



Especial 90° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

Homenaje del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile, a la memoria
del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional



ARTURO MERINO BENÍTEZ

*Vida y obra del arquitecto de la
institucionalidad aérea nacional*

*Alberto Fernández Donoso
Norberto Traub Gainsborg*



“Su figura se agrandará con el tiempo, como se agiganta la sombra de un gran árbol cuando los rayos del sol de la tarde lo proyectan sobre el horizonte...”

Diego Barros Ortiz

Portada: Homenaje público al Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez

(Obra del destacado escultor nacional, Santiago Mahan)

Inaugurado en Santiago, el 14 de marzo de 1978 por la Municipalidad de Providencia, en vísperas de conmemorarse el cuadragésimo octavo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. Este monumento con el busto del Comodoro fue parcialmente trasladado a inicios del 2019, desde su ubicación original al interior del Parque Metropolitano del Cerro San Cristóbal, hasta la Plaza de la Aviación en la Avenida Providencia, donde por una inexplicable acción vandálica, el busto fue afecto a una afrenta y deterioro por lo que tuvo que ser retirado para evitar su irreparable destrucción patrimonial en noviembre de 2019.

ARTURO MERINO BENÍTEZ

Vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional

Tanto la figura como obra de Arturo Merino Benítez, a 90 años de la consolidación de una sus más importantes obras, se vuelve para mucha gente, aún, un verdadero enigma.

Lo que para muchos de los que participan del mundo aeronáutico nacional o de nuestra historia patria, les parecerá este homenaje, un reconocimiento obvio y justo que nos introduce sintéticamente en la figura y obra de Arturo Merino Benítez, en su papel de militar y hombre cívico, que como patriota luchó con estudio, esfuerzo y reflexión, por construir una realidad para todos nosotros que hoy gozamos de una gran institucionalidad aérea que nos brinda y distingue con sus sobrados beneficios al país y al mundo.

Por ello, es que nuestra corporación nuevamente ha considerado apropiado el emprender la tarea de difundir y llevar ante sus ojos, estas breves líneas e imágenes, que ayudarán dilucidar en algo y de forma sintética, quién fue este singular chileno el cual inició una obra que hoy “todos”, sin diferencia alguna, podemos disfrutar.

Sin lugar a dudas a un nivel nacional e iberoamericano, su legado trascendente, aún representa y recuerda, mucho más que el nombre de nuestro principal aeropuerto nacional, porque para muchos, su labor de líder no pasa inadvertida, ni menos, su vasta y señera obra en el campo aeronáutico es olvidada, presentando inequívocamente, un ejemplo a considerar y seguir

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



*Arturo Merino Benítez, (1888 – 1970)
(Presente en la filatelia y reconocimientos internacionales. Gentileza de INDOHA)*



Arturo Merino Benítez

y su relación con la Mutualidad del Ejército y Aviación.

Tanto la figura como obra de Arturo Merino Benítez, a 132 años de su nacimiento, sin duda constituyen un significativo aporte a la vida nacional. Por ello, nuestra tarea es mostrar en estas breves líneas, quién fue este destacado chileno el cual inició una obra que hoy reconocemos y apreciamos.

Si bien la Aviación en nuestro país tiene sus orígenes pocos años después de la Primera Guerra Mundial, un hito relevante en este concierto es la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, el 5 de marzo de 1929, la que se transformaría más tarde en la Línea Aérea Nacional, que relaciona directamente al Director de Aviación de la época, el Comandante Arturo Merino Benítez como su gran impulsor.

No obstante, el ímpetu de este gran aviador no llegaría hasta aquí, ya que gracias a su visión, fue el artífice de un hito trascendental para la historia de nuestro país, al crearse bajo la Presidencia de don Carlos Ibáñez del Campo la Fuerza Aérea de Chile como Institución independiente, un 21 de marzo de 1930.

Además, se creó la Subsecretaría de Aviación que quedó a cargo del Comandante Arturo Merino, lo que fue un importante avance para la organización aérea del país, que junto con unificar los medios aéreos militares, dispuso la tutela sobre la aviación civil que se le confirió a la Dirección de Aeronáutica, dependiente de la Subsecretaría recién creada.

Entre otras obras, también tuvo una destacada participación en relación a la Mutualidad del Ejército y Aviación, ya que el Comandante Arturo Merino Benítez defendió entusiastamente el aseguramiento de los aviadores, como Presidente del Club Militar manifestando que los fines con que se había creado la Sección Seguro de Vida del Club organización que dio origen a la Mutualidad que conocemos hoy, fueron de compañerismo y no de lucro.

Lo anterior, se manifiesta en el otorgamiento de seguros diseñados para la actividad militar y otras prestaciones, en su rol de organismo auxiliar de previsión social que le otorga la legislación vigente, siempre en el marco del espíritu mutualista que ha inspirado a la Mutualidad por más de cien años.

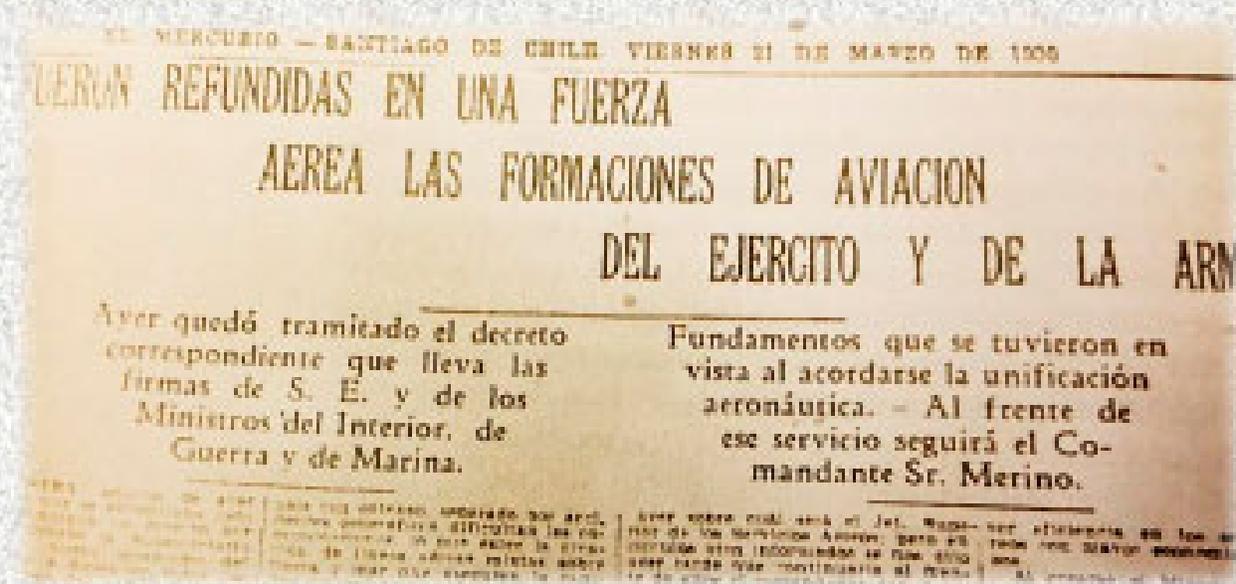
En consecuencia, podemos apreciar que el Comodoro Arturo Merino Benítez tuvo una fructífera y dilatada participación en los pilares de la institucionalidad aérea nacional, como en su preocupación por el bienestar de los aviadores de la época que con orgullo hoy exhibimos, lo que es respetado y reconocido, incluso más allá de las fronteras de nuestro territorio Nacional.

SEGUROS | PRÉSTAMOS | BENEFICIOS SOCIALES

Av. Providencia 2331, Providencia - Santiago · www.mutualidad.cl · Call Center: 2 2420 8200

ARTURO MERINO BENÍTEZ, VIDA Y OBRA DE UN VISIONARIO

LA REALIDAD NACIONAL ENTRE 1930 Y 1932



Diario El Mercurio, Santiago de Chile, 21 de marzo de 1930

Como un titular profético, aparece publicado el viernes 21 de marzo de 1930, la noticia: *“Fueron refundidas en una Fuerza Aérea las formaciones de aviación del Ejército y de la Armada”* agregando que se encontraba totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación.

Se unían así los Servicios de Aviación del Ejército y de la Marina en una sola institución, la que sería denominada en sus primeros años Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.)¹. Había razones especiales, las que el gobierno de esos momentos tuvo que esgrimir para actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el Teniente Coronel Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

La realidad de aquellos días de marzo de 1930, coincidía con el más absoluto secreto y ni los más directos colaboradores, tuvieron conocimiento previo de las gestiones que había realizado el comandante Merino para la creación de la nueva institución aérea. Era verdaderamente una noticia *“bomba”* en el ambiente castrense.

¹ Cabe señalar que algunos años antes, en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Frank P. Scott, la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, la que finalmente no logró afianzarse, debido principalmente por la tenaz oposición de los altos mandos militares, quienes no aquilataron ni menos experimentaron los alcances de su intervención en las postrimerías de la Gran Guerra, vislumbraron en este nuevo servicio sólo una herramienta auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

En aquella ocasión fueron debatidos importantes argumentos en el Parlamento, los que contribuyeron a afianzar aún más, entre los aviadores, la idea de organizarse como un arma aparte, para lograr un mejor desenvolvimiento, tanto en los aspectos militar, civil como también comercial.

Los firmantes del decreto que dio vida a la Fuerza Aérea Nacional no hicieron objeciones cuando el propio comandante expuso las razones de crear la Subsecretaría de Aviación haciéndola depender del Ministerio del Interior, a fin de no herir susceptibilidades de los Ministerios de Guerra y de Marina. Este había sido el trabajo e influencia de Merino en la creación de nuestra actual Fuerza Aérea de Chile.

El tiempo corrió raudo, y en el mes de enero de 1931 y con la experiencia de menos de un año de compartir labores con el Ejército, la Fuerza Aérea obtuvo el reconocimiento oficial que merecía el Alto Mando en cuanto al rango y ubicación que le correspondía para los efectos de los honores de Reglamento y otros derechos. Como autoridad máxima, el Subsecretario de Aviación Teniente Coronel don Arturo Merino quedaba al nivel del Inspector General del Ejército y el Jefe del Estado Mayor, al de un Comandante de Brigada. Esta sana medida aclaró la situación creada a raíz de la dependencia original que tuvo la Fuerza Aérea por aquellos días del Ministerio del Interior, cuando aún no se había formado el Ministerio de Defensa Nacional.

A pocos meses, en julio de 1931, la novel Institución se vio involucrada en algunos acontecimientos políticos que comenzaron a desarrollarse a raíz del alejamiento del poder del General Ibáñez. Erróneamente, se la consideró como una organización creada por el depuesto mandatario para influir con su presencia en los acontecimientos que se sucedieron hasta el advenimiento al poder de Arturo Alessandri, un año más tarde.

Hay que mencionar además, que durante este período se ejerció una fuerte presión para disolver la F.A.N., y fueron los nuevos jefes -entre otros el comandante don Adirio Jessen Ahumada²- quienes defendieron con vehemencia la unificación, logrando mantener así, su organización independiente.

Entre 1931 y 1932, nuevos acontecimientos políticos de aquellos revueltos años, son los que darán origen a la obra crítica del comandante Ramón Vergara Montero: "*Por rutas extraviadas*", en la cual analiza la actuación de la Fuerza Aérea Nacional en hechos como la acción de bombardeo aéreo en Coquimbo; los errores económicos que a su juicio existían en la creación y manejo de la Línea Aérea Nacional; y finalmente los golpes de Estado que se produjeran el 4 y 16 de junio de 1932 tras la caída, del presidente de la República, Coronel don Carlos Ibáñez del Campo, en donde se comprende una síntesis parcial de la actuación de los comandantes Grove y Merino en esa época.

² Capitán de Fragata de la Marina de Chile. Piloto Naval, nombrado Comandante de Escuadrilla de la Fuerza Aérea Nacional el 11 de julio de 1930. Desde el 20 de abril de 1931, Sub Secretario de Aviación mientras dura la ausencia del Titular, sin dejar el cargo de Director del Material. Comandante en Jefe de la F.A.N. desde el 16 de noviembre de 1932.

La importancia de la publicación mencionada en este breve análisis introductorio, radica en que la crítica que por aquellos se expuso, la cual finalmente provocó numerosas rectificaciones, muchas de las cuales fueron dadas a conocer por la prensa, contribuyendo así a visualizar mejor la trascendencia de los acontecimientos.

El primero de los golpes de Estado que se produjeron en este período, consistió en una rebelión con el objetivo de derrocar al Presidente Constitucional de la República, el radical Juan Esteban Montero (quien había sido anteriormente Vicepresidente en el gobierno del General Ibáñez).

Luego de la caída de Juan Esteban Montero, los revolucionarios proclaman una República socialista, pero que no logró grandes resultados, haciendo que se retiraran muchos y quedando Dávila solo, dichos acontecimientos inician la “Anarquía”, fase fulminante de la crisis política, en donde se instaurará la “República Socialista de Chile”, período que finaliza con la caída del gobierno posteriormente denominado de los “100 días” de Carlos Dávila, que fue un contragolpe de Estado ocurrido el 13 de septiembre de 1932 y en los que participarán los comandantes en Jefe de las instituciones armadas³.

Son éstos algunos de los avatares políticos y sociales, a los que el entonces Comodoro Arturo Merino Benítez, tratará de sobreponer y sin lograr nada, intentará sublevarse con el apoyo de la oficialidad de la Fuerza Aérea. Carlos Dávila por su parte, viendo que su gobierno corría peligro y que se hallaba en una situación parecida a la de su predecesor, logra parar esta sublevación pero finalmente renuncia dejando el poder provisional en manos del General de Brigada Bartolomé Blanche Espejo.

