



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN



▶ **César y Félix Copetta Brosio entusiastas pioneros del progreso nacional**

▶ **El bombardeo de la escuadra en Coquimbo y la sublevación de la marinería de 1931**

▶ **Ecuador y su derecho ultraterrestre en el espacio**

▶ **Camaradas, el Himno de la Fuerza Aérea de Chile, "nació para unir a los aviadores del país"**

Actividades de agosto de 2021 - N°8



**D G A C**  
**C H I L E**

Felicitaciones en su 91° aniversario

**1930 - 2021**



# ▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## *Editorial*

### ***"Conciencia e Identidad".***

Concordarán conmigo en que son conceptos plenos, que sin duda alguna, entregan consistencia y seguridad a cada uno de nosotros, además de brindarnos a nuestra sociedad, la fuerza, origen y vida necesaria. Cuando este pasado mes de agosto, recordamos la prominente figura del general Bernardo O'Higgins, eje principal de entrega y valor, en la construcción de una Patria de la cual nuestra historia aeronáutica no permanece ajena, agregamos al "legado patriótico" el recuerdo de personajes ciertamente emblemáticos como los fueron los hermanos Copetta y de su primer vuelo en avión, o el recuerdo y testimonio imborrable de hitos como lo fueron la Campaña Nacional Alas para Chile, que en estrecha e histórica comunión con una fecha, nos unen a la figura y al deseo señero del patriota Libertador y otros relevantes próceres de nuestra independencia, interpretando y construyendo con su ejemplo la existencia de un espíritu e identidad, y con ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes emulan y afianzan esta obra, hacia un Chile mejor.

Si bien puede sonar reiterativo en algunas de nuestras editoriales, la mención que se hace de lo que se ha dado en llamar la "conciencia" aeronáutica e histórica, y del mismo modo se observa que aún en documentos oficiales, se emplea dicha denominación, sin que se note que las consideraciones que ella sugiere o las reflexiones a que se aplican, alcancen con igual frecuencia a aclarar el sentido en que se la utiliza. En general, parecería que esta expresión quisiera significarse aquí, ya sea en el conocimiento verdadero y justificado que el público debe o busca tener sobre nuestra historia aeronáutica, o la necesidad de que conozca sobre los esfuerzos que ella ha involucrado en la beneficiosa construcción y desarrollo nacional, como de nuestra inserción y proyección con el mundo y hacia quienes que nos rodean.

Si nos atenemos a la acepción que para el caso corresponde del vocablo "conciencia", **conocimiento exacto y reflexivo** de las cosas, en lo que se refiere a las diferentes ramas de la aeronáutica nacional y de su vinculación histórica de nuestros pueblos, fácil es comprender que muchos de nuestros lectores no siempre tienen de ella ese conocimiento *exacto y reflexivo* del que se desprende de la situación, por ello es que, periódicamente desde nuestra corporación y con gran cariño, hacemos todo lo posible porque esta conciencia vaya alcanzando a más adherentes, y que ello repercuta en un encuentro para nuestro país, en redundamiento de un mejor y mayor conocimiento de las actividades aéreas, de sus manifiestos beneficios y de su inserción en el registro histórico nacional.

Sin lugar a equivocación, agosto como en otros meses, nos volvió a presentar **hitos y personajes** muy válidos que testimonian mucho de persistencia, valentía, laboriosidad, servicio y generosidad. La huella ha sido múltiple y de muestra trajimos actividades como lo fueron un conversatorio en donde se recordó el octogésimo aniversario de la campaña Alas para Chile, iniciativa leal que brindó aviones y tecnología protagonista para el país, donde la aviación civil y nuestro Chile todo, volvió a rememorar algo de las primeras y espectaculares experiencias y grandes hazañas de las que la aviación iberoamericana y mundial, fueron protagonistas.

Especialmente particular, resultó recorrer nuevamente algo más, sobre personajes como don Ramón Cruz Montt, ex alcalde de la legendaria comuna de Ñuñoa, quien permanentemente se revela como actor tangencial del *primer vuelo de un avión sobre los cielos de Chile*, no sólo por el hecho de facilitar el espacio físico donde se realizó un primer vuelo nacional, sino que con su afición ingenua y artística, creo que nos lega y regala esa impresión gráfica de primera fuente que perpetua uno de esos primeros pasos de la historia aeronáutica nacional.

En fin, esta edición nos ofrece como casi siempre, compartir con relato sintético y no menos relevante de una investigación fundada en hechos, testimonios y documentos; sustanciando así el recuerdo de hombres y mujeres, las que junto a preciosas máquinas resultado del ingenio humano; refuerzan, crean y contribuyen no solo al registro histórico, a la conmemoración significativa, sino que principalmente aportan a la difusión respetuosa de ese acervo e identidad, tan necesario para las *conciencias y vida* de los pueblos.

**Norberto Traub Gainsborg**

Presidente



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Conmemoración del 111° Aniversario del Primer vuelo en avión realizado en Chile</i> .....	6
<i>Nonagésimo primer aniversario de la Dirección General de Aeronáutica Civil</i> .....	11
<i>Donación de libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile y el Proyecto Espacial Chileno</i> .....	13
<i>Donación de libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile y el Proyecto Espacial Chileno</i> .....	13
OBITUARIO .....	12
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	14
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	16
EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE .....	21
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>César y Félix Copetta Brosio entusiastas pioneros del progreso nacional</i> .....	36
<i>El bombardeo de la escuadra en Coquimbo y la sublevación de la marinería de 1931</i> .....	77
<i>Valparaíso – Viña del mar, 90 años con el sueño de un aeropuerto</i> .....	136
<i>Alas que renacen</i> .....	156
<i>Una historia detrás de la historia de la segunda insignia del Grupo de Aviación N°8</i> .....	158
<i>Ecuador y su derecho ultraterrestre en el espacio</i> .....	170
<i>El primer vuelo comercial en México</i> .....	175
AVIONES CON HISTORIA	
<i>El Grumman G-21A Turbo Goose en Chile</i> .....	178
EL MONUMENTO DEL MES	
<i>El primer aeroplano en Chile</i> .....	184
SABÍA USTED ?	
<i>El raid aéreo Buenos Aires – La Paz – Buenos Aires</i> .....	189
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Camaradas, el Himno de la Fuerza Aérea de Chile, “nació para unir a los aviadores del país”</i> .....	197
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	200

## I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

### ❖ *Conmemoración del 111° Aniversario del “Primer vuelo en avión realizado en Chile”*



El día viernes 20 de agosto pasado, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con el tradicional apoyo de la Municipalidad de Ñuñoa, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea de Chile, conmemoró el centésimo décimo primer aniversario del que fuera, el primer vuelo de un avión surcando los cielos nacionales en un sector denominado “Chacra Valparaíso”, actualmente Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, de la comuna de Ñuñoa.

En esta significativa actividad de trascendencia nacional, estuvieron presentes entre otros, una selecta delegación de la Municipalidad de Ñuñoa encabezada por su gentil alcaldesa, doña Emilia Ríos Saavedra; una delegación de la Fuerza Aérea de Chile; de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile; de la Embajada de Francia; de las Agregadurías Militar y Aeronáutica de la República Argentina; de la Agregaduría Aérea de Colombia; del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”; Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FF.AA.; representantes de la Comunidad Ñuñoína; invitados especiales y familiares descendientes de los hermanos Copetta Brosio quienes participaron de la emotiva ceremonia que se inició con la entonación del Himno Nacional coreado por todos los presentes.

A continuación, recibieron a los presentes, las acogedoras palabras de la alcaldesa de la Municipalidad de Ñuñoa, doña Emilia Ríos Saavedra.



*La alcaldesa de Ñuñoa, celebra la ocasión e invita a los presentes a recordar la importancia de estas celebraciones*

A continuación habló, el presidente de nuestra corporación, quien en unas reflexivas palabras inició su ilustrado discurso sobre aquella hazaña, hace ya 111 años.



*“Normalmente alguno de los asistentes se extrañará que no utilice en esta ocasión los vocativos, pero en esta oportunidad tan especial, quiero permitirme esta licencia que es tan propia de lo que hoy celebramos y conmemoramos, LA AVIACIÓN. Ella es comunicación, conectividad, cercanía y unión, por ello iniciaré diciendo, AMIGOS PRESENTES.*

*La historia de la aviación, me atrevería a decir que nace con el hombre, de su deseo de ascender y conectarse con Dios creador. Hoy al hablar del inicio de la aviación nacional, recordaremos este acto sublime de conectarse al cielo, y en ello, homenajearemos a quien y quienes se dieron por entero al inicio de la conquista del aire patrio, hace ya 111 años.*

*Mucho de esto partió en este lugar, el 21 de agosto de 1910, cuando don César Copetta Brosio, un joven francés vecindado en Chile, junto a su hermano Félix terminaban de armar el flamante avión Voisin que había llegado desde Europa, y con el cual se realizaría esa particular tarde, el histórico “primer vuelo de un avión”.*

*Más adelante agregaría: “es muy emocionante para nuestra corporación ser partícipe de la conmemoración y difusión de estas actividades de carácter nacional, ya que el 21 de agosto de 1910 no sólo se realizó el primer vuelo exitoso en Chile, sino que también en esta ocasión se trasladó al primer pasajero chileno en un avión. Entonces en esta tarde, celebramos aquí en Ñuñoa, a hombres señeros, como lo fueron los Hermanos Copetta y quienes les facilitaron los medios; y tantos otros que podría hoy mencionar, que han vencido por más de cien años, obstáculos a costa de muchos sacrificios de vida y pérdidas materiales, pero sus triunfos hoy constituyen un valioso legado para este país, no sólo en la conquista de una aviación segura, sino que con ella hemos vencido las otrora barreras del desierto, los canales, la cordillera de los Andes, los hielos antárticos y el océano pacífico, haciendo del concepto de conectividad, salud y esperanza, un verdadero regalo de progreso para esta Nación, y de nosotros hacia el mundo.*



Tras terminar sus palabras, agradeció a los presentes y se refirió en particular al monumento que nuevamente había sido rescatado del deterioro de los grafitis: *“esta sencilla pero noble manifestación arquitectónica es un monumento que nuestra corporación hizo realidad en la comuna de Ñuñoa, ella marca un hito que no solo pertenece a la historia de todos los ñuñoínos, sino que también a todos los*

chilenos. Estoy muy contento y emocionado por el apoyo y compromiso brindados por la Municipalidad de Ñuñoa y todas aquellas instituciones que regularmente, hacen posible tareas y actividades como las que hoy hemos vivido”.

A continuación, el maestro de ceremonias invitó a colocar algunas ofrendas florales ante el monumento que recuerda el lugar de la proeza que dio inicio a la aeronáutica chilena. El orden para este significativo reconocimiento, fue iniciado por parte de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile – Alas Andinas; Dirección General de Aeronáutica Civil; Fuerza Aérea de Chile y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, instancias que fueron acompañadas por la alcaldesa de Ñuñoa, Emilia Ríos Saavedra y su natural simpatía.





Al cerrar la actividad conmemorativa, el maestro de ceremonias señaló a los asistentes lo siguiente: *“En 1929, el joven oficial y poeta, que más tarde llegara a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Diego Barros Ortiz, escribió el poema Camaradas en recuerdo a un compañero caído. Posteriormente, el maestro Ángel Cerutti Gardeazábal, compuso la música y quedó como Himno de la Fuerza Aérea de Chile.*

*Hoy en homenaje a todos los aviadores que han plegado sus alas sedientas de cielo desde aquel 21 de agosto de 1910, incluido don César Copetta y su hermano Félix, invitamos a los presentes a unirse en Camaradería, y a entonar el Himno de la Fuerza Aérea de Chile”.*



Terminado el acto oficial de conmemoración, el presidente del IIACh, hizo entrega a la alcaldesa de Ñuñoa, señorita Emilia Ríos, de un especial presente que recordará esta particular efeméride ocurrida

en su comuna. Se trató de un atractivo avión biplano construido en madera y cuerdas, que en su base incluyó una nota alusiva, gesto que la edil de la comuna agradeció muy contenta.

Además en la ocasión, fueron obsequiadas algunos ejemplares de la publicación especial que esporádicamente puede realizar nuestro Instituto gracias al generoso apoyo económico particular, empresarial o corporativo, y que permite “recordar en el papel”, importantes hitos y personajes de la historia aeronáutica.

Este último número recordó la gesta cumplida por la aviadora francesa, Adrienne Bolland, primera mujer en cruzar en avión la Cordillera de Los Andes, el 1° de abril de 1921. Lo especial del relato escrito más allá del magnífico registro investigativo, fue que este proyecto se planteó como desafío he ser realizado por dos destacados investigadores de nuestra corporación, Mg. Eloy Martín de la Argentina y don Héctor Alarcón Carrasco de Chile, generando así un contenido dinámico y bilateral en comunión al hito cumplido por la aviadora hace 100 años atrás, al unir dos naciones desde el aire y con un feble biplano de tela y madera.

### ❖ *Nonagésimo primer aniversario de la Dirección General de Aeronáutica Civil*

Con ocasión de conmemorar un nuevo aniversario, el día lunes 23 de agosto pasado, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) realizó en dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), una ceremonia de celebración que fuera presidida por el Sr. Ministro de Defensa Nacional, Sr. Baldo Prokurica P.



Asistieron entre otros; el Sr. Subsecretario para las FF.AA. Alfonso Vargas L.; el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino N.; la Sra. Alcaldesa de Cerrillos Lorena Facuse R.; el Director General de la DGAC, General de Brigada Aérea (A) Raúl Jorquera C.; el Director del Museo Aeronáutico, Ricardo Gutiérrez A.; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub G.; representantes de otras organizaciones e instituciones del ámbito aeronáutico y FF.AA. e invitados especiales.



El Hall Central fue engalanado con cuatro de las aeronaves que este año se incorporaron a la Colección del Museo, nos referimos a un North American T-6 Texan FACH 285; un Piper Dakota PA-28 Fach 227; un avión experimental Martínez Evans VP-1 Volksplane CC-AFQ y un Erco Ercope modelo E CC-PBZ.

Además, la ceremonia se vio también engalanada al momento de distinguir a los funcionarios que cumplieron 40 y 50 años de servicio en la DGAC, al Aeropuerto Diego Aracena de Iquique (Unidad Operativa) y al Departamento TIC (Unidad de Apoyo).

Finalizada la ceremonia oficial de aniversario de la DGAC, y con ocasión de la presentación de la restauración del NA T-6 Texan, uno de los aviones más antiguos en el inventario del MNAE, el Director General de Aeronáutica Civil, General de Brigada Aérea (A) Raúl Jorquera Conrads, le entrega un merecido recuerdo al CDG (A-Rsva.) Oscar Avendaño Godoy, en reconocimiento a sus más 1.500 horas de vuelo e instrucción que hiciera nuestro distinguido vicepresidente del IIHACH, en este noble material de vuelo la Fuerza Aérea de Chile.



## ❖ *Donación de libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile y el Proyecto Espacial Chileno*

El viernes 13 de agosto del año en curso recibimos una comunicación del Capitán de Bandada (A – Rva) Sr. Pedro Olivera Uribe manifestándonos el noble propósito de obsequiarnos un ejemplar de su Libro *Historia de la Fuerza Aérea de Chile y el Proyecto Espacial Chileno 1979*, obra que serviría para completar el curriculum de su Carrera “Historia de Chile”, cumplida en la Universidad Andrés Bello. Conscientes que este generoso gesto merecía algo más que un encuentro fugaz con uno de nuestros Directores, y considerando que las condiciones sanitarias de la Región Metropolitana progresaban, sumado a ello que habíamos programado la Primera Reunión Presencial de Directorio, tras un año y medio de hacerlo por vía digital, de inmediato le propusimos viese la posibilidad de concurrir a nuestra Sede Social el miércoles 24 de agosto pasado, a las 17:30 horas, para iniciar la reunión con su presencia, hecho que se concretó en día y a la hora propuesta.



*El CDB (A-Rsva) Sr. Pedro Olivera Uribe junto a los integrantes del Directorio*

Con el capitán Sr. Olivera presente, fuimos informados que su obra había recibido el reconocimiento del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en aquella época, el General del Aire (A) don Jorge Robles Mella, como asimismo la recomendación para recibir la Medalla por Servicios Distinguidos de la Reserva Aérea de Chile, hecho que se concretó en abril del presente año 2021.

Nuestro presidente, Sr. Norberto Traub agradeció el noble gesto del capitán Sr. Olivera, manifestándole que las puertas del Instituto estaban siempre abiertas para recibirlo como Socio Activo de la Corporación para cuando él lo estimase conveniente.

### ❖ *Tercera sesión del Seminario “ADRIENNE BOLLAND, aviadora, ejemplo y legado”.*

En conformidad al plan de asistencia en la conmemoración y difusión del Centenario de la gesta aeronáutica cumplida por la aviatrix francesa Adrienne Bolland en abril de 1921, comprometido por nuestra corporación con la Embajada de Francia en Argentina, Alianza Francesa de Argentina, Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile Alas Andinas, Asociación Francesa de Mujeres Piloto (AFFP); Asociación de Mujeres en la Aviación Argentina (AMAA), nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg, fue uno de los invitados seleccionados para participar y exponer en la que fuera tercera sesión de charlas de este Seminario virtual de homenaje en cuatro encuentros, evento que se realizara el pasado jueves 26 de agosto.

La excelente jornada tuvo como tema central, “Las mujeres en la historia de la aviación de Argentina y Chile. Repercusiones a partir de Adrienne Bolland”, tuvo de moderadora a la Dra. María José Lúvaro, de la Universidad de Mendoza, y contó con la exposición de Lena Dávila, antropóloga de la UBA, Gustavo Marón, Historiador Aeronáutico de la Universidad Nacional de Cuyo y Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

### ❖ *80º Aniversario de la campaña nacional “Alas para Chile”*

# ALAS PARA CHILE

progreso y conectividad desde las alturas



CONVERSATORIO DE HOMENAJE | EN LÍNEA

## HISTORIA Y ANÉCDOTAS DE UNA COLECTA QUE VISLUMBRÓ EN LA AERONÁUTICA CIVIL, UN NUEVO FACTOR DE CAMBIO, DESARROLLO Y UNIDAD PARA EL PAÍS.

Dialogan:

- **Sergio Barriga Kreff**, socio fundador del IHACH.

- **Tito Muñoz Reyes**, socio del IHACH. Piloto civil y abogado. Director del Instituto de Derecho Aeronáutico de Chile.

- **Mario Magliocchetti Oleaga**, socio Director del IHACH. Ingeniero aeronáutico, Jefe de la sección de restauración de aviones del MNAE.

- Modera **Norberto Traub G.**, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

**Actividad libre.** Posteriormente, los interesados en bajar gratuitamente un PDF con el libro **ALAS PARA CHILE**, de Sergio Barriga Kreff, podrán solicitar el enlace al correo: [director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



**Miércoles**

**1° de septiembre | Vía Google Meet**  
<https://meet.google.com/iqn-renr-kxr>



Argentina  
**20:00**



Chile  
**19:00**



Colombia  
**18:00**



Perú

Con motivo de cumplirse el 20 de agosto pasado el octogésimo aniversario de Alas para Chile, con la debida antelación nuestro instituto preparó un programa conmemorativo de tan importante efeméride, el que entre otras actividades consideraba una ceremonia a los pies del monumento al Presidente Pedro Aguirre Cerda, ilustre estadista bajo cuyo gobierno se materializó la que la costumbre popular denominó "Campaña Alas para Chile".

Lamentablemente, las disposiciones sanitarias vigentes dispuestas por la autoridad con motivo de la pandemia que afecta al país, nos impidieron desarrollarlo, debiendo optarse por realizar un acto académico virtual vía google.meet.

Es así que finalmente este acto propuesto inicialmente para el viernes 20 de agosto, tuvo que ser reagendado para el 1° de septiembre, a las 19.00 hrs., y que inició con las palabras de nuestro

presidente, don Norberto Traub Gainsborg, quien se dio paso a esta sesión virtual conmemorativa. A continuación de lo cual se refirieron a la razón que nos convocaba; nuestros socios señores Sergio Barriga Kreft, Tito Muñoz Reyes y Mario Magliocchetti Oleaga.

Oportunidad en que hicieron un repaso desde los orígenes de la aviación civil en nuestra patria a comienzos de los años diez del siglo pasado, recordando a sus precursores y la creación del Aeroclub de Chile. Para luego mencionar su desarrollo progresivo hasta que los efectos de la Primera Guerra Mundial y luego la grave crisis de fines de los veinte, prácticamente obligó a paralizar sus actividades.

Posteriormente se hizo un recuerdo de la fundación del Club Aéreo de Chile y el apoyo que la aviación militar brindó a las alas deportivas, lo que permitió un ligero renacer, el que nuevamente se viera truncado por el inicio de la Segunda Guerra Mundial, en que fue imposible conseguir repuestos para el gastado material de vuelo, o ir a su renovación.

Se trajo entonces a la memoria el apoyo entusiasta que el entonces presidente de la república don Pedro Aguirre Cerda, desde su alto cargo diera a la aviación civil, autorizando la organización de la gran colecta nacional del 20 de agosto de 1941 para el natalicio de O'Higgins, que bajo la denominación de Alas para Chile ese día se efectuara en todo el país.

Conjunción de voluntades que se tradujo en que a la postre los clubes aéreos se multiplicaran a lo largo y ancho del país recibiendo más de ciento cincuenta aviones aglutinándose bajo una nueva entidad, que a todos representara por igual, la que pasó a tomar la denominación de Federación Aérea de Chile y que hasta el día de hoy ha permitido que las alas deportivas se mantengan en lo alto de los cielos de la patria.

Con la satisfacción de la misión cumplida se dio fin a la reunión con un conversatorio, en que socios de la corporación y amigos de la misma formularan diversas consultas o se refirieran a experiencias personales con el entonces nuevo material de vuelo.

Intercambio de opiniones que significaron un valioso aporte a la investigación de la historia de la aeronáutica nacional.

*“Todo el pueblo de Chile — de Arica a Magallanes — se moviliza como una sola voluntad, en un esfuerzo entusiástico y colectivo, para dotar a la aviación civil del material aéreo que ha de darle mayor prestigio y cimentar definitivamente su gloria. Pocas veces hemos observado un espectáculo tan halagador y tan conmovido de espíritu cívico. En las grandes ciudades, en los villorrios, en los centros más apartados de nuestra población, se organizan en estos instantes comités a fin de obtener en la colecta del 20 de agosto los medios necesarios para que nuestra juventud disponga de los aviones indispensables donde temple su entusiasmo y espíritu deportivo.*

*Ya era tiempo que nuestra ciudadanía comprendiera lo que significa para el futuro del país darle este nuevo aliciente a la juventud, que busca en las emociones del vuelo mecánico la reafirmación de ese sentido de lo heroico que es la característica psicológica más sobresaliente de nuestro pueblo. Porque el chileno tiene una tradición de heroísmo que lo impulsa en forma permanente a las grandes empresas. Y esto no es una leyenda, una de esas mistificaciones de las que con frecuencia viven los pueblos, sino una hermosa realidad.”*

[http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/alas\\_para\\_chile.pdf](http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/alas_para_chile.pdf)

## II. OBITUARIO



*Erich Claussen Sparenberg (Q.E.P.D.)*

### CDA (R) ERICH CLAUSSEN SPARENBERG

*"Su último plan de vuelo"*

Como alguien acertadamente dijera, *"sacó su último plan de vuelo, aquel que todos, un día tendremos que cumplir"* y aunque sabíamos que su salud lentamente se había ido deteriorando, la noticia de su alejamiento no dejó de sorprendernos.

Egresado en 1948 de la Escuela de Aviación, cumplió una excelente trayectoria profesional en el arma aérea de la nación. Desde joven Alférez a Coronel de Aviación, grado con que se acogió a retiro, dejando un hermoso legado de profesionalismo y amistad en su paso por la Fuerza Aérea de Chile.

Hoy son muchos los que con afecto lo recuerdan, señalando lo agradable que era volar bajo su mando. *"Era un caballero"*, afirman.

Especialista en aerofotogrametría, fue todo un referente en el arte de tomar imágenes desde la altura. Tanto para uso militar, como destinadas al campo civil, creando una verdadera escuela entre quienes sirvieron a sus órdenes.

Erudito en historia militar, dedicó sus años postreros a la investigación de los conflictos bélicos, analizando sus causas y efectos posteriores, lamentando sinceramente algunas decisiones tomadas por grandes estrategas o líderes de poderosas naciones, las que, en opinión de él, a la postre los empequeñecían ante la verdad implacable de la historia. *"Les faltó grandeza en la victoria"*, decía.

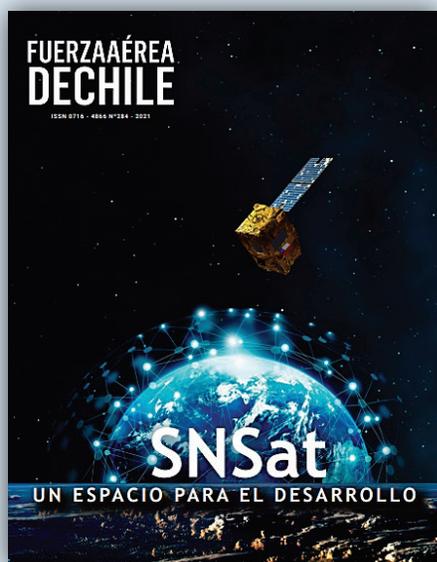
Investigador acucioso e infatigable, si algunos hechos relatados por renombrados autores no lo convencían, no escatimaba esfuerzos hasta acceder a la verdad, recurriendo a variadas fuentes de consulta. En ello le gustaba compartir y tan pronto llegaba a lo que con ansias había buscado, nos llamaba para contarnos lo que había descubierto y decirnos donde podríamos nutrir nuestras propias inquietudes históricas.

De reconocida nobleza de espíritu, sentía profundamente la muerte de antiguos compañeros, haciéndose presente en sus exequias para darles el postrer adiós y cuando sus condiciones físicas ya se lo impedía, con palabras sencillas escribía sus sentimientos profundos, encargando a uno de sus hijos, que en su nombre los leyera en los funerales de ellos.

Imposible fue no sentir emoción profunda, cuando al descender su urna al reposo eterno, por los parlantes del austero templo se dejaron oír los compases de aquella canción alemana *"[Ich hatt' einen Kameraden](#)"* (Yo tenía un camarada). Versos que Ludwig Uhland escribiera en 1809 y que con música del compositor Friedrich Silcher, desde 1825 en las fuerzas armadas de diversas naciones, se acostumbra despedir a un camarada que ha partido.

***Sergio Barriga Kreft***

### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



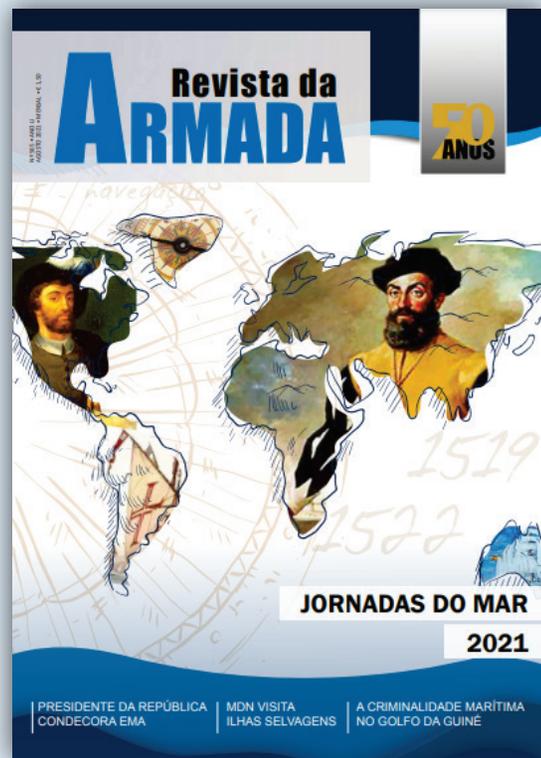
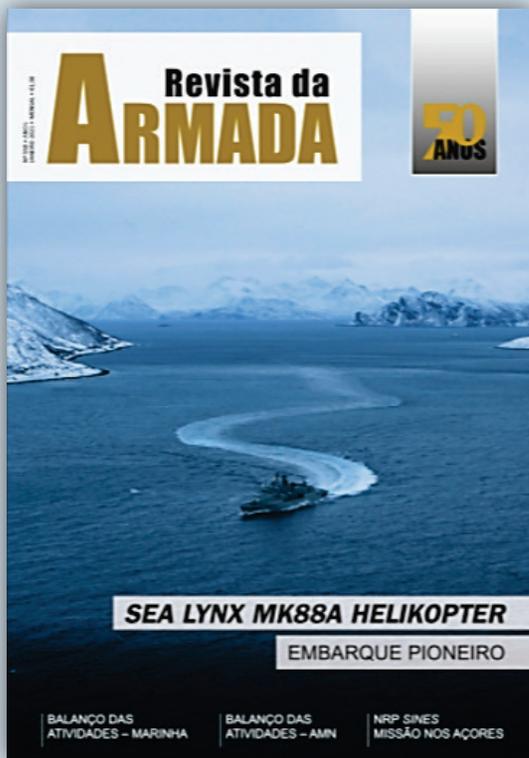
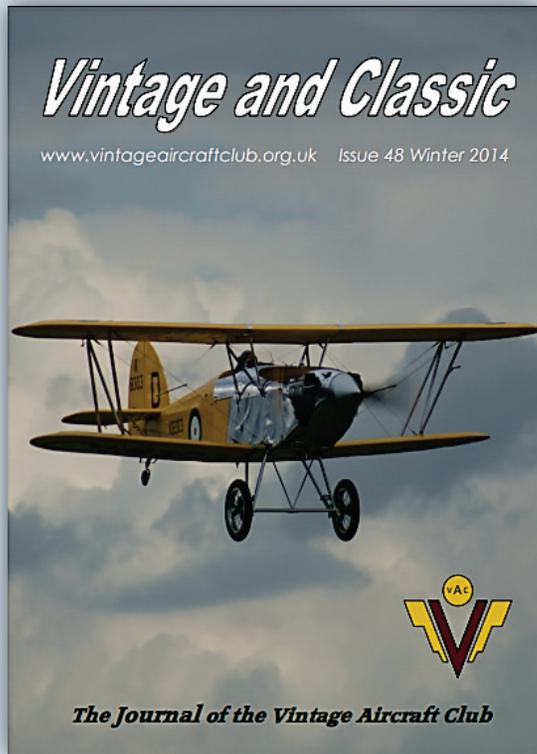
- ❖ *En este mes de agosto, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

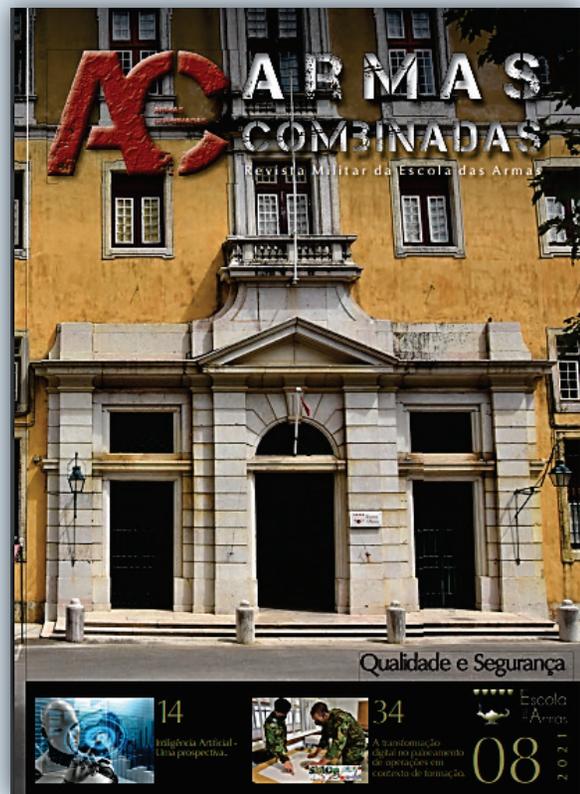
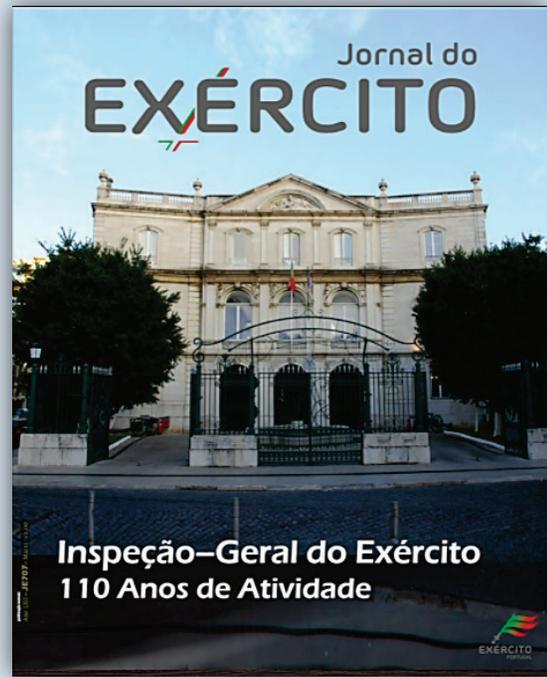
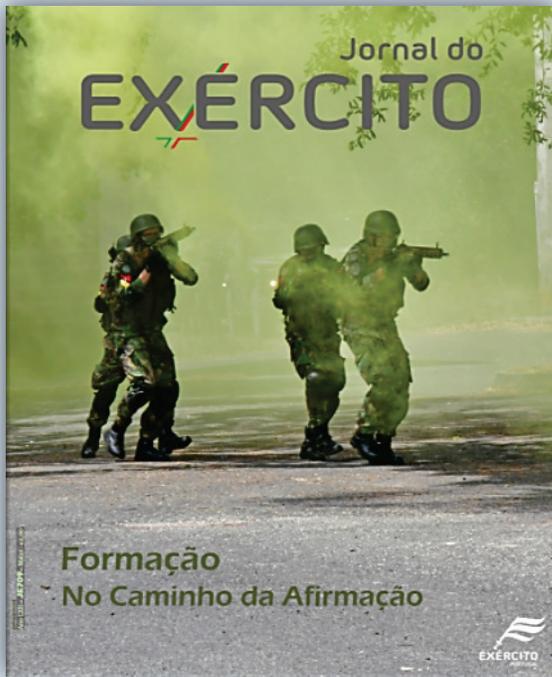
*Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.*

***Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital***

***Muchos saludos a todos ustedes.***







## IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

### ❖ *Las alas de CHAE cumple su segundo año en el quehacer nacional, para beneficio de todos*

Con fecha 31 de agosto de 2019, fue otorgada la Personalidad Jurídica N° 295650 para la nueva corporación. A dos años de su creación, esta nueva corporación ha desarrollado una serie de actividades que, pese a los actuales impedimentos, pronto comunicará algunos de sus logros y sus avances.



