antigua aviación militar, el comandante Ramón Vergara Montero había sido Jefe de la Maestranza y Parque Central de Aviación, en cuya labor tuvo numerosos desencuentros con el comandante Arturo Merino Benítez, quien en esa época era el Director de Aviación. A tanto llegó la rivalidad entre ambos, que cuando fue creada la Fuerza Aérea el 21 de marzo de 1930, el comandante Vergara prefirió seguir en el Ejército, para no estar bajo el mando del comandante Merino en la nueva institución.

En este mismo contexto, el 27 de agosto 1931, cuando el Comandante Vergara asumió el mando de la aviación, él aún era un oficial de Ejército, que incluso tenía el grado de Teniente Coronel (recién el 6 de septiembre fue asimilado a Comandante de Escuadrilla de la Fuerza Aérea), por ende, algunos oficiales aviadores lo vieron como alguien “extraño” a la institución, que fue impuesto por el poder político sólo por ser hermano del Ministro de Guerra y todo esto, en desmedro del Comandante Merino.

Volviendo a la noche del 4 al 5 de septiembre, los ministros del Interior y de Educación, don Marcial Mora y don Leonardo Guzmán, al enterarse de la resolución del Ministro de Guerra, de sacar a su propio hermano del mando de la Fuerza Aérea, fueron a verlo inmediatamente, con el propósito de convencerlo para revertir la medida.

Dentro de los argumentos señalaron, que no se podían aceptar las deliberaciones de algunos oficiales aviadores, menos en aquellos tiempos de crisis. Asimismo, mencionaron que el comandante Ramón Vergara era un oficial capaz y valiente, que también tenía ascendiente sobre sus subordinados aviadores y que no era el momento de tener escrúpulos, por el hecho de ser su hermano y ser acusado de nepotismo, pues *“lo esencial era restablecer la República”*.¹⁵⁷

¹⁵⁶ VERGARA, Ramón, “Por Rutas Extraviadas”, imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1933, p. 43.

¹⁵⁷ GUZMÁN, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 85.

Finalmente, el Ministro de Guerra reapreció la situación durante la misma noche y dio una contra orden, asumiendo nuevamente el Comandante Ramón Vergara Montero el mando de la Fuerza Aérea.

Durante el día 5, además de apoyar a las tropas del Ejército en la ocupación del Apostadero Naval de Talcahuano, de las Bases Navales de Valparaíso, de Las Salinas y de la Aeronaval de Quintero, la Fuerza Aérea también tuvo la misión de interceptar y atacar a la Escuadra del Sur (de reserva), que en esos momentos venía navegando desde Talcahuano en dirección a Coquimbo. Esta escuadra de reserva, estaba al mando del Sargento 1° Orlando Robles Osses y estaba constituida por el veterano crucero “Blanco Encalada” que navegaba a la vanguardia, el buque madre de submarinos “Araucano”, junto a los submarinos clase “O” “Thomson” y clase “H” “Guacolda” (H –1), “Quidora” (H – 4) y “Fresia” (H – 5), además de varios escampavías y remolcadores.¹⁵⁸

Sin embargo, debido a que la información disponible sobre la posición de la escuadra del sur y el andar de esta era sólo aproximada, sumado a la gran extensión de la zona, hizo muy difícil la labor y finalmente los buques y submarinos provenientes de Talcahuano, pudieron llegar a Coquimbo sin ser atacados por la Fuerza Aérea.¹⁵⁹

Aquel mismo día sábado 5 de septiembre en la tarde, el comandante Vergara envió al Estado Mayor del Ejército, que estaba dirigiendo todas las operaciones conjuntas, un plan de acción para operar contra la escuadra, “*para su conocimiento y resolución*”. Este documento decía así:

“COMANDO DE AVIACIÓN
N°1

SECRETO

SANTIAGO, 5 de SEPTIEMBRE DE 1931.-

AL

ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO

GUARNICIÓN

Se eleva a esa Jefatura, para su conocimiento y resolución, el siguiente proyecto de actividades que desarrollará la Aviación durante el día de mañana, 6 del presente:

Objetivo:- *Atacar la Escuadra sublevada en Coquimbo, mañana en la tarde, por olas sucesivas.-*

Aviones:- *Cuatro Botes Wall, desde Peñuelas, con bombas de 250 libras.-*

Ocho Curtiss Falcon, con bombas de 25 libras.-

Tres Vickers Vixen, con bombas de 50 libras.-

Dos Junkers trimotores, con dos bombas de 300 kilos.-

Se procurará destruir, en primer término, los buques pequeños, a fin de producir desmoralización y no hacer tan efectivas las pérdidas de material del Estado.-

¹⁵⁸ CERDA, José M., *Opus Citatus*, pp. 22-25.

¹⁵⁹ VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 46.

Si durante el vuelo de los Wall, de Peñuelas a Coquimbo, se encontrase algún buque de guerra, que no se dé a reconocer como sometido, se procederá a su ataque.-

El suscrito, el Jefe del Estado Mayor y Ayudante, se trasladarán mañana en avión a Ovalle; quedando encargado en esta de la transmisión de órdenes y disposiciones relacionadas con abastecimiento, el Jefe Interino del Estado Mayor, Capitán de Bandada, Don Manuel Tovarias.-

Comunicación por radio a la Posta de Ovalle, desde las 10 horas.

*Ramón Vergara M.
TENIENTE CORONEL
SUBSECRETARIO DE AVIACIÓN”¹⁶⁰*

Posteriormente, en la mañana del domingo 6 de septiembre, se recibió la respuesta favorable del Estado Mayor del Ejército. Asimismo, desde esta alta repartición adjuntaron gráficos de la ubicación del armamento antiaéreo de cada buque y la cantidad de munición por boca de fuego, con el propósito de que los aviadores pudieran planificar de mejor manera el ataque. De igual forma, señalaron que *“El orden de preferencia para atacar a los buques será el siguiente: Blanco Encalada, minadores, Sibbad, caza torpederos tipo Lynch y Submarinos”*.¹⁶¹

Luego, aquella misma mañana, a bordo del avión de transporte Fairchild N°9, se trasladó al aeródromo “Tuquí” de Ovalle, el comandante Ramón Vergara junto al Comandante Diego Aracena, para dar inicio a las operaciones ofensivas.

En este sentido, la primera actividad que se realizó, fue efectuar un vuelo de observación al medio día, con el propósito de diseñar el plan de ataque. Este reconocimiento aéreo, fue efectuado por el mismo comandante Vergara, en compañía del Capitán Marcial Arredondo y del Teniente Altomiro Aranda.

Durante el vuelo, pudieron determinar la posición de los buques, e incluso realizaron un ataque a bajo nivel contra un submarino, al cual le lanzaron 4 pequeñas bombas de 12 kilos. Estas últimas no provocaron el daño esperado, por ser de percusión y explotar en la superficie, en circunstancia que el submarino ya se había sumergido algunos segundos antes. Asimismo, producto del fuego antiaéreo que les comenzó a hacer un destructor, debieron hacer maniobras evasivas, cambiando de dirección y luego retornando a la base cerca de las 14:00 horas.

Una vez allí, los comandantes Vergara y Aracena reapreciaron la situación y concluyeron, que lo más apropiado era concentrar los esfuerzos en atacar a la unidad naval más poderosa primero, en este caso al acorazado “Latorre” y posteriormente al resto de los buques y submarinos. Este cambio se produjo, porque precisamente el buque que poseía la mejor defensa antiaérea era el “Latorre”, por ende, si no se lo atacaba directamente, este podría sin ninguna amenaza disparar impunemente a los aviones.

¹⁶⁰ PIZARRO, Alejandro, “Diego Aracena, Maestro de vuelo”, Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, s/f., p. 138.

¹⁶¹ VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 49.

De igual manera, otro factor importante que determinó el cambio de objetivo, fue la posibilidad de afectar la “moral” del adversario, en este caso del Estado Mayor de las Tripulaciones dirigido por el Suboficial Mayor Ernesto González Brion, quien precisamente se encontraba en este buque. En este sentido, el mando de la aviación reflexionó que si el “Latorre” no era atacado, entonces las fuerzas sublevadas creerían que su buque capital era invulnerable y su moral aumentaría.¹⁶²

En aquellos momentos el material aéreo que poseía la institución en el aeródromo de “Tuquí”, para ser empleado contra la Escuadra era el siguiente.

- Bombarderos pesados Junkers R-42: Nº1 y 5
- Bombarderos livianos Curtiss Falcon: Nº 3, 4, 12, 22, 23, 24, 25, 26, 29 y 30
- Bombarderos livianos Vickers Vixen: Nº 4, 9, 14 y el “Valparaíso”.
- Bombarderos de ataque Vickers Wibault: Nº 15 y 19.
- Transportes Ford alistados como bombarderos: Nº 2 y 3.
- Transporte Fairchild: Nº 1 y 9.

En cuanto al armamento, cada bombardero pesado Junkers R-42 debía portar una bomba Bofors de 300 kilos y 3 de 100 kilos. Por otro lado, los bombarderos livianos debían estar cargados con bombas Bofors de 12 kilos o bombas Vickers de 50 y 19 libras respectivamente.

Volviendo a la planificación, se debe mencionar que luego de haberse designado al “Latorre” como objetivo principal y después al resto de los buques y submarinos, se señaló que la hora de partida sería a las 17:00 horas. De igual manera, se estableció que el ataque se efectuaría por olas sucesivas, comenzando por los bombarderos Junkers, seguido por los Vickers Vixen, los Curtiss Falcon y un Vickers Wibault. El resto de los aparatos incluyendo los Transportes Ford acondicionados como bombarderos, quedarían en reserva, preparándose para un segundo ataque en caso de que así se ordenara.

En este sentido, los aviones escogidos para el ataque con sus respectivas tripulaciones fueron los siguientes:

“BANDADA DE BOMBARDEO

JUNKERS 1.

Piloto Teniente Alberto Latorre; Bombardero Teniente Luis Lepe; Jefe de la Agrupación Aérea, Subsecretario de Aviación Teniente Coronel Ramón Vergara; Ayudante Alférez Eduardo Medina; observador Suboficial Alberto González y Mecánico Lautaro Orrego.

JUNKERS 5.

Piloto y Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo Capitán Oscar Herreros; Bombardero Teniente Fernando Pardo; Observador Sargento Palomo y Mecánico Sargento Eulogio Pastén.

BANDADA DE ATAQUE

FALCON 25.

Tripulación Capitán Marcial Arredondo y Comandante Diego Aracena

FALCON 20.

¹⁶² VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 50.

*Piloto Alférez Héctor Lopehandía. Observador Alférez Luis Reveco.
FALCON 3.*

*Piloto Alférez Vicente Montero. Observador Alférez Ernesto Hermann.
FALCON 24.*

*Piloto Teniente Manuel Barría. Observador Alférez Gabriel Torreblanca.
FALCON 26.*

*Piloto Teniente Osvaldo Cordero. Observador Alférez Aníbal Solminihac.
FALCON 23.*

*Piloto Teniente Manuel Sotomayor. Observador Teniente Jorge Silva
FALCON 4.*

*Piloto Teniente Julio Tapia. Observador Alférez Renato Ortega
ViCKERS VIXEN 9.*

*Piloto Teniente Francisco Concha. Observador Teniente Juan Andurandegui
ViCKERS VIXEN 4.*

*Piloto Alférez Oscar Yáñez. Observador Alférez Carlos Saldes.
ViCKERS WIBAULT 25.*

Piloto Alférez Enrique Flores.”¹⁶³

Asimismo, se determinó que las bandadas a medida que fueran despegando, deberían reunirse sobre el mismo aeródromo y luego continuar todas juntas siguiendo el curso del río Limarí y después la ruta costera, internándose algunas millas en el mar, uniendo de esta manera las ciudades de Ovalle-Tongoy-Coquimbo, con el propósito de atacar a la Escuadra viniendo desde el mar con el sol a la espalda, para afectar en lo posible la visión de los artilleros antiaéreos navales.

Finalmente, se definió que la altura de ataque para los Junkers R-42 sería de 2000 metros y de 400 metros para el resto de las aeronaves. Se tomó esta determinación, para poder proteger a los grandes y lentos bombarderos pesados, del alcance efectivo de las armas livianas de los buques y también, porque estas aeronaves estaban equipadas con miras Goerz, que permitan cierta precisión para lanzar bombas a esa altura. Por otro lado, el resto de los aviones al ser más pequeños, veloces y no poseer miras de bombardeo, debían volar más bajo.

Antes de continuar, es necesario agregar que siempre ha existido la duda, sobre si el propósito era atacar directamente a los buques o solamente amedrentarlos, pues existen versiones contradictorias. No obstante lo anterior, el Jefe de la misión, el mencionado Comandante Vergara, años más tarde señaló:

“Siempre en el gobierno hubo la decisión de hundir los barcos sin titubeos. Mucho se ha dicho que se trató solamente de amedrentarlos. Eso es falso. Como comandante de la acción en Coquimbo no di otra orden que no fuera de ataque directo a los blancos rebeldes, que era los submarinos y buques sublevados”.¹⁶⁴

¹⁶³ Extraído del Boletín de Difusión Histórica Nº 02 / 2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web:

<http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>

¹⁶⁴ MAYORGA, Wilfredo, “Crónicas políticas del Wilfredo Mayorga del “Cielito lindo a la Patria joven”, Ediciones de la DIBAM, Santiago de Chile, 1998, p. 135.

Hecho el punto y luego de haberse planificado la acción y revisado el material de vuelo, a la hora asignada despegaron los aviones de la Fuerza Aérea hacia su bautismo de fuego. Como muestra de liderazgo y compromiso con la misión asignada, las principales autoridades de la institución también fueron en aquellos aviones, pues el comandante Ramón Vergara Montero se encontraba a bordo del Junkers R-42 N°1 y el comandante Diego Aracena Aguilar hacía lo propio en el Curtiss Falcon N°25.

En la ruta no hubo mayores inconvenientes, hasta que al aproximarse a la puntilla de Guayacán, por el sur de Coquimbo, los aviadores comenzaron a recibir fuego antiaéreo, iniciándose el combate.

El primer avión en recibir fuego defensor, fue precisamente el Junkers N°1 que iba al frente de la formación aérea. Este fue sacudido por una fuerte explosión, producida por el impacto de las esquirlas de un proyectil shrapnel, las cuales golpearon en el capó del motor central del avión. Posteriormente, una bala incendiaria de ametralladora atravesó el centro del ala derecha del Junkers. Felizmente para los aviadores, esto no tuvo mayores consecuencias, pues esta era de estructura metálica y especialmente, porque no alcanzó a tocar los estanques de combustible. Luego, las explosiones de las granadas y proyectiles antiaéreos abarcaron a toda la formación aérea y el combate se hizo generalizado.

En este contexto, el mismo Junkers N°1, cuando se encontraba a 1.800 metros sobre el “Latorre” y llevaba una velocidad de 120 kilómetros por hora, le lanzó su mayor bomba de 300 kilos, la cual no dio en el blanco sino que cayó a 10 metros de la popa del buque. Luego fue el turno del Junkers N°5, quien lanzó otra bomba de 300 kilos, la cual cayó a 30 metros de la proa del acorazado.¹⁶⁵

Según el testimonio del futuro Presidente don Gabriel González Videla, testigo de los hechos, relató de la siguiente manera estos acontecimientos.

“Una bandada tras otra de aviones Junkers, Vickers y Falcon, protegidos por los rayos solares en declinación, lanzaron sus terroríficas bombas, que por su gran potencia explosiva hacían temblar los edificios de las ciudades de Coquimbo y La Serena, al mismo tiempo que elevaban trombas de agua de mar.”¹⁶⁶

Por otro lado, los aviones de ataque volando a bajo nivel también lanzaron sus bombas siendo alcanzado por una de ellas el submarino H-4 “Quidora”, provocando tres bajas en su tripulación. Asimismo, el Curtiss Falcón N°4, piloteado por el Teniente Julio Tapia y el Alférez Renato Ortega, también recibieron un impacto en el radiador de agua y el depósito de aceite del motor, que los obligo a aterrizar de emergencia en la hacienda San Ramón cerca de La Serena, lugar donde capotaron, pero sin consecuencias fatales para ninguno de los dos.¹⁶⁷

El Bombardeo de la Escuadra en Coquimbo, tuvo una duración aproximada de 20 minutos, entre las 17:40 y las 18:00 horas, dentro de los cuales, los bombarderos pesados Junkers R-42 arrojaron dos bombas de 300 kilos y dos de 100 kilos. Asimismo, los bombarderos livianos lanzaron 95 bombas de 9 Kilos y también dispararon 277 proyectiles de 7 milímetros.¹⁶⁸ De igual manera, se puede consignar

¹⁶⁵ TRAUB, Norberto, Bautizo de Fuego, Boletín Informativo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2017, s/n.