Otro dato histórico importante de señalar para el lector, y su posterior apreciación de la magna importancia de la figura de Merino por estos años, en la creación y consolidación de la Fuerza Aérea, es que desde el 21 de marzo de 1930 hasta febrero de 1932, será la Sub Secretaría de Aviación el organismo ejecutivo, que constituirá el Alto Mando de la nueva institución aérea.

Durante este período, se contará con tres oficiales que ejercieron consecutivamente el mando de la Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.), el primero de ellos, don Arturo Merino Benítez, quien será reemplazado por Adirio Jessen Ahumada en 1931, quien a su vez será relevado en agosto de 1931 por Ramón Vergara Montero.

Más tarde el 17 de marzo de 1932, será el entonces Coronel de Ejército don Marmaduke Grove Vallejo, quien además ocupará el recién creado cargo de *Comandante en Jefe* con el grado de Comandante de Grupo (grado equivalente al de Coronel de Aviación en esos días).

La Subsecretaría de Aviación creada por Decreto N° 1167 del 21 de marzo de 1930, que tuvo sus primeros “cuarteles” en el tercer piso del edificio del antiguo Diario La Nación, frente al palacio La

³ Generales Luis Otero Mujica por el Ejército, Almirante Carlos Jouanne de la Motte por la Armada y el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez por la Aviación.

Moneda, estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla don Arturo Merino Benítez, Sub Secretario; Comandante de Escuadrilla Manuel Francke Mariotti como Jefe del Estado Mayor; Comandante de Escuadrilla Federico Baraona Walton como Director de Aeronáutica; Comandante de Escuadrilla Adirio Jessen Ahumada como Director del Material; Comandante de Escuadrilla Florencio Gómez Flores a cargo de la Dirección del Personal y el Capitán de Bandada don Francisco García Kowoll encargado de la Dirección del Servicio Administrativo.

Durante este período preliminar, la “Aviación Nacional” se clasificó en tres categorías: Fuerza Aérea Nacional, Aviación Comercial y Aviación Civil. Los escalafones de la Fuerza Aérea Nacional se dividieron inicialmente, los de Guerra, de Ingenieros, de Administración, de Sanidad, de Maestranza y Civil. El escalafón de Guerra se constituyó con pilotos oficiales del Ejército y de la Armada Nacional.

Tras crearse el cargo de Comandante en Jefe en 1932, el Cuartel General continuó funcionando con los mismos Departamentos y la Subsecretaría de Aviación pasó a ser un nexo entre la Superioridad y el Ministerio del Interior y luego del Ministerio de Guerra debido a que anecdóticamente, nunca llegó a conformarse un Ministerio del Aire o de Aviación.

EL HOMBRE

Arturo Ignacio Merino Benítez nace en 1888, en el seno de una ilustre y tradicional familia de la actual provincia del Biobío, en el centro sur de Chile, siendo sus padres, el agricultor don Pedro Eliseo Merino Feliú y doña Clorinda Benítez Labbé, ambos descendientes de antiguas familias curicanas.

La ciudad de Chillán, es la tierra próspera que ha visto nacer a otros destacados connacionales tales como Bernardo O’Higgins, Claudio Arrau, Marta Brunet, Juan de Dios Aldea, Pedro Lagos, Nicanor Parra, Ramón Vinay, Víctor Jara, Marta Colvin, Hosmán Pérez Sepúlveda, Arturo Pacheco Altamirano y tantos otros distinguidos artistas y hombres públicos que han entregado lo mejor de cada uno, en beneficio de este país.



Familia Merino Benítez

Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar.

En abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresará como cadete a la Escuela Militar⁴, donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación.

En febrero de 1908, recibe su primera destinación al Regimiento de Artillería Montada N°4 "Miraflores", ubicado en la localidad sureña de Traiguén.

Tras un año de instrucción básica es transferido al Regimiento de Artillería N°1 "Tacna", gloriosa unidad que fuera fundada en 1817 por el Padre de la Patria, Capitán General Don Bernardo O'Higgins Riquelme, en las puertas mismas de la independencia nacional.⁵



Arturo Merino Benítez, en su último año de cadete, luce su condición de Brigadier Mayor de la Escuela Militar.



Fotografía al interior del Regimiento de Artillería Montada N°4 "Miraflores" (1908)

⁴ Ver *anexo 1*. Primero como *Cadete Supernumerario* y luego tras cumplir la edad, *Cadete Efectivo*.

⁵ La madre de Merino, Clorinda Benítez Labbé era hija de doña Clorinda Labbé Riquelme de Benítez Barros. Quien a su vez era hija de don José María Labbé Torrealba y doña Carmen Riquelme Roa, siendo por consiguiente sobrina en segundo grado de don Bernardo O'Higgins.

Tras un exitoso⁶ paso por los Regimientos de Artillería N°1 Tacna y N°4 “Miraflores”, en septiembre de 1912 volverá a la Escuela Militar, como oficial instructor.



Regimiento de Artillería “Tacna” N°1. (1909)



El recientemente ascendido Capitán Merino en la antigua Escuela Militar (extremo derecho)

⁶ En ambas destinaciones recibirá altísimas calificaciones en su desarrollo profesional. (9.33 y 9.50 respectivamente)

En 1917 será designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma.

Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada *“Sobre futura proporcionalidad de las armas”*, en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil para cumplir actividades como *Agregado Militar* a la Embajada chilena en ese país.

Aquí participará de las fiestas del Centenario de esa nación, conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont; sufrirá y vibrará al imponerse del accidentado desarrollo y posterior éxito del histórico raid aéreo que realizara el Capitán Diego Aracena Aguilar, llevando los saludos de Chile a esa hermana nación con ocasión de su Independencia⁷.

Su paso por tierra brasilera, dejará en él, profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.



Mayor Arturo Merino como Director de la Escuela de Aeronáutica junto a su ayudante el Capitán José Jara.

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra junto con integrarse a la Sección Operaciones del Estado Mayor General, donde supo encontrar los espacios para estudiar y hacer suyas las ideas del general Navarrete, llegando a publicar incluso dos artículos en El Mercurio de Santiago, relacionados con la defensa aérea y la aviación comercial en junio de 1926⁸, un mes antes de ser nombrado Director de la Escuela de Aviación, el 19 de julio de 1926.

A partir de ese momento la vigorosa personalidad de Merino comenzaría a sentirse en todos los aspectos de la aviación chilena. Es importante destacar que por aquellos años, la realidad civil y comercial de la aviación nacional, era un cuadro bastante desolador. La otrora emblemática y pujante actividad del Aeroclub de Chile creado en abril de 1913⁹ estaba prácticamente paralizada, con no más

⁷ Comentario reflejado en numerosas cartas que escribe desde Río de Janeiro y principalmente en el discurso que pronunció cuando debió regresar a Chile, en cuya oportunidad, ante altas autoridades militares, entre las que se encontraban el General de División Joao de Deus Menna Barreto, el de Brigada Octavio de Azeredo Coutinho y el jefe del gabinete del Ministro de Guerra Oscar Saturnino de Paiva.

⁸ Citados en *"El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino"* por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

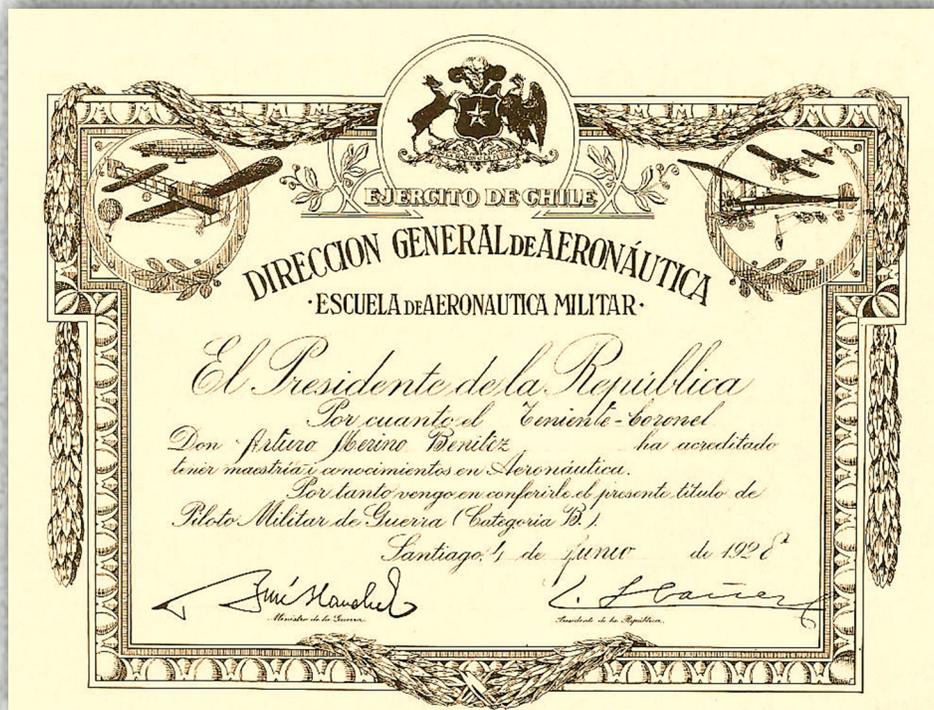
⁹ El Aero Club de Chile obtiene su personalidad jurídica definitiva, el 4 de julio de 1913.

de seis pilotos en actividad y muy desacreditado ante la comunidad, en tanto que la actividad aerocomercial estaba entregada en concesión a un ciudadano extranjero, que aún no lograba mostrar mayores resultados.

De ahí que una vez que hubo reactivado la aviación militar en las postrimerías de 1927, volcara su atención en la civil.

"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"¹⁰, reconocería más tarde su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, quien se desempeñaba como Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación.

Es así como el 12 de enero de 1928, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del coronel Ibáñez, que había llegado a la presidencia del país durante 1927, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.



Copia del Título de Piloto Militar de Guerra

Tras algunas deliberaciones, el 16 de febrero siguiente, la comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación*

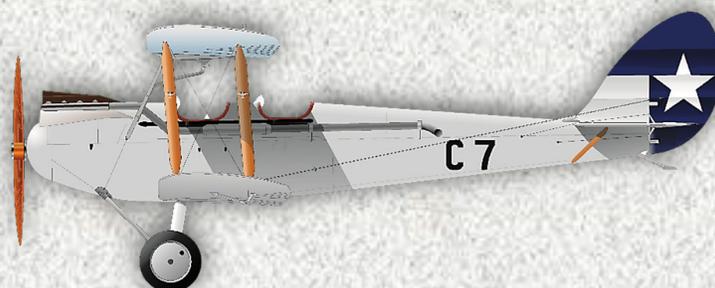
¹⁰ Vergara Montero, Ramón. *"Por Rutas Extraviadas"*. Imprenta Universitaria, Santiago 1933.

*armada*¹¹ con el voto disidente del coronel Vergara, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio, posición que era absolutamente irreconciliable con los postulados de Merino y que más adelante se iba a traducir en ácidas polémicas públicas entre ambos oficiales.

Acto seguido, Merino se abocó a preparar su siguiente paso. De acuerdo a su visión, la aeronavegación comercial debería abastecerse de pilotos civiles formados por el Aero Club de Chile, pero éste *"se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último presidente, el malogrado Raúl Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club"*¹².

Ante tan dramática realidad, Merino y un reducido grupo de socios decidieron fundar, el 5 de mayo de 1928, el *Club Aéreo de Chile*, una entidad jurídicamente nueva y distinta al antiguo Aeroclub, comprometiendo desde ya, su irrestricto apoyo con instructores y material de vuelo apropiado.

Pocos días antes, Merino Benítez se había convertido en la mayor autoridad aeronáutica del país, al asumir la jefatura de la Dirección de Aviación Militar, el nuevo nombre que se le dio a la Inspección de Aviación, en reemplazo del coronel Elías Veloso, siendo una de sus primeras determinaciones la de adquirir un avión que por su versatilidad, respondiera a las necesidades de material de vuelo que demandaban sus iniciativas. Para fortuna de Merino, la respuesta a su demanda estaba en las vitrinas de la firma Morrison & Co. en plena calle Ahumada, en la que exhibían un pequeño biplano de Havilland DH-60 Cirrus Moth de los que adquirió la primera partida de estos aviones, que Gran Bretaña exportaría fuera de los límites de la Comunidad Británica.



DH-60 Cirrus Moth
(Gentileza del señor Erwin Cubillos Salazar)

Resuelto el tema del material de vuelo, Merino consiguió que el gobierno declarara la caducidad de la concesión aerocomercial a Louis Testart en agosto de 1928, ya que la empresa se había visto forzada a la inactividad por más de seis meses, al estrellarse el único Morane Saulnier MS-35 Parasol que poseía contra la pista del Club Hípico de Santiago, contraviniendo la cláusula que la obligaba a mantener la regularidad de sus vuelos, con lo que se abrió para Merino la inesperada como ansiada oportunidad de recuperar la explotación de los cielos nacionales para la aviación chilena.

Esto revestía una especial preocupación y urgencia, puesto que, a comienzos de ese año, la Dirección General de Correos y la Compagnie Générale Aéropostale, CGAL, habían llegado a un acuerdo para el

¹¹ Ibid.

¹² Citado en "El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

transporte de correspondencia aérea al extranjero, incluyendo derechos de cabotaje en la ruta a Arica, acto que lo había sorprendido y que habría de concretarse con la dictación del respectivo Decreto Ley¹³ durante el mes de septiembre.

Otra trascendental tarea desarrollada por este nuevo jefe, fue la de solicitar a fines de 1928 propuestas a diferentes firmas norteamericanas y europeas, el comandante Merino resolvió adquirir veinte aviones biplaza Curtiss Falcon de los ya existentes en el País, pero siempre que fueran construidos en Chile¹⁴.