❖ **Importante reconocimiento y regalo recibido para el IIHACH desde Argentina**



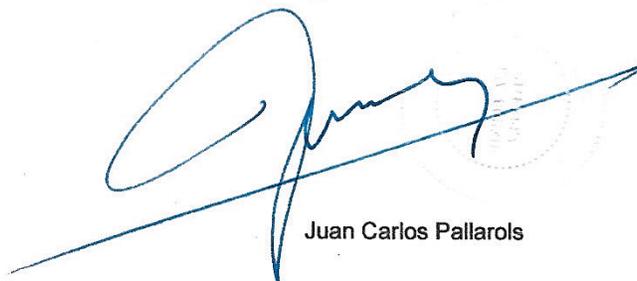
**JUAN C.  
PALLAROLS**  
*Maestro Orfebre*

Al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en reconocimiento por su permanente búsqueda y salvaguarda del patrimonio cultural de la aviación en nuestras naciones.

Hago entrega de esta medalla por pedido del Coronel Alfredo Massarelli Vacca, testigo de la permanente entrega y dedicación de los hombres y mujeres que integran esa noble institución, que preserva el patrimonio histórico y hermana a Chile y Argentina sin distinción alguna, homenajeando a sus pioneros, a sus héroes, y destacando los hechos que forjaron el camino de gloria sobre las alas de nuestras naciones.

La medalla que les entrego en símbolo de paz y fraternidad, fue acuñada con aluminio recogido del campo de batalla, y proviene de los restos de los aviones de combate que surcaron los cielos de las Islas Malvinas durante el conflicto de 1982.

Para dar fé, acompaño la misma de esta carta por mí firmada, teniendo la medalla, los cuños que identifican que ha sido realizada por mi mano en mi atelier de la Ciudad de Buenos Aires.



Juan Carlos Pallarols

Defensa 1094/1039 (C1065AAS) - Buenos Aires - Argentina - Tel. 54 [11] 4300-6555 - info@pallarols.com.ar





**¡OH MARÍA! TÚ, QUE SABES DESATAR LOS NUDOS DE NUESTRA EXISTENCIA Y CONOCES LOS DESEOS DE NUESTRO CORAZÓN, VEN EN NUESTRA AYUDA. ESTAMOS SEGUROS DE QUE, COMO EN CANÁ DE GALILEA, HARÁS QUE VUELVA LA ALEGRÍA A NUESTRAS CASAS DESPUÉS DE ESTE MOMENTO DE PRUEBA.**

**AYÚDANOS, MADRE DEL AMOR DIVINO, A ACEPTAR LA VOLUNTAD DEL PADRE Y A HACER LO QUE NOS DIGA JESÚS, QUE TOMÓ SOBRE SÍ NUESTROS SUFRIMIENTOS PARA LLEARNOS, A TRAVÉS DE LA CRUZ, A LA ALEGRÍA DE LA RESURRECCIÓN. AMÉN.**

*Franciscus*

### **María, la que desata los nudos**

La leyenda mística empezó en Alemania cuando un noble, con sus rezos a la imagen de la Virgen María, pudo mejorar la relación con su esposa. En agradecimiento le pidió a un artista que pintara una imagen que mostrara aquella acción santa. El hombre tomó la imagen mariana y presentó a la Inmaculada Concepción, amparada por el Espíritu Santo y rodeada de ángeles. Además, la mostró pisando la cabeza de una serpiente (símbolo de males y pecados) y con unas cintas enredadas que, tras pasar por sus manos, quedaban lisas. Cuentan que era la forma de simbolizar cómo la fe y el amor podían desatar los nudos de los problemas humanos que traban la comunicación de los seres humanos con Dios. Fue cerca del año 1700 y, en alemán, a esa imagen se la conoció como Maria als Knotenmadonna o “Knotenlöserin”, en español: Madona de los nudos o María, la que desata los nudos<sup>1</sup>.

El artista se llamaba Johann Georg Melchior Schmidtner, un hombre de reconocida trayectoria en la iglesia alemana y en la Italia del siglo XVI, ya que se había formado en Venecia. Los historiadores dicen que la imagen fue realizada para el retablo de las Beatas Vírgenes del Buen Consejo, el lugar al que aquel noble la donó. Con los años y luego de la destrucción del retablo (al parecer, fue en una guerra), la obra llegó a la iglesia de Sankt Peter am Perlach, en Ausburg, donde aún se conserva. Claro que no es el único lugar del mundo en el que se la venera, porque en Argentina y México, la *Virgen Desatanudos* (como se la conoce popularmente) también tiene miles de fieles seguidores que el día 8 de cada mes se acercan a pedirle su ayuda espiritual.

Entronizada en la iglesia de San José del Talar (en la calle Navarro 2460, Bs. As.) el 8 de diciembre de 1996, la imagen local fue realizada por la artista plástica Ana Betta de Berti. De todas maneras, lo que todavía sorprende es la historia que hay detrás para que esa imagen llegara a esa capital trasandina. Fue en 1984 cuando un sacerdote que había ido a estudiar a Alemania trajo una postal que la mostraba. Aquel sacerdote jesuita se llama Jorge Bergoglio, el hoy Papa Francisco, uno de los tantos fieles de esa advocación mariana.

<sup>1</sup> <https://sankt-peter-am-perlach.de/>

La primera reproducción se hizo en la capilla del rectorado de la Universidad del Salvador. Pero unos años más tarde, unos fieles se contactaron con el párroco Rodolfo Arroyo, quien estaba al frente de la iglesia de San José, y le sugirieron que se pintara también allí. La elección del lugar tenía relación con el vínculo familiar del santo con María. Así, con la aprobación del cardenal Antonio Quarracino, entonces arzobispo de Buenos Aires, la imagen tuvo un altar especial en esa parroquia porteña, el lugar al que concurre la gente que la admira con devoción. La fecha principal de la veneración es el **8 de diciembre**, pero también hay otras dos fechas que se relacionan con la Virgen María: el **15 de agosto** y el **28 de septiembre**. La última fecha, se encuadra en lo ocurrido con aquel noble alemán.

En la Iglesia Católica, no sólo la reconocen como “Madre de Dios, María la que desata los nudos”, sino también como “Madre del buen consejo” y “Patrona de los matrimonios y de los conflictos en la vida de las personas y los pueblos”.

### **El distinguido artista y Maestro Orfebre**

Hablar de **Juan Carlos Pallarols**, es muchísimo más que solo decir que un platero argentino de renombre internacional. Es hablar de un gran artista que, para gloria de Dios, heredó ese don artístico que le permite crear piezas de gran valor estético, técnico e histórico, entre ellas: los Bastones de Mando para varios presidentes argentinos, regalos oficiales encargados por distintos mandatarios, trabajos especiales para empresas y particulares e incluso tres cálices papales<sup>2</sup>.

Hijo de Carlos Pallarols Cuni, reconocido platero catalán, al igual que su abuelo José Pallarols y varios ancestros de reconocido trabajo y talento, bastaría indicar que el Taller Pallarols existía ya desde 1750.

En junio de 1982 realizó un primer cáliz con el que el Papa Juan Pablo II realizó la Misa por la Paz en Buenos Aires, obra de gran significación, pues era en un momento especial para su país. Ha participado en muchas exposiciones tanto nacionales como internacionales, destacándose en el Pabellón Argentino en la exposición de París (1984), Sevilla (1992), “Juan Carlos Pallarols, Orfebre” (París, 1997)”, “Noche de Gala en Homenaje a la Cultura Argentina” organizada por el Metropolitan Opera de New York (1998), y en el marco del Centenario de las Relaciones Amistosas entre Japón y Argentina (Tokio, 1998).

Ha puesto su conocimiento al servicio de las tradiciones criollas de su nación, destacando su participación en la Exposición de Platería Criolla de Mar del Plata (1999) y su Muestra del Recado, en la Exposición Rural Argentina (Buenos Aires, 2001).

El Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires lo designó **Ciudadano Ilustre** el 19 de junio de 1996, en reconocimiento de su trayectoria, aporte artístico y su participación en la cultura argentina.

Se dice que una de las particularidades de Juan Carlos Pallarols, es la de invitar a sus clientes a trabajar en la creación de las obras que le encargan, de modo de hacerlos partícipes de la realización de sus requerimientos.

Más información en <http://pallarols.com.ar/>

<sup>2</sup> Ha realizado cálices para los Papas Juan Pablo II, Benedicto XVI y Francisco.

## ❖ ***Novedades de la International Commission of Military History***

To **Prof. Dr. Kris QUANTEN**

Colonel GS

Secretary-General of the International Commission of Military History

Royal Military Academy

Renaissance Avenue 30

1000 BRUSSELS

*Dear Secretary General,*

*We would like to inform you that the final version of the program of the XLVI International Congress of Military History which is to be held in Athens from Sunday, 29 August 2021 until Friday, 03 September 2021 is now available: <https://internationalcongress2021.mil.gr/program/program-overview>*

*Live streaming of the Congress sessions and videos on demand will be provided by the YouTube video channel at the following url:*

*(<https://www.youtube.com/watch?v=KzS5GXNNqOg>)*

*We are looking forward to seeing you in Athens.*

*Best Regards,*

**Major General Georgios Rachmanidis**

President of the Hellenic Commission of Military History

## ❖ ***Otra bienvenida información recibida desde Francia***

*Hola queridos amigos de Chile.*

*Adjunto, para su información, un recordatorio de cuáles son nuestras Exposiciones; y que, espero, estaremos encantados de venir a presentaros.*

*Las dos últimas asambleas son:*

*1) la caminata conmemorativa de Mainbressy a Bonne Fontaine que cuenta J Kessel en su Mermoz; y que reconstituimos el pasado mes de junio.*

*2) la inauguración el 14 de julio de un magnífico fresco de Mermoz del artista B Veyret en la pared exterior del Museo Mermoz en Aubenton, el pueblo donde nació Jean Mermoz.*

*A su disposición para cualquier explicación adicional; y también para mostrarles los alrededores en caso de que algunos de ustedes vengan a nuestro Viejo País.*

*Que tengan una buena semana nueva.*

Atentamente,  
**Christian Libes-Mermoz.**

**Décembre 2017 Expo MERMOZ à DOMONT**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157714325286571>

**Mars 2018 Expo MERMOZ au Plessis Bouchard**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157714337076392>

**18\_04\_ Jean MERMOZ à PARMAIN**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157690366001750>

**18\_05\_ Jean MERMOZ à AUBENTON**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157696166128224>

**18\_10\_ MERMOZ à la DGAC Paris**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157674830982698>

**18\_12\_ L'ENVOL des PIONNIERS à TOULOUSE**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157706142082545>

**19\_03\_ EZANVILLE, l'aviateur de légende**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157707529372795/with/32512580637/>

**19\_04\_ VIARMES, Mermoz et l'Aéropostale**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157706423029271>

**19\_05\_ AUBENTON**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157691417038383>

**28 et 29\_09\_ 100 ans le BOURGET**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157711261554932>

**07 Décembre 2019 à NEUILLY-sur-SEINE**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157712133806603/with/49194084881/>

**2021.....Rando MERMOZ en Thiérache**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157717803372983>

**14 juillet 2021 AUBENTON/Inauguration de la fresque Jean MERMOZ**

<https://www.flickr.com/photos/131531460@N05/albums/72157719588735919/with/51335014169/>

## ❖ Recordatorio sobre el último ciclo de charlas sobre Adrienne Bolland

DEBATES Y PENSAMIENTO | EN LÍNEA

af  
Alliance Française  
Buenos Aires

JUEVES  
23 de septiembre



### CICLO HOMENAJE DE 4 ENCUENTROS

A 100 años de la extraordinaria hazaña del primer cruce de los Andes por una mujer, la Embajada de Francia, el Institut Français d'Argentine y la red de Alianzas Francesas de Argentina, rinden homenaje a Adrienne Bolland heroína de la aviación francesa, símbolo de audacia y superación para las futuras generaciones.

Jueves 23 de septiembre, 18.30h | Vía Zoom

### LAS MUJERES EN EL AEROESPACIO

*Destacamos el profesionalismo de las mujeres en los distintos sectores del aeroespacio. Sus experiencias, marco laboral, anhelos, invitando a las mujeres a sumarse en las distintas áreas de la actividad.*

#### Dialogan:

- **Jenny Dillon**, Piloto de acrobacia, de avión y planeador.
- **Laura Moreschi**, Ingeniera de Análisis de Órbitas y Misiones para la ESA (Agencia Espacial Europea). Ex -responsable de vuelo de los satélites argentinos SAOCOM.
- **Virginia Zarantonello**, Piloto aeroaplicadora (CEASFE).
- **Petronel Shoeman**, Programa Akaflieg. Centro de vuelo universitario argentino (FCAI-UNCUYO).
- **Sol Guerra**, Piloto privado y comercial.

**Modera:** Dra. Verónica Fernández, Universidad de Mendoza, Instituto de la Energía y Minería Dr. Edgardo Díaz Araujo.

» Actividad libre y gratuita

» Inscripciones a través del google forms disponible en la web.



[www.alianzafrancesa.org.ar](http://www.alianzafrancesa.org.ar)

❖ *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile es distinguido por la Academia Jorge Chávez Dartnell – Argentina*



## *Diploma de Honor*

Por cuanto el

**señor Norberto Pablo TRAUB GAINSBORG**

*reúne las condiciones Estatutarias para ser reconocido por contribuir permanentemente a la Hermandad Aeronáutica y Espacial de los Pueblos, el HONORABLE Consejo Académico resuelve se le expida el presente diploma que lo acredita como bastión de nuestra academia.*

Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
13 de junio, del Año del Señor de 2021.

Doctor Alberto GELLY CANTILO  
Vicepresidente  
ACADEMIA JORGE CHÁVEZ DARTNELL  
ARGENTINA

Comandante My Av Prof Don Salvador Roberto MARTÍNEZ  
Presidente  
ACADEMIA JORGE CHÁVEZ DARTNELL  
ARGENTINA

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

**1/09/1917:** Tras un homérico combate aéreo sobre los cielos de Belluno en Italia, el joven aviador Chileno Italiano, Arturo Dell' Oro, estrella su avión Nieuport XI contra el Fokker que volara su adversario. De esta manera valerosa, pierde la vida este valiente piloto. El 3 de enero de 1918 se le entregó póstumamente la Medalla de Oro al Valor Militar del Gobierno Italiano. Desde el 19 de junio de 1921, el Aeródromo de Belluno y el de la Base Aérea San Giusto di Pisa llevan el nombre de Arturo Dell' Oro, y al poco tiempo se hace extensivo al ahora Aeropuerto de Belluno.



**1/09/1949:** Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 "Vampire"; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A) René Janiszewski Courbis.

**1/09/1949:** Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1956.

En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y a los paracaidistas "Boinas Azules". Actualmente se encuentra desactivo. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.



**1/09/1981:** Surgió en México un nuevo plantel que se desprendió de la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento, que tenía como objetivo formar sargentos 1/os. y 2/os. especialistas en Mantenimiento de Aviación, Electrónica de Aviación, Abastecedor de Material Aéreo y de Armamento Aéreo. El plantel tuvo como albergue el edificio de la base logística de la Fuerza Aérea Mexicana en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y posteriormente fue reubicado en la Base Aérea de Santa Lucía, Estado de México, donde se encuentra a la fecha.

**2/09/1917:** Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, piloteado por Pablo Teodoro Fels.



**Camilo Daza, aviador colombiano**

**2/09/1922:** Camilo Daza Álvarez vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose éste, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

Daza fue además el primer colombiano que en el año 1919 pilotó un avión, y hoy es considerado el precursor de la aviación colombiana, ya que es toda una historia de vicisitudes y de glorias, por la grandeza de un ideal soñado y ambicionado, *la aviación*.

**2/09/1927:** El vuelo más largo en México hasta ese momento: “10 horas y 48 minutos” de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como “Tololoche”.

**3/09/1957:** Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcomb y el mecánico tripulante Cabo Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C N° 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación N°8.



**Mecánico tripulante Domingo García Bustillo**



**Subteniente John Wall Holcomb**

**4/09/1915:** Fue celebrada la sesión inaugural del **Aero Club del Perú** en los altos de la Calle de Ortiz N° 354, hoy Jirón Huancavelica, donde se aprobaron los Estatutos que regirían la vida Institucional de esta noble institución aérea del Perú, y de la cual fue su primer Presidente, don Amador Del Solar. El Aero Club solo contaba con dos aviones traídos de Europa por los aviadores Juan Ramón Montero y Rómulo Burga que se encontraban en reparación, por lo que se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos y adquirir nuevos aparatos. En el diario “La Crónica” del 15 de setiembre, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como socios de la Institución antes del día 26 de ese mes, a fin de ser considerados como “Socios Fundadores”.

**5/09/1922:** Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en cielos sudamericanos. La acción que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año. El piloto inglés Patrick Hasset, contratado por el gobierno de ese país, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo de las Fuerzas rebeldes, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hasset ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, se devolvió hacia su base paraguaya en Caí Puente.

**5/09/1927:** Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

**5/09/1956:** Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto N°39.905, la condecoración “Medalla Mérito Santos-Dumont”.

Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Aeronáutica del Brasil, siendo su institución posteriormente modificada por el Decreto N ° 66.815 del 30 de junio de 1970, ambos derogados por el Decreto N ° 4.209 del 23 de abril de 2002 para distinguir:

- ❖ Personal militar de la Fuerza Aérea Brasileña que se ha destacado en el ejercicio de su profesión;
- ❖ Al personal militar de las Fuerzas Armadas nacionales o extranjeras que se han convertido en acreedores de un homenaje especial;
- ❖ Ciudadanos brasileños o extranjeros que han prestado servicios sobresalientes a la aeronáutica brasileña.



**6/09/1919:** Como parte de una delegación francesa regresa a Buenos Aires, convertido en Héroe de guerra y Capitán de la Fuerza Aérea francesa, el aviador argentino, señor Vicente Almandos Almonacid.

Nacido en Anguinán, La Rioja, el 24 de diciembre de 1882, fue un ingeniero, aviador y más tarde diplomático que cuando joven participó en la Primera Guerra Mundial como piloto de la Fuerza Aérea Francesa. Fue co-fundador y gerente técnico de la compañía aérea Aeroposta Argentina, filial de la francesa Aéropostale y precursora de Aerolíneas Argentinas. Fue la primera persona en cruzar los Andes por aire de noche y artífice de la mayor parte de las rutas aéreas de Aeroposta. Como diplomático, presidió el consulado argentino de Boulogne-sur-Mer desde 1938 hasta 1945.

En reconocimiento a sus altos logros, en Francia le fueron otorgados distintas distinciones, entre las que se destacan la Legión de Honor y la Medalla Militar; mientras que en Argentina el Aeropuerto de La Rioja fue bautizado con su nombre como justo honor y reconocimiento perenne.

**6/09/1919:** A bordo del vapor “Belle Isle” arriba al Uruguay, la Misión Aeronáutica Francesa al mando del Mayor de Ejército Víctor Guichard; tenientes Jean Grillon y Jean Guichard; ayudantes Abel Menard, Marechal Logis y Gonett Gillet, que había enviado Francia a Sudamérica, para ofrecer organizar los servicios aéreos comerciales.



**6/09/1931:** Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista. Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional.

En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

**6/09/1941:** Es creado el Club Aéreo de Río Bueno/La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 76 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile.

**8/09/1910:** El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia N° 155 de piloto aviador. No obstante, de haber volado desde diciembre de 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.



*José Luis Sánchez Besa arribando al campo de aterrizaje*



**8/09/1960:** Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.



**9/09/1922:** La segunda aviadora brasilera brevetada, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado "Bandeirante", como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Fue la primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante. En 1951 fue también la primera piloto del Brasil en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

**9/09/1932:** Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta Nº195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del “tiempo” y de la “distancia” que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

**10/09/2014:** PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárter que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.



*Avión Boeing 737-200 (CC-CZO) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Diario La Cuarta)*

**12/09/1938:** Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasileiro a través del Decreto Ley Nº678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

**13/09/1909:** Volando su avión “Demoiselle”, quizás la primera aeronave construida en serie, Alberto Santos Dumont establece un récord de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.





**13/09/1943:** Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país. Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos. El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo “Los Jazmines” que fuera donado por el señor Carlos Vial.

Además, en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tuvo esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

**14/09/1917:** Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de “Le Escadrille Cubaine”. El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor en el grado de Caballero.

**15/09/1902:** “Pegasus”, el primer aerostato no rígido con motor construido en los Estados Unidos de Norteamérica por Albert Leo Stevens, realiza un vuelo exitoso en Manhattan Beach, New York. Otro dirigible en esta misma fecha, piloteado por Edward Boyce también realizó una exitosa jornada.

**15/09/1980:** Se reactiva el Grupo de Aviación Nº4 que funcionara en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material de origen francés Mirage 50.



Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque y que más tarde se trasladara a la histórica base aérea de Colina. Hoy el Grupo Nº4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

**15/09/1981:** Se presentan oficialmente aviones fabricados y armados en Chile. En la Base Aérea de “El Bosque”, se exhiben el Pillán, Dakota y Casa 101, primeros tipos de aviones producidos por la Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), los que paulatinamente irán estableciendo parte importante de las bases para la actual industria aeronáutica nacional.



*Avión T-35 Pillán, primero de la serie construido enteramente en Chile.*

**17/09/1909:** A media tarde de ese viernes, anunciando lluvia en las cercanías de París, Santos-Dumont, sin decir a sus mecánicos y amigos a dónde pensaba ir, se sentó a los mandos de su Demoiselle N° 20 y abandonó los prados de Saint Cyr para un vuelo local. Dos horas después, sin su regreso y sin noticias de su paradero, comenzó lo que pudo haber sido la Primera Operación de Búsqueda y Rescate de un avión más pesado que el aire en la historia de la aviación.

**17/09/1965:** Se emite la Ley N°15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto “Jorge Chávez Dartnell”, en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

**18/09/1898:** El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible N°1.

**19/09/1913:** La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del Día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O’Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al teniente Julio León.

Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia. Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.

**19/09/1944:** El 1er. Grupo de Aviación de Caza de la Força Aérea Brasileira (FAB) embarca para Italia, en el navío UST *Colombie*, con destino a Livorno, Italia; para participar de los combates en la Segunda Guerra Mundial, desembarcando el día 6 de octubre de 1944.

**20/09/1963:** Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada con planeadores Blanik y años más tarde con material Schempp-Hirth Cirrus.

**21/09/1933:** Es inaugurada la Base Militar colombiana, “El Guabito” que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

**21/09/1988:** Primer raid de aviones T-35 Pillán entre Santiago y Punta Arenas. Cuando transcurrían las 17.30 horas, aterrizaron en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, cinco aviones Pillán al mando del Coronel de Aviación (A) don Jaime Parra Santos. Este histórico vuelo se realizó en aproximadamente ocho horas de vuelo, con escalas técnicas en Puerto Montt y Balmaceda, fue considerado una de las más importantes actividades que realizara la Escuela de Aviación en el marco de los festejos de los 75 años de la creación de este plantel.

**21/09/1992:** Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.

**23/09/1910:** Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el

**“Día de la Aviación Peruana”.**



**24/09/1968:** A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada “Club Aéreo de Cerro Sombrero” (entidad predecesora del pionero Club Aéreo de Magallanes), con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zonas más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad.

Hoy en día, el hangar de este club se encuentra emplazado en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y alberga a las aeronaves, instalaciones de mantenimiento y la escuela de vuelo.



**26/09/1919:** Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada “Compañía Colombiana de Navegación Aérea” CCNA. Se funda con cuatro aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

**26/09/1957:** Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas. Sus orígenes se remontan al Cuerpo de Aviadores Militares Bolivianos como tal ya existía desde 1916, año en el que empezaron a mandar misiones de aprendizaje de pilotos a otros países (se enviaron a tres oficiales a Argentina (El Palomar) y tres oficiales a Chile (El Bosque) para así recibir capacitación de vuelo), con la fundación de una escuela de aeronáutica en La Paz con el objetivo de contar con personal con la capacidad de iniciar la Aviación Boliviana.

A inicios de la década de 1920, el país compró varios aviones de entrenamiento franceses como los Blériot S-20, Blériot S-34, Morane Saulnier MS.35, se intentó establecer su propio programa de capacitación para pilotos.

Después de un par de intentos fracasados, se estableció una Escuela Militar de Aviación en El Alto, La Paz, en 1923 al mando del mayor Bernardino Bilbao Rioja (distinguido oficial instruido en Chile), uno de los primeros pilotos militares bolivianos, quien con el auxilio de un instructor de origen suizo, fueron conformando un verdadero Servicio Aéreo Militar. El comienzo de esta sólida estructura, coincidía con el Primer Centenario de la Independencia de Bolivia en 1925.

En 1927 se compraron nueve aviones de combate Vickers "Vespa" al Reino Unido, aviones de caza livianos muy capaces y ágiles para su época. En 1926 y 1927, se realizó la entrega de seis bombarderos Breguet 19 A2 de Francia, aviones muy capaces y fuertes. En 1929, se compraron otros cuatro modelos mejorados del Breguet 19. Para 1932, se cambió el nombre oficial de la institución por el de Cuerpo Aéreo Boliviano, encontrando su bautizo de combate en la sangrienta Guerra del Chaco (9 de septiembre de 1932 hasta el 12 de junio de 1935).

**26/09/1979:** A través del Decreto N°1905, es instituido el “Día de la Aviación Civil Colombiana” y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.



**28/09/1924:** En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aerodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.



**28/09/1924:** Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker en “El Bosque”, volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.



**28/09/1944:** Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.



*Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Joao Bautista de Río de Janeiro*

**29/09/1912:** Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin Cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el “Día de la Aviación civil” según decreto 1098, del 20 de setiembre de 1972.

**29/09/1988:** En este día, un Boeing 737 de VASP, que volaba 375, fue secuestrado por un ciudadano en la ruta Belo Horizonte (MG) - Río de Janeiro. La intención del secuestrador era arrojar el avión contra el Palacio Planalto en Brasilia, para matar al presidente de Brasil, José Sarney. Astuto, el comandante del avión logró engañar al secuestrador.

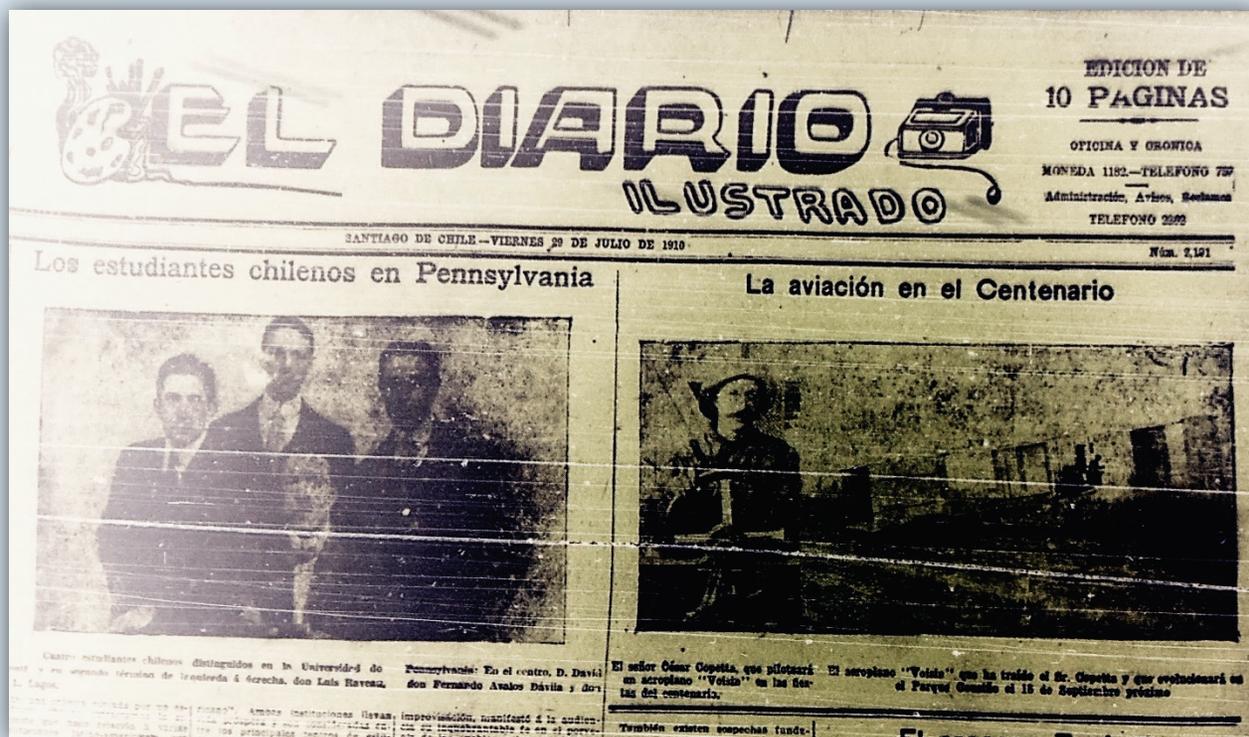
Luego de volar por más de 3 horas, el comandante se dirigió al aeropuerto de Goiânia (GO), y a punto de secarse por falta de combustible, aterrizó el Boeing 737 sin su copiloto, Salvador Evangelista, quien lamentablemente fue asesinado por el secuestrador. Afortunadamente, 107 personas, incluidos los pasajeros y la tripulación, se salvaron gracias a la heroica acción del Comandante de Aeronave don Fernando Murilo de Lima e Silva.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### CÉSAR Y FÉLIX COPETTA BROSIO ENTUSIASTAS PIONEROS DEL PROGRESO NACIONAL

Fue el 21 de agosto de 1910, cuando los habitantes de Santiago quedaron asombrados ante la demostración del primer vuelo en aeroplano en Chile. Un biplano "Voisin", con motor Gnôme de 50 HP., manejado por la entonces experta mano del piloto civil César Copetta Brosio, realizó aquella hazaña, elevándose desde los terrenos de la Chacra Valparaíso, propiedad de don Ramón Cruz Montt, en Ñuñoa.