¹⁶⁶ GONZÁLEZ, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, Tomo I, 1975, p. 126.

¹⁶⁷ Extraído de “El Diario” de La Serena del martes 8 de septiembre de 1931, p.1.

¹⁶⁸ VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 50.

que en general las ametralladoras de los aviones sufrieron atascamiento y no pudieron seguir disparando y más aún, algunas aeronaves tuvieron problemas con el sistema de lanzamiento de bombas, como el Junkers N°1, que tuvo que regresar a “Tuquí” con tres bombas de 100 kilos con sus respectivas espoletas de percusión. También, el Curtiss Falcon N°23 volvió con su carga completa de bombas y el Vickers Vixen N°9, con una bomba sin ser lanzada.

Por otro lado, la defensa antiaérea de la marinería disparó 16 granadas de 101 mm, 74 proyectiles shrapnel de 75mm, 33 shrapnel de 76mm y 4.329 tiros de ametralladoras Hotchkiss.

Todo esto, fuera de la munición empleada por las armas portátiles, las cuales según algunas estimaciones, señalan que se dispararon 50.000 proyectiles de carabina Mauser.¹⁶⁹ Luego del ataque, los aviones volvieron a la base aterrizando en el aeródromo de “Tuquí”, a las 18:20 horas aproximadamente, cuando ya comenzaba a oscurecer.

Después de la operación, fue inspeccionado el material de vuelo y se pudo constatar el siguiente daño:

“Junkers 1, alcanzado por cuatro impactos: en el ala y alerón izquierdo, fuselaje, plano de cola y capot del motor central.

Falcon 3, con dos perforaciones en el ala izquierda.

Falcon 4, alcanzado en el radiador y estanque de aceite, según comunicación transmitida desde Coquimbo.

Vickers Vixen 4, con dos impactos en las alas.

Vickers Vixen 9, con parte del plano de dirección destruido.”¹⁷⁰

Por su parte con respecto a la marinería, los fragmentos de la bomba que alcanzaron al submarino H-4 “Quidora” (el cual había llegado ese mismo día desde Talcahuano junto a la “Escuadra del Sur”), produjeron la muerte del sargento Fiblia al ser decapitado y del fogonero Vargas, que al perder una pierna, moriría más tarde en el hospital de Coquimbo.¹⁷¹



**Submarino H-4 “Quidora”
Fotografía extraída de la revista Zig-Zag de septiembre de 1931**

¹⁶⁹ Extraído del Boletín de Difusión Histórica N° 02 / 2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>

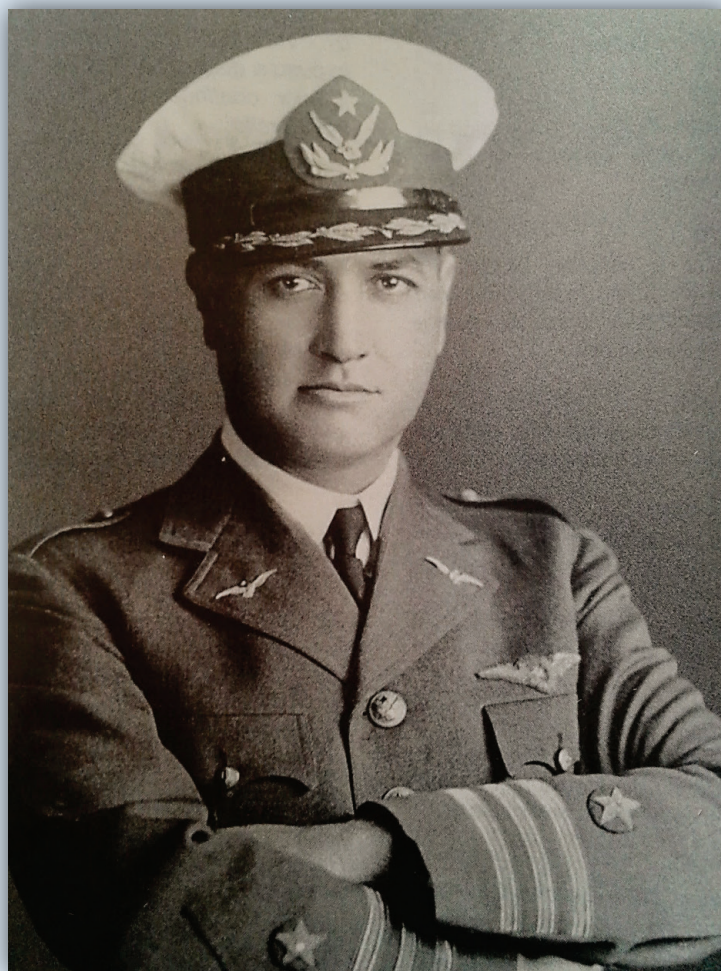
¹⁷⁰ *Idem.*

¹⁷¹ CERDA, José M., *Opus Citatus*, p. 44.

Después de la acción y la respectiva revista de inspección de material, el comandante Ramón Vergara ordenó alistarse para un segundo ataque, pero este no se alcanzó a materializar, pues desde el Estado Mayor del Ejército, organismo encargado de coordinar las acciones conjuntas, el General Carlos Sáez Morales le envió un telegrama señalando: *“Vista situación del momento suspenda ataques y vuelos hasta segunda orden. Caso rendición Escuadra irán instrucciones”*.¹⁷²

Efectivamente, a las 23:45 horas de aquel mismo 6 de septiembre de 1931, se interceptó un radio emitido desde el acorazado “Latorre”, hacia Monseñor José Campillo Infante para que él actúe de mediador ante el gobierno *“para que no se siga derramando sangre hermana de los chilenos”*.¹⁷³

Con esta información, se ratificaba que se había quebrado la voluntad de lucha del Estado Mayor de las Tripulaciones, pues ya se habían liberado a los oficiales de la escuadra y desde ese momento, los buques comenzaron a entregarse a las autoridades, dándose por concluida la Sublevación de la Marinería de 1931.



Comandante Ramón Vergara Montero

Fotografía extraída del archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

¹⁷² VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 53.

¹⁷³ *Ibidem*, p. 54



***Avión Curtiss Falcon de la Fuerza Aérea, sobre la Escuadra en Coquimbo
Fotografía extraída de la Revista Zig-Zag, de septiembre de 1931***

CONCLUSIONES

Para concluir este trabajo, se puede señalar que la Sublevación de la Marinería de 1931, trajo diversas consecuencias al país, a las Fuerzas Armadas y a los involucrados. Claramente un hecho de estas características casi no trae consigo resultados positivos, salvo el hecho que señaló el General Sáez: *“Los voluntarios afluyeron de todas partes a los cuarteles. Jóvenes y viejos, ricos y pobres, se disputaron el honor de prestar sus servicios. Era ese un espectáculo reconfortante”*.¹⁷⁴

Por otro lado, una de las medidas que se tomaron para paliar futuros conflictos indisciplinarios en la Armada, tras el gran motín de septiembre de 1931, fue la creación de una Corte Marcial para la Marina de Guerra, a través de la ley N° 5209, publicada en el Diario Oficial N° 16646, de 9 de agosto de 1933.

Este levantamiento de las tripulaciones, representó para la Armada especialmente, un profundo daño que costó años en ser reparado, tanto a nivel de recursos humanos, ya que fueron dados de baja miles de experimentados hombres de mar; como a nivel de mentalidad, pues los mandos no esperaban que sus subordinados se levantaran y menos que pudieran controlar todas las reparticiones importantes, incluida la Escuadra. De igual forma, hay que recordar que para sofocar la

¹⁷⁴ SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.41

rebelión, se debió recurrir a las otras instituciones armadas, lo que significó un golpe aún más duro para los oficiales navales.

Para la Fuerza Aérea, la sublevación de la marinería le dio la posibilidad de demostrar sus capacidades, a pesar de todas las limitaciones que habían en aquel momento, pues además de los conflictos internos, las fallas en los sistemas de lanzamiento de bombas y en las ametralladoras, también se debe consignar, que parte de las tripulaciones que participaron en el Bombardeo de la Escuadra en Coquimbo, todavía eran alumnos de la Escuela de Aviación en su proceso de formación como pilotos de guerra.

Asimismo, en esta acción se dejó en evidencia el enorme potencial del poder aéreo, ya que además de las limitaciones humanas y materiales que se han descrito, 12 aviones en 20 minutos, fueron capaces de quebrar la voluntad de lucha de toda una Escuadra, constituida por buques y submarinos de primera línea, que en su conjunto tenían a bordo cerca de 5.000 hombres. De igual manera, se puede mencionar que esta acción fue uno de los primeros combates aeronavales de la Historia Mundial.

Dentro del punto de vista humano, este proceso significó la muerte de decenas de compatriotas en las distintas acciones que se realizaron a lo largo del país y al mismo tiempo, representó una gran victoria para los hermanos Vergara Montero, pues Ramón, el menor de estos, al dirigir personalmente el Bombardeo a la Escuadra en Coquimbo, se validó ante sus pares aviadores, quienes antes lo miraban como un “extraño” y el gobierno, con fecha 6 de septiembre de 1931 (la misma fecha del ataque), asimiló su antiguo grado de Teniente Coronel de Ejército a Comandante de Escuadrilla de la Fuerza Aérea. Por su parte, Carlos el hermano mayor, quien en esos momentos se desempeñaba como Ministro de Guerra y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y de Orden, teniendo bajo su responsabilidad todas las operaciones militares realizadas, según palabras del General Carlos Sáez Morales: “*El general Vergara fue el hombre de aquellos días*”.¹⁷⁵

Finalmente, se puede señalar que la acción llevada cabo en Coquimbo, evitó también que la Fuerza Aérea fuera disuelta, pues ya había un proyecto en este sentido, que tenía el propósito de volver la situación a como era antes del 21 de marzo de 1930.

Sandrino Vergara Paredes*

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

¹⁷⁵ SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.42

* Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
Profesor de Historia y Geografía por la Universidad de Concepción, Magister en Historia Militar y Pensamiento Estratégico por la Academia de Guerra del Ejército, Magister en Docencia para la Educación Superior por la Universidad Central de Chile, Profesor de Historia Militar e Historia Aeronáutica de la Escuela de Aviación, “Capitán Manuel Ávalos Prado” de la Fuerza Aérea de Chile.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFARO Hidalgo, Carlos “La Sublevación de la Armada de Chile en septiembre de 1931: ¿Reivindicaciones Laborales o Infiltración Comunista?”, Revista Norte Histórico, N°1, 2014.
- Banco Central de Chile, “Sexta Memoria Anual presentada a la Superintendencia de Bancos, año 1931”, Establecimientos Gráficos Balcells, Santiago de Chile.
- BRAVO Ríos, Leónidas, Lo que supo un auditor de Guerra, editorial del Pacífico, Santiago, 1955.
- BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Puerto de Palos, 3ª edición, Santiago de Chile, 2000.
- BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Altazor, 5ª edición, Santiago de Chile, 2010.
- Boletín de Difusión Histórica N° 02/2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>
- Boletín del Ministerio de Guerra, años 1911, 1931 y 1932.
- Boletín Oficial de la Aviación de 1931 y 1932.
- CARRASCO, Ricardo, DUQUE, Gonzalo, PARRINI, Vicente, NAVARRO, Sergio, TIRADO, Felipe. “De las Armas y las Letras, o de Como el Periodista Manuel Astica tomó el control de un Acorazado y se convirtió en Poeta”, Valparaíso, 1986. <http://colectivodelcaboastica.blogspot.com/>
- CASTAGNETO, Piero, LASCANO, Diego, “Buques de Guerra Chilenos”, editorial Ril, Santiago de Chile, 2011.
- CERDA, José M., Relación Histórica de la Revolución de la Armada de Chile, Concepción, 1934.
- CHARLIN Ojeda, Carlos, “Del Avión Rojo a la República Socialista”, editorial Quimantú Ltda., serie análisis, colección camino abierto, Santiago de Chile, 1970.
- CLARO Tocornal, Regina, “Reflexiones en torno a lo acaecido en la Armada de Chile en 1931”, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, año LXVII. N 110, Santiago de Chile, 2000.
- CÓDIGO DE JUSTICIA MILITAR, Editorial Jurídica de Chile, novena edición, 1976, Santiago.
- Diario “Crónica” de Santiago de septiembre y octubre de 1931.
- Diario “El Diario” de la Serena, de septiembre y octubre de 1931.
- Diario “El Sur” de Concepción, de septiembre de 1931.
- Diario “La Patria” de Concepción, de septiembre de 1931.
- DONOSO, Ricardo, “Alessandri Agitador y Demolidor”, colección tierra firme, fondo de cultura económica, México, 1ª edición 1954, Tomo II.
- EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del oficial, Estado Mayor General del Ejército, Tomo VIII.
- EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del Oficial, Estado Mayor General del Ejército, Tomo X.
- EMGE, Ejército de Chile, estado mayor general, dirección de instrucción, plan de lección AO-3 “Virtudes Militares y Guía del Carácter”, TT.GG. instituto geográfico militar de Chile, 1982.
- FERNÁNDEZ, Alberto y TRAUB, Norberto, *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*, Monografía Histórica Especial, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°4, 2019.
- FUENZALIDA Bade, Rodrigo, “La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)”, Armada de Chile, 1969.
- GARCIA, Ernesto, Carpeta de antecedentes Archivo de Guerra del Ejército.
- GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931.
- GONZÁLEZ Videla, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, 1975.
- GUZMÁN Cortés, Leonardo, “Un Episodio Olvidado de la Historia Nacional (Julio-Noviembre 1931)”, editorial Andrés Bello, Santiago, 1966.
- JAHN, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.

- LÓPEZ Urrutia, Carlos, "Historia de la Marina de Chile", editorial Andrés Bello, 1969.
- MAGASICH, Jorge, "Los que dijeron que "No", Historia del movimiento de los marinos antigolpistas de 1973, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2008, volumen I.
- MANNS, Patricio, "La Revolución de la Escuadra", Ediciones B, Chile, 2001, 2° Edición.
- MERINO Saavedra, José Toribio, "La Armada Nacional y la Dictadura Militar", (Memorias del último Director General de la Armada), dirección general de prisiones, taller imprenta, Santiago de Chile, 1932.
- NAVARRETE Ciris, Mariano, "Mi Actuación en las Revoluciones de 1924 y 1925", "edición y presentación de Rene Millar Carvacho, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2004.
- PIZARRO, Alejandro, "Diego Aracena, Maestro de vuelo", Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, s/f..
- Revista Punto Final, N°369, del 26 de mayo de 1996.
- SÁEZ Morales, Carlos, "Recuerdos de un Soldado", biblioteca Ercilla, tomo I, 1934.
- SCOTT, Harry, "Pensando el Chile Nuevo, Las ideas de la Revolución de los Tenientes y el primer Gobierno de Ibáñez, 1924-1931, ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2009.
- SOMERVELL, Philip, "Naval Affairs in Chilean Politics, 1910–1932", Journal of Latin American Studies, Volumen 16, 1984, p. 396, doi:10.1017/S0022216X00007112 (Texto en Ingles)
- TÉLLEZ Cárcamo, Indalicio, "Recuerdos Militares", edición y estudio preliminar de Roberto Arancibia Clavel, colección memorias militares, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2005.
- TRAUB, Norberto, Bautizo de Fuego, Boletín Informativo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2017.
- TROMBEN Corbalán, Carlos, "The Chilean Naval Mutiny of 1931" (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010.
- ULIANOVA, Olga, Riquelme Segovia, Alfredo, "Chile en los Archivos Soviéticos 1922-1991", tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, Centro de investigaciones Diego Barros Arana, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2009, pp. 17 y 18. Extraído de un documento de la reunión del secretariado latinoamericano de la internacional comunista, 27 de marzo de 1935 (estenograma), RGASPI, 495.101.31 (traducción del ruso, Olga Lepijina).
- VALTIN, Jan, "La Noche Quedó Atrás", (traducido por Julio Bernal,) editorial Claridad, Buenos Aires, Argentina, 1969, 20ª edición.
- VERA, Emanuel, La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019.
- VERGARA Montero, Ramón, "Por Rutas Extraviadas", Imprenta Universitaria, Santiago, 1933
- VERGARA, Sandrino, *La Escuela de Aviación, el Gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°11, 2020.
- VERGARA, Sandrino, "El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena", Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.
- VERGARA, Sandrino, *De la Primera Compañía de Aviación Militar, al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°6, 2020.
- VERGARA, Sandrino, "La Sublevación de la marinería del año 1931 y el combate de Talcahuano", Anuario de la Academia de Historia Militar, N°25, año 2011.
- VIAL Correa, Gonzalo, "Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)", editorial Zig-Zag, volumen V, 2001.
- VIAL Correa, Gonzalo, Historia de Chile, "Alessandri y los Golpes Militares", editorial Santillana del Pacifico S. A., volumen III.
- VITALE, Luis, "Interpretación Marxista de la Historia de Chile, de la Republica Parlamentaria a la Republica Socialista. De la dependencia inglesa a la norteamericana (1891-1932)", ediciones LOM, tomo V, Santiago, 1994.
- VON SCHROEDERS, Edgardo, El Delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra, soc. imp. y litografía universo, Santiago de Chile, 1933.