La Sociedad "The Curtiss Aeroplane Export Corporation" de Buffalo en New York, aceptó la proposición y se comprometió a instalar una fábrica en Los Cerrillos, en un terreno de dos y media hectáreas de extensión ubicado en el extremo noroeste del aeródromo. Una de las cláusulas del contrato establecía que la fábrica debía funcionar con 25 técnicos mecánicos chilenos, la mayoría de los cuales salió de la Escuela de Artes y Oficios (actual Universidad de Santiago de Chile).



Fábrica Curtiss-Wright en los Cerrillos, Santiago. (Inaugurada el 18 de octubre de 1930)

El 18 de octubre de 1930 tuvo lugar la inauguración de las instalaciones en Los Cerrillos, la caída del Presidente Ibáñez el 26 de julio de 1931 y las restricciones económicas adoptadas en el país paralizaron las actividades, las que fueron reiniciadas a mediados de 1932 para dar término al armado de algunos Curtiss Falcon, cuya construcción había quedado bastante adelantada.

En el plano doméstico en tanto, vinieron en rápida sucesión la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica en marzo de 1929, luego a Puerto Montt en diciembre de 1929 y la del Servicio Aéreo Experimental al Aysén, en enero de 1930, servicios que sumados a la Línea Aeropostal Santiago – Arica comenzarían a ser conocidos bajo el nombre de Línea Aérea Nacional.

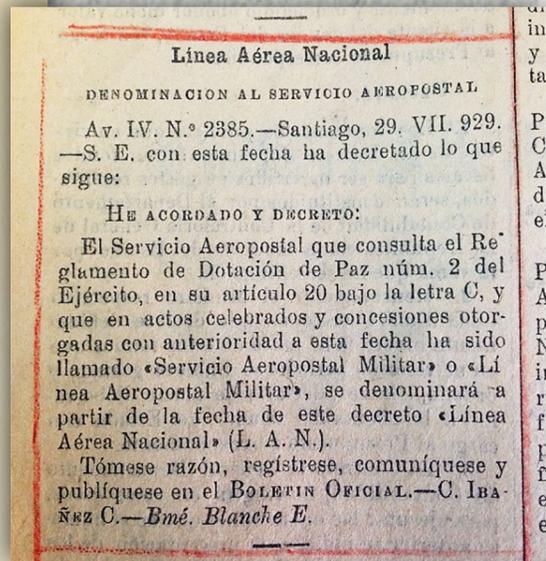
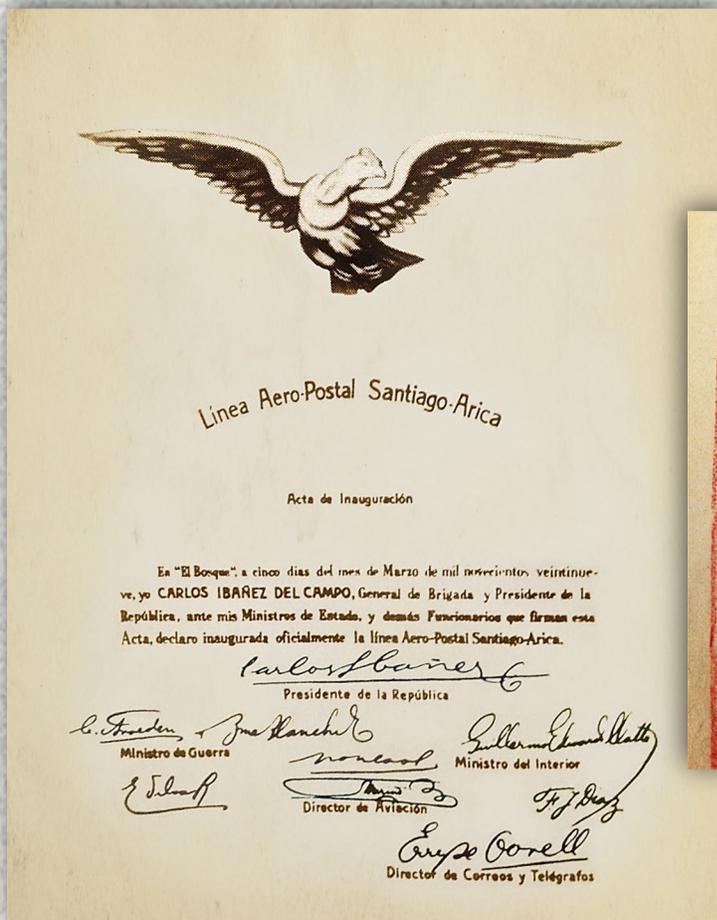
¹³ D.L. 2860 del 25 de septiembre de 1928. Boletín Oficial Nº 1496 del 26 de septiembre de 1928.

¹⁴ Establece adelantadamente lo que actualmente conocemos como un contrato *Offset*.



(Equipo Alto Hospicio 14 X-28)

Durante una de sus constantes inspecciones las Postas y aeródromos para la Línea Aeropostal Militar Alto Hospicio en Iquique (14 de octubre de 1928)



Copia del Acta de creación de la Línea Aeropostal Santiago - Arica y recorte del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra denominándola como L.A.N. (1929)

Merino, quien era hombre de carácter enérgico y decidido, dejará su impronta en cada tarea que emprendió en su vida. Botón de muestra de este carácter y voluntad algunas de las muchas experiencias vividas por el comandante Merino, sea un interesante relato publicado años después, en el diario La Nación, y que a continuación transcribimos.¹⁵

“Volábamos a trescientos metros de altura, y en la vecindad de las Islas Desertores vimos luego, ese característico peñón cuadrangular que se alza unos cien metros en medio del mar con sus costados tan verticales y perfectos, como su base superior que parece, de lejos, tallado a cincel por la mano del hombre. Sólo muestra en las bajas mareas en su costado sur, una pequeña playa, lengua de arena que se avanza en el mar.

Al cabo de dos horas, una serie de islotes pegados a la costa, nos anunció el Palena, y pusimos rumbo allá. El gran río termina su carrera ente cerros empinados cubiertos de bosques, que le cierran el camino y lo detienen en amplia laguna, antes de permitirle el paso entre la isla de los Leones, arenosa y baja, que es prolongación hacia el norte de su ribera sur, y un formidable y escarpado cerro de laderas verticales, que hace pensar en el paso de las Termopilas, y que lo oprime desde el norte. Tras esos cerros y los nublados, ocultaba su curso zigzagueante el caudaloso río, que más bien parecía una de tantas ensenadas que bordean la costa.

Sin embargo, mis cálculos de navegación lo indicaban por tal y buscamos, afanosos, el techo de la casita que debía ocupar el radiotelegrafista. Nada vimos en medio del bosque, salvo una pequeña lancha anclada en el remanso, que forma un brazo del río al sur poniente de la isla, y que suele cortarse en su curso, convirtiendo a ésta en península.

Acuatizamos allí a fin de pedir informaciones, mientras caía uno de esos chubascos sureños, que lo hacen, al paciente, encontrar la significación plena de aquel vulgarísimo dicho: Llueve a cántaros! Allí sí que es verdad.

La lancha estaba abandonada... Supimos, después, que los ocupantes, contrabandistas en la caza de la nutria, se habían alejado, por ejercer su oficio o por huir de nuestra presencia.

La situación no era lisonjera; la lluvia caía con intermitencias: pero en cada caso parecía querer excederse en rigor; la bencina era escasa y el Palena aún no lo teníamos en la mano. Por fortuna, alguno de los aviadores creyó ver al otro lado de la isla, un techo de una casa y me resolví a recorrer la playa para contornearla, dejando, bajo vigilancia, los aviones.

Después de una larga hora de marcha por una playa mojada y blandengue, y de atravesar el frutillar silvestre que allí crece en las arenas desde quién sabe cuántos años o siglos, avistamos por fin, el rancho, y a nuestra gente calentándose alrededor de un buen fuego.

Allí estaban refugiándose de la lluvia, el radiotelegrafista, un señor que desde la cama estudiaba la apertura de una senda al interior, y un verdadero Pioneer de esas regiones. Mr. X. que tras largos años y trajines, después de organizar la Compañía Cisnes o del Aysén y de radicarse en Puerto Montt, aún

¹⁵ Diario La Nación, domingo 7 de julio de 1935. Pág.7

volvía a las andadas, pasada la cincuentena, equipado con sus botas de guerra y su fuerte machete-puñal.

Después del alborozo y de comer unas tortillas, hubo que pensar en el regreso y en cómo abastecer de bencina nuestros aviones. "Pues bien sencillo—me dijo el esforzado caballero inglés;—cada uno lleva al hombro un tarro de bencina hasta las máquinas, y yo haré dos viajes si es necesario."

¡Honor a él! Tomamos cada uno un tarro y a la cabeza de todos, el jefe de la aviación militar, recorrimos, en casi dos horas, la playa arenosa, mientras la lluvia nos azotaba implacable. Bajo ella, y haciendo un reparo con las mantas de abrigo, cargamos las máquinas y emprendimos, por fin, el regreso.

El Palena ya estaba conquistado".



Fotografía dedicada por el comandante Merino, con ocasión del primer vuelo a Palena y Puerto Aysén, el 16 de diciembre de 1929. Aparecen en la foto el capitán Rafael Sáenz y el teniente Felix Schaerer.

Su interés y esfuerzo personal por lograr la conquista y conectividad aérea del país, queda de manifiesto cuando para 1929, anotaba su bitácora alrededor de 250 horas de vuelo cumplidas en poco más de dos años; 50 de éstas en aviones de instrucción, alrededor del aeródromo y el resto en cruceros al norte y sur. Dueño de gran sentido de orientación en el aire, criterio y coraje, condiciones que puso a prueba en muchos de los raids pioneros que emprendió, incluso agregaría, la batida de un record de velocidad entre Arica y Santiago en un avión Curtiss Falcon.

Como piloto de cancha, quizás no era la de aquellos dedicados a prácticas metódicas de aterrizajes y despegues dentro de un plan regular de enseñanza, pero la suficiente para operar con éxito en cualquier aeródromo. Además agregaba a su experiencia de vuelo, las condiciones de líder y buen administrador.



El Junkers R-42 N°6, en Ancón sin salida (Canal de las montañas), donde Merino decidió amarizar debido al temporal de viento que afectaba la ruta el 26 de enero de 1930. En primer plano, el comandante Merino y el Capitán Fuentes.

**Llama al servicio y destituye de su empleo
al Comandante de Grupo Sr. Arturo
Merino Benítez**

D P N° 63 —Santiago, 4 de Marzo
de 1932.

S E, el Presidente de la República de-
cretó hoy lo que sigue:

HE ACORDADO Y DECRETO

Llamase al servicio al Comandante de
Grupo don Arturo Merino Benítez, retirado
temporalmente por D/S N° 394 de 9 Di-
ciembre de 1931

Tómese razón, registrese, comuníquese y
publíquese en el *Boletín Oficial* —Montero.—
Marcial Mora M.

Lo que se transcribe para su conocimiento

—Ramón Vergara M, Comandante de Es-
cuadrilla, Sub-secretario de Aviación.

Recorte del Diario Oficial N°11. (12.3.1932)

Sucesos políticos lo alejan finalmente de la jefatura de la Aviación a fines de 1931, siendo reincorporado posteriormente con el título de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional; tres meses después, el Decreto Ley N° 537 del 2 de septiembre de 1932 le confiere el título de Comodoro del Aire.

Núm 308 —Santiago, 22 de Junio de
1932

Con esta fecha la H. Junta de Gobierno

HA ACORDADO Y DECRETA

Nómbrese Comandante en Jefe de la Fuer-
za Aérea Nacional, al Comandante de Grupo
señor Arturo Merino Benítez

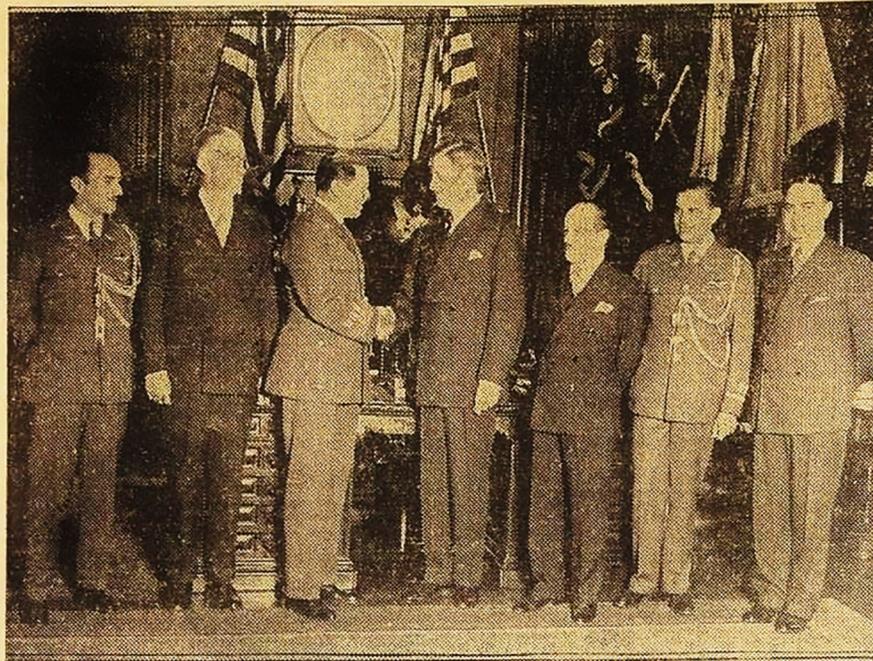
Tómese razón, registrese, comuníquese y
publíquese en el *Boletín Oficial* y en el *Di-
ario Oficial* —Carlos Dávila —A. Cabero.—No-
lascó Cárdenas —Arturo Puja.