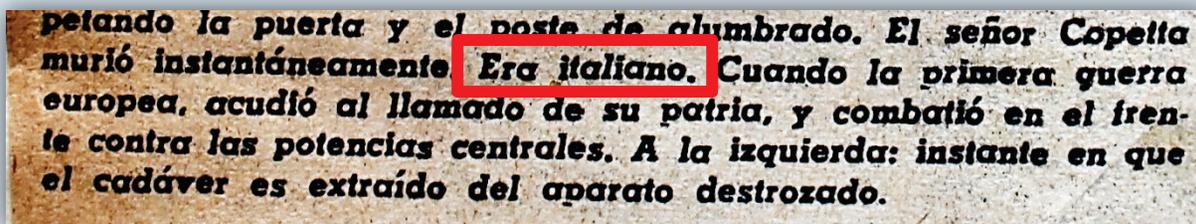
El biplano en comento, había sido adquirido un año antes en Francia, por los primos David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés, permaneciendo expuesto al público tras su llegada al país, en el Parque Cousiño bajo una enorme carpa facilitada por el Ejército de Chile. La vista de este aeroplano entusiasmó al joven francés radicado en Santiago, don César Copetta, quien llegó a un acuerdo con los propietarios de la máquina aérea para ser el primero que la maneja, para lo cual, se dirigiría a Francia con el fin de hacer el curso de *piloto aviador*. César regresó a Chile a fines del mes de julio de 1910. Inmediatamente se dedicaría junto a su hermano Félix, a preparar el primer vuelo de ensayo, que se efectuaría con toda felicidad, la tarde de ese 21 de agosto.



**La prensa de Santiago de Chile, viernes 29 de julio de 1910, señala que será el señor César Copetta, quien tras realizar su respectivo curso de aviación, pilotará el aeroplano Voisin, en las fiestas del centenario nacional.**  
(Archivo digital IHHACH)

## Los Copetta en Chile

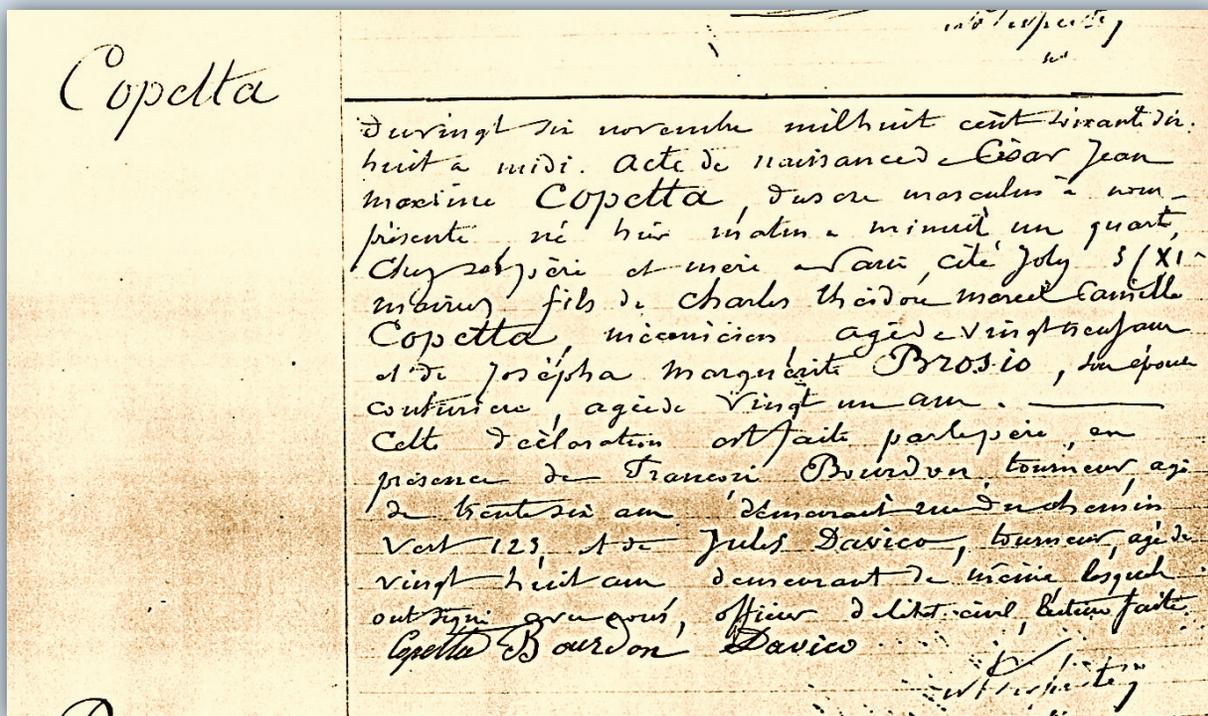
Un dato anecdótico asaltó casi al inicio de la investigación de la familia Copetta Brosio, cuando al revisar una de las notas de prensa de 1940, se indicaba a César Copetta como “italiano”.



Revista Vea, octubre de 1940

Tras indagar en la genealogía de ambos apellidos, pudimos dilucidar que la raíz original de la familia Copetta parece provenir de Brescia, ubicada en una región norte de Italia, llamada Lombardía, mientras que Brosio, sería mayoritariamente de origen calabrés.

Si bien los hermanos Copetta eran franceses de nacimiento, sus padres<sup>3</sup>, Josépha Marghélite Brosio y de Charles Théodore Marcel Camille Copetta Laudera provenían de regiones ubicadas en la actual Italia. De Charles Théodore Copetta contamos con su acta de matrimonio, por lo que sabemos que se casó en París, el 5 de mayo de 1877. Tenía como profesión reconocida, la de Mecánico.



Detalle del registro de inscripción de nacimiento de César Jean Maxime Copetta, nacido el 25 de noviembre de 1878  
(Archivo gentileza del señor Ricardo Copetta Dagnino.)

<sup>3</sup> Charles Theodore Copetta (nace en Turín (Piamonte) el 10 de febrero de 1849 – Fallece en Santiago en 1895) y Margherite Brosio de Copetta (nace el 26 de enero de 1857 en Cinaglio, Asti (Piamonte) - Fallece en Santiago en 1933), ambos se encuentran enterrados en Chile.

Algunas veces se ha dicho que los hermanos César y Félix habían llegado a Chile procedentes de su natal Francia, se agrega además, que habría sido por sugerencia del ya emblemático ingeniero galo, Alexandre Gustave Eiffel, con el claro objetivo de trabajar para diversos y hoy emblemáticos proyectos de ingeniería, en una etapa post construcción del viaducto de Malleco y la Estación Central, proyectos en la que él había participado de la licitación de construcción y que finalmente perderá en manos de la empresa Schneider et Cie<sup>4</sup>. Pero una indagación más exhaustiva, indicó que arribaron a Chile en 1890. Seguramente la confusión surge efectivamente de la profesión del padre Charles Copetta, quien junto a Marguerite y sus dos todavía pequeños hijos, emigraron a Chile, entusiasmados por los numerosos proyectos de metal mecánica que se estaban construyendo y desarrollando en el país.

No se ha podido conseguir mayores datos sobre sus estudios profesionales o técnicos en Francia o Chile, por lo que se presume que ambos seguramente, deben haber seguido el conocido oficio del padre, y con estos conocimientos, se forjaron en Chile un promisorio y relevante futuro, para sus vidas.

Hay algunos registros, de que ambos habrían destacado tempranamente en el mundo de las bicicletas, en especial César, quien desde 1894 comenzó a ganar sus primeras carreras. Al fallecer su padre en 1895, se instaló rápidamente como comerciante en el ramo de esta clase de vehículos, donde adquirió junto a su hermano menor, gran prestigio al exteriorizar su tacto comercial como también un gran espíritu deportivo. Era así que, las principales competencias deportivas contaron con la decidida participación de alguno de los dos jóvenes hermanos, demostrando con creces el gran culto que por el deporte mecánico profesaron.

Para 1900, el aventurero y popular César Copetta<sup>5</sup>, se enamorará de una joven compatriota de su misma edad, Marie Louise Pomiès<sup>6</sup>, con quien se casó en Santiago, el 30 de diciembre de ese año. Mientras tanto, su hermano Felix Carlos, hará lo propio casándose con Blanche Gautier Begaud,<sup>7</sup> el 7 de febrero de 1903.

Pocos años más tarde, al iniciarse el siglo veinte, Chile vería tempranamente aparecer los automóviles, ellos, los Copetta no tardarían nuevamente en involucrarse con ello. Es interesante ahondar en este importante punto, ya que curiosamente el ingenio tuerca, sería una constante en su vida como también con el desarrollo de la aviación. Por eso no podemos dejar de mencionar dos vehículos que, serán parte fundamental de la historia del automóvil en Chile.

---

<sup>4</sup> En Chile se le atribuyó erróneamente y por mucho tiempo, el diseño de la Estación Central de Santiago, en circunstancias que cuando este edificio fue declarado Monumento Nacional mediante el Decreto Supremo N.º 614 del 29 de junio de 1983, su investigación arrojó que había sido diseñada por Schneider et Cie., quizás el principal competidor de Eiffel, y posteriormente edificado por la filial francesa Schneider-Creusot de Le Creusot, ciudad desde donde se importaron los componentes en 1897 terminándose la obra en 1900. Otros antecedentes en Sudamérica, señalan que para el Perú, el gobierno chileno de ocupación tras la Guerra del Pacífico, encargó a una empresa subsidiaria de Eiffel et Cie., la última etapa de construcción de la catedral de Tacna, y también se encargó en territorio chileno la edificación de la Aduana. La única obra auténticamente diseñada por Eiffel y construida por su compañía en el cono sur de Latinoamérica, es la Catedral de San Marcos de Arica, Chile. De igual manera, también le son atribuidas equivocadamente el Terminal del Ferrocarril de la ciudad de La Paz, Bolivia, la que actualmente es la terminal de buses de dicha ciudad y la construcción en 1906 por encargo de las autoridades del Instituto Médico "Sucre" de una réplica de la torre en el parque Bolívar de Sucre, capital de Bolivia, las cuales sólo fueron edificadas por compañías licenciatarias de Eiffel et Cie.

<sup>5</sup> El álbum de la "Colonie Française au Chili" de M. Vega E. de 1903, editado y publicado al año siguiente, señala a César como integrante de la colonia francesa residente e involucrado en el negocio de la madera y domiciliado en Santiago, mientras que su hermano Félix, lo vincula a la fabricación de automóviles y bicicletas, señalando su taller en la calle San Martín 70. Además, lo destaca en su papel de Secretario Ayudante en el directorio de la 7ma. Compañía de Zapadores Bomberos de Santiago (fundada el 18 de enero de 1864.).

<sup>6</sup> Marie Louise Pomiès, nacida en Francia el 18 de febrero de 1878 y fallecida el 29 de abril de 1922 en la ciudad de Santiago.

<sup>7</sup> Blanca Luisa Gautier, nacida en Deux-Sèvres, el 4 de enero de 1882. Sus padres fueron el matrimonio francés compuesto por Tanisse Gautier y Luisa Begoud.

El primero de ellos, será un automóvil Darracq FL II con un motor de 6,5 HP de potencia, el que arribará desde Francia a Chile en mayo de 1902, importado por la empresa “Besa y Cía.”<sup>8</sup> Para don Carlos Puelma Besa. Al año siguiente, el mismo modelo hará noticia por el viaje realizado a Valparaíso, aventura en la que tomarán unas 10 horas para llegar. Durante 1903, la empresa importará nuevas unidades, esta vez dotadas de; 8 y 9 HP de potencia máxima, respectivamente<sup>9</sup>.



*Carlos Puelma Besa en el comando del Darracq FL II en Chile. (Fotografía publicitaria de Besa y Cía. en 1902)*

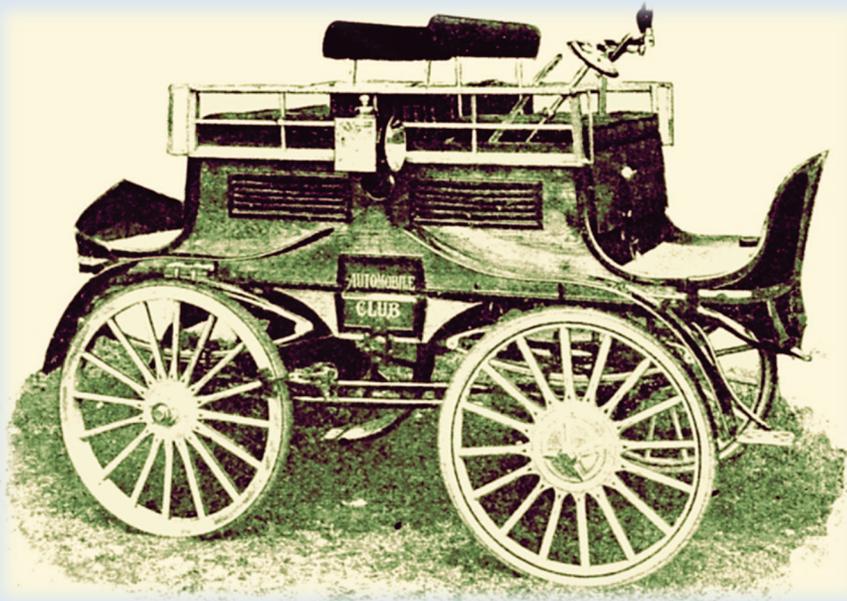


*Mismo vehículo fotografiado en el “Valparaíso Sporting Club” de Viña del Mar, durante un “Curso de flores” (1905)*

<sup>8</sup> “Besa y Cía.” y más tarde “Besa Automotora”, era una empresa de don José Besa Infante, abuelo del gran constructor de aeronaves chileno, don José Luis Sánchez Besa. Esta empresa tomará en corto tiempo, la representación en Chile para famosas marcas, tales como Dodge, Mercedes Benz y Volvo.

<sup>9</sup> *La historia del primer auto que llegó a Chile. El Darracq de 1901.* [www.veoautos.cl/la-historia-del-primer-auto-que-llego-a-chile-el-darracq-de-1902/](http://www.veoautos.cl/la-historia-del-primer-auto-que-llego-a-chile-el-darracq-de-1902/)

La importancia de este flamante modelo de automóvil pudiera radicar -además de ser un modelo arribado a Chile- en que su fabricante, un francés llamado Pierre Alexandre Darracq, fundaría en 1891, junto con Jean Aucoc, la fábrica de bicicletas "Gladiator" en Le Pré-Saint-Gervais (uno de los suburbios de París), vehículos que tenían fama de ser confiables y muy asequibles, y que los Copetta conocieron de cerca. Quizás este ejemplo, les pueda haber hecho sentido como motivación.



Otro singular vehículo pionero en los suelos de Chile, fue un modelo fabricado en 1902, en la ciudad de Graneros, ubicada hoy en la Sexta Región, el que de forma conjunta entre don Rafael Ovalle Correa y el ingeniero británico Gilbert Hodgkinson Spence, dueño de una fundición en aquella entonces remota localidad, hicieron temprana y nacional, una realidad innovadora de la que los hermanos Copetta no permanecerían alejados en el futuro próximo.

**Modelo fabricado en la ciudad de Graneros, y que alcanzaría velocidades hasta los 40 km/h.**

Volviendo a Chile, el mismo año 1902, según una investigación realizada y difundida por el sitio "www.tuerca.cl", se establece que don César Copetta importará ese año, dos autos; un De Dion Bouton de 3 1/2 HP y un De Dion Bouton de 6 HP, ambos de cuatro asientos.

En marzo de 1905 importará un Clement Bayard y nuevamente un De Dion Bouton, ambos de motor de 12 HP, convirtiéndose en los modelos más potentes del país, momento en que ingresan al país, unidades Renault. De forma paralela arribará a Punta Arenas, un modelo de la marca británica Star Motor, también fabricantes de bicicletas.

Para noviembre de 1904, se celebraría en el Club Hípico de Santiago, una primera carrera de autos en Chile. Según consta en algunas crónicas periodísticas de época,

*EL MERCURIO del 8 de noviembre de 1903*

*Los automovilistas Alberto y Germán Besa, Eduardo Walker y César Copetta realizaron un paseo de Santiago al fundo Campusano, ubicado cerca de Valdivia de Paine y de Buin, aproximadamente a unos 40 kilómetros de la capital. Salieron a las ocho de la mañana y llegaron allá a mediodía. Regresaron en la tarde, sin novedad, record que merecía una nota en Vida Social.*



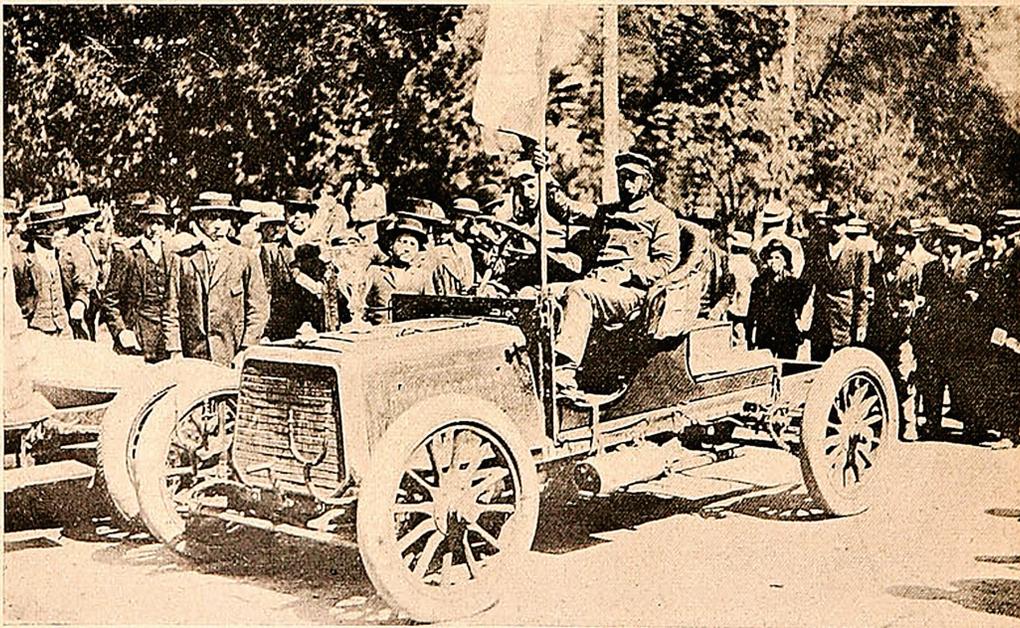
*“la prueba se desarrolló en una distancia de 20 kilómetros, siendo el ganador el francés César Copetta, quien hizo el recorrido en 30 minutos con 11 segundos”.*

La colonia francesa residente organizó otra carrera para celebrar su Día Nacional, el 14 de julio de 1905, esta vez, en una distancia total de 30 kilómetros en el principal recinto hípico del país. En esta memorable jornada deportiva, se inscribieron los señores Juan Chessebrought, con un Aster de 3 ½ HP; Chaiant, en un Darracq de 8 HP; Félix Le Blanc, en un Darracq de 9 HP; César Copetta, en un Baillot de 9 HP y Arturo Gachot en un Renault de 3 ½ HP.

Pocos años después, la celebración de las Fiestas Patrias, contemplaban para la mañana del 17 de septiembre de 1908, la realización en el Parque Cousiño (actual Parque O´Higgins) de una carrera oficial de mayor extensión, esta vez de 100 kilómetros. En dicha competencia tomaron parte, entre otros, Amadeo Heiremans Vaerman, Manuel Cruzat, Bertrand Tisé, Gabriel Robin, Jorge Lamarca y al volante del auto de Carlos Cruzat y César Copetta, quien a la postre se quedaría con el triunfo al cubrir el recorrido completo, en una hora con dieciocho minutos. Tanto la revista “Zig-Zag” como “Sucesos”, dan cuenta de la gran expectación que generó dicho evento, siendo el ganador el francés César Copetta, dueños junto a su hermano Félix del primer taller mecánico de autos de Chile.

## Carrera de automóviles.

En la mañana del 17 se efectuó la gran carrera de cien kilómetros, para automóviles. Había grande expectativa, pues nunca se había corrido una carrera de la misma distancia ni en las condiciones que la de este año. Damos á continuación un grupo de vistas que dan una idea gráfica



EL SR. CÉSAR COPPETTA, CHAUFFER DEL AUTOMÓVIL GANADOR, PASEANDO ALREDEDOR DE LA ELIPSE CON LA BANDERA Y LA «COPA» SOBRE LA MÁQUINA.

de la int. resante prueba. En Chile resulta un verdadera novedad este espectáculo, que en Europa es familiar, y por eso, sin duda, llevó tanta concurrencia y causó tanto entusiasmo.

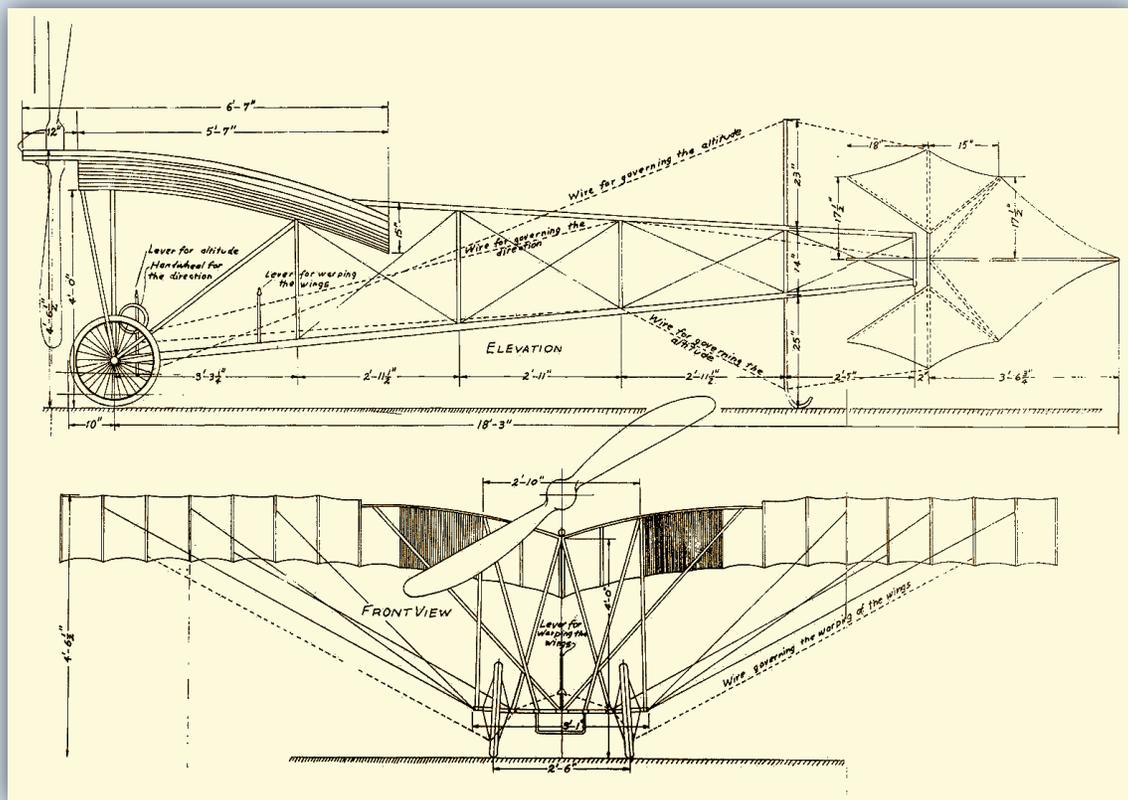
Es ésta, que sepamos, la primera carrera, propiamente tal, de automóviles, y la prensa entera ha tenido sólo palabras de elogio para el señor Alcalde Donoso Urmeneta, por su feliz idea.

*Revista Sucesos N° 316 - Año VII. Valparaíso, 24 de septiembre de 1908.*

Estas experiencias, sumado a la fama que pronto adquirirían por participar en estas nuevas lides, cimentarían la credibilidad y prestigio en temas mecánicos, para ambos hermanos Copetta.

Sería esta poderosa carta de esfuerzo por el trabajo bien hecho y su amor por los deportes de aventura, la que habría llevado a vincular a César Copetta con el señor David Echeverría Valdés quien, por la prensa del año 1909 había anunciado el haber adquirido en Francia el compromiso para comprar un aeroplano, entusiasmados por uno de los magníficos vuelos del sudamericano Alberto Santos Dumont en París. Él y su familia querían para Chile, realizar las mismas modernas evoluciones aéreas, para con ello ayudar a engalanar las fiestas del Centenario Nacional.

En este sentido, es que tomó contacto con la fábrica Bonnet et Cie., en Francia, con la intención de comprar un modelo Demoiselle, el que era construido según los planos públicos de Santos Dumont, por un valor de 5.000 francos<sup>10</sup>. De vuelta en Chile, Echeverría dejó encargado al señor Vicente Sanfuentes el pago de saldos de dinero y el envío del aeroplano.



**Corte esquemático del monoplano Demoiselle. Diseño de Alberto Santos Dumont**

A principios del año siguiente, Sanfuentes informó que la fábrica de los hermanos Albert y Emile Bonnet y Cía., había quebrado. Ante este inesperado escenario, es que Echeverría comienza a ver opciones las cuales eran adquirir otras naves, siendo sus opciones los biplanos Voisin o Farman. Con esa idea en la

<sup>10</sup> Unos 16 millones de pesos chilenos en la actualidad.

cabeza, es que Echeverría entusiasmó a su primo hermano, don Miguel Covarrubias Valdés, de modo que en conjunto, financiarán la adquisición del avión que volaría para las celebraciones del Centenario.

Finalmente, el aparato elegido y disponible fue un Voisin Celular con “cloisons” laterales. El avión fue encargado con un motor Gnôme de 50 H.P. incluyendo algunos repuestos. Para dar curso a este noble sueño, se remitieron finalmente 31.000 francos para su adquisición.

Es importante tener en cuenta que la fábrica Voisin para esas fechas ya no fabricaba el Voisin Celular, por cuanto la versión que se vendió a Echeverría sería un derivado de este<sup>11</sup>. Para marzo de 1910, el semanario Sucesos N°392, anunciaba que “dentro de poco se instalaría en la capital un Club de Automóviles y Aeroplanos, institución que ya había sido formada gracias a la iniciativa de los distinguidos sportsmen, Sres. Federico Squire y Emilio Edwards Bello<sup>12</sup>”.

Esto era el real reflejo de nuestra sociedad, que ya esperaba celebrar las fiestas del Centenario, con “Autos y Aviones”. Agregaba la misma nota, que Squire se dirigiría en breve a Europa, para adquirir dos o tres aparatos de aviación, por lo que la carrera por la aviación, de alguna manera, ya había partido en nuestro país.

### **Los hermanos Copetta pilotos**

Si bien, actualmente no hay registros de que algunos de los hermanos Copetta se hubiera brevetado<sup>13</sup> en Francia para emprender en 1910, la trascendente tarea de elevar el primer aeroplano por los cielos de Chile, está claro que la prensa temprana se encargó de aclarar y consignar que era César quien había seguido su curso de vuelo -seguramente con los mismos representantes o fabricantes de la aeronave-, materia y entusiasmo que puede haber traspasado a su hermano Félix, una vez arribado a Chile.

La verdad es que Félix<sup>14</sup>, siempre será conocido por su amor, destreza y conocimiento por la mecánica de aviación, más que por haber volado o diseñado algún aparato en particular, no obstante, en algunas menciones de prensa, figura unas de las veces como “aviador” pero casi nunca como “piloto”.

### **El primer vuelo sobre los cielos de Chile**

El 17 de diciembre de 1903 los norteamericanos Orville y Wilbur Wright, también destacados integrantes de la industria de bicicletas, lograban hacer realidad el sueño de volar en un aparato controlado el que era impulsado con un motor a explosión.

En octubre de 1906, el ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont realizaba en Europa, el primer vuelo de un avión registrado oficialmente y que despegaba por medios propios, a diferencia del anterior que era catapultado al aire. Desde entonces los adelantos aeronáuticos se sucedieron con relativa rapidez. En esta vorágine de progresos mecánicos, y a tan sólo cuatro años de diferencia de los legendarios vuelos del sudamericano Santos Dumont, César Copetta realizaba los *dos primeros vuelos sobre los cielos de Chile*, uno solitario y el segundo, llevando un pasajero.

---

<sup>11</sup> Magliocchetti Oleaga Mario y Sato Kotani Alberto. *Los aviones Voisin y el primer vuelo en Chile*. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. DGAC. Agosto de 2010

<sup>12</sup> Emilio Edwards Bello junto a José Luis Sánchez Besa, era uno de los conocidos pilotos chilenos que había por aquellos días en Europa

<sup>13</sup> No existe registro del Aero Club de Francia para César ni Félix Copetta.

<sup>14</sup> *Guide de la Colonie en l' Album de la Colonie Française au Chili* de M. Vega E., editado y publicado en 1904. Página 265.

# EL PRIMER VUELO DE CESAR COPETTA

Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Electivamente se ha volado y sin farsi ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse á diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación.

El entusiasta Copetta armó su aparato en menos de una semana, y sin pérdida de tiempo se trasladó á una chacra vecina á Santiago, se improvisó un hangar con sacos de paja y ayer poco después del medio día, el flamante biplano pasaba á los potreros que habían de ser el teatro de los primeros ensayos formales de aviación en la costa oeste

extremo á otro sin atinar qué dirección tomar. El Voisin pasó varias veces sobre nuestras cabezas, dejándonos sentir el subido continuo de su motor. El espectáculo era sublime y todos decían que ya no existía sport tan notable como la aviación.

Hubo un nuevo vuelo y el señor David Echeverría no pudo substraerse á la tentación de tomar pasaje en el estrecho espacio reservado al manejo. Y así juntos con Copetta volvieron á elevarse y recorrer el potrero de un extremo á otro, con el mejor éxito.