BREVE HISTORIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA EN LOS FESTEJOS DE LA INDEPENDENCIA NACIONAL

Como todos los años, el día 15 de septiembre, se llevan a cabo los festejos conmemorativos por inicio de la lucha de Independencia en México y posteriormente, como es tradicional, se realiza el desfile militar del 16 de septiembre, donde siempre tiene un mayor realce para la sociedad mexicana, la participación de la aviación militar y naval.

La colaboración de la *Fuerza Aérea Mexicana* así como de la Armada de México, siempre levantan la expectación entre los asistentes, la aviación tiene esa magia que logra hacer que todo mundo levante la vista al cielo para ver pasar las aeronaves en vistosas formaciones.

La primera vez que la Fuerza Aérea Mexicana participó en la conmemoración de la Independencia en México, fue en el desfile militar del *16 de septiembre de 1918*. En aquella ocasión se presentaron las aeronaves Serie A, fabricados en México por los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, algunos en vuelo y otros con el contingente en tierra, además de un Serie H, junto a un nutrido grupo de alumnos de la Escuela Militar de Aviación y personal del Cuerpo de Pilotos.



Oficiales de la Fuerza Aérea Mexicana, jalan con un auto, una aeronave Serie A, durante el Desfile de la Independencia del 16 de septiembre de 1918. Foto Archivo Manuel Reyna Garza.



Un avión Serie C, de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, es empujado por oficiales de la FAM, y pasan frente a Palacio Nacional. 16 de septiembre de 1918. Foto Archivo Manuel Reyna Garza.

A partir de la fecha mencionada, la presencia de la Fuerza Aérea Mexicana en el desfile militar fue creciendo al pasar de los años. Se fueron incrementando las aeronaves, como los corsarios, los AT6, los A24 "Dauntless", AT-11, C-47, C-54, etc.



Fotografía de un Escuadrón de aeronaves Douglas C47, acompañados por aeronaves AT-11 y AT-6, sobrevolando el vaso del Lago de Texcoco, rumbo a la Ciudad de México, durante la Parada Aérea del 16 de septiembre de 1958. Foto Archivo Armando Cruz Rivera.

Conforme se fue incrementando el tamaño de las aeronaves y la cantidad de las mismas que participaban en la Parada Aérea, se llegó a la necesidad de que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en aquellos años aún Aeropuerto Central de la Ciudad de México) tuviera que cerrar y suspender operaciones por un par de horas, algo que en la actualidad sigue ocurriendo, a pesar de la incompreensión y críticas, de un par de sectores de la sociedad.

A continuación, las Paradas Aéreas que podemos considerar como las representativas dentro de la historia de participación de la Fuerza Aérea Mexicana en las festividades de la Independencia de México.

- **1918.** Con motivo de celebrarse el 108 aniversario del inicio de la lucha de independencia, la Fuerza Aérea Mexicana se presentó por primera vez, como parte del tradicional Desfile Cívico-Militar y fue por la puerta grande, pues siete aeronaves Serie A realizaron diversas evoluciones en el aire, sobrevolando el primer cuadro de la Ciudad de México en el siguiente orden:
 - El *Teniente José E. Rivera* efectuó un vuelo de duración en el biplano 27 a 42; después de hacer algunas evoluciones sobre las principales calles de la metrópoli aterrizó sin novedad en lucido vol-plané.
 - El *Teniente Carlos Santa Ana* se hizo al aire en el biplano 6A-19, haciendo una altura de 1,600 metros, evolucionó sobre la ciudad a la misma hora, aterrizando correctamente en vol-plané¹⁷⁶.
 - El *Teniente Amado Paniagua* y el *Cap. 2/o. Alfonso Virgen* efectuaron vuelos también sobre la ciudad en los aparatos 25A-39 y 22A-36, respectivamente y aterrizando sin novedad en magníficos vol-planés.
 - El *Teniente Fernando Proal* en el avión 5A-18 hizo un vuelo de 800 metros de altura, ejecutando 3 vueltas invertidas y aterrizando sin novedad en un excelente vol-plané.
 - El *Teniente Guillermo Ponce de León* ejecuto dos vuelos en las aeronaves 24^a-39 y 6A-19, alcanzando, respectivamente, alturas de 200 y 800 metros y aterrizando correctamente.

Los cuerpos de cadetes e infantes a las órdenes del jefe de pilotos, formando una flotilla de embarque, tomaron parte en el desfile, conduciendo por tierra los aparatos 1H-8, 3A-16, 28A-43 y 29A-44. Durante el trayecto que recorrieron escucharon numerosos aplausos del público a la escuela militar de aviación. Junto a ellos los 60 alumnos de la escuela militar de aviación y personal de pilotos aviadores desfilaron con los nuevos uniformes reglamentarios consistentes en: guerrera de paño azul negro, pantalón recto con 2 franjas y un vivo del mismo color, kepi "jofre", con el escudo de aviación y botones dorados, espiguillas, caponas y forniture de gala dorados, en el brazo izquierdo el escudo del arma y grado correspondiente

- **1946.** El desfile correspondiente al 16 de septiembre fue muy emotivo para el pueblo mexicano, pues se trató de la primera parada aérea tras finalizar la Segunda Guerra Mundial, retomando su realización, tras una breve pausa causada precisamente por el conflicto armado, y que mejor el poder apreciar la participación de los emblemáticos Republic P-47D-35

¹⁷⁶ Nota: Vol plané: era un término utilizado en aquella época que se refería a apagar el motor y planear hasta su parada total.

“Thunderbolt” del célebre *Escuadrón de Caza 201*, así como los recién incorporados bombarderos North American B-25J “Mitchell” que causaron gran impresión por su tamaño.

- **1958.** Fue en este año cuando se implementó una marca superlativa al realizarse la más grande parada aérea durante los festejos de la Independencia de México. En ese año la Fuerza Aérea Mexicana, bajo las órdenes del *General Alfonso Cruz Rivera*, entonces comandante de la FAM, quien tras llevar a cargo el programa de recuperación de aeronaves logró colocar en el aire a 142 aeronaves y lo más espectacular, el llevar a cabo una exhibición única cuando 33 aeronaves AT-6 North American formaron el acrónimo **FAM**. Esta formación no se ha vuelto a realizar desde aquel año.

Ese mismo año fue cuando el *Lic. Adolfo Ruiz Cortines* presenció por última vez la Parada Militar como presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.



En 1958, durante la Parada Aérea se presentó por la formación FAM, formada por 33 aeronaves North American AT6. las letras F y M eran aeronaves de escuadrones directos de la Fuerza Aérea Mexicana y la letra A estaba conformada por aeronaves pertenecientes a la Escuela Militar de Aviación. Foto Archivo personal Armando Cruz Rivera.

- **1961,** en el desfile conmemorativo al CLI aniversario de la gesta de Independencia, la parada aérea correspondiente, bajo las órdenes del *General de División Héctor Berthier Aguiluz*, son presentados los nuevos equipos a reacción de la Fuerza Aérea Mexicana, recientemente incorporados. Una escuadrilla de ocho aviones De Havilland DH “Vampire” MK.III, seguidos por dos Lockheed T-33, estos últimos recibidos solo unos días antes del desfile, surcaron los cielos de la Ciudad de México causando gran expectación y júbilo entre los asistentes al presenciar el vuelo de estas aeronaves.
- **1981,** por primera vez el Escuadrón de Transporte participo con aeronaves Jet, causando sensación en propios y extraños ver en perfecta formación a siete aeronaves Boeing 727-100, acompañadas por un 737-200, y aunque fue impresionante ver estos equipos en vuelo, el verlos en aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a las 8 aeronaves, uno tras otro en una pista del aeropuerto civil, fue toda una experiencia inolvidable.
- **1982.** En la parada aérea del 16 de septiembre de ese año, fue sumamente emotiva, pues se exhibió por primera vez la aviación supersónica nacional, recién incorporada a la Fuerza Aérea Mexicana. Ese día hicieron acto de presencia cinco aeronaves Northrop F-5E y dos F-5F Tigre II,

del nuevo Escuadro de Combate 401, bajo el mando del *Teniente Coronel Ernesto Arcos Oropeza*.

- **1995.** En el desfile militar correspondiente, la Armada de México participó por primera vez en la parada aérea con los recién adquiridos helicópteros rusos Mil Mi-8, acompañados por una escuadrilla de aeronaves Casa 212-200 de reconocimiento y patrullaje marítimo y los entrenadores Valmet L-90TP Redigo, también de reciente incorporación a la aviación naval.

A continuación, también en esta misma parada, ocurrió un lamentable accidente que ensombreció los festejos de la independencia y enlutó a la Fuerza Aérea Mexicana. Esta parada fue sumamente vistosa, pues fue puesta en vuelo prácticamente toda la flota de la FAM, más las aeronaves de la Armada de México, como lo mencionamos anteriormente.

Los diversos Escuadrones realizaron sus patrones a diferentes alturas y coincidían todos a su paso sobre el Zócalo y Palacio Nacional. Durante la etapa final de la parada, un cambio de último momento ordenado y por ende el volver a armar los patrones para una nueva pasada sobre la ciudad, género que los tiempos no coincidieran y se cruzaran los patrones de las aeronaves Lockheed T-33 y los Northrop F5, con lo cual, un F5, impactara directamente a tres T-33; el sitio del impacto de las aeronaves estaba en los límites de la alcaldía Cuajimalpa en la Ciudad de México y el municipio de Huixquilucan en el Estado de México. Un cuarto T-33 con daños serios, logra regresar y aterrizar en la Base Aérea Militar Núm. 1, en Santa Lucia.

Este terrible accidente generó que los altos mandos militares tomaran una lamentable decisión, que impidió a la Fuerza Aérea Mexicana participar en la columna del desfile de la Independencia por varios años, a pesar de que el accidente no fue directamente culpa de la FAM.

Fueron seis pilotos aviadores los que fallecieron en aquel fatídico accidente:

- *General de Ala PA DEMA Gonzalo Curiel García*
- *Mayor PA DEMA José Rivera Gutiérrez*
- *Capitán 2° PA DEMA Héctor Trejo Flores*
- *Teniente PA Gustavo Pérez Estrada*
- *Teniente PA Jorge Vergara Mogollón*
- *Teniente PA Mario Sánchez García*

Un séptimo piloto, el *Teniente PA Gerardo Ceballos Peraza*, logro sobrevivir al lugar eyectarse del T-33 donde volaba.

- **2001.** Tras un período de ausencia en la columna del desfile, la Fuerza Aérea Mexicana volvió a participar ese año, esta vez, con un pequeño contingente y donde cada Escuadrón solo realizó una pasada sobre el Zócalo, el centro de la ciudad, siendo este fue el primer desfile que encabezaría el C. Vicente Fox Quezada.



*Aeronaves Lockheed C-130, participando en la Parada Aérea del 16 de septiembre de 2008.
Foto Víctor Hugo Gutiérrez.*



2009. Aeronaves Northrop F5, preparándose para iniciar la Parada Aérea del 16 de septiembre de 2009.
Foto Víctor Hugo Gutiérrez.

- **2011.** Celebrando el Centenario del Primer Vuelo de un Jefe de Estado en el Mundo, se organizó una muy vistosa Parada Aérea, pero además era el cincuentenario de la era del Jet en la misma FAM, y por eso los 727 regresaron al aire, ahora eran tres Boeing 727-264A en una formación en diamante, este legendario avión causó un gran asombro entre la gente.



Un Boeing 727-264A, sobrevolando la zona noroeste de la Ciudad de México, en patrón de espera, próximos a cruzar el centro de la ciudad. Foto Víctor Hugo Gutiérrez.

- **2015.** Se esperaba como una gran Parada Aérea, pues en ese año era la celebración del Centenario de la fundación de la Fuerza Aérea Mexicana. Para eso se prepararon una gran cantidad de aeronaves y vistosas formaciones, sin embargo, las condiciones climatológicas tiraron los planes de una gran celebración, las aeronaves de transporte no pudieron participar, ni los paracaidistas, solo escuadrones de ala rotatoria, así como de aeronaves Pilatus PC-7 y Beechcraft T6-C Texan II, lograron pasar sobre el primer cuadro de la Ciudad de México.



Acercamiento a un Lockheed C-130K de la Fuerza Aérea Mexicana, y el capitán del mismo nos observa. Parada Aérea de 2015. Foto Víctor Hugo Gutiérrez



Pilotos y técnicos del escuadrón de aeronaves entrenadoras Grob G-120, de la Escuela Militar de Aviación, previo al inicio de la Parada Aérea de 2017. Foto Víctor Hugo Gutiérrez

→ **2018.** Se implantó un nuevo record; como mencionamos con anterioridad, existía un récord de 142 aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana que participaron en una parada aérea, esto fue en 1958, bajo el mando del general Alfonso Cruz Rivera. Esta marca que se mantuvo por 60 años. Este año, un total de 177 aeronaves que conformaron el Agrupamiento Aéreo 16 de septiembre 2018, 24 aeronaves pertenecían a la Armada de México y 153 a la Fuerza Aérea Mexicana; además de que en diversas formaciones, no solo sobrevoló la Ciudad de México, si no también cuatro ciudades cercanas a la capital del país, estas fueron: Toluca, Pachuca, Puebla y Cuernavaca.

De esta forma, el récord del general Cruz Rivera fue roto, pero es importante destacar que existe un paralelismo histórico entre estas fechas separadas por sesenta años.

En 1958 el general Cruz Rivera llevó a cabo todo un proceso de recuperación de la FAM, que vivía ya un período largo de letargo, con un gran número de aeronaves fuera de servicio por falta de refacciones y presupuesto. Fueron de los años más difíciles para esta institución, y con trabajo y disciplina lograron lo que para muchos era impensable, poner orgullosamente en vuelo a la FAM y más con esa épica ejecución formando las iniciales de su nombre en el cielo de la Ciudad de México y para decirle a la sociedad mexicana, que no sólo estaban presentes sino que, junto a ella.

En 2018 la Fuerza Aérea Mexicana sufrió el ataque de distintos sectores de la sociedad quienes por desinformación o intereses contrarios a los de las Fuerzas Armadas sacaron de contexto diversas situaciones y menospreciado su labor ante la sociedad mexicana. Por ello en esta parada aérea se tenía el objetivo de realizar un trabajo impecable, por primera vez el contingente sobrevoló cinco ciudades, mostrando el alto nivel de su personal en un espectáculo masivo.



Pilotos y Mecánicos al pie de un Boeing 737-800 al finalizar la Parada Aérea de 2018. Foto Víctor Hugo Gutiérrez

→ **2019.** En este año, la política de igualdad de género estuvo presente en la Fuerza Aérea Mexicana y en la Parada Aérea del desfile de Independencia, pues por primera vez dos mujeres tendrían un papel protagónico; primero la *Teniente Miriam Martínez Magaña* con 25 años de edad, estuvo al mando de un Texan T-6C, convirtiéndose así, no sólo en una de las primeras mujeres de la fuerza aérea en el desfile militar, sino en la primera mujer comandando una aeronave en un evento de este tipo, en una formación de 20 aeronaves que surcará los cielos de la ciudad de México.

La *Teniente Karen Vanesa Velázquez Ruiz* fue además, la primera mujer que participó como piloto de combate, y con sus 29 años, hizo historia al ser la primera mujer en volar un avión F5 de la Fuerza Aérea Mexicana. Karen contaba en ese año con una carrera de 11 años y más 700 vuelos en la milicia mexicana para convertirse en una de las 17 mujeres que cuentan con las credenciales para pilotar aeronaves de la FAM.

Esta ha sido una breve reseña del como una gran institución, de todos los mexicanos, se ha presentado cada año ante su pueblo y mostrarle que “Honor, Valor y Lealtad”, es más que un lema, que está siempre presente y listo para servir en cualquier momento.