Años más tarde, ya en situación de retiro, el 11 de septiembre de 1964, será nombrado *General de Brigada Aérea*, de acuerdo a la nueva equivalencia y designación que tomó el grado de *Comodoro del Aire*.



El Subsecretario de Aviación, Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez luce el primer uniforme F.A.N. Durante una visita de Eduardo VII, Príncipe de Gales y su hermano, el Duque de Kent. (Febrero de 1931)

EL COMANDANTE MERINO BENITEZ EN WASHINGTON



Acompañados por el Embajador Dávila, los miembros de la delegación chilena de aviadores que asistió a la recientes maniobras aéreas de la flota de guerra norteamericana, y que ahora se halla en Europa, pasaron a hacer una visita de cortesía al Secretario del Departamento de Guerra, Mr. Hurley. En nuestra fotografía aparecen, de izquierda a derecha, el teniente primero Latorre, el Subsecretario de Guerra, el comandante Arturo Merino Benítez, el Secretario de Guerra Mr. Hurley, el Embajador Dávila, el capitán Darío Mujica y el secretario de la Embajada chilena, señor Oscar Blanco Viel.

Diario La Nación, miércoles 10 de junio de 1931

Chilean Flyer Meets Hurley

COL. MERINO STUDIES ARMY.



The commander of the Chilean Air Force, Col. Arturo Merino, is shown as he paid his respects at the War Department today. Left to right are Col. Frederick H. Payne, Assistant Secretary of War; Col. Merino, Secretary of War Patrick J. Hurley, and Don Carlos O. Davila, Chilean Ambassador.

—Star Staff Photo.

FOLLOWING a non-stop flight which, despite bad weather, is believed to have established a new speed record between Miami and the Capital, Col. Arturo Merino, chief of the Chilean Air Force and sub-secretary for aviation, conferred today with United States aviation officials in preparation for a study of military aviation in this country.

Flying in an American transport monoplane, piloted by Lieut. James H. Doolittle, famous former Army flyer, Col. Merino made the trip from Miami in 6 hours and 15 minutes. Because of bad weather they had to follow the coast line a large part of the way, bringing the total distance covered to approximately 1,000 miles.

Believed to Be Record.

Records of the National Aeronautic Association fail to show any flight between Washington and Miami in less time. The last 100 miles of the trip were flown through weather so bad all

cope with the world-wide depression. The personnel of the military force of his country has been reduced, along with salaries of the higher grades, he said.

Part of the reduction in military forces, he said, was accomplished through consolidation and abolition of old units, a few of which have been replaced by modern units.

Call on Hurley.

This morning Col. Merino, accompanied by Flight Capt. Darío Murgica and First Lieut. Felipe Latorre, of his staff, who made the flight here with him yesterday, called at the War and Navy Departments to pay their respects to the Secretary of War, the Chief of Staff and the acting Secretary of the Navy. They were presented by Senor Don Carlos O. Davila, Chilean Ambassador.

At noon the Chilean officers were presented to President Hoover at the White House and then went to the Chilean Embassy for a formal luncheon.

COURTAULD BARES STORY OF ICE PERIL

Rescued Scientist Tells of Being Snowbound Two Months in Igloo.

(Continued From First Page.)

side before the blizzard began. Part of his supplies also were outside.

There was no opening to the outside world from the murky igloo except by the chimney, which he had to keep open and provide him with air. For a month he was without a permanent light and depended for an occasional glimmer upon a little gasoline lamp which he used to melt snow to obtain drinking water.

He said that he spent most of his dreary time in his sleeping bag dozing and thinking, telling himself to keep his courage up.

(Copyright, 1931.)

RESCUER TELLS HIS STORY.

Mystified by Stir at Home as Expedition Followed Set Plan.

BY H. G. WATKINS.

By Wireless to The Star.

ANGMAQSALIK, Greenland, May 14 (N.A.N.A.).—Rymill Chapman and I have just returned from the ice cap station with Augustine Courtauld, who is perfectly fit and well.

On the second day of our march back from the station we were greatly surprised when suddenly an airplane flew over us. It dropped some dog food and man food down to us. Unfortunately, we had to leave the dog on the ice cap after we had taken out the luxuries, since we already had on our sleds more man food than we required and we were also bringing back 448 pounds of dog food for use on future journeys.

This airplane also dropped some letters and we learned for the first time an enormous stir had been caused in England by the whole matter and that "airplanes and ice-breakers" were on their way from Europe.

We were somewhat mystified by this, as everything had gone more or less according to plan. While preparing for the expedition in England a year ago, Courtauld and I had both decided that it would sometimes be necessary to have one man alone at the ice cap station, owing to the difficulty of carrying sufficient food for two. Neither of us minded the idea of being alone. Also we had made up our minds that for one man who had Arctic experience there would not be any danger.

Unable to Reach Interior.

The Evening Star, Washington D.C. U.S.A. (Jueves, 14 de mayo de 1931)

Resulta interesante conocer, que entre las muchas actividades profesionales y protocolares, que al comandante Merino le tocara desempeñar, existe una curiosa situación poco conocida y quizás digna de señalar, como lo fuera haber participado de un record de tiempo de vuelo/distancia recorrida¹⁶ entre Miami y Washington D.C., como copiloto del legendario piloto James H. Doolittle.

¹⁶ "Siguiendo un vuelo sin escalas que, a pesar del mal tiempo, se cree que ha establecido un nuevo récord de velocidad entre Miami y la capital. El Coronel Arturo Merino, jefe de la Fuerza Aérea de Chile y subsecretario de aviación, conversó hoy con funcionarios de aviación de los Estados Unidos en preparación para un estudio de aviación militar en este país. Volando en un monoplano de transporte estadounidense, pilotado por el Teniente Coronel James H. Doolittle, famoso ex piloto del ejército, el Coronel Merino hizo el viaje desde Miami en 6 horas y 15 minutos. Debido al mal tiempo, tuvieron que seguir la línea de la costa en gran parte del camino, lo que llevó la distancia total cubierta a aproximadamente 1,000 millas. Se cree que será récord. Los registros de la Asociación Nacional de Aeronáutica no muestran ningún vuelo entre Washington y Miami en menos tiempo."

ACTUACIONES DESTACADAS:

En lo militar, civil y personal, se caracterizará por poner el fervor de la palabra y del hecho con acciones decididas en pro de sus ideas. Ejemplo temprano y claro de ello, es cuando vuelve de Brasil e ingresa al Estado Mayor General del Ejército en donde comienza a mostrarse como un decidido partidario del arma aérea.

En 1925, al obtener la cátedra de Historia Militar en la Academia de Guerra, ocupará esta tribuna para formar conciencia del impacto que producirá en la estrategia futura el desarrollo de la aviación. Siendo un insigne escritor y brillante orador, sus palabras convencían de primera a los jóvenes oficiales. Seguro que será este mismo fervor, el que la dará Merino la designación como Director de la Escuela de Aviación el 19 de julio de 1926.

Es en estos momentos, cuando la semilla sembrada por los pioneros nacionales con tenacidad, esfuerzo y sacrificio de muchas y valiosas vidas ya estaba germinando en Chile. La idea de separar los Servicios de Aviación del Ejército y la Armada, ya se había introducido en 1919 y hombres como Merino y sus contemporáneos aviadores, parecen haber sido los activos propiciadores.

El primer logro para este brillante militar, parece haber sido el conseguir que la destinación de los oficiales pilotos al servicio de la aviación, fuera de carácter permanente, luego logró que los jefes que ocupaban altos cargos en la Rama Aérea, no retornaran a otras tareas en el Ejército que no fueran o estuvieran relacionadas con la nueva y costosa Arma.

En marzo de 1927, es nombrado Inspector interino de Aviación, sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación.

Merino fue un personaje que estableció una particular forma de tránsito y explotación de los cielos nacionales, misma que se expresa en los Decretos Ley 221, 222 y en el Reglamento de Navegación Aérea en los que se consagra la prohibición de naves extranjeras para efectuar tareas de cabotaje comercial y postal, reservando esto a los aviones chilenos, razón por la cual se promovía la construcción de aeródromos públicos por parte de los municipios, facilitando con este modelo la expansión de la actividad aérea a lo largo del territorio nacional.

En el plano de la aviación civil, las ideas de Merino al reorganizar la aviación, funda el Club Aéreo de Chile en 1928, con el fin de producir y fortalecer una Reserva Aérea para el país, permitiendo con ello, además de generar y estimular un promisorio futuro para la aviación comercial de Chile.

Durante el terremoto de Talca en diciembre de 1928, ordenará que una partida de aviones Gipsy Moth sobrevuele la zona afectada, informando las proporciones de la catástrofe y poder evaluar con ello el prestar la ayuda necesaria.¹⁷

En marzo de 1929, fundará la Línea Aeropostal al norte, la que junto a las experiencias realizadas al sur del país, serán los orígenes a la prestigiosa Línea Aérea Nacional (L.A.N.)¹⁸.

En la conquista de Magallanes¹⁹, será Merino una figura protagonista, pues fue el mismo será quien empuñe los controles de un Junkers R-42 en el mes de enero de 1929, desafiando las adversas condiciones atmosféricas a vencer.

¹⁷ Producto de esta pionera experiencia, es que años más tarde se emplearán aviones de la Fuerza Aérea y aviones civiles para evaluar y controlar los daños producidos en el terremoto de Chillán de enero de 1939.

¹⁸ Se funda L.A.N. el 29 de julio de 1929

¹⁹ Quizás haya sido la puesta en marcha del servicio aéreo para apoyar la colonización de Palena y Aysén, uno de sus proyectos más ambicionado por el comodoro Merino desde que el verano de 1923, entonces con el grado de capitán, explorara el extenso territorio por tierra y mar, para estudiar la factibilidad de construir un camino de penetración e integración territorial, que sacara del aislamiento en que vivían los colonos establecidos en los remotos valles fronterizos, según relataría uno de sus colaboradores años más tarde, regresaba a la región para sembrar de caminos los tormentosos cielos australes.

Serán algunas de estas las hazañas y esfuerzos desplegados que antecederán la creación de la Fuerza Aérea Nacional, el 21 de marzo de 1930, en el ejercicio de su alto cargo de Subsecretario de Aviación.

CREA SUBSECRETARIA DE AVIACION.-

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DEL INTERIOR
Secc. Gobierno
J. R.

Registro
Oficina Bienes Nacionales
Conservador de Bienes Nacionales
y Tesorería General

ARCHIVO

1167-

CONTRALORIA GENERAL
RECIBIDO
TOMA DE RAZON

SANTIAGO, 21 de Marzo de 1930.-

CONSIDERANDO:

1°.- Que hay conveniencia manifiesta en unificar los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina, a fin de conseguir una mayor eficiencia y una mayor uniformidad en la organización y en la instrucción, con menor dispersión de esfuerzos y de gastos;

2°.- Que ya otros países mas adelantados en la materia, como Gran Bretaña, Francia, Italia y Alemania, han entregado al conocimiento de un solo organismo del Estado, creado con ese exclusivo objeto, todos los delicados servicios y problemas aeronáuticos cada día mas importantes y complejos;

3°.- Que nuestro territorio tan extenso, y cortado por obstáculos naturales que impiden el establecimiento de comunicaciones rápidas, exige el desenvolvimiento de líneas aéreas mixtas, sobre tierra y sobre mar;

4°.- Que estando llamada la aviación a tener importancia transcendental en el progreso nacional, conviene que las líneas y empresas aéreas se desarrollen bajo la inmediata tutela del Estado, siguiendo un plan armónico, cuya responsabilidad y dirección correspondan a un solo Departamento;

5°.- Que a mas abundamiento, el primer ensayo en esta materia, la Línea Aérea Nacional entre Santiago y Arica, organizada en la forma dicha, ha constituido un éxito muy halagador que conviene asegurar y extender a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysen, Rio Baker y Magallanes;

6°.- Que, finalmente, la especial configuración geográfica del país cuyo territorio limita con el mar en toda su extensión, exige el empleo combinado de elementos aéreos marítimos y terrestres para su mayor eficiencia.

En mérito de los considerandos preinsertos y en uso de las facultades que me confiere la Ley N° 4795, de 24 de Enero de 1930,

D E C R E T O :

Artículo 1°.- Fusi6nanso los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina;

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
MAR 24 1930
CONFORME

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
MAR 24 1930

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
MAR 25 1930

RECIBO

Copia de la primera página del decreto que fusiona los Servicios de Aviación y funda la Fuerza Aérea Nacional.