A todo esto, algunos campesinos de los alrededores se hallaban sobrecojidos de espanto y no daban crédito á la realidad que les proporcionaba sus ojos. Pero el huaso es inteligente, observador, perspicaz, y no perdía detalle de cada maniobra ni dejaba pasar desapercibida la ocasión de asomarse y averiguar el mecanismo del aparato. El

*Detalle del encabezado de la noticia publicada en "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910. Se destaca además, el hecho del primer vuelo realizado con pasajero, efectuado ese mismo día.*

Eran casi a las cuatro de la tarde, cuando se realizó el **primer vuelo en aeroplano que se efectuaba en Chile y a continuación, ... el primer vuelo con pasajero.**

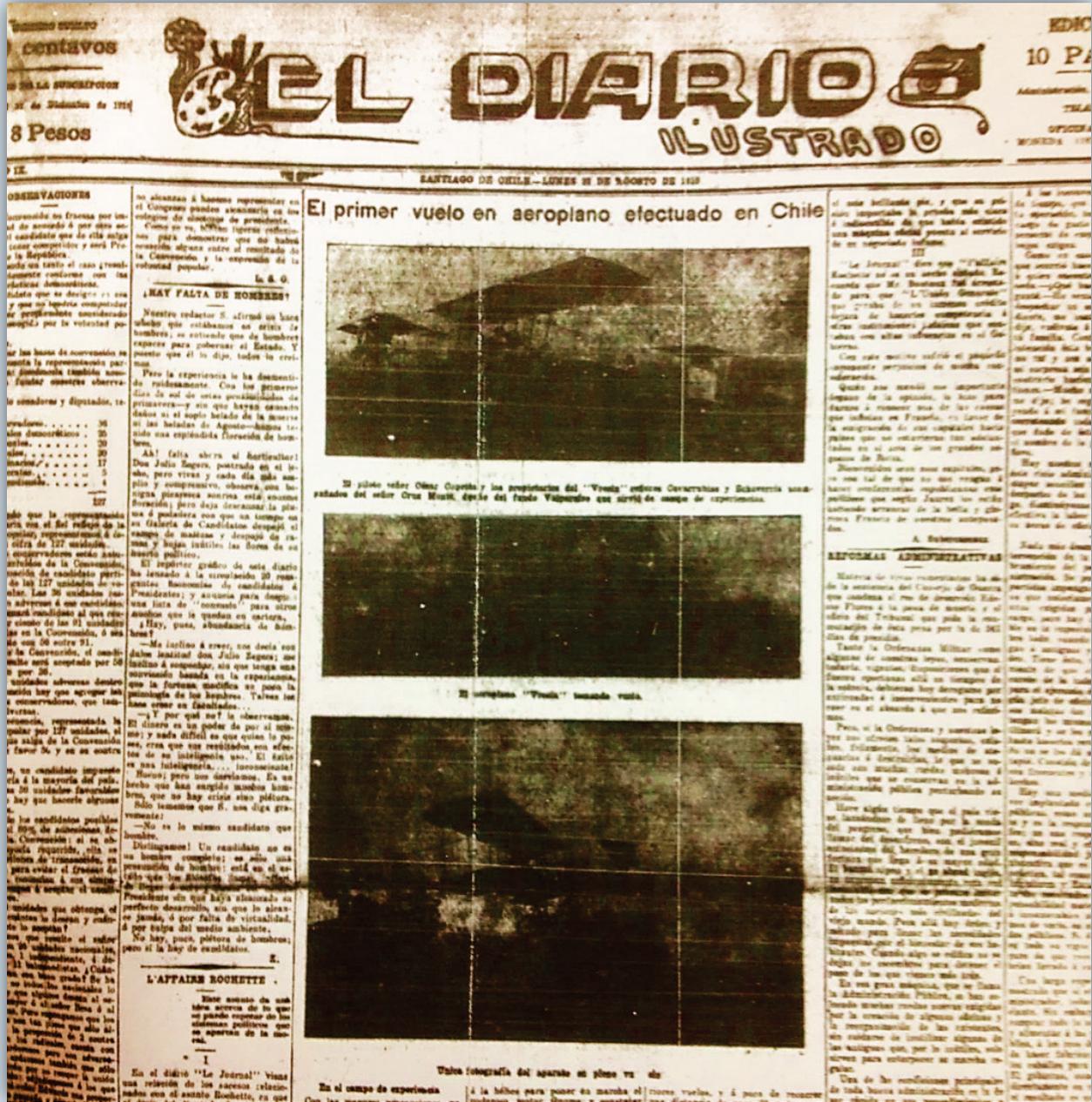
## Antecedentes generales sobre este hito

La difusión periodística con los pormenores del magno evento aeronáutico y nacional, nunca antes observado en el país, aparentemente se vio opacado por las graves circunstancias que afectaron a Chile durante los preparativos de los festejos centenarios, nos referimos a la muerte del Presidente de la República, don Pedro Elías Montt, acaecida en la ciudad de Bremen, Alemania, casi a la media noche del 16 de agosto de 1910.

En la búsqueda de tan relevante hecho aeronáutico, sólo pudimos encontrar dos medios de prensa que informaron al público nacional,



con más o menos relevancia de este gran suceso, me refiero a los medios escritos *El Mercurio de Santiago* y a *El Diario Ilustrado*.



Portada de *El Diario Ilustrado*, edición del día lunes 22 de agosto de 1910

En ambos casos, la noticia fue anunciada obviamente el día lunes 22. Mientras *El Mercurio* de Santiago reproducía solo una breve nota en su página tres, el *Diario Ilustrado* lo publicaba en su portada, con toda espectacularidad la noticia, manifestando que “*habría sido el único medio presente*” durante los ensayos aéreos del avión “Voisin”.

Para evitar suspicacias, hemos considerado apropiado el reproducir ambas notas, pues a simple lectura de ellas, se desprende que sí estuvieron presentes ambos medios, con la única salvedad que *El Diario Ilustrado* acompaña el hecho con sendas fotografías<sup>15</sup>, legándonos de este modo, un invaluable testimonio gráfico y cultural para quienes disfrutamos de nuestra historia aeronáutica y nacional.



***Dada la mala calidad de las fotografías que nos suministra el ejemplar impreso de El Diario Ilustrado, reproduciremos a continuación, y para referencia, dos fotografías similares a las publicadas, y que hoy se resguardan en el archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.***

<sup>15</sup> Estas fotografías fueron tomadas por don Ramón Cruz Montt, dueño de la Chacra Valparaíso y casado con Adriana García Huidobro Valdés, prima hermana de los señores David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés. Uno de los aspectos más desconocidos de este emblemático día, y que se relaciona directamente con la realización de este vuelo y con la posterior difusión y preservación de su memoria, sea la desconocida y destacable participación de la figura de don Ramón Cruz Montt, nombre que lleva la actual plaza que recuerda y perpetua su memoria.

Cruz Montt había nacido en Valparaíso, y de ahí el nombre de la chacra en donde se realizó el trascendental vuelo. Era también un verdadero *connoisseur* de la fotografía y como tal se había iniciado en Francia donde viajó para estudiar Agronomía. En lo que hoy llamaríamos su "hobbie", obtuvo en Europa especial reconocimiento por su emblemática fotografía de un rayo. Tras regresar a Chile en 1900, de inmediato fue reconocido como un destacado fotógrafo, invitándosele a participar como jurado del certamen fotográfico que convocó la revista *Instantáneas de Luz y Sombra* dirigida por Alfredo Melossi. El jurado, integrado por Cruz Montt, Marcelino Larrazábal, Obder Heffer, Luis Dávila y León Durandin, se constituyó en enero de 1901. Llegó a tener su propio laboratorio fotográfico en su casa, ubicada en la entonces Alameda de las Delicias en Santiago, el que luego en 1908, mudó a su residencia en la misma Chacra Valparaíso.



**(Copia textual del artículo publicado en “El Diario Ilustrado” del día lunes 22 de agosto de 1910.)**

*En el campo de la experiencia*

*Con las mayores precauciones, para evitar que acudieran algunos curiosos, se verificó ayer el primer ensayo del aeroplano que los señores Echeverría y Covarrubias encargaron a Europa para las fiestas del Centenario.*

*Toda la prensa ignoró la noticia, y sólo nuestro fotógrafo, deseoso de dar un record informativo á los lectores de “El Diario Ilustrado”, nos acompañó al improvisado campo de aviación.*

*Tomamos un tranvía y nos dirigimos a Ñuñoa, al fundo de los señores Cruz Montt.*

*En las puertas del fundo, con la cautela necesaria, nos internamos por los potreros cercados de alambre, y después de penetrar hasta cerca del fondo de la extensa propiedad de los señores Cruz Montt, nos encontramos frente al hermoso aeroplano “Voisin”, que con sus enormes alas blancas parecía desollar las ráfagas de viento que de tiempo en tiempo hacían temblar sus nervios de finos alambres de acero.*

*El campo de experiencias era un vasto potrero de unos 500 metros de largo por unos 200 de ancho, sin un solo árbol, pero, desgraciadamente, surcado por dos acequias, una pequeña de norte a sur, y otra de unos tres metros de ancho que corre de oriente a poniente, unos 150 metros antes de llegar al lado norte del potrero.*

*Saludamos amablemente al señor César Copetta, que debía pilotear el aparato, y le tomamos la primera fotografía inserta en la cual aparecen de pie, los señores Echeverría y Covarrubias, los dueños del Aeroplano, y el señor Cruz Montt, dueño del fundo en que se ensayaba el aparato.*

*Toda la concurrencia la formaban algunos íntimos de los señores nombrados, y casi todos los inquilinos del Fundo, que no cesaban de contemplar al hermoso “Voisin” y de hacer comentarios acerca si volaría ó no.*

*Cinco minutos después que habíamos tomado la fotografía anterior, montó el señor Copetta sobre su “Voisin” y mandó a sus mecánicos ayudantes que le dieran un impulso a la hélice para poner en marcha el poderoso motor Gnôme y constatar que estaba corriente. El ruido del motor llenaba con sus detonaciones la serenidad del paisaje que se extendía ante la vista de los pocos espectadores que presenciaban el primer ensayo de aviación en Chile.*

#### *El primer vuelo*

*Comprobado el buen funcionamiento del motor, empezaron las experiencias. Puesta en movimiento de nuevo la hélice, los ayudantes que sostenían el aeroplano por la parte de la cola, le soltaron y partió como un celaje sobre sus ruedas, para tomar vuelo; dio unas dos vueltas corriendo por el suelo y luego se presentó a nuestra vista uno de los espectáculos más emocionantes: las ruedas dejaron el suelo, y poco a poco comenzó a ascender, pasando por alto la acequia del extremo norte del potrero, y después de un hermoso viraje pasó por sobre los espectadores, situados al borde de la mencionada acequia, momento preciso en que nuestro fotógrafo tomó la única fotografía del primer vuelo en aeroplano efectuado en Chile.*

*Habíamos visto, por fin, volar a un aparato más pesado que el aire. Eran las 3.45 de la tarde, hora memorable para los que buscan los menores detalles en los grandes sucesos.*

*Varios espectadores corrimos a felicitar al señor Copetta, que piloteaba el aeroplano, cuando éste aterrizó, y multitud de campesinos rodearon el aparato, comentando de mil maneras lo que sus ojos acababan de ver.*

*Un momento de descanso, y el señor Copetta subió de nuevo en su aparato, llevando al señor David Echeverría como pasajero. Partió deslizándose por el suelo para tomar vuelo; pero en una de las acequias, después de la primera vuelta, una de las ruedecitas en que se apoya la cola, chocó bruscamente y quebró uno de los montantes, y hubo de detenerse el aeroplano. En unos cuantos minutos se repuso la pieza quebrada, y después de ponerlo frente al campo de experiencias, montó de nuevo el señor Copetta y se dispuso a efectuar nuevos vuelos.*

#### *La caída*

*Partió con la facilidad de los anteriores vuelos, y a poco de recorrer una distancia de unos 20 metros, se elevó suavemente hasta unos 15 metros de altura, haciendo un hermoso viraje que todos aplaudimos, y siguió su vuelo al sur, donde también viró con suma facilidad y tomó al norte, alcanzando la altura anterior; pero al llegar al extremo norte del potrero, viró con suma rapidez, y una ráfaga de viento, sin duda, levantó el ala derecha y cayó bruscamente a tierra, del costado izquierdo.*

*Corrimos al sitio en que había chocado con el suelo, y pudimos ver al señor Copetta, que salía de entre los maderos quebrados, recruzados de alambres, y decir con serenidad: “No ha sido nada”.*

Efectivamente, el señor Copetta fuera de un rasguño en la mano derecha, no había sufrido, por suerte nada. No así el "Voisin", que tenía toda el ala izquierda hecha pedazos, como también el timón de profundidad. Los espectadores, que momentos antes celebrábamos con entusiasmo los hermosos vuelos del intrépido piloto, lamentábamos la mala suerte que venía de privarnos del momento del espectáculo más emocionante que puede ofrecernos el progreso actual.

El público de Santiago se verá privado, por algunos días, de darse el placer de presenciar un vuelo en aeroplano, mientras se procede á reparar los desperfectos sufridos por el "Voisin" en las pruebas de ayer; pero estamos seguros que estas informaciones despertarán en los habitantes de la ciudad un deseo irresistible de presenciar esta clase de espectáculos, tan llenos de atractivos y de emociones fuertes.

Lamentando la caída, que pudo tener serias consecuencias para el señor Copetta, nos retiramos del campo de experiencias, regocijados con haber visto el primer vuelo efectuado en nuestro país, y más aún, con ofrecer á nuestros lectores una información que constituye un éxito para "El Diario Ilustrado", que puede ofrecer hoy en sus páginas la única fotografía del primer vuelo efectuado en Chile. Lisandro Santelices E.<sup>16</sup>



Página 3 de "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.

<sup>16</sup> El autor de la nota, don Lisandro Santelices Escalante, fue un distinguido abogado de la Universidad de Chile que para 1910 trabajaba en El Diario Ilustrado, pionero en tratar materias de derecho aeronáutico, periodista, entusiasta inventor, partícipe del primer curso de aerostatos realizado en Chile y Tesorero del directorio del Aero Club de Chile.

**(Copia textual de la nota publicada en “El Mercurio” del día lunes 22 de agosto de 1910.)**

**EL PRIMER VUELO DE CESAR COPETTA**

*“Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Efectivamente se ha volado y sin farsi ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse á diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación.*

*El entusiasta Copetta armó su aparato en menos de una semana, y sin pérdida de tiempo se trasladó á una chacra vecina á Santiago, se improvisó un hangar con sacos de paja y ayer poco después del medio día, el flamante biplano pasaba á los potreros que habían de ser el teatro de los primeros ensayos formales de aviación en la costa oeste del Pacífico.*

*La noticia de que Copetta volaría se había esparcido sin saber cómo, y fué preciso cerrar el portón de la chacra á fin de evitar la aglomeración de curiosos. Con todo no faltó un buen número que fué testigo del espectáculo singular de varios vuelos.*

*El aeroplano se destacaba bizarramente sobre el mullido musgo del terreno. Sus grandes alas blancas, su cola, su quilla le daban el aspecto completo de una ave enorme. Al fondo, el famoso motor Gnôme y sobre el suelo el chasis de aterissage completaban las líneas del magnífico aparato.*

*Copetta subió el asiento del manejo y con el volante en la mano, el motor funcionando, da la orden á su hermano Félix para mover la hélice. Un ligero envión y la máquina empieza á rodar y corre vertiginosamente cerca de cincuenta metros para ir paulatinamente elevándose y cerniéndose elegantemente en el aire. Llega al límite del potrero y Copetta con una valentía y arrojo que le honra, evoluciona, da vueltas y sigue elevándose hasta una altura de diez, quince metros.*

*Mientras tanto, los espectadores de esta lindísima escena se sentían movidos de igual entusiasmo y corrían de un extremo á otro sin atinar qué dirección tomar. El Voisin pasó varias veces sobre nuestras cabezas, dejándonos sentir el zumbido continuo del motor. El espectáculo era sublime y todos declaraban que ya no existía sport tan notable como la aviación.*

***Hubo un nuevo vuelo y el señor David Echeverría no pudo substraerse á la tentación de tomar pasaje en el estrecho espacio reservado al manejo. Y así juntos con Copetta volvieron a elevarse y recorrer el potrero de un extremo á otro, con el mejor éxito.***

*A todo esto, algunos campesinos de los alrededores se hallaban sobrecogidos de espanto y no daban crédito á la realidad que les proporcionaba sus ojos. Pero el huaso es inteligente, observador, perspicaz, y no perdía detalle de cada maniobra ni dejaba pasar desapercibida la ocasión de asomarse y averiguar el mecanismo del aparato. El gran pájaro blanco como lo llamaban.*

*Desgraciadamente no todo ha de ser éxito, alegría, buena suerte. En unos de los últimos vuelos, Copetta que maniobraba, en el aire á razón de cincuenta millas por hora, quiso volar, y al hacerlo, una de las alas vino á topar en el terreno, causándole algunos desperfectos de poca consideración á una de las alas y á la hélice. A pesar de lo intempestivo del accidente, Copetta escapa ileso y con todo entusiasmo empezó a reparar las averías, que quedaran terminadas en el curso de esta semana.*

*Tal ha sido el éxito de los primeros vuelos en Chile. César Copetta significará el nombre del primer aviador chileno y sus ensayos serán mirados con el cariño y la admiración que sugieren los "pioneers" en sus obras grandes y temerarias. El 21 de agosto será más tarde una fecha que ha de recordarse, como asimismo los potreros llanos de la chacra Valparaíso. La aviación avanza de un modo gigantesco y muy pronto sus hechos nos contagiarán y harán de ella algo más positivo y más popular. La conquista del aire se ha conseguido y el hombre pasará á disfrutar de su victoria.*

SPORTING BOY <sup>17</sup>»

### **Del legendario Voisin a los otros aviones**

Terminada la jornada de esa accidentada, pero muy memorable fecha para la aviación nacional, el aeroplano Voisin, fue trasladado al Taller de automóviles de los hermanos Copetta para ser reparado.

Lamentablemente, la dimensión de los daños sufridos durante su tercer vuelo, no permitió que el biplano estuviera listo para realizar las esperadas evoluciones durante las fiestas de Centenario patrio en el mes de septiembre. Terminados los arreglos, el Voisin fue trasladado a la hacienda de Batuco, de propiedad de la familia Cifuentes Rogers, y posteriormente vendido a la Sociedad Nacional de Aviación.

Diariamente, entre las 4 y cinco de la mañana, los hermanos Copetta se trasladaban hasta aquella entonces alejada localidad, a fin de efectuar vuelos experimentales.

Es así que, el 28 de enero de 1911, lograron remontarse con el Voisin en condiciones muy superiores a las realizadas en los tres primeros e históricos vuelos del 21 de agosto de 1910.

Al respecto, consignaba días más tarde el diario El Mercurio del día 9 de febrero de 1911, lo siguiente: *En la mañana de ayer el aviador César Copetta, realizó en los campos de Batuco nuevas ascensiones en su biplano "Voisin".*



*Le Figaro, viernes 3 de febrero de 1911<sup>18</sup>*

*Copetta se elevó tres veces, alcanzando a una altura de 40 a 50 metros. (N.E.: este es el mismo Voisin en que Copetta hizo el primer vuelo en Chile, en Agosto de 1910, ocasión en que se accidentó. Posteriormente, se refaccionó y siguió volando en el país.)*

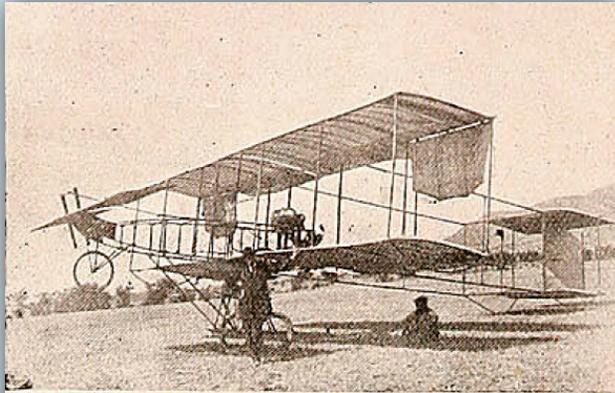
*En cada una de las ascensiones, Copetta hizo un recorrido de 10 a 12 kilómetros empleando un tiempo de más o menos diez minutos. En los momentos en que Copetta se encontraba en los aires, pasaba el rápido en dirección a Valparaíso. (N.E.: El servicio de ferrocarril entre Santiago y el puerto era muy nutrido; uno de los trenes se llamaba "el rápido" porque omitía la mayor parte de las paradas de la ruta.)*

*Copetta siguió la dirección de la línea férrea alcanzando a recorrer paralelamente al tren una distancia de 4 kilómetros. Fue muy aplaudido por los pasajeros.*

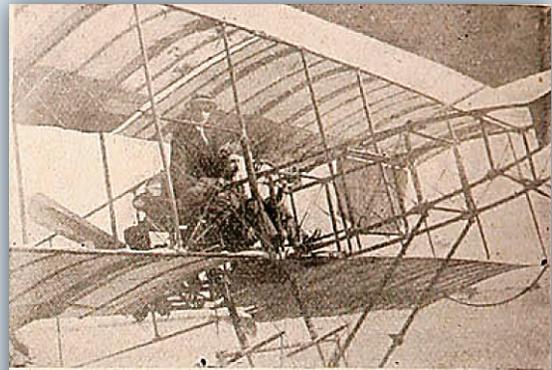
<sup>17</sup> "Sporting Boy" era el seudónimo del periodista nacional de nombre Luis de la Carrera. Trabajó como redactor deportivo en el importante diario El Mercurio, Revista Zig-Zag desde su aparición en 1905 y luego en Revista Sport y Actualidades, órgano oficial de la Federación Sportiva Nacional, publicación que vio la luz entre los años 1912 y 1914, y cuyo director fue don Armando Venegas de la Fuente, Secretario General del Aero Club de Chile.

<sup>18</sup> Se trata del Mayor don Enrique Ortiz Wormald, miembro de la Comisión Militar, designada para estudiar teórica y prácticamente todo lo que concierne a la aviación en relación con el ejército de Chile, quien sería el primer militar en haber volado en Chile como pasajero.

En las diversas ascensiones que hizo ayer fue acompañado por dos periodistas porteños. Copetta realizará diariamente a contar desde mañana, nuevas ascensiones en el mismo sitio y hora en que hizo ésta.”



Vista del aparato: biplano Voisin.



El Sr. Copetta y el periodista porteño Sr. Alzola, en el momento de elevarse.



FELICITANDO Á COPETTA Y AL PERIODISTA PORTEÑO SR. ALZOLA, POR SU FELIZ ASCENSIÓN EN BIPLANO.

**Recortes con fotografías de la Revista "Sucesos" de febrero de 1911**

Más adelante, la Sociedad Nacional de Aviación lo utilizaría para efectuar algunos vuelos populares en Batuco, a cargo un piloto español apellidado Ruiz, quien el 19 de mayo de 1911, lo destruyó en una exhibición en el Club Hípico al chocar contra unos olivos<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Revista Sucesos N°461 del 6 de julio de 1911.

CÉSAR COPETTA



Es tan seguro Copetta,  
que exclama: "¡vuelos á mí...!"  
Aunque le digan "aquí  
te quiero ver es copeta!"

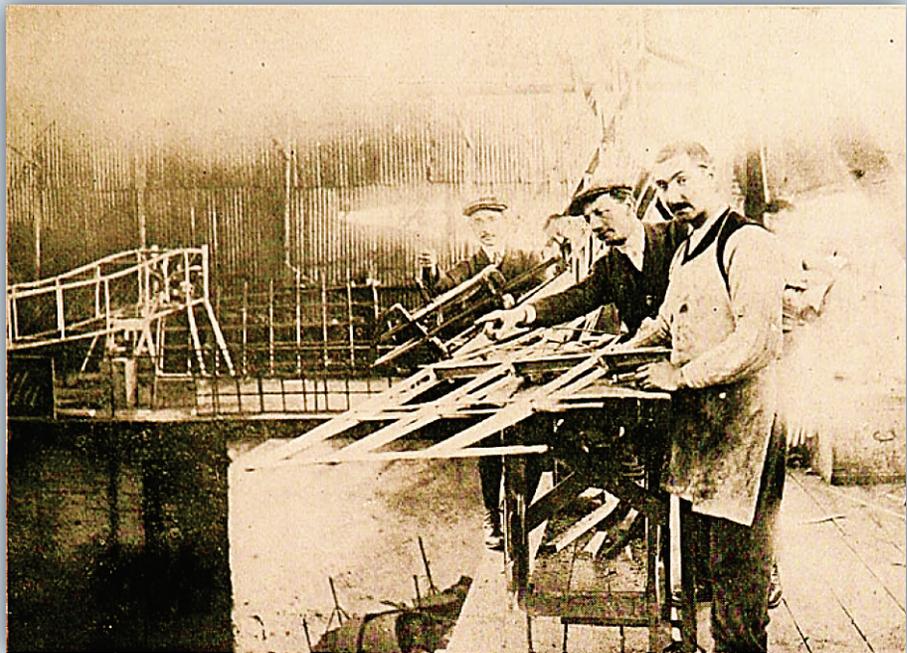
Volar fué siempre su antojo  
y vuela que es un primor,  
pues volando este aviador  
se parece á un mutapioto.

Revista Sucesos N°441- Año IX. Febrero 16 de 1911.

Ambos hermanos fueron realmente unos enamorados de la aviación. Tal fue así que, por aquella época visualizaron la posibilidad de construir un avión nacional, que sería producto de la audacia y la experiencia mecánica de ambos. Entusiasmados y convencidos de la posibilidad cierta de cumplir con su sueño y poder crear una Escuela de Vuelo<sup>20</sup>, es que se dieron a la tarea de diseñar un monoplano similar a los que volaba el ya célebre Louis Blériot, quien había logrado cruzar exitosamente el canal de la Mancha en julio de 1909.

Esta primera aeronave, llevaría por denominación Copetta "2", ya que se trataría del segundo avión volado por César y esta vez construido por los hermanos. Al respecto, algunos detalles de su factura y otras novedades, se detallarían en la revista ilustrada "Negro y Blanco" del mes de diciembre de 1911, de este modo: *"Desde fines del año pasado cuando estuvo en Santiago el aviador Cattaneo, que fue el primero que proporcionó a la ciudad el espléndido espectáculo de sus vuelos en el Parque Cousiño, Copetta comenzó a ensayar el "Voisin" que se trajo consigo a Chile, a su vuelta de Europa.*

*Como este aparato, no le diera el resultado que dio en los campos de aviación franceses, Copetta emprendió resueltamente la construcción de un nuevo aparato que, según los planos consultaba las ventajas de que carecía el "Voisin". La armazón que es de un Blériot reformado, fue encargada al maestro Roca<sup>21</sup>, quien guiado por los planos y las explicaciones de Stoeckel<sup>22</sup>, ha dado término con toda felicidad a la obra dedicada que se le encomendó."*



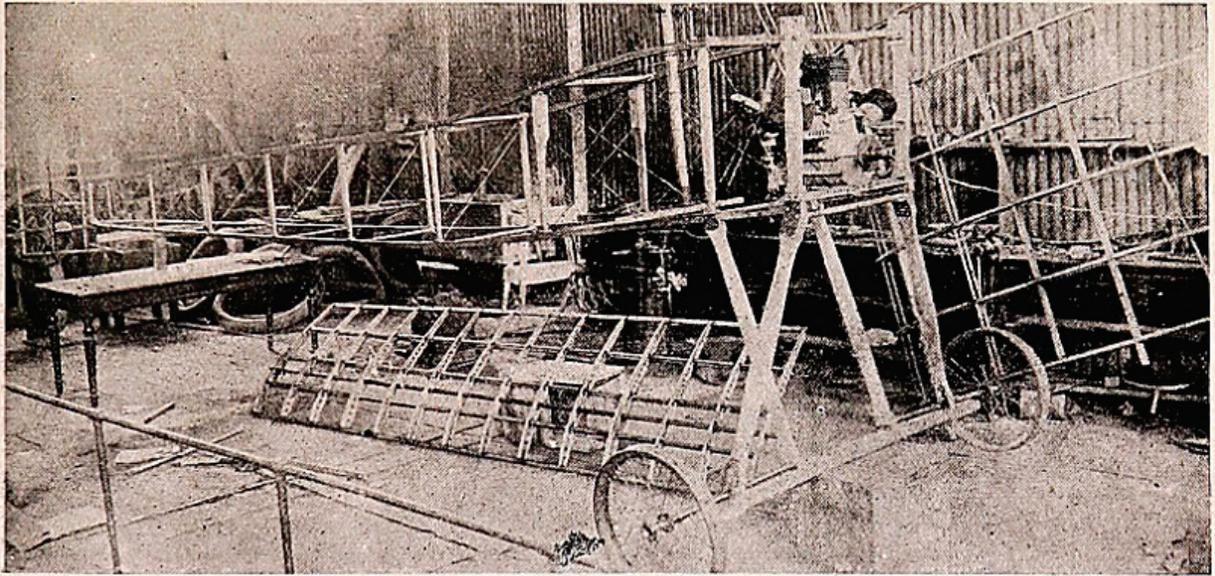
**Fotografía en la que aparece el aviador Stoeckel, Copetta y el carpintero Roca**

Más información extractada desde la valiosa "Historia Aeronáutica de Chile" del reconocido autor, don Enrique Flores Álvarez, detalla que el avión pesaba unos 260 kilos y fue construido usando maderas de lingue y roble americano, mientras que para sus alas ocuparon álamo recubierto de una delgada tela de crea. Añade más adelante, que la hélice utilizada fue también diseño propio de César Copetta.

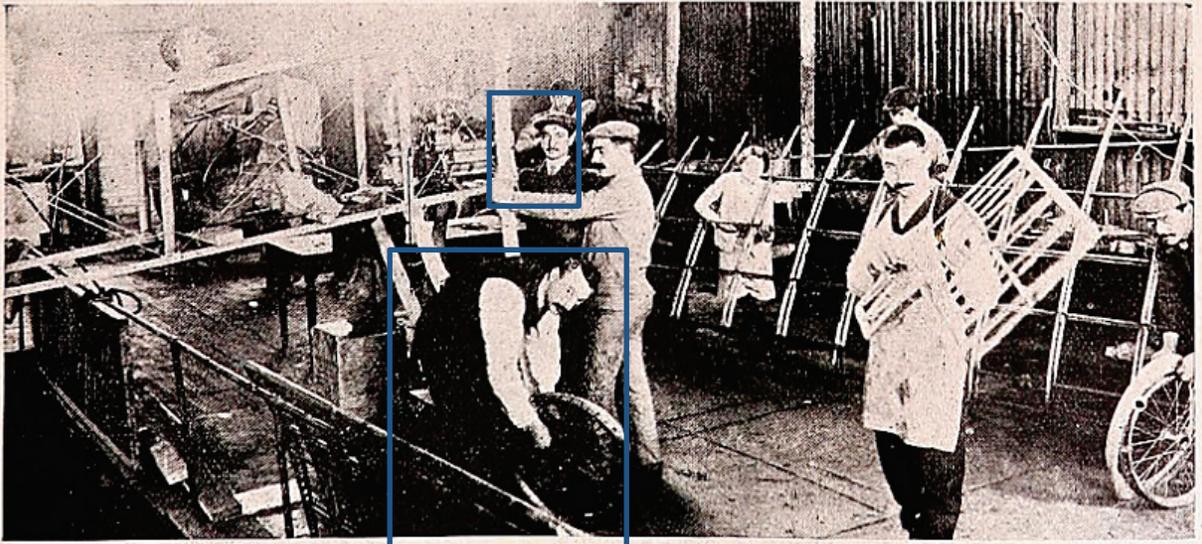
<sup>20</sup> El Mercurio de Santiago, 18 de agosto de 1913.

<sup>21</sup> Se trata de don Enrique Roca, un conocido carpintero catalán vecindado en Santiago de Chile.

<sup>22</sup> Flores A. Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Eduardo Stoeckelbrand, a cuyo apellido se le suprimió la mitad del apellido para facilitar su pronunciación, llegó a Chile en febrero de 1911, acompañado del mecánico Henri Müller.



EL NUEVO MONOPLANO DE LOS SRES COPETTA HERMANOS, FABRICADO TOTALMENTE EN SANTIAGO.



MECÁNICOS Y OPERARIOS QUE HAN TRABAJADO EN EL NUEVO MONOPLANO IDEADO POR LOS HERMANOS COPETTA.