Víctor Hugo Gutiérrez González

Miembro Correspondiente en México
del Instituto de Investigaciones
Histórico-Aeronáuticas de Chile

Nota: Especial agradecimiento al Capitán 2° Manuel Reyna Garza (Miembro Correspondiente del IHACH en México), por su apoyo y entusiasmo.

Fuentes Documentales:

- ❖ RUIZ ROMERO, Manuel. La Aviación Militar en México. México, 1999.
- ❖ RUIZ ROMERO, Manuel. Grandes Vuelos de la Aviación Mexicana, 1984
- ❖ VILLELA GOMEZ, José. Breve Historia de la aviación en México. México, 1971
- ❖ Revista Tohtli, órgano oficial de la escuela militar de aviación, octubre 1918.
- ❖ Revista Hélice, Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, varios números, varios autores.
- ❖ Revista Cabina de mando, Colegio de Pilotos Aviadores de México, varios números, varios autores.
- ❖ Hemeroteca Nacional, UNAM, México.

VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR

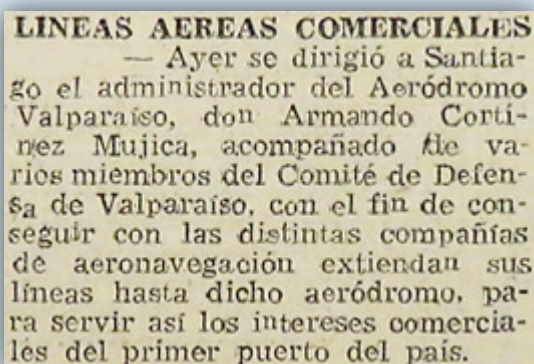
90 AÑOS CON EL SUEÑO DE UN AEROPUERTO

(Segunda parte y final.)

1944 - 1950. CUANDO LAN CHILE LLEGABA A EL BELLOTO

Una de las historias más inéditas y desconocidas del poblado de El Belloto en la Comuna de Quilpué, es sin duda cuando los aviones LAN Chile volaban en su ruta “Santiago - El Belloto – Santiago”, con un itinerario de cuatro vuelos diarios.

Haber sobrevolado El Belloto en esos años debe haber sido maravilloso en días de sol radiante, al observarse desde las ventanillas del avión un paisaje de contraste, entre el verde de los conocidos viñedos vineros y el marrón ocre de lo árido de los montes cercanos.



LINEAS AEREAS COMERCIALES
— Ayer se dirigió a Santiago el administrador del Aeródromo Valparaíso, don Armando Cortínez Mujica, acompañado de varios miembros del Comité de Defensa de Valparaíso, con el fin de conseguir con las distintas compañías de aeronavegación extiendan sus líneas hasta dicho aeródromo, para servir así los intereses comerciales del primer puerto del país.

Clasificado ya como Aeródromo “El Belloto”, el diario “La Unión” de Valparaíso informó que el 22 de julio de 1940, el administrador del campo aéreo, comandante Armando Cortínez Mujica; y miembros del Comité de Defensa de Valparaíso, viajaron a Santiago para entrevistarse con directivos de las distintas compañías de transporte aéreo, con el fin de que éstas extendieran de una vez sus servicios de pasajeros hasta el “Aeropuerto Valparaíso” de la Comuna de Quilpué.

En esta investigación, no se pudo aclarar el día específico en que se efectuó el primer vuelo comercial a El Belloto y si éste lo efectuó un avión LAN Chile o de otra compañía aérea. En las fuentes consultadas, cabe destacar, que la actual Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en Santiago carece de una biblioteca propia y la existente en el Museo Aeronáutico y del Espacio de la capital, no tiene ningún tipo de documento oficial de la DGAC. Esto es, no existen registros de vuelo de la Oficina o Torre de Control del Aeródromo “El Belloto”, ni tampoco están las bitácoras de vuelo¹⁷⁷.

El libro “Quilpué, de floreciente villa a ciudad capital” de Juan López Azcárate (2012), relata que “desde comienzos de la década de los años 40, la Línea Aérea Nacional (LAN) implantaba un servicio permanente hacia y desde nuestra capital”.

Por otra parte, el Instituto Histórico de la Provincia Marga Marga, Boletín N°3, agosto 2012; indica que tras la visita del presidente Juan Antonio Ríos en septiembre de 1940: “Comienzan las gestiones de parte de la Línea Aérea Nacional (LAN) para ampliar la pista de aterrizaje en 500 metros con el fin de dar cabida a aviones de transporte de pasajeros”.

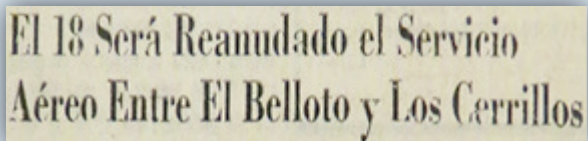
¹⁷⁷ (El autor hizo las consultas directas en esas instituciones.)

Los historiadores de Quilpué, Oscar Salas Contreras y Roberto Troncoso Narváez, y el diario “La Unión” de Valparaíso del 12 de noviembre de 1944; indican claramente que la visita del presidente Ríos “de 1944”, fue decisiva en el inicio de los vuelos comerciales a El Belloto.

El tema del “Aeropuerto Valparaíso” fue una situación inestable desde sus inicios, con quienes apoyaban incondicionalmente la idea y también los detractores y enemigos que nunca están demás en todo lo signifique desarrollo para Chile. Mientras el 31 de marzo de 1952, el “Diario Ilustrado” de Santiago titulaba: *“Es necesario que la región de Valparaíso tenga aeródromo para aviación comercial”*; diez años después, el diario “El Mercurio de Valparaíso” del 25 de marzo de 1962, indicó: *“El Belloto permanece esperando”*.

Es claro sí, que, en el año 1950, los vuelos de LAN Chile entre Santiago y El Belloto llegaron a concretarse definitivamente, con toda la estructura necesaria.

El diario “La Unión” de Valparaíso del 10 de febrero de 1950, destacó:



El 18 Será Reanudado el Servicio
Aéreo Entre El Belloto y Los Cerrillos

“Fuimos informados que el sábado 18 del mes en curso se reiniciará el servicio aéreo de pasajeros entre El Belloto y Los Cerrillos, que había sido suspendido debido a que se estaban haciendo algunos arreglos en el primero de los nombrados”.

También, cuando se suspendió el tráfico aéreo, se tuvo presente la necesidad de renovar el material de vuelo. El campo aéreo de El Belloto se encuentra listo para su uso. La Línea Aérea Nacional cuenta para el tráfico aéreo con las nuevas máquinas marca 'Dove De Havilland', adquiridas en Gran Bretaña... (y) se encuentran en condiciones de iniciar de inmediato el servicio... Desde el día indicado se reanudará el itinerario de los 'taxis aéreos'. Los viajes se harán dos en la mañana y otros dos en la tarde. Sujeto a confirmación quedó la noticia... de servicio aéreo diario entre El Belloto-La Serena y El Belloto-Concepción”.

Esta decisión llevó a planear la ampliación de la pista de aterrizaje de El Belloto, para lo cual el 18 de marzo de 1950, el Decreto Supremo Nº89 del Ministerio de Defensa Nacional, regularizó las expropiaciones de los terrenos contiguos al aeródromo, efectuados en 1948-1949 en el cabezal poniente de la pista de aterrizaje, dejando en manos de la Fuerza Aérea su ejecución.

Tanto la Asociación de Pilotos en Retiro de LAN Chile y el libro “Historia de LAN Chile” de Sergio Barriga Kreft (1983), indican que en junio de 1950 se inauguró el tráfico aéreo de pasajeros en el Puerto Aéreo de El Belloto, con el primer vuelo LAN Chile y la línea “Cerrillos - Viña del Mar - Cerrillos” (obviando la mención de “Valparaíso”), utilizando aviones bimotores De Havilland Dove para 7 a 8 pasajeros. Para este efecto, el Consejo de LAN estableció un itinerario de cuatro servicios por día entre Santiago y El Belloto.

Cabe mencionar, que en la investigación “Notas y efemérides de LAN Chile S.A., 1929-1989” de don Alfonso Cuadrado Merino (1989), se indica la fecha: “Mayo de 1950”.



Los primeros pilotos en inaugurar esta ruta fueron los oficiales Arturo Prado Orozco (izq.) y Rafael Salas Stone (der.), pilotando uno de los nuevos aviones De Havilland Dove.

VIAJE CON COMODIDAD Y RAPIDEZ EN EL "EXPRESO AEREO" A Santiago

Atendido con los modernos aviones DOVE de Haviland

"LAN", en solo minutos de vuelo le brinda, 4 veces diarias, un servicio de lujo en el que siempre llegará a tiempo, después de un viaje desde todo punto más liviano. Equipaje hasta 10 kilos, incluye el valor de su boleto.

Salidas de SANTIAGO: 08.00 — 10.00 — 16.00 — 18.00 (Los Cerrillos)
Salidas de VALPARAISO: 8.30 — 10.30 — 16.30 — 18.30 (El Belloto)

Informes y reservas de pasajes

LINEA AEREA NACIONAL

SANTIAGO: Teatino con Compañía Teléfonos 84608-81877
VALPARAISO: Condell 1530 — Teléfonos 6443-2877

Diario "La Unión" de Valparaíso, 25.02.1950

- LAN Chile / Febrero 1950: Los Cerrillos - El Belloto - Los Cerrillos

Un interesante recorte del diario "La Unión" de Valparaíso, del mes de febrero de 1950, señalaba entre otras, algunas de las ventajas que tendrían la movilización aérea entre *Los Cerrillos - El Belloto - Los Cerrillos*.

- Viaje con comodidad y rapidez con el expreso aéreo a Santiago
 - Atendido con los modernos aviones Dove De Havilland
 - LAN en sólo minutos de vuelo le brinda 4 veces diarias un servicio de lujo en el que siempre llegará a tiempo, después de un viaje desde todo punto más liviano
 - Equipaje hasta 10 kilos incluye el valor de su pasaje
-
- ❖ Salidas de Santiago (Los Cerrillos):
08.00 - 10.00 - 16.00 - 18.00 horas.
 - ❖ Salidas de Valparaíso (El Belloto):
08.30 - 10.30 - 16.30 - 18.30
 - ❖ Informes y reservas de pasajes:
Santiago: Teatinos con Compañía,
Teléfonos 84608 - 81877
 - ❖ Valparaíso: Condell 1530,
Teléfonos 6443 - 2877

Pese a este progreso logrado, indica la prensa de ese entonces, que la oportunidad que tuvo El Belloto no duró más que unos meses.

- El Dove que no llegó a El Belloto

El día 20 de diciembre de 1950, el De Havilland Dove CC-CAA-0313, con itinerario SCL - El Belloto - SCL, de las 17.30 hrs., al mando del capitán Hugo Burr y del copiloto Temístocles Rojas y con 10 pasajeros a bordo, despegó desde Los Cerrillos con destino a El Belloto. A pocos segundos de tomar vuelo, sufrió una traba de sus alerones, obligándolo inmediatamente a un aterrizaje forzoso.

El informe de los daños indicó: Rajaduras y abolladuras en el ala izquierda, 3 aspas de hélice dobladas y el neumático derecho roto. La investigación de esta emergencia definió: Este avión despegó con los mandos de alerones trabados por el pasador de seguro de tierra, por falló de inspección del mecánico, del inspector de turno y del piloto. El piloto reportó que se dio cuenta de la falta de control de alerones al levantar el avión del suelo, por lo que volvió a bajar el tren para proceder a aterrizar, saliéndose de la pista por una racha de viento.¹⁷⁸

1954 - 1962. DECADENCIA DE LOS VUELOS COMERCIALES EN EL BELLOTO

Luego de cuatro años que LAN Chile estableciera oficialmente su ruta aérea, la Armada de Chile decidió en 1954 instalar su nuevo Escuadrón Aeronaval en el aeródromo de El Belloto. La revista "Chile Aéreo" N°252, 1954, recuerda: "... *En su cancha se desenvuelven hoy las actividades de la aviación civil porteña, allí opera la Línea Aérea Nacional y allí tendrá su base provisional la rama aérea de la Marina...*"

¹⁷⁸ "Gajes del oficio 1950", Asociación de Pilotos en Retiro de LAN Chile, www.pilotosretiradoslan.cl

Bajo el título: "Posibilidades para El Belloto", el diario "La Estrella" de Valparaíso del 28 de octubre de 1954, recordaba hasta ese entonces, como era la situación: *"La fijación del campo aéreo de El Belloto como base aérea para la Armada Nacional... ha traído consigo la reparación de las pistas para que estén en buenas condiciones de prestar servicios. Personal de la Armada Nacional, del Club Aéreo Valparaíso y de la Dirección Provincial de Vialidad, están realizando allí diversas obras de mejoras. Cabe felicitarse de que así sea, pues conocidas son las tribulaciones que los cultores de la aviación han vivido frente al problema harto grave de una adecuada mantención de dicho campo, que, por la acción del tiempo, el uso y las lluvias, no siempre está en buenas condiciones. Pero, aparte de este aspecto, la preocupación que en sectores oficiales ahora despierta El Belloto, debe ser aprovechada para la planificación de realizaciones íntimamente ligadas con la aviación comercial.*

Si bien se ha dicho una y otra vez que el citado campo no reúne las condiciones ideales y que no sería aconsejable hacer ahí un aeropuerto, hay que anotar que el tiempo ha pasado sin que se llegue a la ubicación de otro, con la consiguiente dilación y perjuicio para el progreso de la región. De ahí que seamos partidarios se haga, ahora que ha sido elegido por la Armada como base para sus aeronaves, trabajos que lo capaciten para establecer, mediante su uso, líneas comerciales que son, a una zona turística como es la nuestra, prácticamente indispensables. Si se recogieran estas ideas, podría reinstalarse el servicio de taxis aéreos, que hace algunos años, cuando la Línea Aérea Nacional lo mantuvo por algunos meses, dio óptimos resultados, ya que acertaba en forma evidente el viaje a la capital y era para hombres de negocios una verdadera clave de éxito.

Sin embargo, debido a las malas condiciones de la pista, fue suprimido, sin que volviera a ser repuesto, a pesar de la buena acogida que el público le había brindado. También es posible la creación de circuitos aéreos directos al Norte Chico, o a parte del sur del país, lo cual constituiría, de hecho, un beneficio para los porteños, que no se verían obligados, como ahora ocurre, a realizar, previamente, para hacer tales rutas, un viaje a Santiago, a fin de tomar los aviones.

Han transcurrido los años sin que nada se haga en este sentido, siempre a la espera de algo definitivo. Pero esto sólo ha traído consigo los daños inherentes a la falta de progreso y el contrasentido que significa que el primer puerto de la República no cuente con un tráfico de aviones, como ocurre en la mayor parte de los países del mundo. Debe, por esto, hacerse toda clase de esfuerzos para establecer, sino servicios con grandes aviones, por lo menos con aeronaves para diez o doce pasajeros, que suplirían, en parte, las necesidades de la región abriendo caminos hacia el norte, el sur y la capital. Así, aunque imperfecto, podrá prestar servicios prácticos El Belloto para que no sea sólo un campo de entrenamiento de aviones de turismo. Por otra parte, con el uso de helicópteros, los taxis aéreos a Santiago alcanzarían grandes posibilidades y arribos directos, abriendo gran futuro a la aviación comercial de nuestra zona".

Sin embargo, todo continuó con en ese sueño de los años 30. Sumado a los problemas que siempre tuvo el "Aeropuerto Valparaíso", junto a los opositores, sin duda lo fue también la instalación del grupo aeronaval de la Armada de Chile en 1954 y que pasó a formar la Base Aeronaval "El Belloto" en 1961.

Asimismo, se sumó a esto, la inauguración del Aeródromo "Rodelillo" en la parte alta Viña del Mar en 1962, lo que marcó el definitivo fin de los vuelos comerciales.

Para el mencionado Plan Nacional de Aeropuertos de 1957 del Ministerio de Obras Públicas, El Belloto había quedado sólo en proyecto.

Los esfuerzos del Centro para el Progreso de Valparaíso, del Rotary Club y de las autoridades municipales de Quilpué y Villa Alemana a fines de 1961; y luego de haber conseguido la autorización de la Dirección de Aeronáutica para restablecer el servicio aéreo y buscar presentar la idea a otros municipios, en base a que el aeropuerto era de gran utilidad para toda la región; el proyecto no evolucionó.



A comienzos del año 1962, la prensa comenzaba a preguntarse el por qué los servicios de LAN Chile habían dejado de operar en El Belloto. La fotografía adjunta, del diario "El Mercurio" de Valparaíso del 25 de marzo de 1962, sería la última que llevaría la noticia del denominado "Puerto Aéreo Valparaíso", bajo el triste título de: "El Belloto permanece esperando"; haciendo hincapié en que la idea continuaba siendo indispensable para el desarrollo de las ciudades cercanas y por ende de la Provincia de Valparaíso.