Artículo 2°.- Créase una Subsecretaría de Aviación que tendrá a su cargo todos los asuntos relativos a esos servicios, así como lo concerniente a la aeronavegación comercial y a la industria aeronáutica;

Artículo 3°.- El personal, material e instalaciones de aviación dependientes del Ejército y de la Armada pasan a depender de la Subsecretaría de Aviación;

Artículo 4°.- El personal de aviación perteneciente a los Ministerios de Guerra y Marina, podrá optar por su regreso al Ejército o a la Armada respectivamente, hasta el 1° de Mayo del corriente año; después de esa fecha se considerarán pertenecientes a los servicios aéreos;

Artículo 5°.- La fuerza aérea constituirá unidades de aviación naval y militar de cooperación con el Ejército y con la Armada.- Estos elementos deberán ser puestos a disposición de los Ministerios respectivos cada vez que lo soliciten para sus ejercicios o maniobras.- Así mismo, la Fuerza Aérea deberá mantener listos para su empleo y embarque en buques de la Armada, el número de Aviones que puedan llevar a bordo;

Artículo 6°.- El reclutamiento del personal de la aviación se hará de preferencia entre el perteneciente al Ejército y la Armada o de acuerdo con las Leyes que rijan en estas Instituciones;

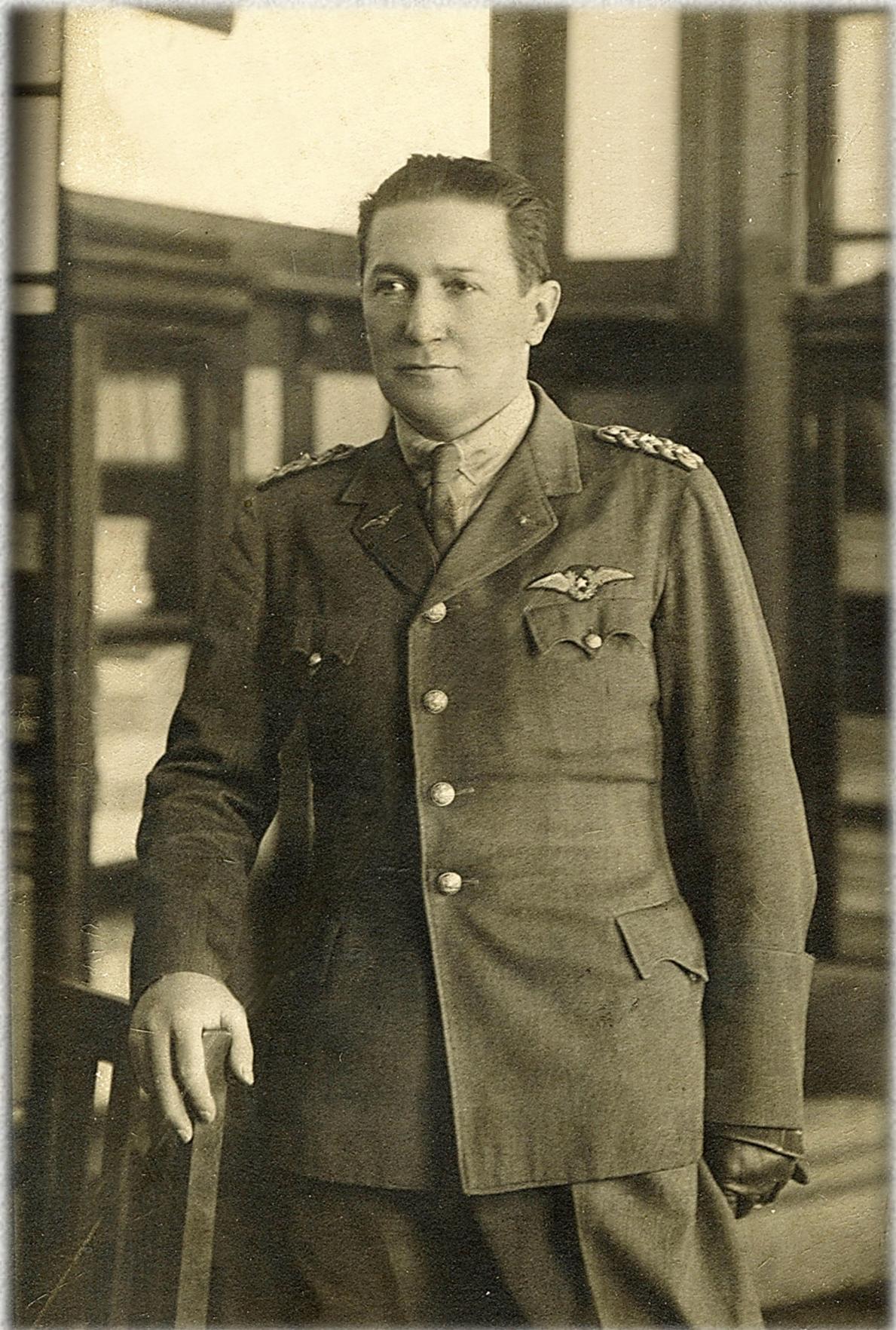
Artículo 7°.- Los fondos correspondientes a los Presupuestos de Guerra o Marina que se refieran a los servicios de Aviación, serán puestos a disposición de la Subsecretaría de Aviación, antes del 1° de Abril próximo entrante;

Artículo 8°.- Mientras se establece el Ministerio de Aviación, la Subsecretaría dependerá del Ministerio del Interior;

Artículo 9°.- Una Comisión compuesta por los dos oficiales más caracterizados de la Aviación del Ejército y de la Armada, presidida por el señor Ministro del Interior, cuando estime conveniente concurrir a ella, pondrá antes del 1° de Mayo próximo las disposiciones fundamentales de carácter legal y reglamentario que fuere necesario dictar para la marcha de los servicios de aviación unificados.-

Tómese razón, regístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno.-

Francisco de Paula
ANGEL SANCHEZ DE LA CRUZ
OFICINA DE LEGISLACION NACIONAL
MAY 1 1920
Tomado Razos
MAY 1 1920
MAYOR GENERAL
Francisco de Paula
Francisco de Paula
Francisco de Paula



ARTURO MERINO Y LOS AERODROMOS

Otro aspecto que preocupaba a Merino era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. La concesión otorgada a la empresa francesa contenía once cláusulas mediante las cuales había pretendido resguardar el futuro de la aviación comercial chilena, incluido el tema de los aeródromos. Así por ejemplo, se le permitía a la aerolínea a utilizar los aeródromos militares entre Santiago y Copiapó, desde donde mantendría un servicio a La Rioja, Argentina, en los que podría levantar sus propios hangares de *"26 por 30 mts., de material sólido e incombustible, no pudiendo enajenarlos ni arrendarlos"* sin permiso del fisco, a cuya propiedad pasarían al cabo de 25 años.

También el contrato estableció la obligatoriedad de la empresa, de emplear sólo pilotos chilenos en las rutas nacionales, a partir del tercer año de operaciones. Fuera de ello, la aerolínea se comprometió a iniciar antes de sesenta días, la construcción de un aeródromo al norte de Santiago *"con hangares, instalaciones inalámbricas de radiotelegrafía y radiotelefonía, radiogoniometría, alumbrado para aterrizajes nocturnos, estanques subterráneos de combustible, etc."*, abierto desde ya a la aviación militar, y que debería estar disponible para la aviación civil y comercial, al cabo de cinco años.

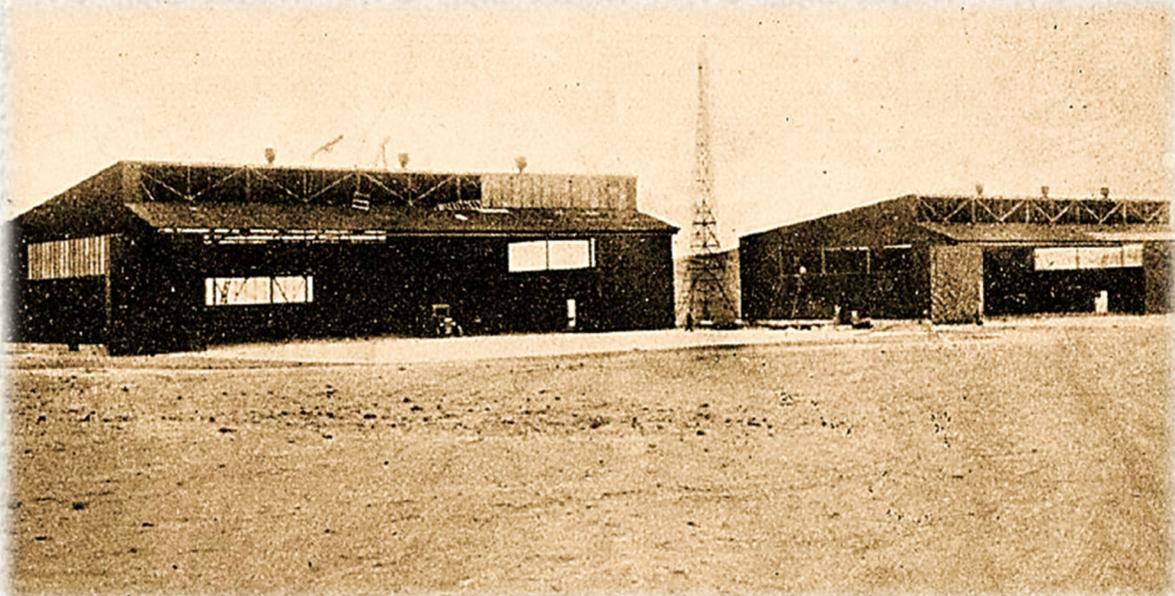
Sin embargo estaba claro que no se podría utilizar sólo el expediente de los permisos aerocomerciales a las aerolíneas extranjeras para dotar al país de los aeródromos que requería, lo que hacía necesario dar un pronto inicio a un acelerado programa de mejoramiento y construcción de la infraestructura aeroportuaria nacional, cuyo primer paso consistió en la promulgación del D.S. 2028, del 26 de junio de 1929, que estableció que *"considerando que el creciente desarrollo de la navegación aérea sobre el territorio nacional requiere la habilitación de Aero - Puertos aduaneros, aeródromos públicos en los que se mantenga y ejerza el derecho de soberanía que corresponde en el aire nacional, haciendo cumplir las leyes de aeronavegación y disposiciones administrativas dentro de las zonas de jurisdicción que a dichos aero - puertos se les asigne... se declaran puertos - aéreos abiertos al tráfico aéreo internacional a los aeródromos terrestres habilitados en Arica, Puerto Montt y Punta Arenas y el Aero - Puerto terrestre de Santiago... y aeródromos públicos los aeródromos de Arica (Puerto Aéreo), Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago (Puerto Aéreo), Puerto Montt (Puerto Aéreo) y Punta Arenas (Puerto Aéreo)"*.

Se reglamentó además, la utilización de dichos aeródromos y las *"tarifas por derechos de aterrizaje, posada y de hangar de los aviones civiles"*.

Como se recordará, una vez reactivada la aviación militar, Merino dedicó sus energías a revivir el Club Aéreo de Chile, lo que consideraba vital para el desarrollo de una aviación comercial, independiente de la militar, incluida la formación de los pilotos. Para avanzar en estos proyectos veía la necesidad de contar con un aeropuerto civil apropiado para estos fines, separando así la aviación deportiva y comercial de la militar.



Portada del primer Reglamento aeronáutico publicado en el país



En esta foto se puede apreciar un mástil de antenas y los dos hangares levantados en 1929, en El Buitre, Arica y que serían trasladados en 1974 a la nueva base Los Cóndores en Chucumata, donde continúan prestando servicios.

Sin embargo, todos sus esfuerzos se estrellaban contra la dura realidad económica del gobierno, que no disponía de los recursos para adquirir un terreno adecuado, que debía estar en las afueras de Santiago y no muy lejos de El Bosque.

Por una feliz coincidencia, el empresario y filántropo norteamericano Daniel Guggenheim, que estaba vinculado a la gran minería y la industria salitrera del norte chileno²⁰, decidió donarle al gobierno U\$500.000 para que los invirtiera en el fomento, investigación y desarrollo de la aviación civil en los momentos que Merino había puesto sus ojos en el fundo Los Cerrillos²¹, de 80 hectáreas y a sólo seis kilómetros de la capital, puesto a la venta por el Arzobispado de Concepción, en una suma de \$1.250.000.



La Nación, domingo 21 de julio de 1929. (Pag.29)



Aeropuerto de Los Cerrillos en la década de los años cincuenta

²⁰ Fue dueño entre otros, del mineral de Chuquicamata.

²¹ Adquirido por el gobierno de Chile, el 22 de julio de 1929

El cierre del negocio y la firma de la escritura correspondiente el 22 de julio de 1929, no pudo ser más oportuno. Tan sólo pocos días antes, en El Bosque, Jean Mermoz había hecho el triunfal aterrizaje del vuelo inaugural de la Compagnie Générale Aéropostale desde Buenos Aires; el día 21 la Pan American Grace Airways había hecho lo propio desde Lima y el 28, habría de despegar la American International Airways, a Buenos Aires y Montevideo, iniciándose los servicios aéreos internacionales a Santiago.

Presionado por estas circunstancias, Merino se convirtió en un asiduo visitante de Los Cerrillos, aterrizando en sus potreros en numerosas oportunidades, aún antes que comenzara la construcción de la pista, con el fin de supervisar personalmente el avance de los trabajos y discutir con el arquitecto Juan Mena Saavedra, el proyecto del futuro aeropuerto que incluía, entre otras cosas, un hotel, una biblioteca, un salón y una sala de lectura, una pista de carreras de auto que circunvalaría el campo aéreo y andenes para la protección de los pasajeros durante el embarque y desembarque, con una marquesina que permitiera el estacionamiento de las aeronaves bajo techo²².

Sin embargo, el proyecto original fue traspasado al arquitecto Adolfo Ruiz Jofré, designado por Merino, quien lo modificó intensamente pudiendo entregar los planos definitivos a la firma constructora Guillermo Francke, a fines de 1930, para dar inicio a la construcción del edificio de pasajeros.

Hacia 1928, la expansión alcanzada por el Servicio Aéreo del Ejército, a la que se sumaba la de la Aviación Naval que había cubierto la costa de Arica a Talcahuano, entusiasmó al gobierno, especialmente al ministro del Interior David Herosilla, quien estimó necesario apoyar al comodoro Merino para la dictación del mencionado Decreto 2028, e instruir a los intendentes y gobernadores acerca de la necesidad de construir aeródromos en todas las ciudades importantes del país debiendo seleccionar para estos fines, dos franjas de terreno, orientadas a los vientos predominantes. Para fines de año, la ruta Santiago - Arica ya estaba prácticamente diseñada con sus respectivos aeródromos de apoyo, al igual que la ruta Santiago - Puerto Montt.