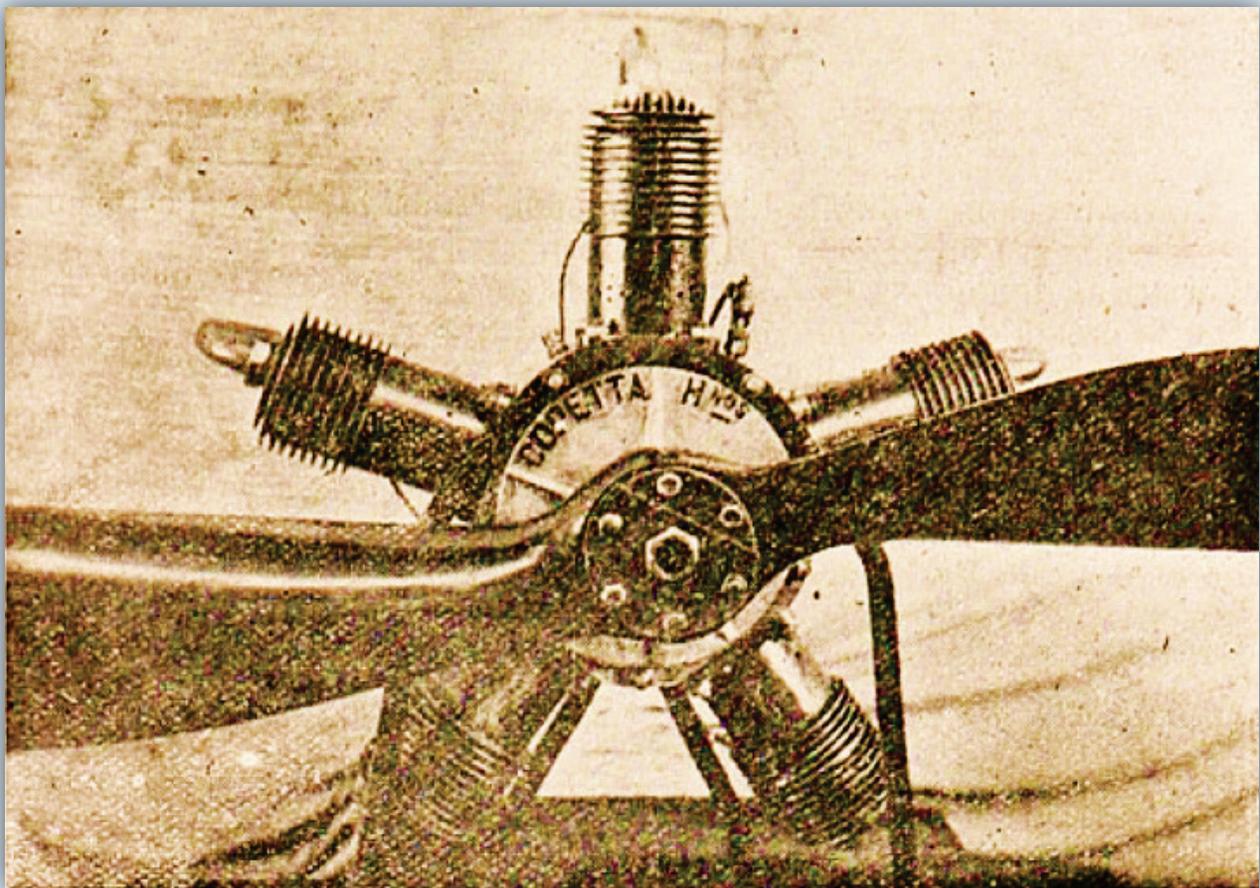
*Imágenes de la revista "Sucesos" N°434. 18 de mayo de 1911*

Para comienzos de 1912, nuevamente la revista Blanco y Negro, informaba sobre el nivel de avances en la confección del aeroplano. Al respecto entregaba relevante y poco difundida información: *"En nuestro propósito de informar oportuna y detalladamente al público de los progresos alcanzados por*

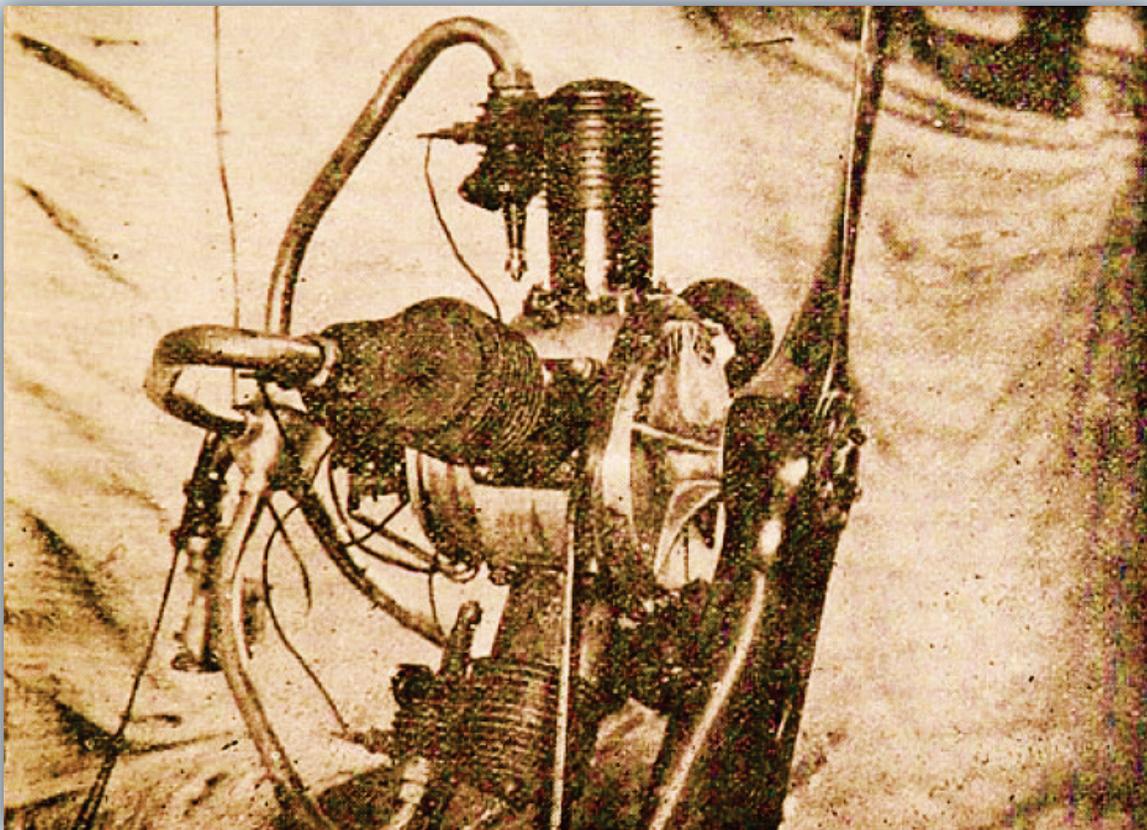
*los diversos deportes que se cultivan entre nosotros, damos hoy un par de vistas fotográficas que se relacionan íntimamente con uno de los más importantes: con el de la aviación.*

*Los señores Copetta, inteligentes y entusiastas cultivadores de este noble sport en Chile, acaban de construir un motor para el monoplano, obra también de los mismos señores, de cuyos vuelos en el improvisado aeródromo de Batuco, hemos dado ya noticia gráfica a nuestros lectores. El motor de referencia es de cinco cilindros, de 45 caballos de fuerza y de 88 kilos de peso, y ha sido totalmente construido en Chile, venciendo toda clase de dificultades por la carencia de elementos adecuados para esta clase de trabajos.*

*Merecen, pues, los señores Copetta una palabra de parabien y estímulo por los esfuerzos desplegados para implantar en Chile este difícil y hermoso sport que hoy concentra en sí la atención universal. Próximamente los señores Copetta harán en Batuco ensayos de volación con el nuevo motor que hemos descrito brevemente, y de ellos impondremos con oportunidad a nuestros lectores. Esperamos que dentro de poco, la aviación en nuestro país, no será una agradable mentira!”.*



***Vista frontal del motor de cinco cilindros confeccionado por los Hermanos Copetta.***



*Vista lateral*

Este era un avión simple y liviano muy similar, que no poseía alerones para controlar el eje longitudinal del avión, *“de modo que para lograr este control usaba lo que llamaban “alabeamiento”, es decir torcían las alas en vuelo para inducir el viraje”*.<sup>23</sup>

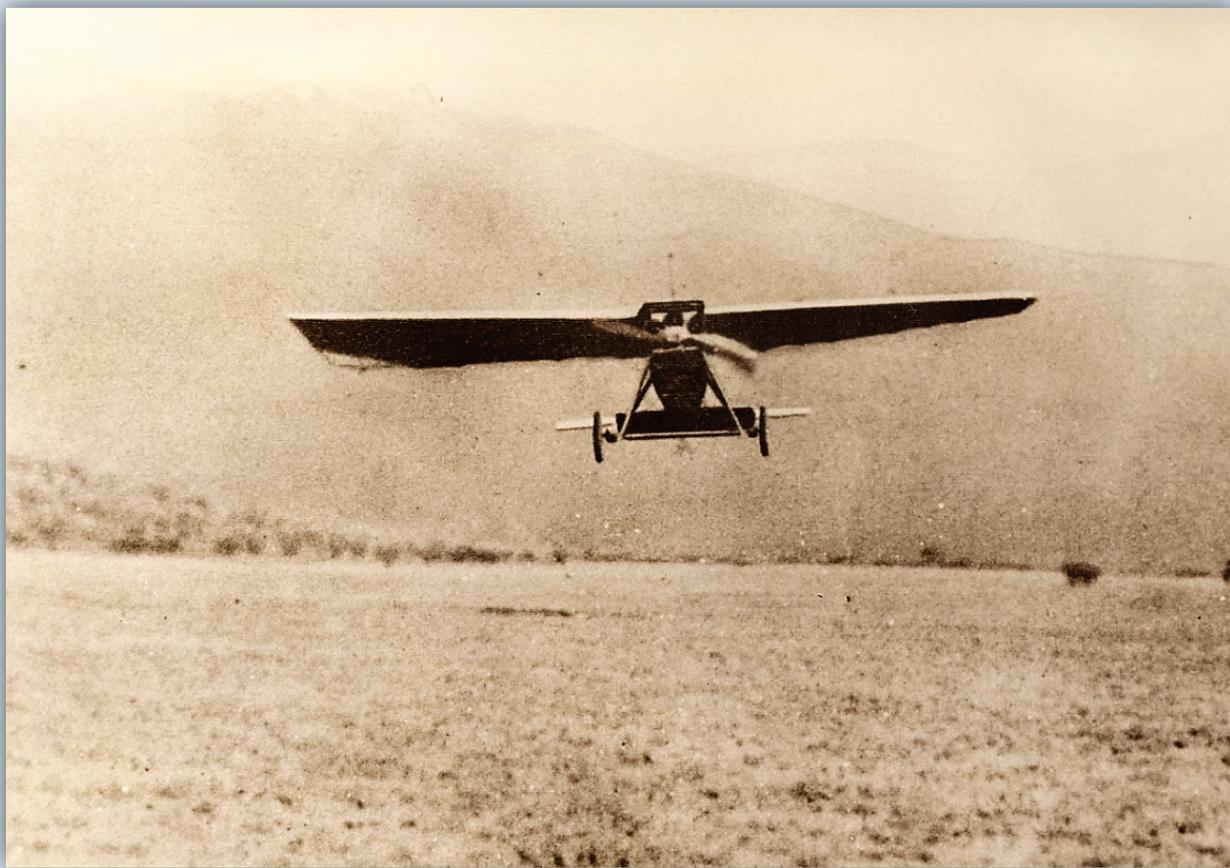
Realizadas las pruebas finales y estando todo preparado, el primer vuelo se realizó durante diciembre de 1911, utilizando un motor Anzani<sup>24</sup> de 3 cilindros y de 25 HP para los primeros ensayos de esta aeronave. Con fecha el 4 de abril de 1912, y utilizando el nuevo motor de 5 cilindros fabricado por ellos mismos, consiguieron volar a 60 metros de altura durante unos 10 minutos.

Un hecho anecdótico vincularía a otro aviador con este nuevo aeroplano. Se trata del distinguido Teniente de Ejército, don Eduardo Molina Lavín, quien por aquellos días, ya se encontraba de vuelta en Chile tras haber efectuado satisfactoriamente su curso de Piloto Aviador en Francia, por lo que gentilmente habría solicitado de pilotar el nuevo avión fundamentado su argumento en la fresca experiencia y vasto entrenamiento con los aviones Blériot, de modo que finalmente su petición contó con la anuencia de ambos hermanos.

---

<sup>23</sup> Gentil comentario observado por don Ricardo Copetta Dagnino, bisnieto de don Félix Copetta Brosio.

<sup>24</sup> Motor de aviación adquirido a Eduardo Stoeckelbrand en 1911.



***El Burrito durante alguna de sus pruebas en 1911.***  
***(Archivo IHACH. Revista Negro y Blanco. Año 1. N°3 del 15 de diciembre de 1911)***

La historia de este curioso apodo nace más bien de las cualidades del avión que de sus características: el avión resultaba “inestable, difícil de controlar”, por otra parte, su autonomía era bastante escasa. Según el anecdotario familiar, sería debido a esto, que Félix habría comentado que era como “*montar un burro*”, chúcaro y su pequeño tamaño le dieron con razón el derecho de bautizarlo posteriormente con el nombre de “El Burrito”<sup>25</sup>.

Como sea, esta aeronave, tuvo corta vida, ya que sería el mismo Eduardo Molina, quien al realizar la primera exhibición pública el 13 de abril de 1912, en el Hipódromo Chile, se accidentó dañando seriamente a *El Burrito* de los Copetta.

---

<sup>25</sup> Ídem



*Félix Copetta Brosio*



*César Copetta Brosio*



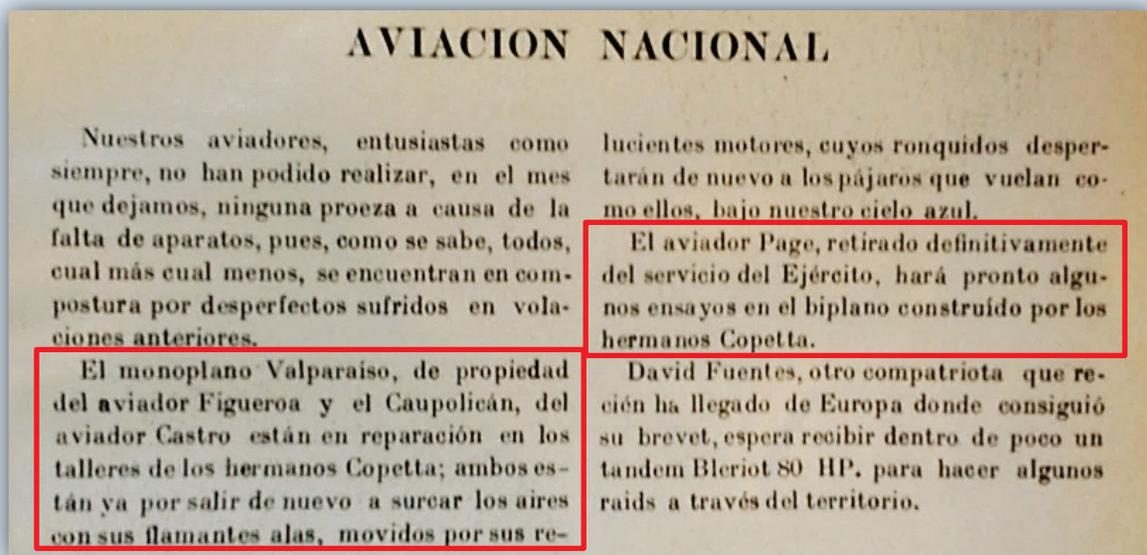
*Una de las primeras fotografías aéreas tomadas sobre la zona de Batuco, indicando que fue hecha volando el avión Burrito. (Procedencia: fotos.miarroba.com)*

Hacia fines de ese año de 1913, otro avión construido y también de creación de estos habilidosos “mecánicos de locomoción”, constructores, pilotos de autos y tantas otras cualidades y virtudes, comenzaría a tomar forma. Esta vez, se trataría de un biplano de gran envergadura, el que con el correr de los meses, tomaría el justo apodo de “Batuco”, como homenaje al lugar proporcionado por la sucesión de don José Filomeno Cifuentes, en donde se realizaron las primeras pruebas del aparato y que funcionó como el primer aeródromo civil de nuestro país, siendo “la cuna de la aviación deportiva”.



*Avión “Batuco” (comienzos de 1914)*

La inspiración para este, obviamente parece estar inspirado en primer biplano Voisin volado por César Copetta, un avión al que se le instaló un motor central de 8 cilindros en V marca Renault, con mejoras sustanciales como lo fueron el perfeccionar el elevador en el plano trasero, lo que aparentemente brindó una mayor estabilidad y control sorprendentes a la construcción.



*Recorte del Boletín N°2 de Aero Club de Chile. Enero de 1914*

El Batuco había sido construido en el “Garage Copetta”, ubicado en la calle Ejército 755, destinado inicialmente a la atención de los automóviles. Flores Álvarez, señala en su libro, Historia Aeronáutica de Chile, que el avión estuvo listo para septiembre de 1913, con una serie de reformas al modelo inicial, pero que sin embargo no había logrado volar con éxito, debido a una falta de experiencia de vuelo por parte de César Copetta, quien en uno de los tantos ensayos, sufrió un fuerte golpe en la cabeza y decidió aplazar las pruebas.

Por aquel mismo tiempo, el proyecto fue mostrado al ex sargento Luis Omar Page Rivera, quien se interesó por hacer volar la aeronave, demostrando que la perseverancia de los Copetta, había valido grandemente. Un hermoso vuelo, efectuado el día 16 de febrero de 1914, sellaba una vez más, su compromiso con la aviación chilena.

Pocos días más tarde, a las 21,30 horas del 27 de febrero de 1914, otro récord para la época y para este avión, involucraría al *primer vuelo nocturno en Chile*, efectuado nuevamente en el Club Hípico y al mando de su tenaz piloto, Luis Omar Page<sup>26</sup>.



*Avión “Batuco” tras el vuelo nocturno realizado por Luis Omar Page en febrero de 1914*

A inicios de ese mismo año, los hermanos Copetta, ambos para ese entonces socios del Aero Club de Chile, entidad que siempre les reconoció su carácter tanto de pioneros de la aeronáutica nacional como de apoyo logístico para la reparación de aeronaves, gozaban de gran prestigio. La prensa y el recientemente aparecido Boletín del Aero Club (medio especializado), mantenían informada a la gente de muchas de sus actividades en el campo de la aviación y de estos grandes logros nacionales.

<sup>26</sup> Luis Omar Page era un piloto con el Brevet N° 561 de la Federación Aeronáutica Internacional (año de 1912)

Sociedad para el fomento de la locomoción aérea, aprobada por Decreto Supremo como S ciedad con personería jurídica, con fecha 3 de Junio de 1913

Oficina: MORANDE, N.º 450 Dirección Telegráfica: «AEROCLUB»  
CASILLA 2720.—TELEGRAFO NACIONAL 324 Aeródromo: BATUCO.

ORJETOS Y FINES	Atria Manuel	Labra Mutis Julio Lavín Rómulo Lathower E. de
Desarrollo de la locomoción aérea en sus aplicaciones deportivas y científicas.	Band Armando Barros Barros Manuel Bresciani Eduardo	Matte Gormaz Jorje Maluenda V. Juan A. Mathieu Luis Elías (aviador) Molina Lavín Eduardo (aviador) Molina Lavín Hernán Morales Bernardo Marín Roberto Molina Juan A. Meza Torres Rafael
SOCIOS	Cabezas Miguel (aviador) Cabezas Felipe Cabezas Oscar Casanova Victor Castro Ramírez Emilio (aviador)	
Cuota de incorporación para los socios vitalicios \$ 1,000.00 (por una sola vez).	Copetta César Copetta Félix	
Cuota de incorporación para socios activos, 50.00 pesos.	Cuevas Benito Cousiño Emilio Cousiño Rafael Cifuentes Guillermo Cifuentes Ricardo Cifuentes Ernesto Covarrubias Aníbal Cozzi Ruggero	Oregó R. Carlos Page R. Luis (aviador) Pagani Albino Pérez Abraham Perrey Augusto Phillips Enrique Provasoli Virginio Placier Gustavo Pujol Luis Poupin Arsenio
Cuota anual, 60 pesos pagadera en mensualidades de 5 pesos	Delaermoz Juan 2.º Díaz Julio Ernesto Didier Oscar (aviador) Downey Guillermo Durret Enrique Doizi Duval Jorge Durret Fernando Díaz Alejandro	Renard Jorge Robinovitch Elías Rojas Adalberto Rivano Adalberto Rivano Oreste Ramírez Daniel Ravioly Erasmo
DIRECTORIO	Fernández Armando Fernández Manuel J. Figuroa P. Clodomiro (aviador) Flores José M. Furet Paul Fischer Müller Fernando Fleischman Hernán	Sage Carlos Subercaseaux León Salas Manuel Santelices Lisandro Serrano M. Luis A. Soza Alejandro Salvo Oscar E. Sotorff Alberto Salas Silva Exequiel
Presidente, señor Enrique Phillips. Vice-presidente, señor Alejandro Weber. Secretario, señor Armando Venegas Pro-secretario, señor Armando Fernández. Tesorero, Sr. Juan A. Maluenda V.	DIRECTORES, SEÑORES:	Urzúa S. Benjamín
	Julio Kaulen Ossa Ernesto Anguita Eduardo Molina Lavín Samuel Salas Bernardo Morales Paul Furet Augusto Perrey Joaquín Jelves Erasmio S. Vásquez C. Lisandro Santelices.	Valenzuela Rafael Venegas Armando Venegas Rosendo Vera Aurelio Vásquez C. Erasmo S. Valenzuela Manuel
	SOCIOS	Yori Guido
	VITALICIO	Weber Alejandro
Eugenio Chouteau Manterola.	Gálvez Juan Gómez Miguel A. Goyeneche Gastón de Guerra Jorge Andrés Guzmán Enrique Goffi Pablo Gamboa Isaac Gallardo Julio Gálvez Salvador Grunert Carlos	
SOCIOS HONORARIOS	Izquierdo Domingo	
Acevedo Luis A. (aviador) Urzúa S. Benjamín.	Jelvez Joaquín Jiménez Osvaldo	
ACTIVOS	Kaulen Ossa Julio	
Alessandri José P Andrade Muñoz A. Anguita Ernesto Arredondo Victor		

Para fines de marzo de 1914, una nota en El Mercurio, señala la partida hacia Buenos Aires, de los “aviadores” Félix Copetta y Luis Omar Page, quienes se embarcarían hacia Francia, con la finalidad de estudiar los últimos adelantos de la ciencia aeronáutica y adquirir un nuevo avión que les permitiera efectuar exhibiciones acrobáticas.

En Francia, Copetta y Page, tomaban contacto con José Luis Sánchez Besa, quien al imponerse de las grandes condiciones de piloto que había demostrado Page, y el interés que mostraban junto a Copetta por adquirir una nave de características especiales, encomendó a los ingenieros de su fábrica el preparar un avión que contemplara refuerzos y condiciones para ejecutar acrobacias, accediendo de esta forma al pedido de Félix Copetta. De aquí surgiría el monoplano Bathiat Sánchez, aeronave que incluyó un motor Le Rhône de 60 HP y alas desarmables para su rápido transporte. Para facilitar su observación desde tierra, se pintaron las alas de color de rojo intenso en su parte superior, mientras que por abajo, mantuvo el color natural de la tela y el dope característico.



**Fotografía autografiada de Félix Copetta y Luis Omar Page que los retrata en Francia, mientras aparentemente prueban unos de los clásicos biplanos del constructor chileno, José Luis Sánchez Besa.**

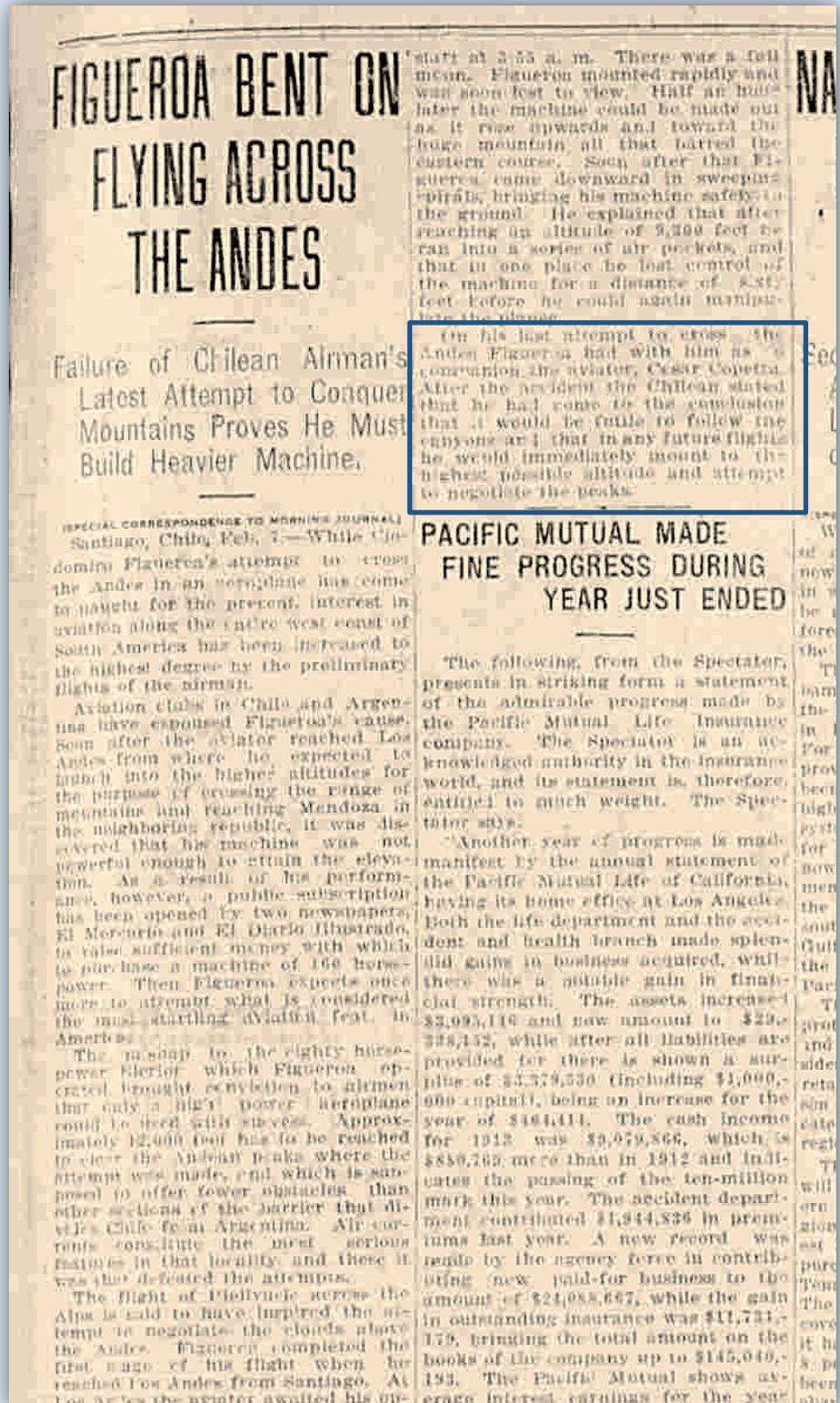
Page y Copetta volverían a Chile, a mediados de julio de 1914, vía Estrecho de Magallanes, bajando por algunos días en Punta Arenas, donde con fecha 23 de agosto, hicieron posible el primer vuelo en aquella austral ciudad. Interesante resulta señalar, que fue tal el entusiasmo demostrado por los magallánicos, que Copetta y Page en un acto de agradecimiento a su recepción, bautizaron ese novel avión construido por chilenos en Francia, como “Punta Arenas”<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> El Mercurio, sábado 9 de enero de 1915. Una nota de este medio, nos entrega la información referida al avión Bathiat Sánchez y su pasar. “Ha quedado liquidada la sociedad que tenían el aviador Luis O. Page con el mecánico don Félix Copetta. El “Punta Arenas” ha quedado a cargo del señor Copetta. Se sabe que más tarde trató de venderlo a la Escuela de Aeronáutica Militar, y en una de las pruebas se accidentó, destruyéndose en 1915.

Por otra parte, la historia aeronáutica de ese año y los anteriores, había consultado la asistencia y persistencia de los Copetta, aviadores como Acevedo primeramente, Figueroa, Castro, Page, los aviadores militares y todos los pilotos extranjeros llegados al país, habían encontrado refugio con el *Taller Copetta*.

Ambos, especialmente César, habían acompañado y apoyado a Clodomiro Figueroa en su desafío para cruzar por avión la Cordillera de los Andes, tentativas que resultaron infructuosas, esencialmente por la débil planta de poder del aeroplano Valparaíso, usado en los varios intentos realizados entre diciembre de 1913 y febrero de 1914.

En julio de 1914, una notable figura de la aviación americana arribaba al país, se trató del aviador de acrobacias paraguayo, Silvio Pettrossi, quien también será permanentemente atendido y apoyado por los hermanos Copetta, desde los inicios de su recordada visita a Chile, ocasión en que entusiasmara a muchos nóveles y avezados aviadores nacionales, con sus *artes volatorias*.



### César Copetta va a la guerra

Sintiendo el llamado de la sangre, César viajó a Francia en 1914 para enrolarse en el servicio de la aviación dependiente del ejército galo. Aquellos valientes hombres, serían de esos que ayudaron a decidir el curso de la guerra.



*El Mercurio, 9 de abril de 1919*

El 8 de abril de 1919, retornará Santiago don César Copetta. De él, comentaría la prensa nacional; *"...como francés que era, tomó parte en la guerra mundial, sirviendo en la aviación como bombardeador, pues entonces se lanzaban las bombas a mano. Comprendiendo lo burdo de ese sistema, ideó un lanzabombas mecánico que fue de gran efecto en su época."*

Otro interesante aporte a la aviación, por parte de César Copetta, será la invención de una bomba impulsora de combustible durante los vuelos invertidos, esto producto de su experiencia de guerra.

Sus hazañas durante la guerra fueron valiosas y la roseta de la Legión de Honor francesa que lucía en su solapa, fue un fiel y perenne testimonio de ello. Como se ha indicado anteriormente, la capacidad de inventiva, particular y en conjunto de estos hermanos, no se limitará exclusivamente a los aviones, motores y partes de aviación, es por ello que quienes indaguen algo más en su vida y obra, encontrarán otros interesantes desarrollos que abarcarán modificaciones mecánicas varias, la construcción de la primera ambulancia sobre rieles y alguna que otra patente que hoy nos señala y recuerda su genio y dedicación por la aviación y por el futuro del país que los acogió y vio crecer.