La prensa, siempre entregando el apoyo, indicaba: *"La iniciativa podría concretarse de un momento a otro, y para conseguir su materialización, bastaría la organización de una campaña bien dirigida y a cargo de las mismas autoridades que impulsan el proyecto, pero que inexplicablemente han observado un perjudicial silencio en los últimos tiempos"*.

Esta decadencia de los vuelos comerciales se hizo notoria para el Campeonato Mundial de Fútbol 1962 efectuado en Chile.

Buscando mayor información al respecto, se ha podido aclarar, que, aunque el comité que organizó el torneo incluía al Aeródromo "El Belloto" en su ítem sobre *"el transporte de deportistas, autoridades y periodistas"*; es parecer, que quienes participaron en la sede de Viña del Mar no emplearon mayormente este campo aéreo. No hay nota periodística específica al respecto.

Es importante destacar, que el equipo de fútbol de Brasil, que tuvo su sede en el Balneario El Retiro de Quilpué, con Pelé como estrella, empleó una caravana de camionetas Volkswagen para trasladarse desde y hacia Viña del Mar y Santiago.¹⁷⁹

¹⁷⁹ Ver foto referencia Diario "La Unión", 21.05.1962

Desde Anoche, Selección del Brasil se Halla en Quilpué



Diario "La Unión", 21 de mayo de 1962

Taxis Aéreos Unirían Stgo. Y Valparaíso

Continuando con este decaimiento de la aviación comercial en El Belloto, el diario "La Unión" del 13 de septiembre de 1962, mencionó que alcalde de Viña del Mar había entregado la noticia de que comenzaría un *servicio de taxis aéreos* hacia Santiago desde el nuevo Aeródromo "Rodelillo" (junto a la ruta Viña del Mar - Santiago).

Un año después, estos vuelos hacían la ruta Rodelillo - Cerrillos y Rodelillo - Tobalaba, en 30 minutos, con salida de Santiago a las 9.00 hrs. Y salida de Rodelillo a las 9.45, con la Empresa "Service Agro", utilizando aviones Piper Comanche, con capacidad de 3 a 5 pasajeros y complementado con el uso del ferrocarril, bus o automóvil. La intención de este servicio era mejorar la vía de comunicación entre el puerto y la capital, cuando se proyectaba la construcción de un túnel ferroviario por La Dormida en Olmué y del túnel Lo Prado para evitar la Cuesta Barriga.

1961 - 1991. LA BASE AERONAVAL EN EL BELLOTO

El 5 de septiembre de 1961 quedó instituida la Base Aeronaval "El Belloto" (Decreto CJA, Ord. Nº9.500/5), en reemplazo del Escuadrón Aeronaval. Era Comandante de la Aviación Naval el Capitán de Fragata Eduardo Hallen Hahn.

La existencia de la Base Aeronaval "El Belloto", la 3ª que tuvo la Armada de Chile luego de las Torpederas en Valparaíso y la de Quintero; marcó una serie de hitos históricos nacionales, que van desde las misiones aeronavales en el Territorio Antártico Chileno hasta las innumerables operaciones de auxilio y rescate en naufragios, accidentes, temporales, terremotos y otros. Destacando, asimismo,

la importante labor social y de apoyo a la comunidad, como con las llamadas “operaciones cívico militares”.

El 29 de julio de 1962, el diario “La Unión” de Valparaíso publicó en dos páginas, un extenso reportaje al Distrito El Belloto de la ciudad de Quilpué; su antigua escuela, los pobladores, la Base Aeronaval, la dotación de la Fuerza Aérea de Chile que continuaba a cargo de las funciones del aeródromo, etc. Entre otros puntos, comentó que el Aeródromo “El Belloto” tenía 12 hombres de la Dirección de Aeronáutica y de la FACH trabajando para controlar un promedio de 20 aeronaves diarias y que los fines de semana alcanzaba a casi 40.

Y también sobre los clubes aéreos deportivos, las operaciones del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) y de la Misión Aérea Norteamericana cuyo avión permanecía en Santiago y El Belloto. Asimismo, destacó que tanto la FACH como la Base Aeronaval, mantenían una estrecha comunicación con los pobladores de la zona. Ahí, la Armada contaba con 160 marinos y tenía una posta de primeros auxilios, la que también atendía a los bellotinos y colaboraba con los programas de vacunación de Quilpué y Villa Alemana. También había un teléfono público. Sus helicópteros habían participado en el combate de incendios forestales en la temporada 1960-1961, un hito histórico nacional y sudamericano. Los marinos, principalmente suboficiales y marinería, residían en el sector; y se había formado toda una relación que quedó reflejada al bautizarse algunos nuevos grupos habitacionales y calles de la comuna con los nombres de algunos héroes navales.

El reportaje dio a conocer también, los problemas que tenía el aeródromo: la red de iluminación de la pista instalada en 1960 era constantemente destruida por vándalos, los arroyos que bajaban desde el sur continuaban causando desniveles en el terreno y el sector aún estaba abierto y era campo de pastoreo para el ganado.

Relación cronológica histórica de los principales hechos ocurridos en Aeródromo "El Belloto".

- 6.09.1962. Luego de haber llegado por mar y ser armados, la Aviación Naval estrena en El Belloto uno de los dos helicópteros Sikorsky S-58 para operaciones antisubmarinas.

- 1964 y 1965. El aeródromo de El Belloto tomaba ya un carácter de tipo militar y fue lo que llevó al Club Aéreo "Valparaíso" en 1964 y al Club Aéreo "Universidad Santa María" en 1965, a concretar su traslado al Aeródromo "Rodelillo" de Viña del Mar.

- 18.05.1966. Cuatro aviones Beechcraft T-34 Mentor norteamericanos llegaron a El Belloto desde EE.UU., para integrarse a la Marina Chilena como aviones de instrucción de pilotos.

- 26.12.1966. La Fuerza Aérea y la Dirección de Aeronáutica Civil efectúan la entrega oficial del aeródromo a la Armada de Chile. La entrega completa concluyó el día 29 con el cierre perimetral de la Base Aeronaval y con estudios para ampliar y pavimentar la pista de aterrizaje.

- 1967. Se crea el Club Aéreo de Quilpué. Tuvo cuatro aviones y los socios eran principalmente ex miembros de la FACH y de Carabineros de Chile. Luego del Pronunciamiento Militar del 11 de septiembre de 1973, este club cumplió una importante misión de vigilancia hasta por 1975 entre La

Serena y Concepción. El accidente aéreo del 20 de mayo de 1978, cerca del Lago Peñuelas, llevó a la institución a terminar con su rol.

- 1967-1969. Ampliación y pavimentación de la pista de aterrizaje.

El contralmirante Carlos Chubretovich Álvarez recuerda en sus memorias: *"Supe alrededor de 1966, que mi gran amigo de la infancia Sergio Ossa Pretot, había sido nombrado Ministro de Obras Públicas. Sin pedir permiso alguno, ni pedir autorización, me dirigí de Talcahuano a Santiago para entrevistarme con él... Le expliqué que, por falta de recursos en nuestra única pista de aterrizaje en El Belloto, el ripio de la cancha estaba deteriorando constantemente la estructura de los aviones, principalmente las alas y timones, y ello con el agravante que se estaba arriesgando la vida de los pilotos... el Ministro hizo llamar al Jefe de Aeropuertos... le dijo que tomara todas las medidas para proceder cuanto antes a la pavimentación de la pista de aterrizaje de la Base Aeronaval de El Belloto, con cargo al presupuesto del Ministerio... (y) por una resolución tan rápida, sorpresiva y favorable respuesta, me comprometí a proporcionar alimentación y alojamiento en El Belloto a los funcionarios de la Dirección de Aeropuertos que debían estar presentes en la ejecución de los trabajos".*

Sobre los nuevos trabajos de la pista, el historiador aeronaval SOM (R) Carlos Saldivia Rojas, indica que *"se iniciaron el 27 de noviembre de 1967" a cargo de "la empresa constructora Longhi S.A.";* mientras que el comandante Carlos Tromben en su libro, dice: *"... (en) 1968... en abril se habría autorizado la pavimentación de la pista de la Base Aeronaval..."*

Por otra parte, el diario "El Mercurio" de Valparaíso del 24 de abril de 1969, confirma y aclara: *"Los trabajos de la pista principal... se iniciaron luego que el 27 de noviembre de 1967, el Servicio de Obras y Construcciones de la Armada pidió propuestas públicas para el mejoramiento de la pista de tierra. La propuesta fue adjudicada a la Empresa Constructora Longhi S.A."*

Los planos e inspección de las obras estuvieron a cargo de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, con los trabajos correspondientes a movimiento de tierras, construcción de una sub base de grava estabilizada, de una base estabilizada de chancado, de una carpeta asfáltica y drenajes.

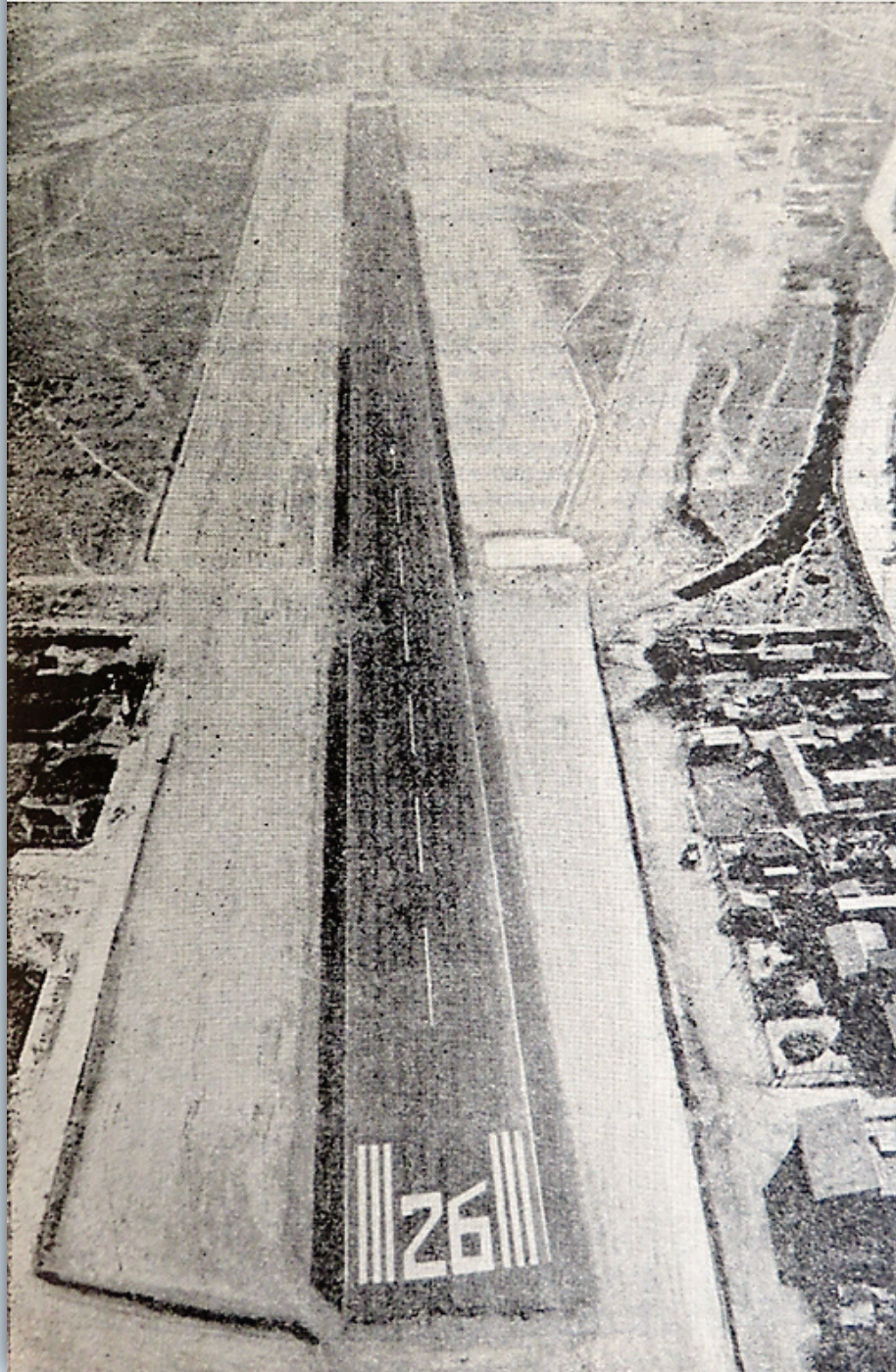
Concluidas las obras, la nueva pista de la Base Aeronaval "El Belloto" fue inaugurada el 23 de abril de 1969.

El diario "El Mercurio" de Valparaíso en una página hizo un extenso reportaje, destacando: *"... de 1.304 metros por 30 de ancho... la que quedará en condiciones de atender el movimiento de todo tipo de aviones..."*

Hasta 1987 no habría más insinuaciones sobre el sueño de un aeropuerto.

Era claro que lo logrado fue gracias a voluntades, a los amigos de siempre y sin duda a la necesidad política de estar en paz, con la Armada de Chile.

PARA LA AVIACION NAVAL
**Inauguran hoy nueva
pista de El Belloto**



El Mercurio de Valparaíso, 23 de abril de 1969.

- 27.01.1969. Llegan desde USA, los dos primeros aviones de transporte Douglas DC3 (C-47), adquiridos por la Armada en acuerdo del Pacto de Ayuda Militar con USA.
- 23.04.1969. Junto con la pista de aterrizaje, se inauguró el Servicio Meteorológico de la Armada, que permaneció en El Belloto hasta 1989, ubicándose luego en Concón.
- 4.08.1969. El avión Douglas DC3 Skytrain US Navy 17254, de la Misión Naval en Chile, despegó desde El Belloto rumbo a Argentina con 16 norteamericanos. Luego de hacer escala en el Aeropuerto Los Cerrillos de Santiago, la aeronave perdió comunicación cuando sobrevolaba la Cordillera de Los Andes. Se dio por perdida y nunca se halló rastro alguno.
- 17.04.1970. El Alto Mando Naval autoriza la fundación del Club Aéreo Naval en El Belloto (Decreto Supremo N.306, 22.02.1971). Institución aerodeportiva conocida como "Club Aeronaval". En la década de 1980 organizó algunos festivales aéreos. En 1985 contaba con 8 avionetas y 800 socios. En 1991, se trasladó a la nueva Base Aeronaval de Concón.
- 10.08.1970. La Armada de Chile incorporó cuatro helicópteros Bell 206 Jet Ranger, que fueron recibidos en la Fábrica Bell de USA, trasladados vía marítima hasta Valparaíso y ensamblados en El Belloto.
- 8.07.1971. Un terremoto a las 23.04 hrs. azotó la Zona Central de Chile. Las aeronaves, principalmente los helicópteros, y marinos de la Base Aeronaval, efectuaron una importante labor de auxilio y apoyo en los sectores afectados.
- 11.09.1973. Golpe de Estado en Chile. Personal de la Base Aeronaval asume funciones junto a Carabineros y la Policía de Investigaciones en las comunas de Quilpué, Villa Alemana y Limache. Dirigentes marxistas y simpatizantes del derrocado gobierno, quedaron por algún tiempo en condición de prisioneros en las instalaciones navales de El Belloto. Como ex institución naval, a partir de 1990, se ve enjuiciada por asuntos de Derechos Humanos, una situación llena de propaganda e historias manipuladas para uso político izquierdista.
- 1.11.1973. El Naval 251, el único avión anfibia tipo Grumman Albatross de la Marina, pocos minutos luego del despegue desde El Belloto, cayó a tierra en el sector El Olivar de Quilpué, falleciendo tres de sus cinco tripulantes.
- 17.09.1975. Tras despegar desde El Belloto, el Naval 125, un avión Douglas C-47; cayó al mar en Quintero. Ocho tripulantes desaparecieron y uno fue rescatado fallecido.
- 30.07.1976. Llegan a la Base Aeronaval, tres modernos aviones brasileños EMBRAER EMB-110, que pasaron a denominarse C-95.
- 29.08.1977. La Comandancia de la Aviación Naval recibe en El Belloto cuatro de los diez helicópteros antisubmarinos Alouette III comprados en Francia.