Ante esta situación, el Comodoro dispuso iniciar los estudios preliminares para su pronta prolongación al extremo austral, comisionando a los tenientes Luis Donoso, a la región de Aysén; Cesar Lavín y Ernesto Romero, al río Baker y Adolfo Abel, a Magallanes, quienes deberían buscar los lugares más apropiados para la construcción de los aeródromos de apoyo y recoger los antecedentes que permitieran completar la carta de aeronavegación de aquellas regiones, trazando en el Mapa Escolar de Chile, editado en 1911 por la Dirección de Obras Públicas, "*las rutas internacionales, las rutas oficiales, los faros marinos y aeronáuticos, las zonas prohibidas y peligrosas, aeródromos públicos y las líneas de declinación magnética*"²³.

Al mismo tiempo el teniente Félix Olmedo, junto a un entusiasta grupo de lugareños, comenzaba a preparar un terreno en las riberas del río Chamiza, a 12 kilómetros de Puerto Montt, para construir la futura base aérea, que habría de servir de punto de partida de la extensa ruta austral.

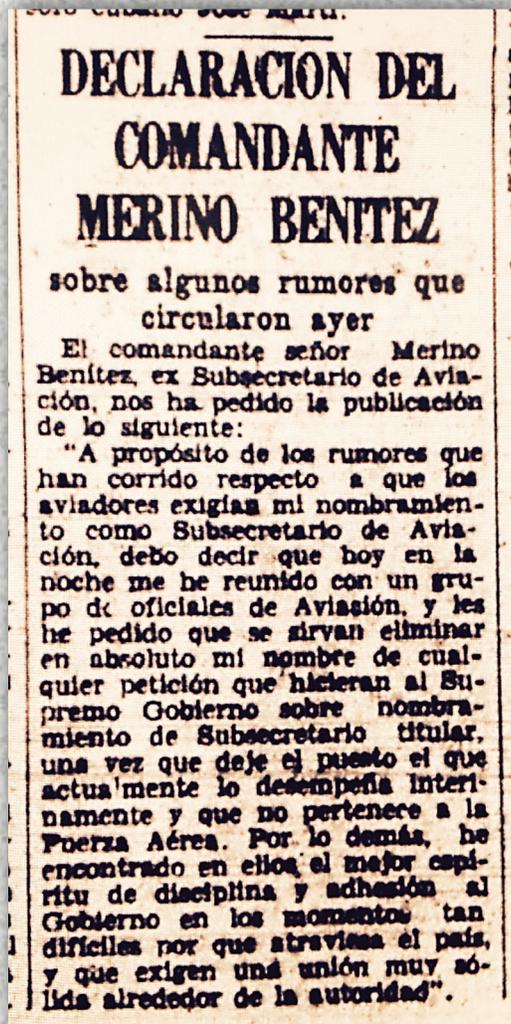
Junto con la expansión de los servicios aerocomerciales a lo largo del país, se inició un período de grandes inversiones en los aeródromos nacionales a fin de dotarlos de los hangares requeridos tanto por la aviación militar como por la comercial, partiendo en fines de 1929 con la construcción del gran

²² Vásquez C., Víctor. "*Historia del Aeropuerto Internacional Los Cerrillos*"

²³ Fernández D., Alberto; "*La Aviación en Magallanes*", Museo Nacional Aeronáutico de Chile, Santiago 1995

hangar de Los Cóndores, adquirido a la Curtiss Aeroplane Co., seguido luego por el de Portezuelo, a los que se sumarían durante 1932, los tres primeros hangares Junkers tipo 14, importados de Alemania, para ser erigidos uno en Cabo Negro, otro en Puerto Natales que finalmente fue transferido a Los Cerrillos, donde se levantarían dos, destinándose al año siguiente, el Nº1 a la Línea Aérea Nacional y el Nº 2 a la Panagra, la que tan solo durante 1936 sería autorizada para construir su primer hangar en Arica.

Más adelante se construirían los de Chillán (1933), La Chamiza (1935) y Temuco, en una fecha no precisada.



Recorte de El Mercurio.
(Santiago, 4 de septiembre de 1931)

Otra tarea usualmente menos comentada de la obra de este visionario vino también a raíz de la fusión, donde el comandante Merino hizo suya la idea de crear un Gabinete de Fotogrametría Aérea propio de la F.A.N., para lo cual dispuso que se efectuara un curso especial a cargo del técnico alemán Arturo Langer, a la fecha contratado por el Instituto Geográfico Militar.

Paralelamente con el desarrollo del curso se hicieron numerosos levantamientos de la zona central del país, a fin de ser obsequiados al Instituto Geográfico Militar y contribuir, en esta forma, a perfeccionar las cartas²⁴ y mapas que confeccionaba este valioso servicio.

Además, creará la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años.

SU ACTIVIDAD EN LA VIDA CIVIL

Ya retirado del servicio en 1932, compartió su honestidad y patriotismo acendrado en muchos cargos de Consejo en LAN, sólo con calidad *Ad Honorem* hasta 1938.

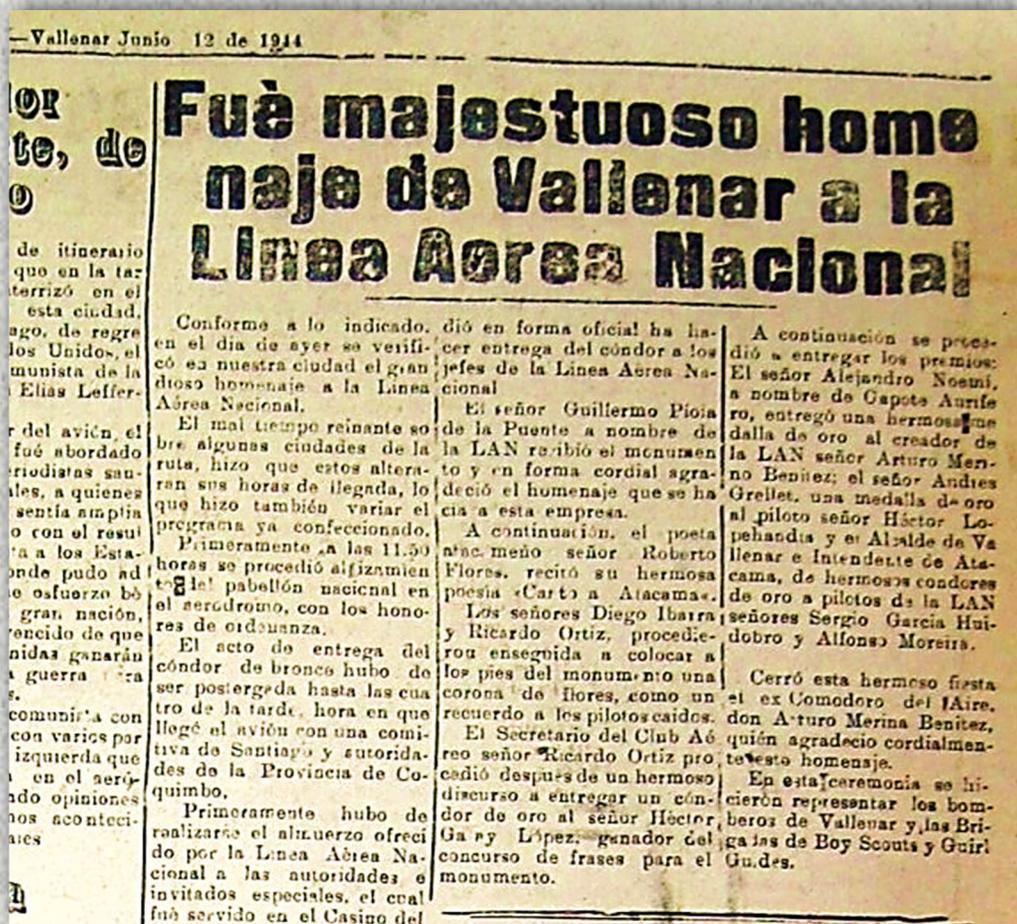
En alguna oportunidad, ejecutivos de la línea aérea le recomendaron que pudiera mejorar su jubilación con la de los cargos de gran importancia ejercidos anteriormente, situación que él rechazara tajantemente, argumentando que con la que ya recibía, le alcanza para vivir modestamente.

²⁴ Primera Carta Aérea de Chile

En sus tareas cívicas, se destaca que Merino era un orgulloso vecino del barrio de Conchalí, desde donde influyó para que la Ilustre Municipalidad del sector conservara el recuerdo de muchos pioneros aviadores, naciendo así, calles tales como *Aviador Acevedo*, *Teniente Bello*, *Ponce*, *Mery* y *Yávar*, además de *Aviador Zañartu*. Más tarde, influiría también en la denominación de la calle *Piloto Lazo* al costado poniente de la avenida Los Cerrillos.

En octubre de 1940, fue distinguido como Socio Honorario de una de las principales organizaciones aéreas del país, el Club Aéreo de Chile -del cual había sido su primer presidente y fundador - cuando señeramente en 1928, viera la necesidad nacional, de formar un ambiente propicio *“que modelara el espíritu aéreo de los chilenos”*, en un organismo, que hiciera posible un mayor número de pilotos, que el comandante Merino llamó con gran propiedad, *“la reserva aérea de Chile”*²⁵.

En la carta de respuesta que dirigía al entonces presidente de esa entidad, señaló entre otros: *“...Acepte señor Presidente, y sírvase así trasmitirlo a los otros señores miembros del Directorio, mi gratitud muy por tal acuerdo y por los términos de su comunicación, y los votos muy fervientes que formulo por el auge cada día mayor del Club Aéreo de Chile, que en hora muy feliz para la aviación civil de Chile, tócome en suerte organizar con el entusiasta apoyo de un grupo de aviadores militares y civiles”*.



Recorte del diario “El Noticiero Huasquino” de junio 12 de 1944, que da cuenta de la medalla de Oro que le otorgó Vallenar al creador de la LAN, señor Arturo Merino Benítez

²⁵ Revista Chile Aéreo. N°146-147. Septiembre – octubre de 1943

“En reconocimiento a los múltiples esfuerzos y desvelos gastados por el pionero de esta iniciativa, General de Brigada Aérea, don Arturo Merino Benítez, el Supremo Gobierno lo designó Presidente del primer Consejo de Administración de esa Empresa”²⁶.

Más tarde, en 1952, alcanzará el nombramiento de Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea, cargo que ostentará hasta 1954.

Durante su gestión como vicepresidente de la compañía, se le asocia directamente en la modernización y posterior adquisición de los primeros cuádrimotores DC-6B, que volaron en el país, inaugurándose con ellos, los primeros vuelos comerciales sin escalas, entre Santiago y la austral Punta Arenas.



Don Arturo Merino Benítez, junto al Gerente Técnico de LAN, Adalberto Fernández Ferreira a bordo del Douglas DC-6B, en el viaje inaugural Santiago a Punta Arenas sin escala.

Luego de su renuncia, tuvo la satisfacción de ver cristalizada su gestión, con el “Premio a la Seguridad de Vuelo” para LAN, correspondiente a ese año.

En marzo de 1956, siendo presidente del entonces “Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en Retiro”, cumplió con gran visión y perseverante esfuerzo, una nueva tarea, la que fue el adquirir el primer edificio que tuvo esta noble institución, importante inmueble patrimonial que a la fecha de hoy, sirve como sede al actual *Círculo de Oficiales de las Fuerzas Armadas en Retiro*, y principal centro del país que reúne y acoge tanto a Regimientos tradicionales como a otras agrupaciones de Oficiales retirados de las Fuerzas Armadas.

²⁶ Señalaba la memoria de LAN en su 18° Aniversario de existencia. Revista *Chile Aéreo*. Abril de 1947



Arturo Merino Benítez, delante de un De Havilland Moth, uno de los primeros aviones usados por LAN. (1967)



Arturo Merino Benítez y dos de sus hijos: Pedro Hernán y Arturo Bernardo Merino Núñez



En 1970, al cumplir la Fuerza Aérea de Chile su cuadragésimo aniversario, el Presidente de la República, don Eduardo Frei Montalva, condecoró al “Comodoro Merino” con una medalla de oro que llevó la inscripción:

“Al insigne y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. 1930 – 1970”.

Casi un mes más tarde, fue internado en el Hospital Militar debido a una sorpresiva trombosis cerebral, donde lamentablemente falleció a las dos de la madrugada del sábado 2 de mayo de 1970²⁷.

stico especial
rá la presenta-
to denomi-
González,
sica mejicana
indumentaria
o, donadas por
cional de Ti-
asteca. Ade-
tará, el grupo
que interpre-
nos.
es el siguiente
lento del acto
Flores Vá-
aleno y miem-
tiva del Insti-
2.— Presen-
riachi Gonzá-
el señor Just-
de la Maes-
stación Barón
— Poesía, de
go de la poe-
Montt, miem-
lo del Institu-
tejicano; 4.—
ción del con-
ni González”.
e Puebla y el
o Zaragoza”,
e del Institu-
Camargo Her-
Actuación del
Portuario, in-
res chilenos,
udos a Chile y
hermanos del
ricano

I P A
DELL 1349
horas
RAL IPA
xito teatral
felicidad”
dia en tres
PASO
0165

Falleció el primer Cdte. en Jefe de Fach

En el Cementerio General de Santiago se realizarán esta tarde los funerales del general en retiro, Arturo Merino Benítez, fundador de la Línea Aérea Nacional, después de una misa que se celebrará en la Catedral Metropolitana a las 15 horas.

El general Benítez falleció a las dos de la madrugada de ayer en el Hospital Militar a los 81 años de edad.

El general Benítez fue el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930-1932) y se considera que en gran parte se debe a él la independencia de los servicios aéreos. Estuvo presente, así mismo, como actor principal, en algunos hechos de los más significativos del desarrollo de la Fuerza Aérea.

Arturo Merino Benítez nació el 17 de mayo de 1888 en Chillán. Cadete de la Escuela Militar, en 1908 era teniente segundo en el arma de artillería. Sirvió en el Regimiento “Miraflores”, “Tacna” y el “Maturana”.