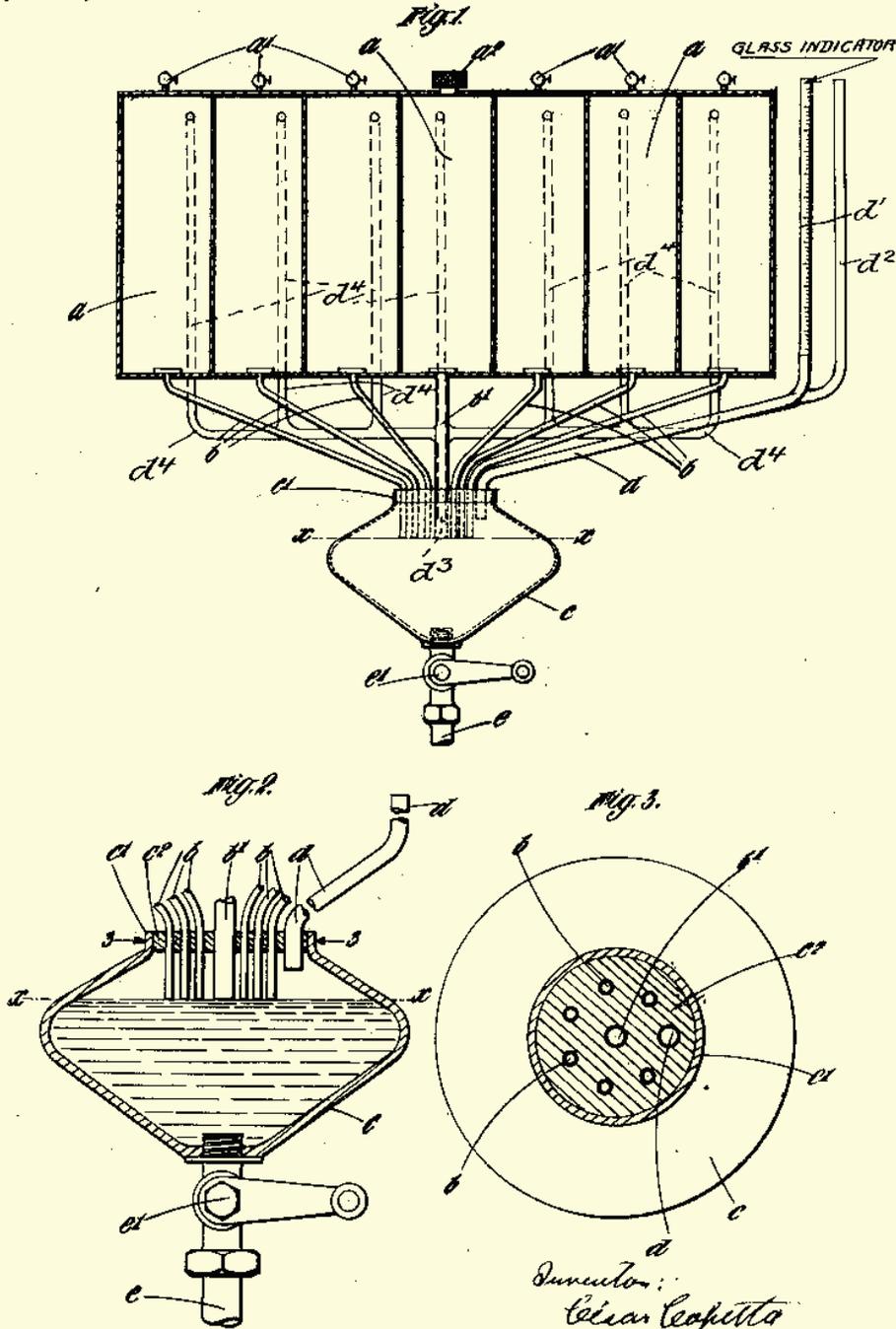
*César Copetta y Paul Goffi<sup>28</sup> fotografiados en 1915 en sus respectivos uniformes del Servicio Aéreo francés.*

<sup>28</sup> Pablo o Paul Goffi, ciudadano chileno de ancestros franceses quien partió a Europa junto a Copetta en 1914. Al llegar a Francia Goffi fue destinado a la aviación y enviado al frente de combate donde sostuvo un encarnizado encuentro con una escuadrilla alemana del que salió seriamente herido, viéndose obligado a aterrizar afortunadamente en las líneas francesas. Una de las balas que recibió atravesó el carnet del Aero-Club de Chile que siempre portaba junto a una banderita chilena, en recuerdo de su patria lejana. Finalizada la Primera Guerra Mundial, Goffi se radicó en Francia junto a la enfermera que lo atendiera durante los seis meses que demandó su recuperación. Registro del diario La Nación, del 15 de febrero de 1920. Pág. 14 (Información base, gentileza de Alberto Fernández Donoso.)

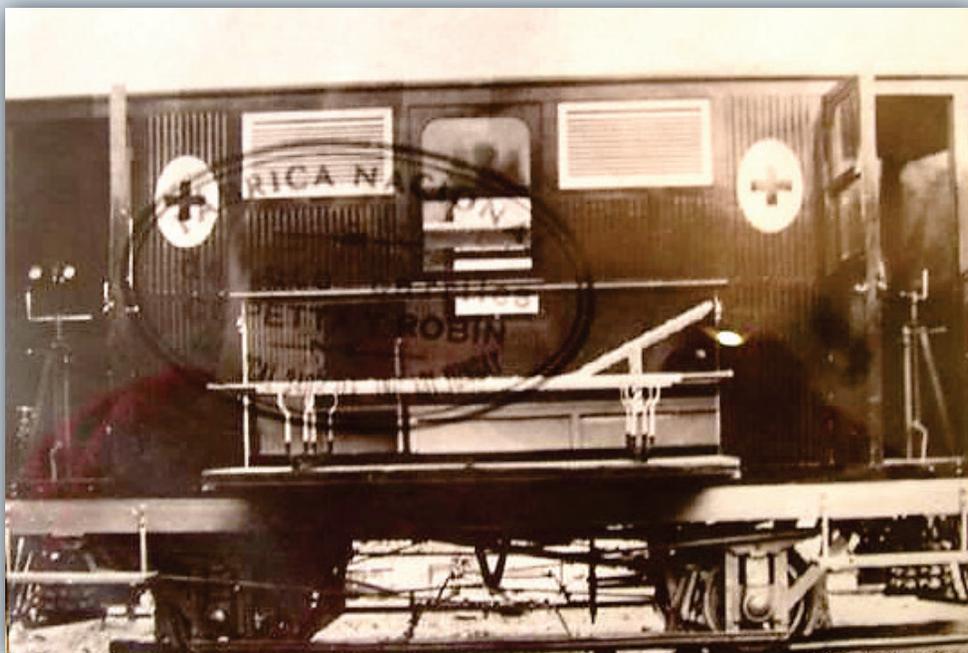
C. COPETTA.  
 MEANS FOR SUPPLYING LIQUIDS.  
 APPLICATION FILED JUNE 28, 1917.

1,335,093.

Patented Mar. 30, 1920.



Patente otorgada para César Copetta, por la invención de un aparato suministrador de combustible de aviación para vuelo invertido, presentada desde Europa en junio de 1917 y aprobada en los EE.UU en marzo de 1920.



***Primera Ambulancia Sobre Rieles, obra de Félix Copetta y su socio y compatriota, Gabriel Robin. Fabricada en "Fábrica Nacional de Auto-Carriles Copetta y Robin"***

Ya de regreso en Chile, César<sup>29</sup> se integrará nuevamente a la aviación nacional, en 1928, y tras desaparecer el antiguo y otrora emblemático Aero Club de Chile, se unirá al Club Aéreo de Chile, llegando a ser uno de sus más abnegados y dedicados referentes para la aviación civil.

Durante este mismo período, su hermano Félix, asociado con Gabriel Robin, construirán auto carriles.

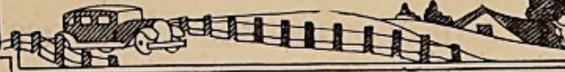
***Fotografía archivo del antiguo Club Aéreo de Chile, donde aparecen a fines de los años veinte, los distinguidos señores Arturo Merino Benítez, presidente de esa corporación; César Copetta (en tenuta de vuelo) y Diego Aracena Aguilar, director consejero.***



<sup>29</sup> En abril de 1930, César fue nombrado junto a Clodomiro Figueroa como Socios Honorarios. (Fuente: Revista Chile Aéreo N°12/1930 – Año II). “Se aprobaron los Reglamentos Internos de la Institución y la proposición del Directorio de nombrar socios honorarios a los señores Clodomiro Figueroa y César Copetta, en atención a que se cuentan entre los aviadores más antiguos y que en todo momento han prestado su entusiasmo a la aviación civil, cooperando a su fomento y desarrollo, como asimismo se concedió la autorización al Directorio para aceptar la cesión de un retazo de terreno en “Los Cerrillos” que el Fisco hará al “Club Aéreo de Chile”.”

# INFORMACIONES

DE NUESTROS CORRESPONSALES RECIBIDAS  
TELEGRAFO CORREO Y TELEFONO



COLCHAGUA

## San Fernando anhela tener un Campo de Aviación

La cancha del Estadio Municipal será transformada en un buen Aeródromo.—En ella aterrizaron cuatro aviones durante las Fiestas Patrias.—El 5 de Octubre será bautizado el avión "San Fernando"

SAN FERNANDO, 27.— El Alcalde de esta comuna secundado por el Director de Obras Municipales se ha preocupado con todo interés del arreglo de la cancha del Estadio Municipal a fin de habilitarla para el aterrizaje de aviones.

El sábado pasado aterrizaron en dicha cancha cuatro aviones pilotados por el Teniente Donoso, por don Luis Garrido, quien traía como pasaje-

ro a su profesor don Clodomiro Figueroa, por don César Copetta y el cuarto por don Aladino Azzari. Alrededor de 5.000 personas concurrieron a la cancha y tributaron una cariñosa ovación a los pilotos.

El Alcalde, atendiendo a las observaciones formuladas por los visitantes ha tomado medidas para ensanchar la cancha y para la construcción de un hangar y un salón que servirá como taller de mecáni-

ca, destinadas a proporcionar toda clase de auxilios a los aviones que en ella aterricen.

El pueblo de San Fernando ha acogido con unánime aplauso esta iniciativa del señor Alcalde y está dispuesto a proporcionar toda clase de ayuda a fin de que pronto sea una realidad el anhelo de tener un campo de aviación.

Los pilotos fueron festejados con

SANTIAGO

## Servicio provisional de autos entre Lampa y Batuco

LAMPA, 27.— Se ha establecido un servicio provisional de autos entre Batuco y Lampa, que funcionará hasta que terminen las reparaciones del camino directo de Batuco a la capital. Cuando estos trabajos estén terminados, se restablecerá el servicio ordinario de góndolas. — (Forras).

un almuerzo popular en el Mercado Municipal y prometieron volver para el 5 de octubre, día en que se tendrá un homenaje al prócer de la Independencia don José Gregorio Argomedo, hijo de este pueblo, con motivo del centenario de su muerte.

En ese mismo día será bautizado el avión "San Fernando" de propiedad de don Luis Garrido. — (Corresponsal).

## Un ind

## Fué deteni

TEMUCO, 27.— Puerto Saavedra, indio que se vea ejercer la profesión ramera.

JUANITA.— Se hacía llamar Canturay, vivía convida en el mes alimentaba con y Gozaba entre la traordinario presidente de los dioses y tenía fe milagrosa. No ha igualara a Juanita

*Interesante nota periodística del domingo 28 de septiembre de 1930, donde se señala el nivel de involucramiento que existió siempre por parte de los Copetta, por apoyar y desarrollar exitosamente las actividades aéreas en el país. El diario La Nación menciona el interés que existe por la ciudad de San Fernando, por convertir el terreno de la cancha del Estadio y acceder prontamente a tener un aeródromo. En ella se detalla que habrían aterrizado el día anterior "cuatro aviones piloteados por el teniente Donoso; por don Luis Garrido, quien traía como pasajero a su profesor don Clodomiro Figueroa; por don César Copetta y el cuarto por don Aladino Azzari. Alrededor de 5.000 concurrieron a la cancha y tributaron una cariñosa ovación a los pilotos".*

Tanto el vuelo como la reparación y producción de aviones nacionales a manos de César Copetta en los Talleres del Club Aéreo, tuvo a mediados de la década de los treinta, un exitoso avión biplano conocido como "El Chincol" debido principalmente a su pequeño tamaño, y el que más tarde vendió al piloto civil señor Manfredo R. Glauer V.



*Cesar Copetta al frente de su avión "Chincol". (Fotografía en reportaje de la revista Chile Aéreo N°74, en junio de 1935)*

*Nótese la pintura característica de un "Chincol" al costado de su fuselaje*

50

**DIRECCION DE AERONAUTICA**  
**REGISTRO NACIONAL DE MATRICULA**

CANCELADA

N.º 1050

Número de Matricula 318 Marcas de Matricula **RDA** Marcas de Nacionalidad **CC** Placa de Identidad N.º \_\_\_\_\_ Fecha de Matricula 26 de Junio de 1943

Marca de la Aeronave Copetta Modelo de la Aeronave Chincol Tipo de la Aeronave Biplano

Construida por César Copetta País de Construcción Chile Número de Serie 49 Año de Construcción 1935

Empresa, Compañía o Corporación propietaria \_\_\_\_\_ Nacionalidad \_\_\_\_\_

Domicilio legal de la Empresa, Compañía o Corporación propietaria \_\_\_\_\_

Propietario José Ramírez O'Leary País donde nació Chile Pueblo Santiago Nacionalidad del propietario Chileno

Domiciliado en Chile desde el \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ Autorización de la Dirección de Aeronáutica por Resolución N.º \_\_\_\_\_ de fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Cédula de Identidad N.º 48888 de Santiago Domicilio Santiago

Título de Piloto de Turismo N.º 287 de fecha 4 de Julio de 1942 Reconocido, Renovado o Revalidado por la Dirección de Aeronáutica el 19 de Agosto de 1942

Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile por D. S. N.º \_\_\_\_\_ Boletín Oficial N.º \_\_\_\_\_ página N.º \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_ Grado \_\_\_\_\_

Categoría de la Aeronave Turismo Base habitual de la aeronave (Puerto Aéreo, Aeródromo Público, Aeródromo Privado) Los Hornos

Provincia Santiago Departamento Santiago Pueblo Santiago Brigada Aérea que corresponde a la base habitual de la aeronave 11a Brigada Aérea

Título de Dominio de la Aeronave Factura del señor José Susato Ochoa-Echagúen, de 22 de Junio de 1943.

Póliza de Seguro No tiene.

Derechos Constituidos en el Acto de la Inscripción \_\_\_\_\_

Documento legalizado que acredita la cancelación de Matricula Extranjera \_\_\_\_\_

Pago de la Inscripción de Matricula Excepcionado de acuerdo con el Art. 16a del Reglamento de Navegación Aérea.

Santiago, 28 de Junio de 1943

DIRECTOR DE AERONAUTICA

**NOTAS:**

1.—La presente INSCRIPCIÓN y el CERTIFICADO DE MATRICULA, para acreditar su validez, deben llevar el Timbre sacó de la Dirección de Aeronáutica.

2.—En la inscripción NO SE DEJARÁN espacios en blanco.

3.—Las anotaciones de Translación de Dominio, Arriendos, Comodatos, Hipotecas, Cancelación de la Inscripción de Matricula, etc., se estamparán a la vuelta de la presente inscripción acreditando su validez la firma del Director de Aeronáutica.

**Copia del Registro Nacional de matrícula para el biplano de turismo "Chincol".  
Construido por don César Copetta en 1935.**

## Desaparece el primero de los soñadores



**César Copetta Brosio a los mandos de un biplano Voisin De Course<sup>30</sup>, similar al que usara para inaugurar los cielos de Chile, en 1910. (Archivo IIHACH)**

<sup>30</sup> Si bien esta fotografía es bastante difundida, en la mayoría de las publicaciones se le menciona como si fuera sido tomada en Chile durante el emblemático vuelo del 21 de agosto de 1910, pero esta ya había sido publicada en el Diario Ilustrado del viernes 29 de julio de 1910, por lo tanto, se trataría

*“Con profundo pesar “CHILE AÉREO” consigna en sus páginas, la irreparable desgracia que constituye la muerte del Socio Honorario de la Institución, don César Copetta Brosio, acaecida en Los Cerrillos, el Domingo 27 de Octubre, en circunstancias que efectuaba el primer vuelo de prueba de un avión que había refaccionado.”(sic)<sup>31</sup>*

Al respecto, el relato consignado de su lamentable fallecimiento, da cuenta que a eso de las 9.15 horas de esa fatal mañana de domingo, habría procedido a probar las transformaciones y modificaciones que había efectuado sobre un antiguo monoplano biplaza Morane Saulnier modelo Parasol, que fuera perteneciente a otro célebre pionero aviador nacional, don Clodomiro Figueroa Ponce, el que había intercambiado por el armazón de un viejo biplano Spad, que se enorgullecía en guardar, ya que se decía que en él había volado su compatriota y amigo, Jean Mermoz<sup>32</sup> fallecido en 1936.

### **Su trágico accidente**

Dolorosa repercusión a nivel nacional tuvo la noticia del trágico fallecimiento del conocido pionero de la aviación chilena, don César Copetta, en la mañana del domingo 27 de octubre de 1940.

Al respecto, uno de los diarios nacionales señalaba sobre él, entre otras, *“Ya las canas habían bajado en prolongado peregrinaje sobre su cabeza; pero su corazón, era como un faro orientador de juventudes; sobre la aviación chilena. Todos le consultaban y le querían, como al buen amigo de edad sin calendarios. De este modo ayer, en un día domingo, cuando nadie hace turno en las profesiones, este profesional del ensueño, trepó como argonauta de un avión que debía probarse. La prueba falló y la muerte lo acogió en un nimbo de las rosas de octubre, cuando ya su pecho estaba cargado de victorias y su nombre pertenecía a una grandeza que no tiene jamás muerte.”*



Así parece ser la vida de muchos hombres, que predestinados a cumplir un rol de servicio y bienestar para la sociedad, van muchas veces por rutas aciagas de la aventura en busca de ideales más que de ansiados laureles, hasta que el destino les tiende sus manos postreras. Era ésta, la causa de su inesperada muerte a los 62 años de edad, la que lo tuvo por tiempo empeñado en la transformación de viejos restos de un avión, para hacer de ello una nueva aeronave con que surcar libre los cielos. Y así parece haberlo logrado.

---

de una toma realizada en Francia, mientras efectuó su curso de piloto, y de la cual él habrá repartido algunas copias posteriormente. Agrega además el periódico, que el avión ha venido al país junto al mismo señor César Copetta.

<sup>31</sup> Revista Chile Aéreo N°128. Noviembre – Diciembre de 1940.

<sup>32</sup> A Jean Mermoz lo había conocido en 1928, cuando vino a Chile y firmó un contrato de apoyo para atender los aviones de Aéropostale.

Eran las 9,15 horas, cuando luego de probar el motor de su rejuvenecido avión, “dio la señal de quitar cuñas a los mecánicos que lo atendían y comenzó a pingüinear en dirección hacia el norte.

*Repentinamente, a la altura del hangar de la LAN, el avión dio un verdadero salto al espacio, sintiéndose rugir con más fuerza el motor. Ya en el aire, prosiguió un vuelo muy anormal que fue acentuándose cada vez más no obstante los esfuerzos desesperados del piloto por recuperar la estabilidad del aparato. En estas condiciones inició un viraje hacia el W frente al hangar de la Panagra, con el capot excesivamente alto, lo que determinó una brusca caída vertical como consecuencia de una pérdida de velocidad.*

*El avión se destrozó parcialmente al chocar con el suelo en los jardines que existen en la entrada del Puerto Aéreo.*

*Sin pérdida de tiempo, los que presenciaron el accidente corrieron a socorrer al infortunado piloto que yacía exánime entre los restos del aeroplano. Conducido con toda la prontitud posible a Santiago, falleció en el trayecto a consecuencia de las graves lesiones recibidas.<sup>33</sup>”*



**Fotografía de los restos del avión tras la caída en la entrada a Los Cerrillos.**

En efecto el médico que lo atendiera en la Posta N°3 de la Asistencia Pública, comprobó que una grave herida sufrida en el cráneo, le había provocado una muerte casi instantánea, presentando además el cuerpo, ambas piernas fracturadas.

A continuación, la funeraria trasladó su cadáver, como era la costumbre por aquellos días, a su casa donde fue velado por sus familiares, camaradas del Club Aéreo, de círculos deportivos y amigos de la Asociación de Veteranos de la Gran Guerra. Temprano al día siguiente sus restos fueron llevados a la funeraria, lugar desde donde por la tarde, se trasladaron al Cementerio General, para realizar sus funerales a las cinco de la tarde, donde con gran concurrencia se llevaron a efecto con la mayor solemnidad y recogimiento.

<sup>33</sup> Revista Chile Aéreo N°128. Noviembre – Diciembre de 1940. Pág. 3.

Antes de proceder la sepultación de sus restos en el Panteón francés, entre otros hizo uso de la palabra en nombre de la Fuerza Aérea de Chile, el comandante Oscar Herreros Walker, quien en señeras u justas palabras hizo un recorrido franco de la vida y legado de César Copetta: *“Señores: Los cielos de Chile están de duelo: Sorpresivamente, víctima de una mala jugada del destino, ha desaparecido la vida noble y amiga que ocupó en nuestro afecto un sitio preferente, la de don César Copetta. Venido a Chile hace cerca de medio siglo, aclimató su espíritu y su personalidad en esta tierra donde convivió íntimamente con nosotros. Arraigado por vínculos del corazón, fundó su respetable hogar, creó amistades sinceras y hondas, desarrolló actividades útiles y puso en todo ello el calor de su temperamento cordial y selecto, conjuntamente con las altas calidades de su raza valiente y esforzada. Francés típico, de la mejor cepa, representaba las más elevadas características de su pueblo, jovialidad perenne, inteligencia ágil de gran sentido práctico, don de adaptación, impulso tesonero, virtudes todas éstas, que le granjearon amplias simpatías, el respeto y la alta consideración de los que tuvieron suerte en conocerlo.*

*La hospitalidad que brinda Chile a todos los hombres de bien que aquí plantan su tienda, fue por él ampliamente comprendida en toda su integridad y supo corresponderla con acendrado cariño al país, contribuyendo con todo interés a su progreso con el aporte diario de su trabajo tesonero y honrado.*

*Así, don César Copetta se sentía chileno y nosotros le teníamos por tal, ya que aquí disfrutó de lo mejor y más fecundo de su vida y es esta misma tierra de Chile la que guarda amorosamente sus restos en el sueño eterno del no ser.*

*La devoción que tuvo el Sr. Copetta por el deporte del vuelo y sus profundos conocimientos de mecánica, orientaron sus tareas al progreso de la aviación chilena a cuyo nacimiento le consagró su más calificado entusiasmo, destacándose entre sus próceres como el más entusiasta y decidido cultor de la ciencia aeronáutica que recién se vislumbraba con Wright, Santos Dumont, Blériot y otros.*

*Como socio fundador del Club Aéreo de Chile, le dedicó sin reservas su generosa energía. Para su alma inquieta de espacio, esta Institución tenía algo de hogar, en cotidiana convivencia con sus camaradas de la aviación militar y civil.*

*Su personalidad entusiasta y de gran vocación para el vuelo, lo hacían diariamente surcar el espacio en sus aviones corregidos e innovados por él, en su afán de un mejor perfeccionamiento. Pero un día, ese tremendo y espantable día en que se juega angustiado la carta fatal del viaje sin vueltas de un manotón la Muerte tronchó sus alas de valiente y esforzado aviador, que supo ser el primero que surcara los cielos chilenos de los cuales fue siempre un convencido enamorado.*

*Profundamente impresionado por la desgracia que hoy nos enluta, vengo en nombre de la Fuerza Aérea de Chile a rendir un postrer homenaje al amigo y camarada trágicamente desaparecido. Acepte su atribulada familia las más sinceras expresiones de condolencia de la Institución que represento, donde cada uno de sus componentes guardará un eterno recuerdo de la persona del extinto, que marchó al infinito al ruido del motor de un avión, único arrullo de toda su vida, ansiosa de horizontes y acunada por una máquina voladora que, al plegar sus alas para siempre, lo dejó dormido para su último vuelo eterno hacia el azul.”*

## Un postrer homenaje

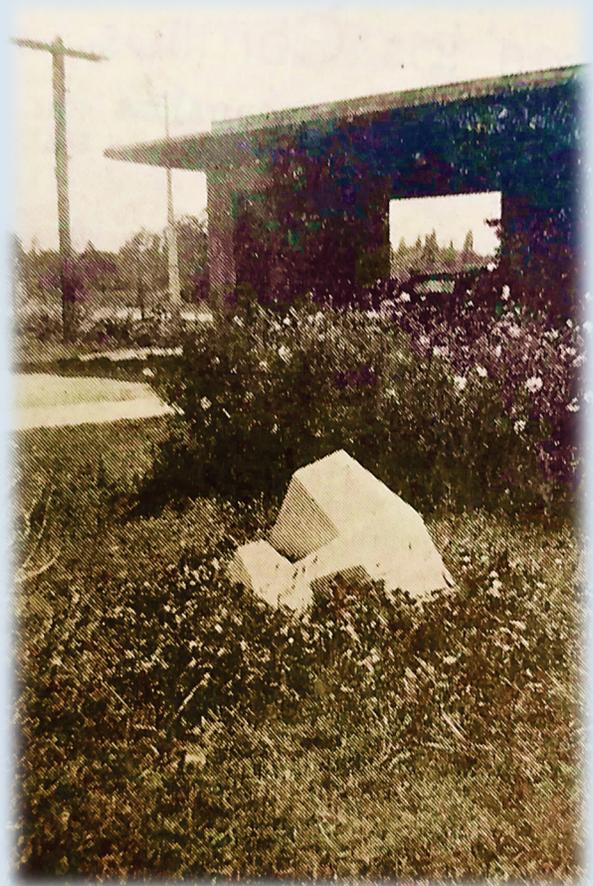
Dos años más tarde, el 6 de diciembre de 1942, un nuevo y postrer homenaje a César Copetta, tuvo lugar esta vez en el entonces principal aeropuerto nacional en Los Cerrillos, mismo lugar donde sus alas de plata se habían tronchado. En una solemne ceremonia organizada por el Directorio del Club Aéreo de Chile, se recordó su fallecimiento el 27 de octubre de 1940, con la instalación de un pequeño monolito con forma de avión.

La revista Chile Aéreo N°137 de 1942, reseñaba la actividad con estas palabras: *“Presidida por el Directorio del Club Aéreo de Chile, se dio comienzo al acto. El Orfeón de la Fuerza Aérea ejecutó un trozo musical y el Capellán de Aviación Pbro. Señor Romelio Carreño, procedió a officiar la misa de campaña que fue oída por la concurrencia con profundo recogimiento.*

*Al final de ella, el capellán dijo algunas sentidas y elocuentes palabras, relacionadas con la significación de la ceremonia que se realizaba y lo que simbolizaba el señor Copetta para los aviadores chilenos. Acto seguido, el Teniente de Aviación señor Arturo Christie, a nombre del Club Aéreo, con sobrias y emocionadas palabras, inauguró el monolito, el que fue descubierto de las dos banderas que lo cubrían por el Adicto Militar francés, Coronel Mirizon<sup>34</sup>, y por el Teniente de Aviación señor René González.”*

En ese mismo instante un avión del Club Aéreo piloteado por la aviadora Dora (Mucki) Koeppen Maisan acompañada por don Rolando Ahumada, voló sobre el lugar lanzando una ofrenda floral con gran precisión. A continuación, y finalizadas las palabras del teniente Christie, el entonces presidente del Consejo de la Alianza Francesa de Chile y miembro del Cuerpo de ex Combatientes, Mr. Rémy Vuillemin, agradeció con mucha emoción, en calidad de compatriota y ex compañero de armas de César Copetta, el homenaje que se le había rendido.

Otro manifiesto homenaje a la memoria de este gran aviador y donde estuvo presente su hermano Félix junto a su familia, fue el realizado la mañana del 14 de agosto de 1943, cuando en la losa de la Escuadrilla de Instrucción de la Base Aérea El Bosque, se hiciera la entrega de 10 aviones “Aeronca L-3B” a diferentes clubes aéreos del país, de los cuales dos de ellos, se otorgaron al Club Aéreo de Chile, sede Santiago, siendo bautizados con los nombres de “César Copetta” y “Hnos. Valdovinos”, recordándose en esta forma, los valiosos servicios prestados por estos socios a la institución aérea.



<sup>34</sup> Se trata del Coronel Victor Maurice Morizon, Agregado Militar de Francia en Chile durante estos años.

Al respecto, años después, nuestra corporación junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Municipalidad de Ñuñoa, hicieron suya la señera tarea de recordar el *primer vuelo realizado en Chile*, con la instalación de una gran piedra tallada y posteriormente, de otro monolito de corte arquitectónico y revestido de mármol de dos tonos, el que indica claramente el hito y la zona sobre la cual se realizó este magno acontecimiento para el país, punto de partida de nuestra aviación a motor, y ante el cual, se ha logrado celebrar periódicamente, emotivas ceremonias de conmemoración.



### Fallece el segundo de los soñadores

Trece años más tarde de la muerte de César Copetta, el inesperado titular en una de las páginas del diario, Las Últimas Noticias, en su edición del día lunes 14 de septiembre, comunicaba una trágica noticia: *“Con Felix Copetta Desaparece el Último Romántico de la Aviación; Precursor y Decano de los Caballeros del Aire”*.

El segundo de los ya emblemáticos hermanos Copetta, pioneros de la aviación nacional, había fallecido la tarde del día domingo 13 de septiembre producto de los problemas derivados de un cáncer al colon.

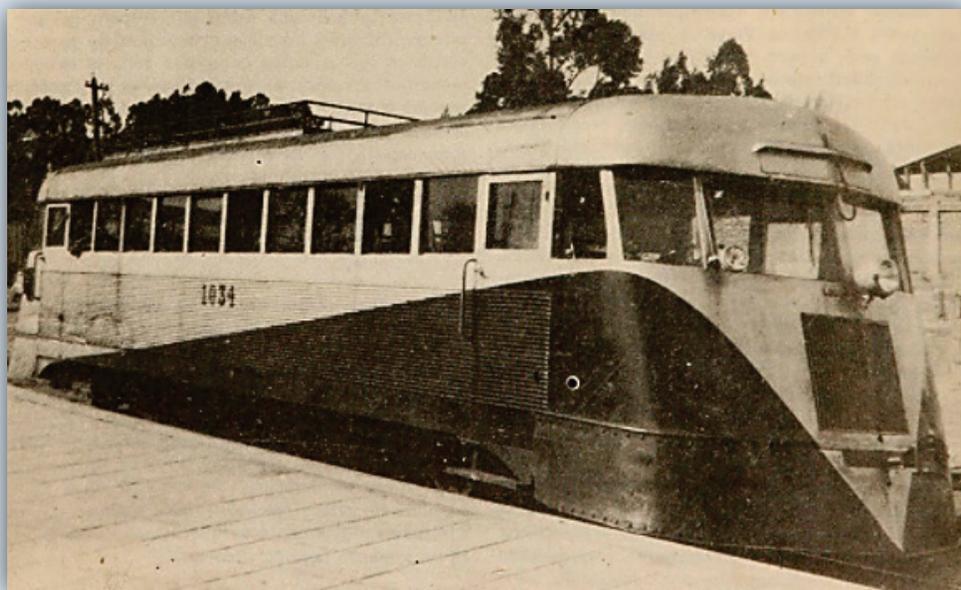
El ayer orgulloso hermano que diera el impulso a la primera hélice que surcaría los cielos nacionales, el constructor y artífice de esas pioneras máquinas voladoras que junto a su hermano César, aquel que formaba parte integral del audaz y temerario capítulo de los inicios de los vuelos en avión en nuestro país, ya no acompañaría en las reuniones a otras legendarias figuras del Círculo de Precursores de la Aviación; ni sería esa figura singular de



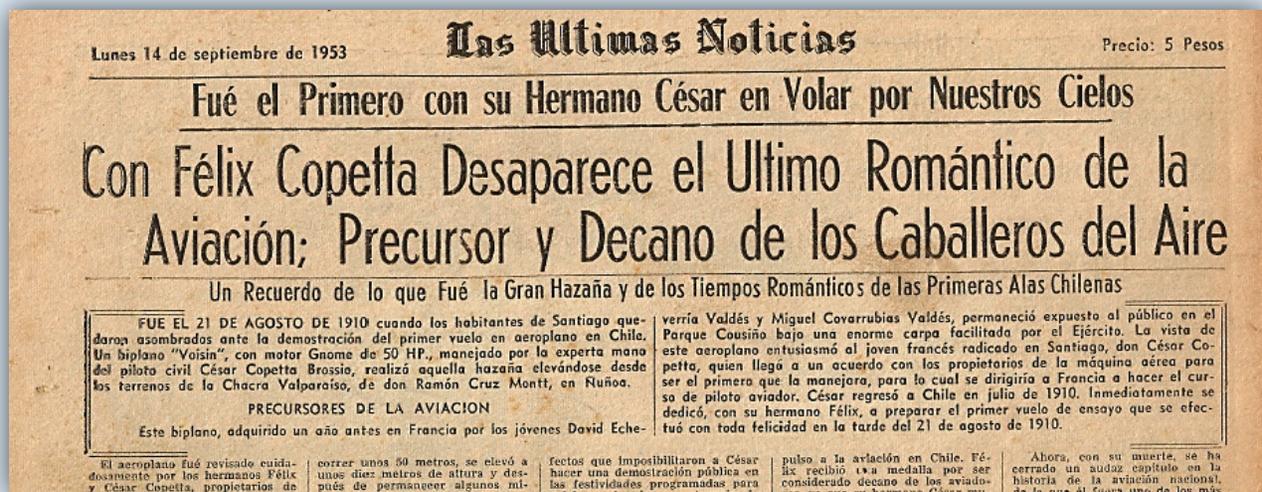
los muchos encuentros sociales del mundo bomberil; ni de la aviación, ni tampoco del exitoso mundo de la industria metalmecánica que junto a su amigo, el ingeniero francés Gabriel Robin, había formado para construir y desarrollar diferentes tipos de autocarriles, que circularon en variadas zonas del país, hacia fines de la década de los cincuenta.