- 4.07.1978. Era el mes es que se agravaba la crisis limítrofe con Argentina por el Canal Beagle. Tras un duro día de entrenamiento e iniciando su regreso a El Belloto, el helicóptero Alouette III Naval 68 despegó desde la cubierta de la fragata "Condell" y cayó al mar en la Bahía de Valparaíso. Fallecen dos de los cuatro tripulantes.
- 5.08. y 11.11.1978. En plena crisis con Argentina, llegan a El Belloto dos aviones de transporte españoles CASA 212 y tres aviones brasileños de patrullaje marítimo EMBRAER EMB-111, denominados P-111. Estos fueron inmediatamente enviados a Magallanes para operar en la zona del Canal Beagle.
- 17.04.1979. La Comandancia en Jefe de la Armada funda en El Belloto, la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Zañartu".
- 22.05.1980. Llegan a la Base Aeronaval cuatro aviones suizos de entrenamiento Pilatus PC-7, que reemplazaron a los Mentor T-34.
- 5.08.1982. Durante un ejercicio de "lanzamiento de carga a baja altura", un avión CASA 212 de la Aviación Naval perdió dos bultos, que cayeron en dos poblaciones de Villa Alemana (sector oriente de la pista de aterrizaje). Pese al impacto en tierra y la destrucción en las viviendas, Gracias a Dios no hubo víctimas¹⁸⁰. Lo ocurrido puso en tela de juicio, la ubicación de la Base Aeronaval.
- 26.05.1985. En la pista de aterrizaje se efectuó la 3ª Fecha de Automovilismo Deportivo del Campeonato Nacional de Fórmula 3. La actividad se repitió en abril de 1985 y enero de 1990.
- 17.02.1986. A las 19.45 hrs. de este día lunes, se produjo una de las peores tragedias ferroviarias en Chile, cuando dos trenes chocaron frontalmente en el sector Queronque de Limache. Apenas conocida la tragedia, helicópteros navales y personal de la Base "El Belloto" colaboraron rápida y activamente en las labores de auxilio y rescate.
- 21.06.1986. Aterrizó en El Belloto, llegando desde Israel, el primer avión a reacción adquirido por la Aviación Naval, un IAI 1124 Westwind 2.
- 15.10.1986. El avión de transporte CASA C-212 Naval 148, se accidentó cerca de Cabillo. La aeronave fue hallada un día después con toda su tripulación de 11 marinos fallecidos.
- 7-14.08.1987. Un fuerte temporal afectó la Zona Centro Norte de Chile. Los helicópteros navales participaron en diversas operaciones de rescate en sectores de inundaciones.
- 19.12.1987. Debido al crecimiento de la población en El Belloto, la Armada de Chile comenzó a desarrollar a inicios de 1987 el proyecto de la nueva Base Aeronaval "Viña del Mar" en Torquemada, Concón; inaugurándose este día la pista de aterrizaje.
- 16.03.1989. Se inaugura la Base Aeronaval "Viña del Mar", que reemplazó a la base ubicada en El Belloto.

¹⁸⁰ El autor de esta reseña fue testigo del hecho.

- 13.09.1991. La Armada de Chile y la Comandancia de la Aviación Naval, con una ceremonia de despedida, cierran oficialmente la Base Aeronaval "El Belloto".

EL SUEÑO CONTINÚA. LA PISTA DE ATERRIZAJE DE TORQUEMADA EN CONCÓN

A fines de 1986, comenzó a desarrollarse un proyecto para la construcción de una nueva Base Aeronaval en la V. Región, principalmente, porque El Belloto “había quedado chico”. Este tenía consideraciones económicas no demasiado altas y pensaba poder albergar operaciones militares y civiles. El terreno fue un acuerdo entre los ministerios de Minería y Defensa en el sector Torquemada de Concón, de propiedad de la Refinería de Petróleos (ENAP).

Fue así, que, a inicios de 1987, la Armada dio forma al “Proyecto Imperial”. En su primera fase se construyó la pista de aterrizaje, Tipo 3-C, según la normativa aeronáutica internacional; y operativa para aviones comerciales tipo Boeing 737.

Con ello, volvió a renacer la idea de un aeropuerto para Viña del Mar y Valparaíso, ahora con el nombre de “Aeropuerto Torquemada”. Y pese a que hubo intentos, algunos aterrizajes de aviones comerciales de LAN Chile y LADECO, de otros desviados por la neblina desde el aeropuerto de Santiago y de aviones privados, como los que trajeron a algunos de los artistas que participaron en el Festival de la Canción de Viña del Mar; hasta el año 2020 todo continuaba en un simple sueño.

La distancia entre esta nueva pista de aterrizaje y la capital son sólo 86 kms., y la oposición a partir de 1990, la encabezó el monopolio del transporte carretero, de pasajeros y carga (en manos de dos líneas de buses); junto a los infaltables intereses políticos.



Inauguración de la pista de aterrizaje.

El 19 de diciembre de 1987 se inauguró la pista de aterrizaje en Torquemada y el inicio de la construcción de la nueva Base Aeronaval. Llegaron desde El Belloto tres aviones Pilatus PC-7. Uno fue piloteado por el vicealmirante Hernán Rivera Calderón (destacado aviador naval); y de copiloto, el Comandante en Jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino Castro.



Primer avión comercial en Torquemada

El 29 de septiembre de 1988 aterrizó por primera vez en la nueva pista de aterrizaje, un avión comercial, fue un Boeing 737 de LAN Chile, el que traía al Presidente de la República, capitán general Augusto Pinochet Ugarte; y otras altas autoridades nacionales, en una visita oficial a la región.

La idea de LAN Chile era establecer una ruta de vuelo Santiago - Viña del Mar, sin embargo, fue la aerolínea LADECO quien inició los vuelos comerciales poco después. Pero, como en la repetida historia pasada, no duraron lo suficiente.

La Ley N°18.917 del Ministerio de Defensa Nacional, 19.01.1990; dictó las normas sobre el aeródromo de la nueva Base Aeronaval, indicando, entre otros puntos:

- La Dirección General de Aeronáutica Civil, a solicitud de la Armada de Chile, declara habilitado el Aeródromo de la Base Aeronaval de Viña del Mar como aeródromo público y aeropuerto... (Art. 1)
- La administración de los Servicios de Navegación Aérea del aeródromo situado en la Base Aeronaval, corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil. (Art. 2)

El 16 de marzo de 1989, durante el 66º Aniversario de la Aviación Naval, en ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, se inauguró oficialmente la nueva instalación naval, bautizada como Base Aeronaval "Viña del Mar"; nombre que cambió a Base "Concón" el 16 de marzo de 2015, debió a la creación de la Comuna de Concón en 1995, por quedar esta circunscrita dentro de esos nuevos límites.

Algunas características de la pista de Torquemada

Como indica la resolución legal, esta pista de aterrizaje fue destinada para uso militar y civil, y permite a la Provincia de Valparaíso *"disponer de un campo aéreo de características internacionales, ... (que sirve) de alternativa al aeropuerto de Pudahuel..."*, por producirse a menudo en esta área de Santiago, neblinas que obligan a los aviones de pasajeros a desviarse a Mendoza en Argentina.

La pista, código SCVM, se encuentra en la ribera sur del Valle de Aconcagua, cercana al Cerro Torquemada y sobre una meseta a 140 msnm., con una longitud de 1.750 mts. y 30 mts. de ancho, sin presentar obstáculos para la operación aérea. Se ubica junto a la ruta Viña del Mar - Los Andes y lejos de zonas pobladas.

Comparación con otras pistas cercanas:

- Base Aérea FACH, Quintero (SCER): 1.200 x 50 mts.
- Aeródromo "Rodelillo", Viña del Mar (SCRD): 850 x 18 mts.



LA ANTIGUA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AERÓDROMO "EL BELLOTO"



En la fotografía del autor WFL, del 27.12.2019, se aprecian las poblaciones y centros comerciales que terminaron por absorber los terrenos donde se ubicaron las instalaciones de los clubes aéreos, de la Dirección de Aeronáutica, de la Fuerza Aérea y finalmente de la Base Aeronaval. Y la pista de aterrizaje convertida en una gran avenida vehicular.

Fueron 56 años de historia, desde la proyección de la pista en 1935, hasta el año 1991, cuando se clausuró la Base Aeronaval "El Belloto".

Walter Foral Liebsch

RITTER Imhof von Geisslinghof

(Desde Viena, Austria para Revista Aerohistoria)

Agradecimientos: El autor agradece la colaboración de los señores Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Carlos Saldivia Rojas, SOM (R) Aviación Naval, mecánico helicópteros, historiador aeronaval y Ernesto Medalla Mesa, Profesor de Estado en Historia.

Bibliografía:

- Salas Contreras, Oscar. "Historia de El Belloto", 1945.
- Troncoso Narváez, Roberto. "Historia de Quilpué", Tomo IV, 1989.
- Rivera, Arancibia y otros. "Pasas por Quilpué, Recorriendo su historia" 2009.
- Tromben, Carlos. "La Aviación Naval de Chile", 1998
- Fuerza Aérea de Chile, "Atlas de Aeródromos 1937". Dirección de Aeronáutica, 1938.
- González Videla, Gabriel. "Gabriel González Videla, Memorias", Tomo II, 1975.
- Chubretovich Álvarez, Carlos. "Recuerdos de mi Bitácora".
- Barriga Kreft, Sergio. "Historia de LAN Chile", 1983.
- Fernández Donoso, Alberto. "Ese singular sentido de proteger el vuelo", 2000.
- Chamorro Moreno, Manuel. "La Base Aeronaval 'Viña del Mar'", SO (R) Fundación Mar de Chile.
- "Campeonato Mundial de Fútbol Chile 1962, Quién es Quién, Who's Who", FIFA, 1962.
- Turke, Juan. "Atlas de Chile", 1895.
- "Quilpué-Villa Alemana", Estado Mayor Ejército de Chile, IGM, 1926.
- Diarios "El Mercurio", "La Estrella" y "La Unión" de Valparaíso.
- Diarios "La Nación" de Santiago.
- Periódicos "El Comercio" de Viña del Mar, "La República" de Quilpué.
- Diario Oficial de Chile.
- Ministerio de Defensa Nacional.
- www.diariooficial.cl
- Revistas "Chile Aéreo", Club Aéreo de Chile.
- Revistas "Vigía" 1986 y 1988, Armada de Chile.
- Revista "Mar", N.173, 1987, LIGAMAR
- "Boletín de Información Aeronáutica", Dirección General de Aeronáutica de Chile

VII. AVIONES CON HISTORIA



Magnífica ilustración del avión con los colores operados por la Fach, realizada por nuestro socio, Sr. Juan Carlos Velasco.

PIPER PA-31-350 CHIEFTAIN EN CHILE

El Piper PA-31 modelo Navajo, fue concebido y desarrollado a mediados de los años sesenta por el dueño y fundador de la Piper Aircraft Corp., Mr. Williams Thomas Piper.

El vuelo inaugural del primer prototipo fue el 30 de septiembre del año 1964, utilizando dos plantas motrices de seis cilindros Avco Lycoming IO-540-M de 300 hp.

Las primeras entregas se realizaron el 17 de abril de 1967 y con ello, la Piper Aircraft, entraba de lleno en el segmento de aviones ligeros para el transporte de seis a nueve pasajeros, en versiones ejecutivas y también aerolíneas regionales.

Su producción duró entre 1967 y 1984, entregando un total de 3.942 aeronaves en sus ocho variantes fabricadas.

Muchas de estas aeronaves fueron utilizadas por fuerzas armadas y policiales del mundo en distintos roles.



Un Piper PA-31 "Navajo" del Club Aéreo de Carabineros de Chile, en su base del Aeródromo Eulogio Sánchez de Santiago. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Una de las variantes más destacadas de esta familia "Navajo", fue el modelo PA-31-350 denominado "Chieftain", que tenía varias mejoras respecto del modelo Navajo, a saber: nuevas plantas motrices contrarrotatorias Lycoming O-540-J2BD de 350 hp, una cabina alargada y nuevas hélices entre otras.

La Fuerza Aérea de Chile, adquirió directamente a la Piper Aircraft en el año 1980 un modelo PA-31-350, fabricado el mismo año que había sido registrado por la fábrica con la matrícula N4501Y (c/n° 31-8052169), para luego rematricularlo como N4503Q. A su vez esta, fue cancelada el 28 de julio de 1980.

Una vez arribada a Chile, el avión recibe la matrícula institucional 311 y es destinado al Grupo de Aviación N° 10 con base en el Aeropuerto de Los Cerrillos, Santiago.

El esquema de pintura era del tipo VIP con colores blanco, azul y rojo.

La labor desarrollada por la aeronave en la Fach, fue transporte de oficiales en comisiones y enlace entre las unidades a lo largo del país.



*Vista desde abajo del avión, puede notarse que no porta la matrícula en el ala derecha.
Fotografía: Sr. Ricardo Barraza Lammermann.*



*Preparando el despegue desde una base aérea de la Fach en el norte de Chile.
Fotografía: Sr. Ricardo Barraza Lammerman.*

Tras seis años de operaciones en la Fuerza Aérea de Chile, en 1986, el avión es dado de baja y puesto a la venta en el mercado civil.



En dependencias de la Empresa Nacional de Aeronáutica, "ENAER", el avión es preparado para su venta. Todas las marcas FACH han sido borradas. Fotografía: Sr. Mario Magliochetti Oleaga.

En enero del año 1987, es enajenado a la empresa La Pitra S.A., recibiendo la matrícula civil chilena CC-CDR.

Posteriormente el avión pasa a Transportes Aéreos Metalúrgicos Ltda. "Aeromet", manteniendo la misma matrícula.



Fotografiado en su base de Los Cerrillos el 15 de agosto del año 1996. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.



*Perfil de la aeronave durante su servicio en Aeromet.
Ilustración del Socio Sr. Juan Carlos Velasco García.*

Aeromet prestaba distintos servicios a terceros desde su base de operaciones en el Aeropuerto de Los Cerrillos, entre ellos el traslado de ejecutivos de la minería.

Tras el cierre del aeropuerto en el año 2006, el avión estuvo basado en el aeródromo de La Paloma en Puerto Montt en apoyo de otra aeronave de la compañía. En el mes de agosto del mismo año, el avión es vendido a C. Tschopp, quien lo inscribe en la DGAC y recibe la matrícula CC-POB.



Imagen del CC-POB publicada en el Aeródromo Eulogio Sánchez en Santiago de Chile. Publicada en el sitio airliners.net.



Imagen del CC-POB publicada en el sitio airliners.net. muestra al avión en el Aeroparque "Jorge Newbery", Buenos Aires, Argentina. Créditos en la fotografía.

El 9 de noviembre del mismo año 2006, es comprado por la empresa argentina, Altinia S.A. quien lo matricula como LV-BGG.



Ilustración del avión con los colores operados por Altinia, realizada por nuestro socio, Sr. Juan Carlos Velasco.



En el Aeropuerto de San Fernando, Buenos Aires el 27 de junio del año 2009. Fotografía: Sr. Gabriel T. Pavlovic.



Imagen del LV-BGG tomada el 8 de septiembre del 2012, en el Aeropuerto de Morón, Buenos Aires, Argentina. Fotografía: Sr. Gabriel T. Pavlovic.

A la fecha de cierre de este artículo para revista Aerohistoria, en su edición del mes de octubre del 2021, el avión aún sigue volando en Argentina para la empresa Altinia S.A.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<http://ivansimanic.blogspot.com/2007/04/navajos-militares-chilenos.html>

https://es.wikipedia.org/wiki/Piper_PA-31_Navajo

<https://loudandclearisnotenough.blogspot.com/2012/09/lv-bgg-piper-pa-31-350-navajo-chieftain.html>

Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile 1913-2020. Erwin Cubillos Salazar.

Colaboradores:

Sr. Juan Carlos Velasco García.

Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Sr. Esteban Raczynski.

VIII. SABÍA USTED?

...que la batalla de Rancagua fue un enfrentamiento militar ocurrido el 1° y 2 de octubre de 1814 en la ciudad homónima en el contexto de nuestra Guerra de independencia?

El entonces brigadier Bernardo O'Higgins fue sitiado en dicha villa por el coronel español Mariano Osorio, resistiendo los dos días, hasta que logró romper el cerco con algunos sobrevivientes y replegarse a la ciudad de Mendoza en Argentina. Este épico hecho en nuestra historia, marcaba el fin de la Patria Vieja y el inicio de la exitosa campaña de Reconquista en 1817.



Diario El Mercurio, sábado 2 de octubre de 1920

Hace 101 años atrás, y con motivo de la celebración del aniversario de la Batalla de Rancagua, la entonces Inspección de Aviación, dispuso para el día 2 de octubre, que el Mayor Víctor Huston efectuara un raid aéreo a la histórica ciudad de Rancagua, de manera de realzar las festividades que se celebraban.