En 1926 fue nombrado director de la Escuela de Aviación. En 1930, Subsecretario de Aviación. Ese mismo año pasó a los servicios aéreos. Luego fue nombrado



GENERAL ARTURO MERINO BENITEZ

Comandante en Jefe y, en 1932, fue designado miembro del consejo de la Línea Aérea Nacional.

Los restos del general Merino Benítez están siendo velados en la Escuela de Aviación.

Enfermo
Se enc
la Clínica
ña del M
Iturrino
al comer
Perú.
El señ
un viaje
nuestra

Club
cita a
de soc
lunes 4
16 hor
Viña.

A S
Ma

7

A
BLAN

Inicia
ficiale
Seco
Cento

ASOCIACION CRISTIANA

El Mercurio de Valparaíso, domingo 3 de mayo de 1970

²⁷ Dos de sus más conocidos biógrafos, Alejandro Pizarro Soto y Alfonso Cuadrado Merino, señalan su fallecimiento el 30 de abril, pero su certificado de defunción confirma el lamentable deceso, el sábado 2 de mayo de 1970, a las 2.20 horas de la madrugada de ese día.

Sepultados restos del Gral. Arturo Merino Benítez

En la tarde de ayer fueron sepultados los restos del ex-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Arturo Merino Benítez en el mausoleo que la familia posee en el Cementerio General.

Los restos que fueron velados en el Salón de Honor de la Escuela de Aviación "Capitán Avalos", poco después del mediodía fueron trasladados a la Catedral Metropolitana en donde se ofició una misa de requiem a cargo del Vicario General Castrense, Francisco Gillmore Sotck.

Poco antes de las 16 horas, el cortejo inició su marcha al camposanto en donde la Escuela de Aviación completa con Banda y Estandarte, al mando del Subdirector, Comandante de Grupo Hans Bostelmann; los Estandartes y Abanderados del Ala de Mantenimiento y Ala de Abastecimiento, Grupo de Aviación N° 7 y 10, rindieron los honores de ordenanza.

Cuando el cortejo avanzaba por la Avenida La Paz sobrevoló

la columna una formación de 15 aviones Mentor.

En la necrópolis usaron de la palabra, entre otros oradores, el Comandante en Jefe de la FACH, subrogante, General de Aviación, Joaquín García Suárez, quien puso de relieve la fecunda labor cumplida por el extinto en favor de la rama aérea de la Defensa Nacional de la que fue su creador bajo la administración del General Don Carlos Ibañez del Campo (1927) y su intervención en los primeros pasos de la aviación comercial, hoy Línea Aérea Nacional (LAN).

En los momentos de inhumarse los restos ejecutó las descargas de fusilería una Compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea, mientras cruzaban el cielo en rauda vuelo seis aviones Hawker Hunter.



Diario La Nación (4 de mayo de 1970)



Con la scomparsa del fondatore della Linea Aerea Nazionale LAN-CHILE, Comodoro Arturo Merino Benítez, le Forze Armate cilene perdono uno dei suoi più significativi valori. Uomo di forte personalità, dal brillantissimo passato militare, egli è stato uno dei primi visionari che abbia avuto l'Aviazione del Cile. Il Comodoro Merino Benítez s'è spento all'età di 82 anni, lasciando in un grave lutto, sia l'Aeronautica Militare che l'Aviazione Civile e commerciale cilene.

Giornale D'Italia

Don Arturo Merino Benítez

El distinguido aviador que hasta ayer paseara por el centro de Santiago sus 82 años con arrogancia y simpatía, ha dejado de existir.

Pareciera que hubiera esperado el que tres Instituciones por él formadas, cumplieran 40 años de existencia, para dejarlos para siempre.

Estuvo presente en 1968, en el aeródromo de Tobalaba, cuando el Club celebró el 40avo aniversario colocando en un panel los nombres de todos los presidentes que desde 1928 han regido sus destinos. El primer nombre era el del comandante Arturo Merino, su creador y cuya insignia N° 1 conservaba con especial cariño.

El 5 de marzo del año pasado la presidencia de LAN CHILE celebró también los 40 años de fructífera labor de bien público. Fue invitado de honor, en aquella ocasión, su ilustre fundador que en 1929 organizara los primeros vuelos comerciales entre Santiago y Arica en los débiles monomotores Gipsy y Moth, con el concurso entusiasta de un pequeño grupo de valerosos pilotos y de sacrificados mecánicos, muchos de los cuales aún viven y que lo ha-

cia objeto de demostraciones de admiración y simpatía.

Al año siguiente hace preparar un trimotor Junkers y es el primero en unir, por el aire, en un vuelo lleno de aventuras, la capital de la República con la aislada zona de Magallanes I. Municipalidad de Magallanes lo condecoró con una hermosa medalla de oro. Ambos extremos de la patria quedaban unidos por las alas militares.

Ultimamente, el 22 de marzo de este año, en la Base de El Bosque, había recibido de manos de S. E. el Presidente de la República, otra medalla con la siguiente inscripción que no necesita mayores comentarios: "Al insigne creador y Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, 1930-1970".

Su tercera creación había cumplido también su cuarentavo aniversario.

Las alas de Chile, tanto las militares, comerciales y deportivas, hoy están de duelo por el hombre visionario y de acción que hizo realidad la existencia de las tres organizaciones que forman la sólida base en que descansan los cielos de su Patria, que tanto amó.

El Mercurio (4 de mayo de 1970)

General (R) Arturo Merino Benítez

Su fallecimiento

Falleció en Santiago de Chile, a los 72 años de edad, el general (en situación de retiro) Arturo Merino Benítez, uno de los pioneros de la Fuerza Aérea de Chile y su primer comandante en jefe.

Los méritos castrenses y personales del militar desaparecido, puestos de relieve en forma encomiable durante su extensa actividad, le convirtieron en una de las figuras señeras de las Fuerzas Armadas del vecino país.

Fue el fundador de la línea aérea nacional chilena LAN CHILE, y en su juventud dirigió una intensa campaña dentro de las esferas oficiales con la que consiguió que la Fuerza Aérea pasara a ser una institución separada del ejército, al crearse en 1932 la Subsecretaría de Aviación.

Su desaparición constituye una sensible pérdida para la aeronáutica militar, así como también para la aviación civil y comercial de Chile.

El fallecimiento del general Merino Benítez ocurrió como consecuencia de una trombosis cerebral.

La Prensa (Buenos Aires)

Chilean air pioneer dead

AIR Commodore Arturo Merino Benítez, who has died in Chile, was one of the pioneers of Chilean aviation. He played an outstanding role for many years in the progress of his country's military, civil and commercial aviation.

The deceased was founder of Línea Aérea Nacional-Lan Chile.

Buenos Aires Herald



Mit dem Ableben des Gründers der Línea Aerea Nacional - LAN Chile - Kommodore Arturo Merino Benítez, ist ein Pionier der chilenischen Luftfahrt dahingegangen, der eine fruchtbare und erfolgreiche Arbeit im Dienste der Streitkräfte seines Landes sowie der chilenischen Zivilluftfahrt geleistet hat.

Argentinisches Tageblatt

Algunos de los obituarios escritos en memoria de Arturo Merino B.



Alguna de las placas que testimonian el agradecimiento regional a su vasta obra en beneficio de Chile

Quizás uno de los honores brindados menos conocidos y más justicia, sea que cuando él murió a comienzos de mayo de 1970, fuera el propio Presidente Salvador Allende²⁸ quien envió al Congreso Nacional, con fecha el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley que contenía un artículo único que decía: “Denomínese ‘General del Aire Arturo Merino Benítez’ al Aeropuerto Internacional de Pudahuel (Santiago)”²⁹, justo homenaje que fuera firmemente defendido en el Senado por el entonces Subsecretario de Aviación don Ricardo Ortega Fredes.

Los trastornos políticos y sociales que surgieron en el país en este período, parecen no haber dado oportunidad clara³⁰ para que esta valiosa propuesta siguiera su curso haciendo estricta justicia al recuerdo de este gran personaje de la aviación nacional.

²⁸ Norberto Traub Gainsborg. Ficha Histórica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Julio de 2014

²⁹ Anexo 3

³⁰ Existe este programa oficial del vuelo de Santiago a Fiji por Lan Chile de fecha 5 de septiembre de 1974, en donde se encuentra impresa la denominación oficial original propuesta por el Presidente Salvador Allende G. y que tuvo acogida.

PROGRAMA

VIERNES 6 DE SEPTIEMBRE

22:15 horas

Llegada a Nandi. Recepción en el Aeropuerto. Traslado en bus al Hotel *Votuala Ilai*, distante 2 horas y 30 minutos.

SABADO 7 DE SEPTIEMBRE

12:00 horas

Mañana libre. Cóctel con asistencia de Autoridades y representantes de la Prensa e Interlíneas. Almuerzo.

13:00 horas

19:00 horas

Ceremonia local de "Bienvenida YAGONA". Cóctel. Comida.

20:30 horas

21:30 horas

Danzas locales.

DOMINGO 8 DE SEPTIEMBRE

08:30 horas

09:45 horas

Desayuno. Salida en lancha, hacia la Isla *VATULELLE*, distante 1 hora y 45 minutos. Durante esta travesía habrá pesca de alta mar. Además acompañará un grupo musical y se ofrecerá fruta típica.

LUNES 9 DE SEPTIEMBRE

01:05 horas

Salida hacia Papeete.

DOMINGO 8 DE SEPTIEMBRE

07:30 horas

Llegada al Aeropuerto Internacional de Tahiti. Traslado al Hotel *Travelodge*.

11:30 horas

Travesía a alta mar, en un barco con fondo de vidrio. Almuerzo Hotel *Travelodge*. Recorrido por la Isla en bus. Salida hacia Isla de Pascua.

13:30 horas

17:30 horas

22:30 horas

LUNES 9 DE SEPTIEMBRE

06:45 horas

Llegada al Aeropuerto *Mataveri*.

Tour por la Isla.

Salida hacia Santiago.

12:45 horas

20:15 horas

Llegada a Aeropuerto *Gral. Arturo Merino Benítez*. (Pudahuel)



LAN-CHILE

LÍNEA AEREA INTERNACIONAL CHILENA

DIVISION DE RELACIONES PUBLICAS



VUELO INAUGURAL ISLAS FIJI

SEPTIEMBRE 1974

Pero el destino tuvo que esperar casi diez años para hacerse cargo de este deber nacional, es así que 13 de febrero de 1980, la Junta Militar de Gobierno concreta finalmente la iniciativa ideada por el anterior mandatario, promulgando el decreto ley 3.245, publicado el 19 de marzo de 1980 en el cual se denomina oficialmente el "Aeropuerto Arturo Merino Benítez".



Inauguración del antiguo monumento y placa conmemorativa a don Arturo Merino Benítez, ubicada en los jardines exteriores al aeropuerto de su mismo nombre. (Marzo de 1980 – Actualmente ya no existe)

El reconocimiento que en la actualidad se realiza al creador de nuestra institucionalidad aérea, no permanece tampoco ajeno a los criterios internacionales, donde al menos en América, podemos comparar nuestro querido *Aeropuerto Arturo Merino Benítez*, con otros terminales aéreos como lo son el Aeropuerto General Cesáreo L. Berisso de Montevideo, el Aeropuerto Silvio Pettirossi de Asunción, Alberto Santos Dumont de Rio de Janeiro, Jorge Newbery de Buenos Aires, Piloto Carlos Campos de Neuquén, Rafael Pabón en Bolivia, Aeropuerto Benjamín Matienzo de Tucumán, Aeropuerto Piloto Marcos A. Gelabert de Panamá, Capitán Guillermo Concha Ibérico de Piura y el Aeropuerto Jorge Chávez en Lima, Aeropuerto General Roberto Fierro Villalobos de Chihuahua todos los cuales rinden perpetuo homenaje a los forjadores y beneméritos de la aviación en sus respectivos países.

Arturo Merino Benítez, un gran patriota en cuyo justo homenaje, el pueblo chileno recuerda y perpetúa su nombre en el aeropuerto de Santiago, recordando al mundo la grandeza de sus hombres y los valores de nuestra tierra.

***Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile***

Anexo 1

Fecha y lugar de nacimiento : 17 de mayo de 1888. Villa de San Bartolomé, Chillán Fecha y lugar de fallecimiento : 02 de mayo de 1970. Hospital Militar, Providencia, Santiago
Estudios : Liceos fiscales de la zona y de Santiago.

Antecedentes militares:

13 de abril de 1903. : Cadete Supernumerario de la Escuela Militar
16 de julio de 1903. : Cadete efectivo pensionista de la Escuela Militar
21 de noviembre de 1905 : Cadete efectivo de la Escuela Militar
13 de febrero de 1908. : Teniente 2º en el Arma de Artillería
14 de febrero de 1908. : Regimiento de Artillería Nº4 "Miraflores"
08 de marzo de 1909. : Regimiento de Artillería Nº1 "Tacna"
16 de febrero de 1910. : Teniente 1º de Ejército
24 de julio de 1912. : Pasa al Regimiento de Artillería Nº4 "Miraflores"
05 de septiembre de 1912. : Pasa a la Escuela Militar
24 de febrero de 1913. : Capitán de Ejército
31 de enero de 1914. : Alumno del 1er. curso de la Academia de Guerra del Ejército
20 de agosto de 1914. : Se le concede permiso para contraer matrimonio con la señorita Matilde Ossa García
29 de enero de 1915. : Alumno del 2do. curso de la Academia de Guerra
31 de enero 1916. : Nombrado alumno del curso especial de la Academia de Guerra
26 de enero de 1917. : Oficial a prueba en el Estado Mayor General
14 de marzo de 1918. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General
22 de mayo de 1918. : Regimiento de Artillería Nº5 "Maturana"
19 de diciembre de 1918. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General
08 de febrero de 1919. : Oficial de Estado Mayor en el Comando de la IV División del Ejército
31 de diciembre de 1919. : Regimiento de Artillería Nº5 "Maturana"
21 de diciembre de 1920. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General
16 de agosto de 1922. : Forma parte de la Embajada que representará al país en la celebración del Centenario del Brasil
30 de abril de 1923. : Concede Estrella de Plata por 20 años de servicios
07 de junio de 1923. : Adicto Militar a la Legación de Chile en Brasil
26 de septiembre de 1924. : Mayor de Ejército
19 de agosto de 1925. : Pasa al Estado Mayor General
23 de marzo de 1926. : Profesor de Historia Militar en la Academia de Guerra
19 de julio de 1926. : Director de la Escuela de Aviación Militar
29 de diciembre de 1926. : Teniente Coronel de Ejército
25 de marzo de 1927. : Inspector Interino de Aviación de la Inspectoría General del Ejército, sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación Militar
28 de mayo de 1927. : Miembro de la Comisión que asistirá a la colocación de una placa en el Monumento erigido en Mendoza al Teniente argentino Benjamín Matienzo López.
13 de abril de 1928. : Jefe de la Dirección de Aviación sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación Militar
04 de junio de 1928. : Se le expide el Título de Piloto Militar de Guerra. Categoría B

- 21 de marzo de 1930. : Nombrado Subsecretario de Aviación.
- 07 de junio de 1930. : Pasa a depender de la Subsecretaría de Aviación dejando de pertenecer al Ejército de Chile.