*Félix Copetta junto a su socio, Gabriel Robin exhiben uno de sus autocarriles que fabricaron en la Maestranza de calle Carrascal 3437, en el barrio Yungay de la capital.  
(Gentileza de don Ricardo Copetta Dagnino)*



*Uno de los "Buscarriles" con carrocería para trocha ancha que fabricara Félix Copetta junto a su socio en la "Fábrica Nacional de Auto-Carriles Copetta y Robin" a fines de la década de los cuarenta. Este material fue utilizado para trasladar pasajeros en el ramal Talca - Constitución.  
(Fotografía revista En viaje N°164 de FF.EE.)*



**Recorte de uno de los múltiples medios que dieron a conocer la noticia en septiembre de 1953.**

Así terminaba no solo la historia del “último romántico de la aviación”, sino de la de dos hermanos que, trabajadores, valerosos y persistentes, entregaron gran parte de sus días a engrandecer a la aviación nacional y a esta Patria que orgullosa, los había acogido en su regazo.

### Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### Bibliografía

- Barriga Kreft, Sergio. **Alas para Chile**. Federación Aérea de Chile. Primera edición, Santiago de Chile, 2003.
- Calderón, Alfonso. **Memorial de la Estación Mapocho**. RIL editores (2005).
- Copetta Dagnino, Ricardo. **La historia desconocida de los hermanos Copetta**. Publicada en <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2010/09/15/la-historia-desconocida-de-los-hermanos-copetta/>
- Flores Álvarez, Enrique. **Historia Aeronáutica de Chile**. Santiago de Chile, 1950.
- Traub Gainsborg, Norberto. **Camino al cielo, constructores de alas para Chile**. Trabajo de investigación preparado para ser presentado en el XV Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial, realizado en la ciudad de México D.F. 2015
- La Corporación Alianza Francesa de Chile. <https://alianzafrancesa.cl/quienes-somos/>
- Diario **Albuquerque Morning Journal**. Domingo 8 de febrero de 1914
- Diario **Le Figaro**. Viernes 3 de febrero de 1911. Página 2. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k289114z/f2.item.zoom>
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°2 del 8 de diciembre de 1911.
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°3 del 15 de diciembre de 1911.
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°9 del 26 de enero de 1912.
- Revista del Aero Club de Chile. Ediciones varias 1914 - 1915.
- Revista Sucesos N° 316 - Año VII. Valparaíso, 24 de septiembre de 1908.
- Revista Sucesos N°414- Año IX. Febrero 16 de 1911.
- Revista Sucesos N°434- Año IX. Mayo 18 de 1911.
- Revista Sucesos N°461- Año IX. Julio 6 de 1911.
- Revista Chile Aéreo. Ediciones varias.
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Apuntes del investigador argentino Mg. Eloy Martín, Miembro Correspondiente del IAHACH en Argentina.
- Apuntes y recortes varios del autor.

# EL BOMBARDEO DE LA ESCUADRA EN COQUIMBO Y LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA DE 1931



## INTRODUCCIÓN

El bombardeo de la Escuadra en Coquimbo, fue una acción de armas casi desconocida en la Historia de Chile, por lo menos para el común de los ciudadanos, que tuvo lugar en el contexto de la Sublevación de la Marinería de 1931. Este último, fue un movimiento de las tripulaciones de la Armada, que se inició en el puerto de Coquimbo la noche del 31 de agosto al 1º de septiembre. En aquella ocasión, los suboficiales tomaron detenidos a los oficiales y se apoderaron de los buques de las Escuadras "activa" y de "instrucción". Posteriormente, esta rebelión se extendió a la Bases Navales de Valparaíso, de Las Salinas, la Aeronaval de Quintero, además del Apostadero Naval de Talcahuano.

Sería el puerto de Coquimbo, el lugar donde el domingo 6 de septiembre de 1931, se produjo uno de los primeros combates aeronavales de la Historia Mundial, donde se enfrentó por una parte la Escuadra sublevada, dirigida por el Suboficial Mayor Ernesto González Brion a bordo del acorazado Almirante "Latorre", en contra de la naciente Fuerza Aérea Nacional (actual Fuerza Aérea de Chile), leal al gobierno y liderada por el Comandante Ramón Vergara Montero, quien se encontraba en un bombardero Junkers R-42.

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

## CONTEXTO DE LA ÉPOCA

### **SITUACIÓN DE LA FUERZA AÉREA**

La Fuerza Aérea tuvo su origen en la “antigua” aviación militar del Ejército, cuyos hitos fundacionales a su vez serían, por una parte, el informe que emitió el comandante Pedro Pablo Dartnell, el 20 de diciembre de 1910 desde París, Francia. En aquel documento, él sugirió la creación de un servicio de aviación militar en Chile y cómo hacerlo<sup>35</sup>. Enseguida, estas ideas comenzaron a hacerse realidad, cuando el 4 de febrero de 1911, se designó a los entonces tenientes Manuel Ávalos y Eduardo Molina para dirigirse a Europa “*a fin de que sean destinados a estudiar i practicar la aviación militar.....*”<sup>36</sup> Posteriormente, el 11 de febrero de 1913, con la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar, se consolidó todo el proyecto y la aviación militar dirigida en aquella época por el insigne Capitán Manuel Ávalos Prado comenzó a desarrollarse.<sup>37</sup>

Luego, con el correr de los años, se fueron sucediendo las proezas de los tenientes Dagoberto Godoy y Armando Cortínez, del Sargento José del Carmen Ojeda y del Capitán Diego Aracena por recordar algunas. Sin embargo, a medida que la aviación militar obtenía logros y reconocimiento, también esta se vio enlutada con las tragedias de los tenientes Mery, Bello, Ponce, Berguño, Luco (de la Armada) y del Sargento Menadier, entre otros.<sup>38</sup>

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

En este mismo orden de ideas, junto crearse unidades de combate como la Primera Compañía de Aviación Militar<sup>39</sup>, también a nivel orgánico, se fueron conformando nuevas estructuras, que buscaron en forma incipiente la independencia de la aviación militar, tales como la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional o la Inspección General de Aviación entre varias otras.

---

<sup>35</sup> JAHN, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.

<sup>36</sup> Extraído del Boletín del Ministerio de Guerra, año I, N°6, del 10 de febrero de 1911, p. 43.

<sup>37</sup> VERGARA, Sandrino, *La Escuela de Aviación, el Gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°11, 2020.

<sup>38</sup> VERGARA, Sandrino, “El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena”, Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.

<sup>39</sup> VERGARA, Sandrino, *De la Primera Compañía de Aviación Militar, al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°6, 2020.

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

No obstante lo anterior, los primeros años de vida independiente de la Fuerza Aérea, estuvieron lejos de ser tranquilos, especialmente, porque la institución y en particular su primer Jefe, el ahora comandante Arturo Merino, quien se desempeñaba como Subsecretario de Aviación, estuvieron ligados directamente a la figura del Presidente Carlos Ibáñez del Campo, por ende, a medida que aumentaba la crisis política, económica y social en el país, que se analizará en los siguientes puntos de este trabajo, también esto repercutió en la institución. En esta misma línea, junto con la salida del General Ibáñez del poder en 1931, también el comandante Merino debió dejar el mando de la Fuerza Aérea.<sup>40</sup>

En primera instancia, el comandante Arturo Merino Benítez fue sucedido interinamente por el comandante Adirio Jessen Ahumada, pero luego el 27 de agosto de 1931, el comandante Ramón Vergara Montero asumió el mando de la Fuerza Aérea. Sería este último, quien menos de una semana después, debió afrontar la sublevación de la marinería.<sup>41</sup>

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

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

---

<sup>40</sup> FERNÁNDEZ, Alberto y TRAUB, Norberto, *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*, Monografía Histórica Especial, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°4, 2019.

<sup>41</sup> VERGARA, Ramón, "Por Rutas Extraviadas", imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1933, p. 24.

- Maestranza y Parque Central (El Bosque, Santiago)<sup>42</sup>

### **SITUACIÓN POLÍTICA NACIONAL**

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

Este último ejercería el poder inicialmente, desde el puesto de ministro de guerra del retornado presidente Alessandri en 1925. Luego, como ministro del interior en 1926, del efímero mandatario don Emiliano Figueroa Larraín y finalmente, como presidente de la república propiamente tal, desde el 21 de julio de 1927<sup>43</sup>.

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

Estos opositores dentro del concierto americano, se organizaron en Buenos Aires, dando forma a un comité revolucionario.<sup>44</sup> La acción más seria de desestabilizar al gobierno de Ibáñez, provino de este grupo en septiembre de 1930, cuando desde Argentina salió con dirección a Concepción un “Avión Rojo”, el cual traía abordo al general Enrique Bravo, al coronel Marmaduke Grove, al ex senador Luis Salas Romo y a otros conjurados,<sup>45</sup> los cuales venían con la intención de sublevar a la III División y derrocar al general Ibáñez. Esta incipiente rebelión, terminó en un aparatoso fracaso y con la mayor parte de los conspiradores tras las rejas o relegados.

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

Finalmente, no fue necesaria una revolución armada para sacar del poder al general Ibáñez, pues el 26 de julio de 1931, él renunció a su alto cargo producto de la grave crisis política, económica y social que

---

<sup>42</sup> VERA, Emanuel, La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019, p. 62.

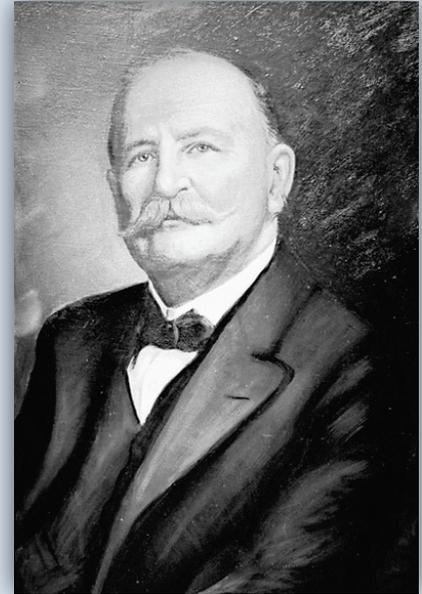
<sup>43</sup> SOMERVELL, Philip, “*Naval Affairs in Chilean Politics, 1910–1932*”, Journal of Latin American Studies, Volumen 16, 1984, p. 396, doi:10.1017/S0022216X00007112 (Texto en Ingles)

<sup>44</sup> DONOSO, Ricardo, “Alessandri Agitador y Demoleedor”, colección tierra firme, fondo de cultura económica, México, 1ª edición 1954, tomo II, p. 27.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 31

vivía el país en aquellos momentos, y para evitar un mayor derramamiento de sangre, ya que aún contaba con la incondicionalidad de las FF.AA. además, del flamante Cuerpo de Carabineros de Chile.<sup>46</sup>

Una vez alejado del poder Ibáñez, el mando de la Nación pasó al presidente del senado, don Pedro Opaso Letelier con el título de vicepresidente. Este cargo lo ostentó por sólo un día (del 26 al 27 de julio), para evitar susceptibilidades de que pudiera representar la continuación del régimen del militar, ya que a ese parlamento que presidía, conocido como “congreso termal”, se le acusó de ser designado por Ibáñez y por ende, carecer de representatividad nacional. De este modo, a la siguiente jornada entregó a su vez el poder a don Juan Esteban Montero<sup>47</sup>. Sin embargo, el 20 de agosto Montero también entregó el poder, esta vez a su ministro del interior don Manuel Trucco Franzani, pues tenía la intención de postularse a la presidencia de la república y ser electo a través del sufragio. Sería finalmente bajo el mandato del vicepresidente Trucco, cuando se produjo la sublevación de la marinería.



*Pedro Opaso Letelier*

### **SITUACIÓN POLÍTICA VECINAL**

Durante los años previos a la sublevación de la marinería, las relaciones con nuestro vecino del norte distaban mucho de ser amistosas por el tema de Tacna y Arica. En este contexto, el Perú adquirió en 1927 cuatro nuevos submarinos clase “R”, lo cual necesariamente influyó en la política naval chilena.<sup>48</sup> Posteriormente, este conflicto se solucionó en forma salomónica en 1929, bajo el mismo gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo de Chile y de don Augusto Leguía y Salcedo, presidente del Perú, quedando hasta el día de hoy Tacna para el Perú y Arica para Chile.

Sin embargo, luego se verá que la respuesta chilena al avance naval peruano, aparentemente tuvo relación con el posterior movimiento de las tripulaciones de 1931. Dentro de las medidas concretas que tomó Chile, estuvo la construcción de seis destructores antisubmarinos, los cuales recibieron los nombres de “Serrano”, “Orella”, “Riquelme”, “Hyatt”, “Videla” y “Aldea”. Según el historiador naval Carlos López Urrutia *“Estos seis buques fueron tal vez las unidades más eficientes que ha tenido la Armada de Chile.”*<sup>49</sup>

<sup>46</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Puerto de Palos, 3ª edición, Santiago de Chile, 2000, p. 68.

<sup>47</sup> VIAL Correa, Gonzalo, “Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)”, editorial Zig-Zag, volumen V, 2001, p. 13.

<sup>48</sup> FUENZALIDA Bade, Rodrigo, “La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)”, Armada de Chile, 1969, pp. 1158-1168.

<sup>49</sup> LÓPEZ Urrutia, Carlos, “Historia de la Marina de Chile”, editorial Andrés Bello, 1969, p. 357.

Asimismo, en ese entonces también se adquirieron tres grandes submarinos clase “O”, el “O’Brien”, “Thompson” y “Simpson”; además del buque madre de submarino “Araucano”; de los petroleros “Rancagua” y “Maipo” y de varias naves de transporte, escampavías y remolcadores de alta mar.<sup>50</sup>

Por otro lado, se envió a Inglaterra al buque insignia de la escuadra y a la vez el buque más poderoso de Sudamérica, el acorazado “Almirante Latorre” para repotenciarlo. Entre algunos de los adelantos que se le hicieron, estuvo el cambio de propulsión de carbón a petróleo, la adquisición de una moderna artillería antiaérea y sistemas de comunicaciones, junto con la inclusión de “bulgues” para su protección antisubmarina, previendo la amenaza de los submarinos peruanos. Esta nave zarpó de Chile el 15 de mayo de 1929 y regresó el 5 de marzo de 1931.<sup>51</sup>

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

### **SITUACIÓN ECONÓMICA**

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

Otro factor que afectó gravemente al país, fue el mal manejo comercial de la naciente Compañía de Salitres de Chile (COSACH), ya que se generó una sobreproducción de este mineral y luego no hubo mercado para venderlo.<sup>52</sup>

Asimismo, en el país también se minimizó el impacto del factor internacional y se maximizaron las responsabilidades del gobierno militar en la crisis económica.<sup>53</sup> Sin embargo, como se verá más tarde,

---

<sup>50</sup> FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1159.

<sup>51</sup> CASTAGNETO, Piero, LASCANO, Diego, “Buques de Guerra Chilenos”, editorial Ril, Santiago de Chile, 2011, pp. 422-426

<sup>52</sup> GUZMÁN Cortés, Leonardo, “Un Episodio Olvidado de la Historia Nacional (Julio-Noviembre 1931)”, editorial Andrés Bello, Santiago, 1966, p. 16.

<sup>53</sup> VIAL Correa, Gonzalo, Historia de Chile, “Alessandri y los Golpes Militares”, editorial Santillana del Pacífico S. A., volumen III, p. 34.

sucedió que Ibáñez dejó el mando el 26 de julio de 1931 y a pesar de ello, la crisis continuó por varios años más.

Para dimensionar la magnitud de esta crisis económica, se puede agregar que esta fue tan grande, que por primera vez en nuestra historia, el país se vio obligado a declarar la suspensión del pago de sus deudas.<sup>54</sup> Estas en junio de 1931 ascendieron a \$4.718.341.734.

Asimismo hay que tener presente que *“Las RESERVAS DE ORO del Banco Central habían disminuido a fines del primer semestre del año 1931, a 225 millones de pesos, en comparación con 385 millones en la misma fecha del año 1930 y con 461 millones a fines de Junio de 1929.”*<sup>55</sup>

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

*“Al día siguiente el 28, un comunicado del Gobierno precisó la forma como operaría la rebaja: 12% sobre las remuneraciones mensuales que no excedieran de 250 pesos, y 30% sobre las superiores a esta cifra. Era un “préstamo” de los funcionarios públicos al Estado, el cual lo devolvería cuando pudiera...y si pudiera. Con posterioridad, se aclaró haber existido un error en el comunicado. Hasta 250 pesos mensuales, no habrá descuento alguno; en el exceso, se aplicaría una tabla creciente: mínimo, 12%; máximo, 30%.”*<sup>56</sup>

### **SITUACIÓN DE LOS SUBOFICIALES DEL EJÉRCITO Y LA ARMADA**

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

*“Los suboficiales y la tropa, que hasta entonces no habían pensado en que sus superiores solicitaran su ayuda para efectuar un motín; que no habían considerado siquiera cuanto influía su acción colectiva en la balanza en que se pesaban los destinos del país, abrieron*

---

<sup>54</sup> Banco Central de Chile, “Sexta Memoria Anual presentada a la Superintendencia de Bancos, año 1931”, Establecimientos Gráficos Balcells, Santiago de Chile, p. 11.

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 12

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 37.

*entonces los ojos y empezaron a prepararse para cualquier eventualidad”. .... y agregaba luego: “Los suboficiales, que antes soportaban sumisos las rudas tareas del oficio, empezaron a sentir, cada vez más apremiante, la necesidad de exigir por eso una mayor remuneración, de obtener gratificaciones y las leyes de retiro y montepío que, sin ser iguales a las de los oficiales, les permitieran llevar una existencia más holgada y asegurar el porvenir de los suyos”<sup>57</sup>*

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

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

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

Como consecuencia de este motín, se declaró estado de sitio para las provincias de Santiago, Valparaíso y Aconcagua. Además, el regimiento “Valdivia” fue disuelto y un jefe de la unidad, más 40 suboficiales, fueron relegados y dados de baja de la institución. En reemplazo del “Valdivia” se creó el regimiento “Eleuterio Ramírez”, pero situado lejos de Santiago, en la ciudad de Temuco. De igual forma que los militares sancionados, algunos de los políticos involucrados como don Ladislao Errázuriz y don Ismael Edwards Matte, fueron deportados bajo el cargo de ser instigadores de la sublevación y de haber sobornado a los suboficiales.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> NAVARRETE Ciris, Mariano, “Mi Actuación en las Revoluciones de 1924 y 1925”, edición y presentación de Rene Millar Carvacho, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2004, pp. 198 y 199.

<sup>58</sup> NAVARRETE, *Opus Citatus*, p. 201 y 237. SCOTT, Harry, “Pensando el Chile Nuevo, Las ideas de la Revolución de los Tenientes y el primer Gobierno de Ibáñez, 1924-1931”, ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2009, p. 109.

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

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

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

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

*Esta actitud de los oficiales destruyó el principio de nuestra Carta fundamental que prohíbe la deliberación de las fuerzas Armadas y, lo que es más importante aún, despertó en las tripulaciones el deseo de intervenir directamente en su suerte. Estas, muy lógicamente, se dijeron: Si nosotros somos la fuerza de que disponen a su antojo los oficiales para pedir lo que les beneficie particularmente, ¿Por qué no intentamos por nuestra cuenta corregir lo que nos afecta desfavorablemente, tanto en materia de sueldos, como en la Ley de Retiro, etc. y nos desentendemos de ellos, así como lo han hecho siempre con nosotros?<sup>59</sup>*

### **SITUACIÓN DE LA ARMADA ANTES DE LA SUBLEVACIÓN**

La Armada de Chile, desde el periodo de la Guerra del Pacífico cultivó una actitud de “vencedora”<sup>60</sup>, producto de su importante aporte a la victoria en aquel conflicto internacional. Esto se vio acrecentado con el triunfo de la causa congresista en la guerra civil de 1891, que desde un inicio contó con la participación mayoritaria de la marina.

Tras esta conflagración interna, la influencia de la Armada siguió en alza, con la llegada de su líder, el almirante Jorge Montt Álvarez, a la primera magistratura de la nación. Luego de entregar el gobierno en 1896, el mencionado jefe asumió el puesto de director general de la Armada y se dedicó a modernizar su institución, llevándola a su periodo de mayor esplendor en la historia naval chilena, convirtiéndola a fines del siglo XIX, en la más poderosa de Sudamérica.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

<sup>60</sup> TROMBEN Corbalán, Carlos, “The Chilean Naval Munity of 1931” (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010, p. 32.

<sup>61</sup> FUENZALIDA Bade, Rodrigo, “Opus Citatus”, pp. 1066-1084.

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

De igual forma, los ingenieros navales que antes eran vistos como simples mecánicos por los oficiales ejecutivos, fueron desarrollando nuevas capacidades y alcanzaron un mayor nivel de estudio, a medida que aumentaba la tecnología en los buques de guerra. Esto trajo como consecuencia, que los oficiales ingenieros fueron exigiéndole al alto mando, mayores cuotas de poder. Entre los pedidos más importantes estaba el crear una Escuela Naval única, donde pudieran estudiar los cadetes aspirantes a oficiales ejecutivos y los cadetes aspirantes a ingenieros, para de esta forma, terminar con la situación de inferioridad en que se encontraban estos últimos.<sup>62</sup>

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

*“En cuanto a su espíritu de cuerpo y moral disciplinaria no la asimilaron jamás y formaron un block antagónico al personal de guerra, que abriría la brecha por donde se introdujo el germen anti disciplinario y subversivo que quebrantaría esta importante institución, que tantos sacrificios costó al país.”<sup>63</sup>*

Asimismo, se debe señalar que en aquella época no sólo existían diferencias entre los oficiales ejecutivos y los oficiales ingenieros, sino que también entre los mismos oficiales ejecutivos de mayor graduación y los más jóvenes. Una muestra de esta divergencia se dio en 1920, cuando surgió una polémica a través de la prensa entre representantes de ambos grupos, el tema de discusión era sobre la conveniencia de continuar con los grandes buques como acorazados y cruceros, o darle mayor importancia a los nuevos aviones navales y a los submarinos, a la luz de la experiencia de la recién finalizada I Guerra Mundial.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 39

<sup>63</sup> MERINO Saavedra, José Toribio, “La Armada Nacional y la Dictadura Militar”, (Memorias del ultimo Director General de la Armada), dirección general de prisiones, taller imprenta, Santiago de Chile, 1932, p. 5.

<sup>64</sup> SOMERVELL, *Opus Citatus*, pp. 389-390.

En esta situación se encontraba la Armada de Chile, cuando se produjeron los movimientos militares que se iniciaron el 5 de septiembre de 1924, que propugnaban grandes transformaciones, no solo en el ámbito castrense, sino que a nivel nacional. Por aquellos días, la marina cumplió un papel secundario, aceptándolo más bien como un hecho consumado y adhiriéndose a él posteriormente, por un entendido espíritu de cuerpo con el Ejército. Digno es de mencionar, que en esos momentos y al igual que en la pasada guerra civil de 1891, el personal de suboficiales y tripulaciones no tomó parte en el asunto y siguió lealmente a sus oficiales.<sup>65</sup>

En los complejos días de septiembre de 1924, crecieron también los antagonismos al interior de la Armada, entre los oficiales ingenieros y los ejecutivos, y también entre el alto mando y los oficiales jóvenes. Dentro de estos últimos comenzó a destacarse el comandante Carlos Frödden Lorenzen, que más adelante se transformaría en ministro de marina del gobierno del general Ibáñez. El comandante Frödden, se encontraba presente el 23 de septiembre de 1924 en Valparaíso, cuando se realizó una gran asamblea en honor del Ejército y de la Armada. En aquella ocasión hizo uso de la palabra, dando un discurso con claras implicancias políticas. En su mensaje llegó a decir que él hablaba en nombre de la marina, a pesar de que se encontraba presente en la misma reunión, el almirante Guillermo Soffia Guzmán, comandante en jefe de la escuadra<sup>66</sup>.

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

Con el correr del tiempo, la posición del alto mando de la marina estuvo lejos de mejorar, ya que a finales de agosto de 1925, se descubrió un complot al interior de la Armada, y nuevamente en la base naval de Talcahuano. Este movimiento se conoció como el asunto de los “luisés”, ya que los aparentes cabecillas tenían este nombre: comandantes Luis Escobar, Luis Concha, Luis Caballero y Luis Lavín. Después se descubrió que detrás de ellos, estaba la mano del entonces ministro de guerra, coronel Carlos Ibáñez del Campo, quien buscaba descabezar a la institución naval, provocando la salida del entonces ministro de marina, almirante Braulio Bahamonde Montaña y del director general de la Armada, almirante Juan Schroeders Peña, entre otros. Tras el juicio respectivo, los “luisés” fueron expulsados de la institución, aunque más tarde serían reintegrados cuando Ibáñez tomó el poder, llegando el comandante Escobar al cuerpo de almirantes.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 39

<sup>66</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 46.

<sup>67</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, pp.89-91 y Merino, *Ibidem*, pp. 13 y 14.

No obstante lo anterior, la Armada luego tuvo un buen año de 1926, ya que los altos mandos no sufrieron grandes modificaciones, salvo los propios de la carrera naval, y además, se efectuaron grandes maniobras con todos los elementos disponibles, cosa que no se realizaba desde 1912 por falta de recursos. Sin embargo, estos ejercicios desgastaron los buques principales de la flota y el mando se vio obligado a llevarlos a dique para hacerles las reparaciones correspondientes.<sup>68</sup>

De esa manera, prácticamente sin unidades de combate, la marina inició el año 1927. En forma paralela a esto, el Ejército había concentrado varios regimientos en la zona de Concón, los cuales fueron revistados el 30 de enero por el coronel Ibáñez, que aún se desempeñaba como ministro de guerra. Tras la revista, se realizó un almuerzo de camaradería donde participaron también varios oficiales navales jóvenes. Estos últimos, aprovecharon la instancia para pedirle ayuda a Ibáñez, dándole cuenta de sus aspiraciones en torno a la eliminación de algunos almirantes y a tener mayores atribuciones los mandos medios.<sup>69</sup>

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

El plan posteriormente llegó a manos del gobierno del presidente Figueroa, donde el ministro del interior don Manuel Rivas Vicuña, lo conversó directamente con Ibáñez. Este último, se abstuvo de hacer comentarios sobre el documento, en cambio le dijo a Rivas Vicuña, que un grupo de oficiales navales querían sacar a algunos almirantes y además pretendían poner en el puesto de ministro de marina a un oficial joven. En esos momentos, lejos de verse disminuida la posición del coronel Ibáñez, esta se vio fortalecida al producirse una crisis ministerial, que lo llevó al puesto de ministro del interior.<sup>70</sup>

Una vez empoderado como jefe de gabinete, el coronel Carlos Ibáñez del Campo, recibió un telegrama de apoyo de los oficiales jóvenes, donde le reiteraban sus peticiones de reorganizar el servicio naval. Esto terminó por provocar una crisis ministerial y del alto mando naval, que trajo consigo la renuncia del ministro de marina, almirante Arturo Swett del director general de la Armada, almirante Juan Schroeders y del resto de los almirantes. Asimismo, se nombró al capitán de fragata Carlos Frödden como ministro de marina.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> MERINO, *Opus Citatus*, p. 17.

<sup>69</sup> *Ibidem*, pp. 13 y 14.

<sup>70</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 104-113.

<sup>71</sup> MERINO, *Opus Citatus*, pp. 22-25.

En este escenario y ya casi sin oposición, finalmente el coronel Ibáñez se hizo con el poder supremo de la nación, y apoyado por los jóvenes oficiales ejecutivos, los ingenieros, la asesoría de los oficiales de la misión naval británica<sup>72</sup> y el nuevo ministro de marina Frödden, procedió a reestructurar la orgánica de la Armada asemejándola a la del Ejército. Entre estas medidas transformadoras, eliminó la dirección general de la Armada, convirtiéndola ahora en una inspección general con asiento en Santiago, que en la práctica tenía pocas atribuciones, siendo el verdadero jefe de la marina el ministro del ramo. De igual forma, la prestigiosa junta de marina que la componían los almirantes más antiguos, también desapareció.<sup>73</sup>

El almirante Merino Saavedra, testigo de aquellos acontecimientos señaló:

*“La amargura de esos días la comparo con la de años después por la sublevación de las tripulaciones y el espectáculo del consejo de guerra que juzgo a los oficiales de la escuadra, en donde se presentaba el triste cuadro de una institución cuya oficialidad había perdido la adhesión a sus superiores y una escasez moral profesional y sinceridad que reflejaba la de los suboficiales y marineros que traicionaron a sus oficiales”<sup>74</sup>*

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

## CAUSAS DE LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA

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

### **SUPUESTA PARTICIPACIÓN DE LOS “COMITÉS REVOLUCIONARIOS”**

Durante la estadía del acorazado “Latorre” en el puerto de Devonport, Inglaterra, el comité revolucionario de París que dirigía el ex-presidente Arturo Alessandri Palma, se acercó a la unidad naval y a su tripulación, “*enviando un delegado especial que hizo en él activa y decidida campaña*”<sup>75</sup>. Según el almirante Edgardo von Schroeders, fueron estas visitas las que propiciaron el levantamiento de la escuadra y entre otras cosas señaló: “*La bomba con espoleta de tiempo que se escondió en el “Latorre”*

---

<sup>72</sup> SOMERVELL, *Opus Citatus*, p. 397.

<sup>73</sup> TROMBEM, *Opus Citatus*, pp. 123 y 124; MERINO, *Opus Citatus*, pp. 30-33.

<sup>74</sup> MERINO, *Opus Citatus*, p. 33.

<sup>75</sup> FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1174.

*antes de abandonar Inglaterra, estalló el 1.º de Septiembre del 31, en el entropuerto de las tripulaciones.”<sup>76</sup>*

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

*“Una información de muy buena fuente me advirtió que, minada la disciplina de la tripulación por agitadores de París, se sublevaría al tocar aguas chilenas bajo el pretexto de que no se había cancelado el importe de las composturas y transformaciones del barco. Salvado a tiempo el motivo, quedó en cubierta el germen de la semilla de desmoralización que había de dar frutos envenenados el 1º de septiembre de ese año”<sup>77</sup>.*

Otro elemento a favor de dicha tesis, es que Marmaduke Grove Vallejos, quien era un acérrimo adversario político del general Ibáñez, e integrante activo de los comités revolucionarios de París y Buenos Aires, tenía un hermano en la marina, el capitán de corbeta Eduardo Grove Vallejos. Este último era médico y fue parte de la dotación del acorazado “Latorre” mientras se encontraba en Inglaterra. A su regreso a Chile, él también estuvo presente en Coquimbo cuando estalló la sublevación de la marinería, en aquel instante se encontraba a bordo del crucero “O’Higgins”.