Al efecto, el Mayor Huston, piloteó un avión De Havilland DH-9 y llevó como pasajero al Cabo 1° Aspirante a Oficial de Reserva Carlos Charme, partiendo a las 10.00 horas de la mañana desde la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque¹⁸¹. La prensa del día siguiente, informaba sobre *el éxito de las volaciones realizadas*. Mientras el Mayor Huston volaba sobre la ciudad, despegaban también el Teniente 1°aviador José Arredondo en un monoplano Bristol, y a continuación, el Capitán Armando Castro llevando de pasajero al Cabo 1° Aspirante señor Wenceslao Díaz en un DH-9.

¹⁸¹ Tras la creación el 15 de julio de 1920, de la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto, sin embargo, a la autoridad del Ministerio de Guerra y Alarma e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones, la entonces pionera Escuela de Aeronáutica Militar iniciada en febrero de 1913, cambió de denominación por "Escuela de Aviación".

En aquella memorable ocasión, los tres aviones presentes, arrojaron sobre los presentes reunidos en aquella plaza, una gran cantidad de proclamas que decían: ***“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio.”***

Terminada la celebración, el Mayor Huston se dirigió a Valparaíso, donde evolucionó por espacio de unos veinte minutos, rindiendo así un nuevo homenaje, esta vez a la memoria del aviador naval Guardia Marina 1° Julio Villagrán Cadiz, cuyos funerales se habían efectuado durante el mes de agosto en la ciudad de Antofagasta y posteriormente fueron sus restos trasladados a Valparaíso.



Mayor Victor Henry Huston, oficial británico arribado a Chile en noviembre de 1918, fue asimilado en el Ejército de Chile sirviendo como Instructor de Vuelo y Asesor Técnico encargado del armado y funcionamiento del material aéreo recibido.

En la fotografía luce sobre el uniforme chileno del Arma de Artillería, tres condecoraciones, las dos primeras, “Military Cross” y “1914 -15 Star”, ganadas en la Primera Guerra Mundial, y a continuación, una medalla de Honor otorgada por la Ilustre Municipalidad de Santiago.

**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

EL PRIMER CURSO DE INSTRUCTORES DE VUELO



El Diario Ilustrado, domingo 17 de octubre de 1920
(Archivo IIHACH)



El Mercurio, domingo 17 de octubre de 1920
(Archivo IIHACH)

Así informaba la prensa nacional del mes de octubre de 1920, el arribo a Chile del Mayor Frank P. Scott, piloto e instructor de vuelo británico ex instructor de la Escuela de Aviación de Gosport, en Inglaterra.

Su seleccionada contratación para servir en nuestra recién creada Fuerza Aérea, obedecía a la modernización y nueva organización que se había establecido para el Servicio Aéreo del Ejército. El Decreto Supremo F. A. N°1669 firmado el 15 de julio de ese año, establecía que la recién formada *Inspección General de Aviación*, era organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto, sin embargo, a la autoridad del Ministerio de Guerra y Alarma e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones.

De este nuevo mando directo, dependerían entre otras, *"todas las fuerzas aéreas militares, navales y civiles; además vigilará el Servicio Aéreo y Comercial"* y agregaba además una nueva denominación y función colectiva para la entonces Escuela de Aeronáutica Militar del Ejército, bajo el nombre de Escuela de Aviación, la que estaría también, bajo su *comando directo*.

La reconfortante experiencia con la adquisición y el uso de material británico tras el término de la primera guerra mundial, reportaron sus dividendos para un sostenido desarrollo de nuestra aviación militar y sobre todo, para contar con fuertes estímulos que incentivarían en la gente, un encanto por

la aviación, por sus logros y alcances para con la conectividad nacional¹⁸². Otro factor importante, fue la excelente relación con los instructores y asesores británicos que llegaron para asesorar a la Armada y el Ejército, también brindaron confianza al Alto Mando, para implementar nuevos métodos de aprendizaje que permitieran mantener en el tiempo, una nueva escuela para los oficiales aviadores.

Esta no sólo contemplaba materias de vuelo, sino que introducía conceptos que eran parte de una nueva y dinámica orgánica propia de la Royal Air Force¹⁸³ y de su papel en la defensa nacional, misma que comenzaba a ser implementada en otras naciones pertenecientes al Imperio, entregando confianza y demandas de nueva tecnología que permitiera obtener para la aviación mayor seguridad.



El hombre

Frank Pilkinton Scott, era un renombrado piloto y veterano de guerra con 34 años de edad, quien había ofrecido sus servicios en tres naciones sudamericanas al final de la guerra, una de ellas fue Chile, donde cumplía con las expectativas de nuestro Ejército. Tras recibir los correspondientes informes desde Europa, donde mencionaban entre otros, el sistema de aprendizaje avanzado de la Escuela de Gosport¹⁸⁴, y para implementar ello en Chile, se había comprometido contratar a más instructores británicos.

Tras estos antecedentes considerados, llegaba a Valparaíso el 12 de octubre de 1920, este distinguido y prometedor personaje encargado de realizar lo que sería, el primer curso de Instructores de Vuelo y también de organizar la Planta de aviación.

Junto a él, llegaban en el vapor *Santa Teresa* los otros instructores que ejercerían como ayudantes, entre ellos, al Mayor Charles Pickthorn y al capitán Oswald Manning, también destacados pilotos veteranos de la Real Fuerza Aérea Británica, y los especialistas en mecánica, Arthur Richard Seabrook, Langley Backshall, Walter Hammond Cole y Robert Penneger.

Detalla el CDA Enrique Flores Álvarez en su obra *Historia Aeronáutica de Chile*, que el Mayor Scott debía desarrollar sus actividades “en cumplimiento a bases establecidas en un contrato con el

¹⁸² Este importante factor fue relevante en los cuantiosos aportes populares que involucraban a una de las primeras campañas nacionales de recolección de fondos para la adquisición de aviones y material de vuelo renovado

¹⁸³ La Royal Air Force, (abreviada como R.A.F.) es la rama aérea de las Fuerzas Armadas británicas y la Fuerza Aérea independiente más antigua del mundo. Formada el 1 de abril de 1918 al fusionarse el Real Cuerpo Aéreo y el Real Servicio Aéreo Naval, la RAF ha tomado una parte importante en la historia militar británica desde entonces, jugando un importante y exitoso papel en la defensa del Reino Unido y desarrollo de la Aeronáutica.

¹⁸⁴ Su nombre era *School of Special Flying* en Gosport, era una Escuela de vuelo sólo para Instrucción Avanzada que, al comienzo de la Primera Guerra Mundial, se habilitó en los campos verdes y planos en los bordes occidentales de Gosport convirtiéndose en centro de aeródromos militares. Entre ellos, el Grange Airfield (ahora HMS Sultan) se convirtió en el hogar del Royal Flying Corps en 1914 y la base de la *Escuela Especial de Vuelo en donde fue Instructor Scott*. Por otra parte, la escuela de entrenamiento naval se estableció en Lee-on-the-Solent en lo que ahora es el sitio del HMS Daedalus, donde el vuelo continúa hasta hoy, con los helicópteros del servicio de búsqueda y rescate. La vida de la aviación en Lee on Solent Airfield comenzó en 1917, los hombres y mujeres del HMS Daedalus y sus precursores, en dos guerras mundiales, desde la llegada de los primeros hidroaviones Short 184 en 1917 como parte de la Escuela de Entrenamiento de Hidroaviones Navales HM. El establecimiento se convirtió en la Escuela de Formación de Hidroaviones de la RAF en 1920, después de lo cual en 1934 se abrió por primera vez un aeródromo. La Estación Aérea se encargó por primera vez como HMS Daedalus en mayo de 1939 como sede del Fleet Air Arm. Después de la guerra, como HMS Ariel, el sitio formó la Escuela Real de Ingeniería Aérea Naval y la Unidad de Ensayos de Aerodeslizadores Interservicios. Una variedad de aviones aliados, se basaron aquí en el HMS Daedalus, en Lee on Solent. Apoyaron a las fuerzas navales y terrestres durante el Día D y posteriormente. La escuela se transfirió al HMS Sultan 1995, y la estación aérea finalmente se desmanteló en marzo de 1996. Actualmente, Daedalus desempeña un papel valioso en la búsqueda y salvamento aéreo y marítimo, y en las actividades policiales, así como en los planes en evolución del Daedalus. Área de conservación y la estrategia de desarrollo de Daedalus de los consejos de MOD, Hampshire, Fareham y Gosport. Fuente: <http://www.rafcommands.com/database/wardead/details.php?qnum=94344> y <http://www.mygosport.org/aviation.htm>

Gobierno de Chile, que, en síntesis, exigía proporcionar instrucción de vuelo a 72 oficiales: 52 del Ejército y 20 de la Armada, hasta dejarlos aptos para desempeñarse como pilotos de guerra, al costo de 200 libras esterlinas cada uno”.

Sobre su desempeño en Chile, se fueron cumpliendo por lejos, todas y cada una de las expectativas que se tenían para con este equipo. Entre ellas, el Mayor Scott pregonaba la necesidad de crear un escalafón especial dentro arma de la aviación para así evitar la pérdida de tiempo que significaba reentrenar pilotos al término de cada período de servicios en tropa. Esto había ocurrido con los oficiales de la Escuela de Aviación, los cuales periódicamente eran destinados a sus regimientos de origen o solicitaban su traslado a tropas para cumplir con los requisitos de ascenso; el nuevo escalafón dedicado permitiría estimular y recompensar los esfuerzos de los aviadores militares, creando con ello un panorama más sólido y seguro para practicar lo aprendido. Agrega al respecto Flores, que el instructor británico también hizo ver la necesidad *de seleccionar al elemento humano destinado a la aviación, al mejor dotado de aptitudes físicas y morales para ejercer su iniciativa con valentía y decisión en los momentos difíciles de un encuentro aéreo, en donde a menudo, no se puede testificar si el piloto que cae y se destroza envuelto en llamas ha muerto como un héroe o si ha dado la espalda como un cobarde.*



Otro interesante aspecto de Scott como educador, fue su rápida adquisición de un correcto vocabulario en español, ventaja que le permitió en corto tiempo dar una serie de exposiciones y conferencias en lugares públicos. Entre ellos estuvieron el Aero Club de Chile, la Universidad de Chile y la Academia de Guerra del Ejército.

En la mayoría de estas conferencias, Scott ponía de manifiesto la importancia de mantener grandes reservas civiles por cuenta del Estado, tan numerosas como podrían necesitarse durante una guerra, en atención al enorme costo que demandaba la mantención de una Fuerza Aérea en tiempos de paz.

Las tareas programadas en la Escuela de Aviación

Desde el 16 de marzo de 1920, desempeñaba el puesto de director de la Escuela de Aeronáutica el comandante Florencio Mesa Torres. A la llegada del Mayor Scott a Chile, el comandante Mesa recibió otra destinación al Regimiento de Caballería Dragones N° 6, e hizo traspaso provisional de la dirección de la Escuela al capitán Víctor Contreras Guzmán.

El 22 de noviembre de 1920, el Mayor Scott y sus colaboradores eran presentados a los jefes, oficiales y alumnos de la Escuela de Aviación en una sencilla ceremonia efectuada en uno de los hangares de madera de dicho establecimiento, presidiendo el acto el Inspector de Aviación, general Luis Contreras.

Cinco días más tarde, el Capitán Víctor Contreras procedió a hacer la entrega definitiva del cargo al Mayor Scott¹⁸⁵, de acuerdo con lo que había dispuesto el general Contreras en su presentación inicial.

De este modo, Scott desempeñaba el mando de la Dirección técnica de la Escuela con el objeto de permitir poner en práctica la reglamentación interna de esa enseñanza moderna que se había comprometido, al mismo estilo de la impartida en Gosport.

En calidad de ayudante fue designado el Capitán de Ejército del Arma de Artillería Francisco Quevedo Prado¹⁸⁶, a fin de resolver los problemas de carácter administrativo y disciplinario que se presentaran durante el desarrollo del curso.



La imagen y el equipo

Nuevamente el coronel Flores, nos aporta con importantes detalles para entender aspectos técnicos y de fondo en este relato: *“Armados los cuatro primeros biplanos Avro de instrucción que trajo la Misión, y habiendo acordado el Ministerio de Guerra dar a los aviones el nombre de héroes, de eminentes servidores públicos y de las provincias, departamentos e instituciones que en un gesto patriótico erogaron fondos para la adquisición de aviones militares, se dispuso designar los con los nombres y números que se indican: N° 78 “Capitán Ávalos”, en homenaje a la memoria del distinguido oficial, esforzado piloto, primer director y fundador de la Escuela de Aeronáutica Militar; N° 82 “Curicó”; N° 77 “Colchagua” y N° 79 “Malleco”.*

Además, y con el propósito de uniformar los distintivos, la Inspección General de Aviación había también dispuesto, con fecha 27 de julio de 1920, que los aviones pertenecientes al Servicio de Aviación deberían llevar en la parte superior e inferior extrema del ala, un escudo nacional de 75 centímetros de alto por 45 centímetros de ancho. El timón de dirección debía llevar los colores nacionales: azul, blanco y rojo en franjas verticales, abarcando toda su superficie.

A este nuevo look en las aeronaves, se sumaría en el mes de octubre, otro muy relevante, la nueva insignia distintivo para los aviadores pilotos que derogaba la antigua y ya algo obsoleta hélice en el brazo, de modelo francés.

¹⁸⁵ Escuela de Aeronáutica Militar. Disposiciones relacionadas con los servicios que presta el Mayor de las Fuerzas Aéreas del Ejército británico, Frank P. Scott, en virtud del contrato celebrado entre él y el Ministerio de Guerra, en conformidad al D/S. Reservado N°299 del 16 de noviembre de 1920.

¹⁸⁶ B.O. 761. 04.Dic.1920. Pág.8523



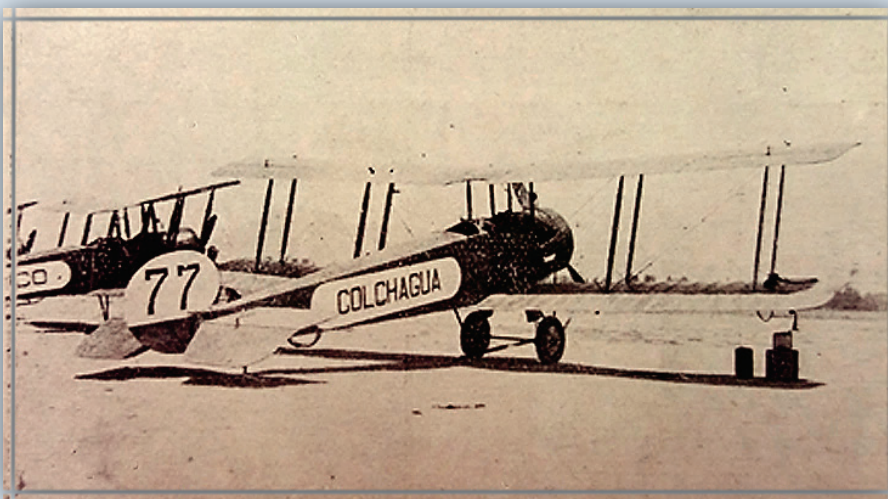
*Distintivo de Oficial Piloto Aviador.
Según modelo del Reglamento de vestuario del Ejército de Chile de 1920*

Con esta nueva cara, más definida en lo corporativo y moderno en cuanto a lo material, se iniciaba el 24 de noviembre de 1920, las actividades dispuestas por la Misión inglesa en un programa que comprendía instrucción aérea y terrestre, desarrolladas simultáneamente conforme a la siguiente distribución de tiempo:

- 07.30 a 08.30 horas — Conocimiento de armas.
- 08.30 a 11.00 horas — Vuelos.
- 14.00 a 15.00 horas — Telegrafía.
- 15.00 a 18.00 horas — Vuelos.

El curso se iniciaría con el reentrenamiento de los Oficiales, que en años anteriores habían aprendido a volar mediante el primitivo sistema de los “Pingüinos”, distribuyéndose los alumnos como sigue:

- ❖ Instructores: Mayor Scott. Alumnos: Capitanes Armando Castro López, Armando Cortínez Mujica y Federico Baraona Walton.
- ❖ Instructores: Mayor Pickthorn. Alumnos: Capitanes Diego Aracena Aguilar, Gabriel Valenzuela Valenzuela y Teniente José Arredondo Lillo.
- ❖ Instructores: Capitán Manning. Alumnos: Teniente Ignacio Aliaga González y los Ingenieros 3° de la Armada, Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain Henríquez.