Antecedentes aeronáuticos:

- 07 de junio de 1930. : Pasa a los Servicios Aéreos y a depender de la Subsecretaría de Aviación dejando de pertenecer al Ejército de Chile.
- 11 de julio de 1930. : Comandante de Escuadrilla
- 01 de septiembre de 1930. : Comandante de Grupo, continúa como Subsecretario de Aviación
- 02 de abril de 1931. : Queda disponible a las órdenes de la Subsecretaría de Aviación
- 20 de abril de 1931. : Designado para trasladarse a los Estados Unidos de Norteamérica y Europa a estudiar las organizaciones aeronáuticas.
- 24 de agosto de 1931. : Pasa al Ministerio del Interior
- 04 de septiembre de 1931. : Queda disponible a las órdenes de la Subsecretaría de Aviación.
- 09 de diciembre de 1931. : Se le concede el retiro temporal de la Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.)
- 04 de marzo de 1932 : Llamado al servicio activo
- 07 de junio de 1932 : Reincorporado al servicio de la Fuerza Aérea Nacional y se le nombra Comandante en Jefe interino
- 22 de junio de 1932. : Nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional
- 15 de julio de 1932. : Declara como servicio efectivo el tiempo que permaneció en retiro
- 12 de agosto de 1932. : Miembro del Consejo de la Empresa Línea Aérea Nacional
- 02 de septiembre de 1932. : Se le expide el título de Comodoro del Aire
- 15 de septiembre de 1932. : Destituido de su empleo mediante el Decreto D.P. Nº 497 Bis que lleva la firma de Bartolomé Blanche E.

S. N.º 1

Santiago, 4 de Abril de 1930.

A los Comandos de Unidades y reparticiones de aviación Militar y Naval

C I R C U L A R

1.—El Decreto Supremo con caracter de Ley N.º 1167 de 21-III-930 ha creado la Sub-secretaría de Aviación separando de las Instituciones Militar y Naval las formaciones destinadas a constituir la nueva Fuerza Aérea,

Por lo tanto, cesa en sus funciones la actual Dirección de Aviación y pasa su personal a integrar la Sub-secretaría de Aviación que desde este momento se hará cargo del mando de todas las Unidades y Reparticiones de Aviación del Ejército y de la Armada.

2.—La anterior medida del Gobierno viene a colocar a nuestro país en el plano más avanzado del progreso aeronáutico, dándole a la Fuerza Aérea la autonomía, la unidad y la independencia que son indispensables a su desarrollo, y que en ningún otro país de América se ha logrado aún obtener.

El Supremo Gobierno ha demostrado con ello su confianza en el personal que hoy pasa a constituir la Fuerza Aérea, y su fé clarovidente en la importancia transcendental que ha de asumir esta fuerza armada, en un próximo futuro.

Los Señores Oficiales y demás personal que se honran con pertenecer a la Aviación Nacional, deben considerar detenidamente el compromiso de honor que desde hoy los obliga.

La creación de la Subsecretaría de Aviación, y la constitución de la Fuerza Aérea, que deberá contar a breve plazo con leyes propias que correspondan, mejor que las actuales del Ejército y la Armada, a sus necesidades presentes y futuras, es un reconocimiento de la labor abnegada y eficiente de nuestros aviadores y es una concesión de enormes proyecciones para el futuro de la aviación nacional, que debe enorgullecernos y hacernos formar el propósito de corresponder plenamente, con nuestro esfuerzo entusiasta a esa confianza del Supremo Gobierno, que es trasunto de la confianza y del cariño con que el país entero mira los servicios de nuestra aviación.

(Fdo.) ARTURO MERINO B.
Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

Anexo 3

Mensaje de Su Excelencia el Presidente de La República, con el que inicia un Proyecto de Ley que denomina "General Del Aire Arturo Merino Benítez" al Aeropuerto Internacional de Pudahuel.

Santiago, 26 de abril de 1971.

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

A los precursores de la aviación chilena les corresponde la indiscutible primacía en las glorias derivadas de la conquista del espacio de nuestro territorio nacional, los cuales, arriesgando sus vidas, hicieron posible la iniciación e incremento de las actividades de vuelo que cimentaron posteriormente la aviación nacional.

Pero estas primeras semillas no habrían fructificado con la rapidez necesaria, si no se hubiera contado con un apoyo organizativo que encauzara, en forma material y legal, los grandes riesgos y sacrificios de los primeros aviadores de nuestro país.

Fue el General del Aire Arturo Merino Benítez a quien le correspondió, en su mayor parte, el privilegio y distinción de acometer esa esforzada labor.

Habiendo nacido el 17 de mayo de 1888 en la ciudad de Chillán, inició su brillante carrera el 13 de abril de 1903 como Cadete Supernumerario de la Escuela Militar y después de prestar destacados servicios en varias unidades de nuestro Ejército, fue designado, en julio de 1926, Director de la Escuela de Aviación, culminando esa destacada trayectoria, con sus nombramientos, el 21 de marzo de 1930, como Subsecretario de Aviación y como primer Comandante en Jefe de la naciente Fuerza Aérea Nacional, el 7 de junio de 1932.

Tras una larga cadena de éxitos y esfuerzos en sus continuas e ininterrumpidas actividades de piloto, en las que efectuó diversas comisiones de norte a sur del país, con el objeto de investigar nuevas localidades del territorio que sirvieran como bases aéreas y como punto de aterrizaje a los constantes raids aéreos que se emprendían en esa época, se logró, merced a esas experiencias y con el correr del tiempo que el Presidente Ibáñez decretara los primeros aeropuertos internacionales: Arica, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, y los aeródromos de uso público como Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Su tesonera visión del futuro aéreo nacional, junto a su permanente inquietud en la preparación y realización de vuelos en las zonas sur y austral del país - Puerto Montt- Punta Arenas y lugares intermedios- tras sus propósitos de instalar un servicio regular, dieron origen a la Línea Experimental de Magallanes que, posteriormente, significó el nacimiento de la Línea Aérea Nacional (LAN).

Por ello, el Supremo Gobierno estima que es de justicia honrar la memoria de quien contribuyó a marcar, indeleblemente, una época fructífera en la historia de la aviación nacional y, en especial, de la Fuerza Aérea de Chile.

En mérito de lo expuesto y en uso de las atribuciones que me confiere la Constitución Política del Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobación con el carácter de urgente y en el actual período extraordinario de sesiones el siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo único.- Denomínase "General del Aire Arturo Merino Benítez", al Aeropuerto Internacional de Pudahuel (Santiago)."

(Fdo.) : Salvador Allende Gossens.- Alejandro Ríos Valdivia.

Bibliografía

- Arancibia Clavel, Roberto.** *“Una introducción a la historia militar”*. Academia de Historia Militar. Primera Edición. Blanco Encalada 1550, Santiago, 2015.
- Contreras Guzmán, Víctor.** *“Historia de la Aeronáutica Militar de Chile”*. Imprenta Universitaria, Bandera 130, Santiago de Chile, 1916.
- Cuadrado Merino, Alfonso.** *“El Comodoro Arturo Merino Benítez”*. Editorial La Noria. Santiago, 1994.
- Fernández Donoso, Alberto.** *“Ese singular sentido de proteger al vuelo”*. Una historia ilustrada /Volumen I. DGAC. 2000. Chile.
- Fernández Donoso, Alberto. Traub Gainsborg, Norberto.** *“Historia de la Federación Aérea de Chile – 70 años al servicio de Chile”*. Federación Aérea de Chile. 2016
- Fernández Donoso, Alberto. Traub Gainsborg, Norberto.** *“Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional”*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Feysen Impresora y Comercial. Santiago, mayo 2019
- Martínez Ugarte, Rodolfo.** *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*. Tomo I.
- Pizarro Soto, Alejandro.** *“Diego Aracena – Maestro de Vuelo”*. Fundación Arturo Merino Benítez. Gráfica Quilicura, Santiago 1999
- Pizarro Soto, Alejandro.** *“Hombre del Destino–El Comodoro Arturo Merino Benítez”*. Fundación Arturo Merino Benítez. Impresión Ñielol S.A., Santiago 1998
- Traub Gainsborg, Norberto.** *“Especial Ficha Histórica – Arturo Merino Benítez, arquitecto de la institucionalidad aérea chilena”*. Santiago, julio de 2014
- Traub Gainsborg, Norberto.** *“Arturo Merino Benítez, vida y obra de un visionario”*. Revista AEROHISTORIA N°5. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago, mayo de 2018
- Vergara Montero, Ramón.** *“Por rutas extraviadas”*. Imprenta Universitaria, Santiago, 1933.
- Von Schroeders S., Edgardo.** *“El delegado de Gobierno y el Motín de la Escuadra”*. Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago 1933.
- Diario El Mercurio.** Santiago de Chile, ediciones varias 1930, 1931, 1932.
- Diario La Nación.** Ediciones varias del mes de julio de 1929
- Diario Oficial de la República de Chile.** D.P.- N° 140.- Santiago, 11 de julio de 1930.
- Ejército de Chile.** *“Historia del Ejército de Chile 1914 - 1940”*.
- Estado Mayor General del Ejército.** *“Historia del Ejército de Chile”*, Tomo VIII La Primera Guerra Mundial y su influencia en el Ejército (1914-1940). Santiago, 1983
- Fuerza Aérea de Chile.** *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, Tomo I Desde los albores hasta 1930, Segunda edición 2001
- Revista Fuerza Aérea de Chile.** Varios números años 1978 - 1979 -1980.
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.** *“Boletín informativo”*. Varios números años 2014-2015-2016-2017.
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.** *“Generales Fuerza Aérea de Chile 1930-1959”*. Tomo I. CDA. Jorge Rojas Rodríguez. Impreso en los Talleres de la Escuela Técnica Aeronáutica
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.** *“1930-1959 Coroneles de Aviación. Fuerza Aérea de Chile”*, Tomo I, mayo del 2000.

Linkeografía:

- Marmaduke Grove Vallejo.** <http://www.icarito.cl/2009/12/407-134-9-2-el-inicio-de-la-anarquia-19301932.shtml/>
- Marmaduke Grove Vallejo.** http://www.revistatierracultah.cl/wp-content/uploads/2015/06/marmaduke_grove.jpg
- Diario de Sesiones del Senado.** Publicación Oficial. Legislatura 312ª, Extraordinaria. Sesión 61ª, en martes 27 de abril de 1971.
<https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/wsgi/consulta/verDiarioDeSesion.py?id=589600>

Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional.



***Alberto Fernández Donoso
Norberto Traub Gainsborg***



Editado en Santiago de Chile

Primera edición electrónica: 17 de mayo de 2019

Primera edición limitada de 100 ejemplares impresos: 17 de mayo de 2019

ISBN libro impreso: 978-956-09273-2-3

Segunda edición electrónica. Ampliada y corregida: 21 de marzo de 2020

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile
www.historiaaeronauticadechile.cl

Criterios para la transcripción en esta reseña biográfica:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

Imagen portada: Primer monumento dedicado al Comodoro Arturo Merino Benítez, que estuviera emplazado en las faldas del Cerro San Cristóbal, en Providencia, Santiago.

Agradecemos especialmente a la División de Recursos Humanos de la Fuerza Aérea de Chile; al Archivo Histórico del Ejército de Chile; al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas “General Adolfo Silva Vergara”; Sergio Barriga Kreft; Claudio Cáceres Godoy; Oscar Avendaño Godoy; Rodrigo Arredondo Vicuña Joaquín Pinto López; otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, y en particular a la Mutualidad del Ejército y Aviación de Chile y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” por el apoyo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.

ARTURO MERINO BENÍTEZ

*Luchador pertinaz e infatigable; a veces, polemista invencible.
Era, sin embargo, en el trato ordinario de la vida un amigo
sensible, leal y amable.*

*Dotado de una personalidad que se caracterizaba por su autonomía
y por la aplicación enérgica y sostenida de
su voluntad, exaltada hasta el sacrificio, no era de extrañar la
vehemencia del entusiasmo con que acometía sus empresas.
Precisamente esta característica fue la clave de sus
numerosos triunfos ya sea en la vida profesional
como en sus actividades sociales.*

*Inteligente, de criterio esclarecido, honrado en
sus procedimientos, puso en todos los actos de su vida
el sello inconfundible del honor. Vivió pensando
en cómo hacer más grande y respetada a su Patria.*

EDUARDO VEAS ÁLVAREZ

ISBN: 978-956-09273-2-3



9789560927323