Primeros aviones Avro 504 K armados en 1920

La instrucción aérea abarcó el pilotaje en los nuevos biplanos Avro, hasta quedar en condiciones de rendir las pruebas correspondientes al certificado "Y ", vigente en la Real Fuerza Aérea Británica, y que además de completar 25 horas de vuelo solo, de las cuales a lo menos 15 en un aparato de servicio, sus requisitos eran:

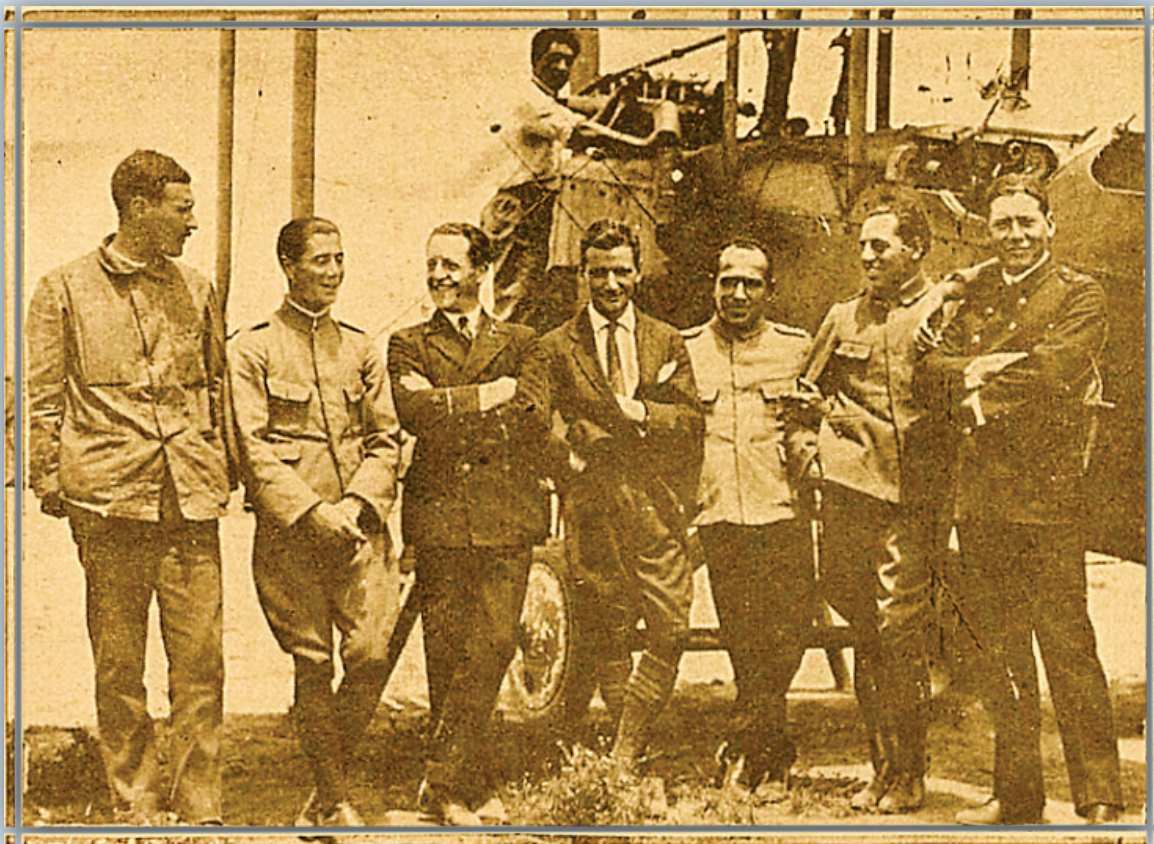
1. Tres virajes escarpados y continuos, a derecha e izquierda, con y sin motor.
2. Aterrizaje con velocidad mínima, cola abajo, con consistencia.
3. Deslizamiento de ala, a derecha e izquierda, y aterrizaje por medio de deslizada.
4. Maniobras acrobáticas: loop, tirabuzón, medio roll.
5. Pérdida de velocidad, con y sin motor.
6. Figuras cerradas de "ocho".
7. Virajes a mínima velocidad, a derecha e izquierda.

Terminada la instrucción en aviones Avro 504 K, se organizaron dos bandadas, una con aviones de caza Experimental SE-5 Scout y otra con aparatos De Havilland DH-9 (reconocimiento y bombardeo), que sirvieron para la práctica de mando e instrucción a los respectivos *comandantes de unidades*.

Tal como era la lógica de post guerra, el curso dirigido por Scott tuvo por finalidad producir en un mínimo de tiempo, el mayor número posible de pilotos capaces de desempeñar misiones de guerra, tanto en el manejo de las destrezas del vuelo como también en la capacidad operativa; por lo que la instrucción en tierra comprendió el manejo y tiro con ametralladoras de aviación marca Lewis y Vickers, bombardeo controlado en la cámara obscura; fotografía aérea, tiro con ametralladora fotográfica, instrucción de mecánica y conocimiento detallado de los motores de aviación. En fin, sin duda alguna que el desarrollo alcanzado por la aviación militar chilena, entre el período iniciado en octubre de 1920 hasta enero de 1922, fue enorme. Lamentablemente, algunos temas quedaron incompletos por diversas razones no obstante de haberse impartido. Entre ellas, no fue posible, por falta de elementos, completar la instrucción de Tiro Aéreo, bombardeo, fotografía, comunicaciones inalámbricas ni la cooperación al tiro de artillería.



De izq. a derecha: Ingeniero 3° de la Armada, Tenientes 1os. Aristóteles Espinoza y Andrés Sosa; Capitán Oswald Manning; Ingeniero 3° de la Armada Alfonso Lizasoain y Teniente del Ejército Ignacio Aliaga



De izquierda a derecha: Capitán Gabriel Valenzuela V., Teniente Emilio Brandemberg Pacheco, Guardiamarina 1° Alfredo Cases Ramírez, Mayor Charles Pickthorn, Capitán Diego Aracena Aguilar, Capitán José Arredondo Lillo y el Teniente 2° Luis Marín Manubens.

Si bien algunos de los materiales faltantes arribaron antes de finalizar el período del Mayor Scott, se tropezó con la dificultad del mal estado del material aéreo, que debió soportar un intenso trabajo durante la misión inglesa. Con muy buen criterio, la superioridad aérea resolvió *“paralizar las actividades de vuelo mientras durara la revisión total del material y fue así como, a contar del 8 de enero al 8 de abril de 1922, la Escuela de Aviación se convirtió en un gran taller, donde todos, mecánicos, suboficiales y oficiales, trabajaron por alistar el mayor número de aviones.”*

A fines de enero de 1922, el Mayor Frank P. Scott regresaría a su natal tierra, no sin antes clasificar a sus alumnos en tres categorías: Buenos, regulares y malos.

Dentro de la primera, dedicó su primer informe a elogiar las capacidades del entonces Capitán Diego Aracena Aguilar, en quien había visto desde el principio de su tarea de instrucción para con este oficial, un prominente futuro, tal es así, que finalizado el curso, lo calificó(*) en una categoría de *Maestro de Vuelo*, generando con ello a posterior, dos nuevos *Maestros* en la persona de los capitanes Armando Castro y Federico Baraona, esta vez discípulos de Aracena.



*Cuadro de fotografías con los integrantes del Curso de 1921 (Misión Scott)
(Col. del autor)*

“El Mayor Scott, al llegar cambió todos los sistemas. Muchas esperanzas quizás se derrumbaron, muchos intereses creados se vinieron a tierra; de ahí la atmósfera que se le ha hecho. Nosotros mismos hasta miramos con desconfianza su llegada. Pero ha sido necesario reconocer su labor enorme en un par de meses transcurridos”.

() Copia del Informe evacuado por el Mayor Frank P. Scott sobre la competencia del Capitán Arcena.*

*“Escuela de Aviación Militar.
Señor Inspector General de Aviación.-
Presente.-*

23 de octubre de 1921.-

En víspera de terminar mi labor en la Escuela, y de acuerdo con el plan que motivaba la organización transitoria que la Escuela ha tenido durante el período necesario para preparar el personal de oficiales pilotos que serían capaces de emprender la continuación del trabajo, bajo su

propia responsabilidad, y sin supervisión técnica de mi parte, tengo el honor de elevar a V.S. la siguiente recomendación:

Entre todo el cuerpo de oficiales pilotos instruidos en la Escuela bajo mi dirección, el que se ha destacado más, por su preparación técnica y militar, es el capitán señor Diego Aracena.

Este oficial ha demostrado aptitudes especiales en todas las esferas donde ha actuado. Es piloto muy bueno, se demostró como el mejor comandante de bandada entre los capitanes de la Escuela, y luego ha desempeñado el mando de las dos bandadas de aparatos de guerra, en forma muy eficiente.

Ha actuado también como comandante de Maestranza, con los resultados satisfactorios que había de esperar.

Pero más importante aún, y mientras que él ocupaba los distintos puestos de mando arriba mencionados, ha tenido a su cargo la inspección de Tiro Aéreo, y ha dirigido esta instrucción por iniciativa propia, en una forma que pone de manifiesto sus capacidades excepcionales de instructor, y el dominio que tiene de esta rama tan importante del entrenamiento del piloto.

Cuando se recuerda que esta instrucción de tiro aéreo es completamente nueva, y hasta últimamente desconocida en Chile, y que tiene igual importancia con el vuelo mismo, será posible apreciar la actuación, y la preparación técnica del referido oficial.

En consecuencia, y basando mi opinión sobre hechos, considero que el capitán, señor Aracena, de los capitanes en la Escuela, es el más capacitado y el indicado para asumir la Dirección de la Escuela, y sin hesitación alguna lo recomiendo para ese puesto, seguro de que la preparación técnica y militar que él ha demostrado, le asegurará la ascendencia moral tan indispensable para el director de una institución de esta naturaleza.-

(Fdo.)- F.P. SCOTT."

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía consultada

Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. 1950

Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la Aviación en Chile. 1920-925*. Tomo II. 1934

Tromben Corbalán, Carlos. *La Aviación Naval de Chile*. MP&Vising Editorial, 1998

Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. 1er y 2do. Semestre de 1920

Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. 1921

<https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/D8224296>

<http://www.rafcommands.com/database/wardead/details.php?qnum=94344>

<http://www.mygosport.org/aviation.htm>

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extractarlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

*Agradecemos sinceramente el envío periódico de vuestra publicación.
Atte.*

Eduardo BERRÍOS ROMERO
Secrétaire
Pompe France Santiago

*Queridos amigos,
ESPECTACULAR el trabajo de Copetta y toda la revista!!
Ya envié a La Paz lo del vuelo desde Buenos Aires, que estoy seguro será de enorme interés.
Gran trabajo, tardó pero valió la pena la demora, felicitaciones!*

*Un abrazo,
Eloy Martín*

Estimado Sr Traub

*Muchísimas gracias por su enorme generosidad de enviarme el nuevo ejemplar de la revista
Aerohistoria, que como todos los meses la leeré con mucha atención y placer.*

Le saluda atentamente

Exequiel Sanhueza
Instituto de Capacitación Aeronáutica ICA
Córdoba-Argentina



PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

2021- AÑO HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA
Dr. CESAR MILSTEIN"

Buenos Aires, 18 de setiembre de 2021
Nota INN 590/2021

Señor Presidente

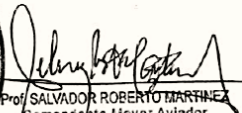
Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, presentándole mis cordiales y atentos saludos, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda.

Asimismo es nuestra intención hacerle llegar nuestro cálido y afectuoso saludo con motivo de conmemorarse el **18 de setiembre** un aniversario más de la Independencia de Chile.

Nuestro Instituto, dedicado a la investigación y difusión de la Historia Aeronáutica, mediante un trabajo, Ad Honorem efectuado con todo cariño, ha venido ampliando tareas afines a la proyección Institucional en el medio civil y militar, tanto sea nacional como internacional con muy buena aceptación.

Hago propicia esta intención, para hacerle llegar las plenas seguridades de mi mayor estima Personal y Profesional, quedando a su gentil y amable disposición, en lo que esta Corporación pueda servir, y rogando que Nuestra Señora la Virgen de Loreto, interceda ante Dios nuestro Señor, para que derrame ricas y abundantes Bendiciones a toda la Familia Aeronáutica chilena.
ea




Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

**AL SEÑOR PRESIDENTE
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
DON NORBERTO TRAUB**

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A
e-mail: institutonewbery@gmail.com
Instagram: newberiano2018

Tel/fax: (54-11)5166-0714/0942
Facebook: Instituto Nacional Newberiano
YouTube: INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Estimado Norberto:

Acuso recibo del último ejemplar de la Revista Aerohistoria, con mi especial agradecimiento al ser considerado permanentemente en su difusión.

Recibir cada ejemplar, sin duda alguna es un placer para quienes fomentamos el acervo cultural a través de la divulgación de hechos históricos y en este caso particular los referidos no sólo a la aeronáutica nacional, sino que también universal, con interesantes artículos muy bien documentados, excelente gráfica y un sinnúmero de registros documentales y fotográficos.

Reiterando mi agradecimiento, te hago llegar un cordial saludo.

Carlos Rodríguez Valle.

A nuestros lectores y amigos:

En la Base Aérea EL TEPUAL, se conmemorará pronto el DÍA DEL SUBOFICIAL MAYOR de la Fuerza Aérea de Chile. Y personalmente, me es muy grato hacer mención de algunos de los conceptos que reflejan valores y virtudes del aviador que ostenta haber alcanzado este importante grado jerárquico dentro de la Institución.

Ingresé a la Fuerza Aérea de Chile en 1957. Tres años en la Escuela de Especialidades en la Base Aérea en El Bosque y en 1960, fui destinado al Grupo de Aviación N° 6 en Punta Arenas, asentado en Bahía Catalina y posteriormente en CHABUNCO. 30 años seguidos en Punta Arenas, cumpliendo religiosamente con todos los cursos y requisitos para el ascenso, con honor lucí las presillas de Suboficial Mayor hasta mi retiro de la Institución en 1987. Con orgullo inusitado, deseo agregar que tres veces, tras mi retiro, fui llamado al servicio activo, esta vez en la Base EL TEPUAL, fortaleciendo cada vez más, el cariño por la institución, y entregando en cada acción esos valores que imperan dentro de la Fuerza Aérea, como lo son la honestidad, integridad, abnegación, rectitud, y espíritu de cuerpo.

Hoy, ya en los cuarteles de invierno gozando de este paraíso llamado Ostiones Victoria en Los Muermos, celebro con satisfacción y alegría este día tan especial de los Suboficiales Mayores de antaño, otros que fueron pioneros y los más recientes que añoran con cariño también su paso por los cielos azules de la Fuerza Aérea de Chile. Me siento orgulloso por la formación que me brindó la FACH y finalizo citando una premisa propia de ARISTÓTELES como testimonio... "la virtud como el arte, se consagra constantemente a lo que es difícil de hacer y cuanto más dura es la tarea, más brillante es el éxito..."

Actualmente, cumplo funciones como uno de los editores de la Revista AEROHISTORIA que mensualmente publica el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, a mucha honra y cariño. Y como editor vaya este regalo: a todos. "No nos atrevemos a muchas cosas porque son difíciles, pero son difíciles porque no nos atrevemos a hacerlas" (SENECA).

ALFREDO MELLADO YAÑEZ

SUBOFICIAL MAYOR DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

C.I. 3.333.018-9

CSL. 990895815

BANDADA MITCHELL

PUERTO MONTT

Estimado Don Alfredo

Muy emotivo su correo. Felicidades en el Día del Suboficial Mayor. Me ha hecho recordar a tantos que ya nos dejaron y que siendo yo subteniente mucho me ayudaron en mis primeras guardias en la Escuela de Aviación.

A otros los tuve como alumnos en la Escuela de Especialidades y hoy ya SOM (R) más de una porfiada lágrima se nos cae cuando recordamos aquellos años lejanos de 1966, cuando mi coronel Toro Mazote pegaba un solo grito y en la escuela no se oía ni el zumbido de una mosca.

Algunos cumplida su terrenal misión, hoy descansan en el mausoleo N°2 de la FACH y una sencilla oración frente a sus tumbas me hacen tomar conciencia de como pasaron los años.

Un afectuoso abrazo,

Sergio Barriga Kreft

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,
El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl)



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Mellado Yáñez
Oscar Avendaño Godoy
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Hugo Gutiérrez González
Sandrino Vergara Paredes
Walter Foral Liebsch (Q.E.P.D)

ISSN 0719-9635

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
hoy se escribe **GRISOLÍA**

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797