Si bien es cierto que, por el hecho de ser hermanos, esto no significa que hayan tenido las mismas ideas políticas durante 1930 y 1931, pero es un indicador, pues el mismo capitán Eduardo Grove, fue acusado de participar en movimientos sediciosos en agosto de 1932. Más tarde, incluso participó activamente en política y fue nombrado alcalde de Viña del Mar bajo el gobierno del presidente Pedro Aguirre Cerda, y luego embajador en Canadá.<sup>78</sup>

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

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

*“Cada día que pasa, parece confirmar que el motín fue provocado por el pequeño comité revolucionario asistido por los comunistas. Probablemente recibieron financiamiento de*

---

<sup>76</sup> VON SCHROEDER, Edgardo, El Delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra, soc. imp. y litografía universo, Santiago de Chile, 1933, p. 115.

<sup>77</sup> DONOSO, *Opus Citatus*, p. 55.

<sup>78</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 126 y 127.

*los revolucionarios chilenos en París, mientras el Latorre estuvo en Plymouth y fueron ayudados por comunistas.”<sup>79</sup>*

De igual forma, el historiador Ricardo Donoso, estaba convencido de que fueron estos comités revolucionarios los que provocaron la sublevación de la marinería, culpando especialmente al ex-presidente don Arturo Alessandri Palma de ser el gestor de todo aquello. Donoso menciona en su libro, que cuando el vicepresidente Truco citó a una “*reunión de notables*” a las 23:30 del martes 1º de septiembre de 1931, para analizar el levantamiento de las tripulaciones de la Armada, y se invitó al “León de Tarapacá”, fue sólo “*con el ánimo de descubrir sus propósitos*”.<sup>80</sup>

En relación al ex-mandatario, podemos afirmar también que es muy probable que el líder nominal de la sublevación, el suboficial mayor Ernesto González Brion, en septiembre de 1931 haya sido alessandrista o a lo menos fuera simpatizante, pues al parecer, él con el “León de Tarapacá” o con sus emisarios, se conocieron en Europa mientras el “Latorre” se encontraba en los astilleros británicos repotenciándose. Como evidencia de esta cercanía, está el hecho de que, durante el segundo gobierno de Arturo Alessandri, en octubre de 1934, González Brion fue nombrado para una misión oficial en México, con el propósito de estudiar el desarrollo de las Escuelas Agrícolas y más tarde, prestó servicios en la policía de investigaciones en Antofagasta<sup>81</sup>.

Sin embargo, esta tesis de los comités revolucionarios anti-Ibáñez tiene varios bemoles, partiendo por la premisa original, de que el “Latorre” se sublevaría al tocar aguas chilenas no se cumplió, ya que el buque en cuestión había regresado de Inglaterra el 5 de marzo de 1931, llevando cerca de 6 meses en territorio nacional hasta el momento en que se produjo el movimiento de las tripulaciones el 1º de septiembre. De igual forma, el objetivo principal de estos comités era lograr la caída del general Carlos Ibáñez del Campo, la cual se concretó sin ayuda de la marinería el 26 de julio, es decir, más de un mes antes de producirse la sublevación. Sin lugar a dudas, el hecho de que políticos hayan interactuado con algunos marinos es un hecho anormal, que merma la moral de estos últimos, pero en este caso no está probado de que fuera el elemento decisivo.

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

---

<sup>79</sup> *Ibidem*, p. 129. Extraído del cable del embajador británico en Santiago, al ministerio de relaciones exteriores británico, el 10 de septiembre de 1931. NA. FO 371/15077.

<sup>80</sup> DONOSO, *Opus Citatus*, p. 57.

<sup>81</sup> MANNS, Patricio, “*La Revolución de la Escuadra*”, Ediciones B, Chile, 2001, 2º Edición, p. 135 y 136.

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

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

*“haciendo ver la conveniencia de que todos los elementos civiles se pusieran al lado del gobierno para evitar la posibilidad de cualquier dictadura. Agregó que no estaba de acuerdo con muchos de los actos del gobierno, pero en los momentos por los que se atravesaba, de graves responsabilidades, era necesario apelar al patriotismo de todos los chilenos y terminó manifestando que estaba dispuesto a colaborar decididamente a fin de mantener la integridad del gobierno.”<sup>82</sup>*

Tras leer esas frases, se puede pensar que sólo son palabras políticamente correctas, pero en defensa de Arturo Alessandri, hay que tener en consideración que al momento en que se produjo el amotinamiento de las tripulaciones, se encontraban en el gobierno dos fervientes partidarios de este y nada menos, que en las importantes carteras de interior y guerra, en este caso don Horacio Hevia y el general Enrique Bravo respectivamente. Más aún, estos dos secretarios de estado eran considerados los “halcones” del gobierno, que al enterarse de la sublevación, propusieron la sofocación de esta por la fuerza, llegando a decir: *“debería echarse mano de todas las fuerzas de que se disponía a fin de concentrarlas frente a los sublevados y obligarlos de esta manera a someterse.”<sup>83</sup>*

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

*“Se ha dicho que el personal del “Latorre” trajo de Inglaterra el virus revolucionario. Nada más inexacto. El virus fue inoculado por la propia oficialidad con su mal ejemplo y su completa falta de aptitudes para educar a sus subordinados”.<sup>84</sup>*

---

<sup>82</sup> DONOSO, *Opus Citatus*, p. 57 y 58.

<sup>83</sup> *Ibidem*, p. 56.

<sup>84</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, *Diario Crónica* del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

Asimismo, el cabo Manuel Astica Fuentes, otro de los principales cabecillas mencionó: “Yo puedo afirmar responsablemente que los supuestos vínculos con el Comité de Paris no existieron. El movimiento se generó por razones económicas”.<sup>85</sup>

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

### **SUPUESTA PARTICIPACIÓN COMUNISTA**

En aquel período, además de responsabilizarse a los comités revolucionarios anti Ibáñez del levantamiento, también se culpó a los comunistas de la situación y dentro de los primeros hombres que apoyó esta tesis, estaba el comandante en jefe del Ejército de ese período, el general Indalicio Téllez Cárcamo, quien llegó a escribir una circular hacia sus dirigidos. Este mensaje lo escribió el general Téllez producto de sus propias convicciones, por su clara animadversión hacia el comunismo y porque en ese entonces, se habló muy fuertemente de una infiltración en la escuadra por los “rojos”.<sup>86</sup>

Igualmente, en las memorias del presidente Gabriel González Videla, él también culpa a los comunistas como los instigadores de la sublevación.<sup>87</sup> Los supuestos instrumentos serían algunos cabos dispenseros, en especial Manuel Astica Fuentes y Augusto Zagal Anabalón. Sobre el cabo Astica en particular, doña Regina Claro Tocornal señala, que antes de ingresar a la Armada había trabajado en el diario “La Razón” de Talcahuano, que pertenecía al partido comunista.<sup>88</sup>

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

Otros antecedentes, lo representan los escritos de Jan Valtin, seudónimo de Richard Julius Hermann Krebs. Este era renegado comunista alemán, que huyó a los Estados Unidos en la década de 1930, donde escribió un libro autobiográfico, titulado “La noche quedó atrás”. En este menciona que “*el motín de la escuadra chilena fue una acción genial de la Sección Marítima de la Tercera Internacional.*”<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> MANN, *Opus Citatus*, p. 54.

<sup>86</sup> TÉLLEZ Cárcamo, Indalicio, “Recuerdos Militares”, edición y estudio preliminar de Roberto Arancibia Clavel, colección memorias militares, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2005, pp. 175-177.

<sup>87</sup> GONZÁLEZ Videla, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, 1975, p. 122-129

<sup>88</sup> CLARO Tocornal, Regina, “Reflexiones en torno a lo acaecido en la Armada de Chile en 1931”, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, año LXVII. N° 110, Santiago de Chile, 2000, p. 9.

<sup>89</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 99. citado de la “Sublevación de las Tripulaciones de la Escuadra” septiembre de 1931. Trabajo para la cátedra de historia de Chile IV. Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Profesor Baldomero Estrada Turra, alumno J. Mauricio Corvalán Constantino, ayudante Ximena Recio Palma. Viña del Mar, diciembre de 1986.

Sobre el cabo Astica Fuentes, aún existen dudas si realmente perteneció al partido comunista en 1931, ya que por una parte doña Regina Claro, afirma que antes de ingresar a la Armada, él trabajó en el diario comunista “La Razón” de Talcahuano, citando a su vez a una entrevista que le dio el ex-marino a don Víctor Rojas antes de morir, a la cual aún no hemos podido acceder<sup>90</sup>. De igual forma, don German Bravo Valdivieso señala que Astica era comunista el año 1936, pero no cita la fuente.<sup>91</sup> Por otro lado, en una columna publicada en la revista Punto Final en mayo de 1996, con motivo de la muerte de Astica, se señala que este ingresó al partido comunista en 1938.<sup>92</sup>

Sin embargo, la duda se genera producto de que en las entrevistas revisadas, él no menciona ser comunista, más aún, en un video documental llamado “de las armas y las letras” del año 1986, donde se entrevista a don Manuel Astica, él asegura ser católico.<sup>93</sup>

De igual forma, Gonzalo Vial y Patricio Manns señalaron sobre Astica que en su juventud, además de haber realizado sus estudios básicos y medios en colegios de la iglesia y luego, estudiar electrotecnia en la misma Universidad Católica, fue presidente de la “unión de centros”, institución juvenil de la iglesia, que luchaba por la reforma social, pero en la forma de un cristianismo de izquierda, contrario al comunismo, incluso rememora que el año 25, fue con varios estudiantes a la pampa salitrera a formar sindicatos católicos, pero fracasaron. Posteriormente, antes de entrar a la Armada, pasó por “El Diario Ilustrado” bajo las órdenes de Rafael Luís Gumucio, de quien era admirador y luego por “El Día” y “La mañana de Talca”, todos estos diarios eran católicos<sup>94</sup>. Este pasado católico lo sacó a relucir en su defensa, cuando se encontraba preso tras el fracaso del movimiento, mencionando que él había luchado desde hace diez años contra el comunismo en las aulas<sup>95</sup>.

No obstante lo anterior, y teniendo presente que el cabo Astica se había incorporado a la Armada hacía sólo dos meses antes de producirse el levantamiento, estimamos que el tiempo es muy poco, como para que él se haya convertido en el líder que provocó el motín. Creemos más bien, que Astica fue invitado por otros marinos a participar en la redacción de los petitorios y no fue el gestor de la sublevación. Además, el mismo Manuel Astica en entrevistas con Patricio Manns, señaló que él no fue el líder de la sublevación<sup>96</sup>. Por estas razones, estimamos que el hecho de que haya sido comunista antes o después, es secundario.

---

<sup>90</sup> CLARO Tocornal, Regina, *Opus Citatus*, p. 9.

<sup>91</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 101.

<sup>92</sup> Extraído de la Revista Punto Final, N°369, del 26 de mayo de 1996, pp. 10 y 11.

<sup>93</sup> CARRASCO, Ricardo, DUQUE, Gonzalo, PARRINI, Vicente, NAVARRO, Sergio, TIRADO, Felipe. “De las Armas y las Letras, o de Como el Periodista Manuel Astica tomó el control de un Acorazado y se convirtió en Poeta”, Valparaíso, 1986. <http://colectivodelcaboastica.blogspot.com/>

<sup>94</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, pp. 39-40. MANNS, Patricio, *Opus Citatus*, p. 52

<sup>95</sup> Extraído del Diario “La Patria” del viernes 18 de septiembre de 1931, p. 8.

<sup>96</sup> MANNS, Patricio, *Opus Citatus*, p. 51.

Sobre Manuel Astica y Augusto Zagal, los cabos despenseros, el historiador Ricardo Donoso y el mismo almirante von Schroeders, se planteaban las siguientes interrogantes ¿Por qué personas con estudios superiores o con familias de profesionales, se contrataron por la Armada en el modesto cargo de cabos despenseros, ayudantes de contador?, también ¿Por qué se instaló una impresora a bordo del “Latorre”, justo en ese período a la llegada desde Inglaterra?; ¿Por qué los cabos despenseros se contrataron, “curiosamente” apenas un par de meses antes de la sublevación? y ¿Por qué estos marinos nuevos, tuvieron tanta participación en la sublevación?<sup>97</sup>.

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

*“No eran lo que su nombre pareciera indicar, sino auxiliares de un nuevo sistema contable, el “Central Store” británico, que la Armada deseaba introducir. Hubo al efecto un concurso, cuatrocientos postulantes, y once seleccionados, entre ellos Astica, que ocupó el primer lugar (aseguraba), y también Zagal. Los elegidos deberían seguir durante seis meses un adiestramiento en el Latorre-a cargo de un oficial especialista- y luego se les dispensaría por las diversas reparticiones navales, diseminando así el sistema. De allí la presencia de los dos líderes en el acorazado. Además, respecto de Astica, quizás operaba-y sus recuerdos lo insinúan-un “sueño de juventud”, que aunara la lectura de Loti, Salgari, Julio Verne y nuestro D´Halmar. “viajar por todos los mares del mundo”. “<sup>98</sup>*

También, hay que considerar que la gente de mar en la Armada, ingresaba generalmente como grumetes, y estos lo hicieron como cabos 1º, varios grados por sobre el común de los marinos. La misión de Astica y Zagal, era convertirse en especialistas del nuevo sistema de gestión piezas de repuestos, llamado almacenes centrales o *central store*.<sup>99</sup>

La explicación de la existencia de una imprenta al interior del “Latorre”, es comprensible al dimensionar la magnitud del buque, pues este poseía un desplazamiento aprox. de 28.000 toneladas, una eslora (largo) de 625 pies (190,5 mts.), una manga (ancho) de 92,5 pies (28,2 mts.), un calado medio (bajo línea de flotación) de 28 pies (8,5 mts.) y una tripulación de 1.075 hombres,<sup>100</sup> por lo que para transmitir órdenes, enviar circulares, etc. en forma escrita era necesaria una imprenta.

La explicación al porqué los cabos despenseros se contrataron, sólo dos meses antes de la sublevación puede ser obvia, pero hay que responderla, y es porque precisamente en ese periodo, no antes ni después, comenzó la contratación de personal externo con estudios superiores al común de la época,

---

<sup>97</sup> DONOSO, *Opus Citatus*, p. 55. VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, pp. 115 y 116.

<sup>98</sup> VIAL, *Opus Citatus*, p. 41.

<sup>99</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 145.

<sup>100</sup> FUENZALIDA, *Opus Citatus*, p. 1112.

para aplicar en la Armada el modelo británico del “*central store*”, y a través de un concurso público ingresaron Astica Fuentes y Zagal Anabalón.

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

Ante la pregunta propia que nos hacemos ¿Qué hubiese pasado si los marinos rebeldes no los hubiesen invitado a participar en el movimiento, a través de la redacción del petitorio? Estimamos que lo más probable, es que el levantamiento se hubiese producido igual, tal vez con otro cariz, pero no habría variado sustancialmente. La información que se ha recogido hasta ahora, habla que ellos fueron invitados a participar y no que ellos hayan provocado la sublevación.

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

La relación del Suboficial Mayor González con el PC fue más bien circunstancial, por ser este el único partido que trabajó en su defensa cuando iba a ser fusilado<sup>101</sup>. Según Gonzalo Vial, Ernesto González Brion tuvo una fallida candidatura a diputado por el partido comunista<sup>102</sup> en la década de los 30. Lo que el historiador no menciona, es que el partido comunista utilizó sin el consentimiento de él, su nombre para la candidatura de diputado, y esto lo hizo ver el mismo González, en una protesta que escribió en “El Diario” de La Serena, con fecha 18 de octubre de 1931, cuando señaló que él no permitiría que su nombre sea usado por el comunismo<sup>103</sup>. Además de lo anterior, luego Ernesto González estuvo ligado al gobierno de Arturo Alessandri, que dicho sea de paso, terminó su 2º período como un gobernante de derecha.

Sobre el otrora profesor de la escuela de grumetes y líder de la defensa de Talcahuano Pedro Pacheco, él sí estuvo claramente ligado al partido comunista, esto se pudo confirmar a través de varias fuentes, primero por entrevistas sostenidas con el ex-senador y ex-secretario general del partido Luis Corvalán Lépiz<sup>104</sup>, también por el escritor y militante comunista Fernando Quilodrán,<sup>105</sup> ambos lo conocieron personalmente. Además, por una entrevista con su hija, la señora Jimena Pacheco Contreras<sup>106</sup>, quien

---

<sup>101</sup> En los juicios posteriores a la sublevación de la marinería de septiembre de 1931, el suboficial mayor Ernesto González Brion fue encontrado culpable de sedición y condenado a muerte, pena que posteriormente le fue conmutada y luego sería absuelto.

<sup>102</sup> VIAL Correa, Gonzalo, “Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)”, editorial Zig-Zag, volumen V, 2001, p. 77.

<sup>103</sup> Extraído de “El Diario” de la Serena, domingo 18 de octubre de 1931. p.2.

<sup>104</sup> Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

<sup>105</sup> Entrevista sostenida el viernes 18 de enero del 2008, en la sede central del partido comunista en Santiago.

<sup>106</sup> Entrevista telefónica sostenida el viernes 25 de enero del 2008.

fuera la última secretaria personal del escritor, ex-senador y ex-secretario general del partido don Volodia Teitelboim.

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

*“-Señor presidente: Que diga el testigo que libros de autores comunistas conoce como de propiedad del profesor Pacheco”<sup>107</sup>. Al ser interrogado, el oficial (algo desinformado políticamente) señaló:*

*“-Le conozco varias señor presidente, entre otros algunos de Mahatma Gandhi. Ante la declaración del testigo, se produjo un momento de silencio en la sala y se cruzaron significativas miradas, pues como es sabido, el Mahatma Gandhi es un reputado y conocido oriental, sumamente conocido por sus recientes campañas nacionalistas pasivas de la India.”<sup>108</sup>*

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

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

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

---

<sup>107</sup> Extraído del Diario “El Sur” del domingo 27 de septiembre de 1931. p.10.

<sup>108</sup> *Idem.*

quienes torturaron y asesinaron a su esposa. Su hijo, presumiblemente luego entraría a las juventudes hitlerianas, pero nunca más Jan Valtin tuvo información de él.<sup>109</sup>

Si bien es cierto, que el autor en su libro menciona al *komintern* como el responsable de la sublevación de la marinería en Chile, pero no presenta pruebas, salvo la parte cuando señala que él trajo hacia Sudamérica tres maletas con billetes, una para Argentina otra para Uruguay y otra para Chile. No obstante, el mismo relata que no sabía si los billetes eran verdaderos o falsos.<sup>110</sup>

Por otro lado, lo que más desconfianza genera lo descrito por Jan Valtin con respecto a Chile, es cuando habla sobre cómo la sublevación fue aplastada. Este señala que contra la flota rebelde, el gobierno envió 80 aviones y termina diciendo que murieron 320 marineros<sup>111</sup>, lo cual no puede estar más alejado de la realidad, cuando hoy en día sabemos que fueron enviados 12 aviones y fallecieron sólo 2 tripulantes.<sup>112</sup>

Además, según Luís Corvalán, quien fuera simpatizante en 1931 del partido, e ingresara a militar en él en febrero de 1932, al preguntársele por Jan Valtin, señaló que era primera vez que escuchaba de él, y que esas hipótesis sobre la participación del *komintern*, “*son puras leseras*”, pues el partido comunista no tenía tanta influencia en ese tiempo. También mencionó que el partido si apoyó posteriormente al movimiento naval, pero que no lo provocó, agregando que en caso de haber originado la sublevación, a pesar del fracaso que tendría posteriormente, hubiese sido un motivo de orgullo para el PC y no habría motivo para ocultarlo<sup>113</sup>.

Además de esto, hay que sumar que el Buró latinoamericano en esa época, criticó al partido comunista chileno por su “debilidad orgánica”, reflejada en su “escasa raigambre en el proletariado de las grandes industrias” y falta de trabajo político respecto a soldados y marineros.<sup>114</sup> Por su parte, tanto el almirante von Schroeders, como el suboficial mayor González, hablan de una discrepancia entre “el pancismo” versus “revolución”, representado lo primero por los rebeldes navales que velaban por sus reivindicaciones, contra la revolución que planteaban los comunistas, pero sólo en un segundo momento, ya que el comité central del PC, se vio sorprendido por el comienzo de la sublevación.<sup>115</sup> En esta misma línea, la investigación de Carlos Alfaro concluye, que “*el Partido Comunista se plegó para apoyar y tratar de liderar el movimiento, pero no habría tenido ni la intención ni la fuerza para iniciarlo,*

---

<sup>109</sup> VALTIN, Jan, “La Noche Quedó Atrás”, (traducido por Julio Bernal,) editorial Claridad, Buenos Aires, Argentina, 1969, 20ª edición, p. 573.

<sup>110</sup> *Ibidem*, p. 183.

<sup>111</sup> *Ibidem*, pp. 185 y 186.

<sup>112</sup> “El Bombardeo de la Escuadra en Coquimbo”, Boletín de Difusión Histórica N°2 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, año 2000.

<sup>113</sup> Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

<sup>114</sup> VIAL, *Opus Citatus*, p. 77.

<sup>115</sup> *Ibidem*, p. 76.

*fruto de la persecución Ibañista, las pugnas internas y la falta de una política previa de infiltración de la Marina.”.*<sup>116</sup>

Sobre el enviado del sindicato de los astilleros de Coquimbo, para advertirle en forma urgente a Elías Lafferte del levantamiento de la escuadra, Corvalán señaló que podía explicarse por el contacto de algún obrero con algunos marinos de la escuadra<sup>117</sup>, ya que el “Latorre” junto a la flota de instrucción, se encontraba hacía tiempo anclado en el puerto de Coquimbo.

Lo que sí está medianamente claro, es que una vez producida la sublevación, el partido comunista de Chile, que por aquel entonces (y aún hoy) tenía una importante influencia en las organizaciones obreras, propició huelgas en apoyo de los marinos. Sin embargo, estas no tuvieron el efecto deseado, ya que fueron pocos los sindicatos que se plegaron, y además, la opinión pública mayoritariamente se puso al lado del gobierno. De igual forma, el estado mayor de las tripulaciones con el correr de los días, cada vez se fue orientando más políticamente, pero nunca se llegó a algún acuerdo con los obreros.<sup>118</sup>

Complementando lo anterior, en el libro de la historiadora Olga Ulianova “Chile en los Archivos Soviéticos” Tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, donde se recopila toda la información transmitida desde el partido comunista de Chile hacia la Unión Soviética y el entonces Buró Sudamericano que estaba en Montevideo, tampoco se hace ninguna alusión a que esto fuera orquestado desde Moscú y menos de alguna conexión entre la sublevación de la marinería de Chile, con las otras rebeliones navales del orbe. Incluso, en el libro se señala que “...el PC contaba con apenas unos 30 militantes en Santiago sin contacto alguno con provincias” y luego agrega, “Al momento del derrocamiento de Ibáñez, el PC chileno contaba con no más de 100 militantes en todo el país”.<sup>119</sup> Por ende, en septiembre de 1931 no tenía aún la fuerza para organizar un levantamiento de esas dimensiones.

Igualmente, el mismo almirante Edgardo von Schroeders, quien fuera el mediador del gobierno con los sublevados en Coquimbo, señaló:

*“A pesar del giro francamente comunista que poco a poco fue tomando el amotinamiento de la Escuadra, soy convencido (que este) estalló por causas económicas, y que la gran mayoría de las tripulaciones de la Escuadra son sanas y no están contaminadas con estas nefastas teorías.- Comprueban este acierto sus primeras peticiones, el respeto y*

---

<sup>116</sup> ALFARO Hidalgo, Carlos “La Sublevación de la Armada de Chile en septiembre de 1931: ¿Reivindicaciones Laborales o Infiltración Comunista”, Revista Norte Histórico, N°1, 2014, p. 87

<sup>117</sup> Entrevista realizada el sábado 26 de enero del 2008, en casa del dirigente, en Santiago.

<sup>118</sup> VITALE, Luís, “Interpretación Marxista de la Historia de Chile, de la Republica Parlamentaria a la Republica Socialista. De la dependencia inglesa a la norteamericana (1891-1932)”, ediciones LOM, tomo V, Santiago, 1994, p. 322.

<sup>119</sup> ULIANOVA, Olga, Riquelme Segovia, Alfredo, “Chile en los Archivos Soviéticos 1922-1991”, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, Centro de investigaciones Diego Barros Arana, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2009, pp. 17 y 18. Extraído de un documento de la reunión del secretariado latinoamericano de la internacional comunista, 27 de marzo de 1935 (estenograma), RGASPI, 495.101.31 (traducción del ruso, Olga Lepijina).

*consideraciones que tuvieron para con todos sus Jefes y Oficiales y la forma patriótica en que todas las tripulaciones cantaban el himno nacional al arriar e izar la bandera.-”<sup>120</sup>*

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

### **SUPUESTA PARTICIPACIÓN DEL GENERAL IBÁÑEZ**

Además de los “comités revolucionarios” y los comunistas, también se culpó al general Carlos Ibáñez del Campo como responsable de la sublevación, para a través de ella, llegar al poder nuevamente. En este tiempo se señaló, que la rebelión obedecía a un movimiento ibañista dirigido por el ex-ministro Carlos Frödden, el cual había sido visto en Coquimbo a fines de agosto de ese año. Esta última afirmación, se basaba principalmente en lo expresado por el contralmirante Edgardo von Schroeders, que sabía de la estrecha amistad entre Frödden y el gobernador marítimo de Coquimbo, capitán de corbeta (R) Guillermo Valenzuela, llamándole especialmente la atención, que esta autoridad no hubiera comunicado a Santiago sobre el motín de la marinería en la mañana del día 1º de septiembre. Von Schroeders presumió, que él debió haber conocido la situación antes, y recién la comunicó, después de las 17:00 horas, con posterioridad incluso al comunicado de los propios sublevados.<sup>121</sup>

A pesar de lo anterior, es difícil encontrar alguna influencia ibañista en el movimiento, pues por el sólo hecho de que el general Ibáñez era un adversario acérrimo tanto de Alessandri como del comunismo, su participación en estos hechos sería una contradicción. Además, revisando el cuarto punto del petitorio del personal de la base naval de Talcahuano, que señalaba lo siguiente: “4º Castigo inmediato y confiscación de todos los bienes de los que llevaron al país a la bancarrota”<sup>122</sup>. Este representaba una clara alusión a Ibáñez del Campo, a su ministro de hacienda Pablo Ramírez y al de marina Carlos Frödden.

El mito de la infiltración ibañista a través de Frödden, también se basa en que este, cuando aún estaba en el ministerio, más de alguna vez mencionó que le gustaría volver a embarcarse y navegar con la escuadra. Esta idea se desvirtuó por aquellos días, señalándose que Frödden quería comandar la flota y reinstalar al general Ibáñez en el poder.<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> MANN, *Opus Citatus*.

<sup>121</sup> VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, pp. 200-206.

<sup>122</sup> Extraído del Diario “La Patria” del viernes 4 de septiembre de 1931. p. 1.

<sup>123</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 150 y 151.

El hecho que el ex-ministro de marina, se haya encontrado en las cercanías de Coquimbo por los días del motín, obedece a que él se fue a vivir a dicho puerto después de la caída de Ibáñez. Paradojalmente, para evitar suspicacias, Frödden incluso se había retirado al interior, pues en Coquimbo mismo era frecuentemente visitado por oficiales navales, ya que la escuadra se encontraba en esa zona hacía varios meses.<sup>124</sup>

En los juicios posteriores a la sublevación de la marinería, el fiscal naval, comandante Julio Allard Pinto, entrevistó a todos los oficiales que se habían reunido con Carlos Frödden en Coquimbo, y llegó a la conclusión de que este último, no estuvo involucrado en los hechos.<sup>125</sup>

### **SUPUESTA MOTIVACIÓN ECONÓMICA**

Para el historiador Gonzalo Vial Correa, la rebaja de sueldos es el detonante de la sublevación y los otros elementos son solamente incidentales o posteriores a la explosión de la misma<sup>126</sup>. De igual pensamiento es don Leónidas Bravo Ríos, quien fuera auditor general del Ejército y padre del historiador don Germán Bravo Valdivieso, pues señala como ejemplo que:

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

*El hambre que el soldado acepta para sí, no lo acepta para los suyos, y si llega el momento de la prueba, desaparece la disciplina y se pierde la más grande de las virtudes de nuestro soldado”.*<sup>127</sup>

A esto hay que agregar que *“El sueldo de los suboficiales, cabos y sargentos era para empezar exiguo”.*<sup>128</sup> Con todo esto, se puede hacer una idea, para ayudar a entender la motivación del levantamiento.

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

---

<sup>124</sup> *Ibidem*, p. 150.

<sup>125</sup> *Ibidem*, p. 151.

<sup>126</sup> VIAL, *Opus Citatus*, p. 38.

<sup>127</sup> BRAVO Ríos, Leónidas, Lo que supo un auditor de Guerra, editorial del Pacífico, Santiago, 1955, p. 30.

<sup>128</sup> LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 361.

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

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

1º No aceptar, por ninguna causa, que los elementos modestos que resguardan la administración y paz del país, sufran cercenamiento y el sacrificio de su escaso bienestar para equilibrar situaciones creadas por malos gobernantes y cubrir déficits producidos por los constantes errores y falta de probidad de las clases gobernantes.<sup>129</sup>

Lo expresado anteriormente, señala claramente el rechazo de los marinos a la rebaja de los salarios y la importancia del factor económico en la sublevación, pero creemos que esta no es la causa profunda, que permite explicar el origen de la sublevación de la marinería, pues a nuestro juicio, debería considerarse a dicha reducción de sueldos, como la “chispa” que hizo explosar el polvorín, similar al asesinato del archiduque Francisco Fernando que desencadenó la I guerra mundial, pero no como el factor de fondo, pues a nuestro juicio, no basta con una baja en las remuneraciones para sublevar a las fuerzas armadas, ni en especial para levantar al personal de suboficiales, pues en el pasado se habían encontrado en peores situaciones. Como señala Bravo Valdivieso: “Los sueldos que gozaban las fuerzas armadas eran miserables y no se vislumbraba ningún camino de solución.....Los suboficiales completaron en 1924, seis meses impagos”.<sup>130</sup>

### **EL DETERIORO DE LA MORAL MILITAR, CAUSANTE DE LA SUBLEVACIÓN**

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

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

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

<sup>129</sup> VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 7.

<sup>130</sup> BRAVO Valdivieso, *Opus Citatus*, P. 213

*se refiere a la moralidad en la actuación profesional militar, circunscrita a la aplicación de las normas y principios generales de la moral en los problemas que se presentan*<sup>131</sup>.

A juicio del almirante von Schroeders, el deterioro de la “Moral Militar” comenzó en septiembre de 1924, cuando *“se depuso a un Presidente Constitucional, se eliminó a todo un Congreso y se arrogó el Ejecutivo la facultad de legislar con los primeros decretos-leyes. Este fué un mal ejemplo para el futuro y será el que dé origen a los movimientos e inquietudes venideras”*<sup>132</sup>

Si se tiene presente que *“El principio de autoridad es el eje de la vida militar”*<sup>133</sup> entonces una vez desvirtuado o perdido este eje, se puede esperar cualquier cosa de las instituciones armadas en su conjunto o al menos de un grupo de estas, como fue lo que ocurrió en este caso. Los ejemplos que grafican de mejor forma esta afirmación, son cuando las juntas militares compuestas en su mayoría por oficiales jefes y subalternos, disponían a su antojo del cuerpo de generales, o cuando el coronel Ibáñez como ministro de guerra, mandaba más que los generales. El mismo caso se puede aplicar, para el capitán de fragata Carlos Frödden, cuando como ministro de marina, dirigía a la Armada por sobre el cuerpo de almirantes. Un manual del castrense señala claramente: *“No se puede concebir un Ejército sin disciplina y la disciplina militar no es otra cosa que “un estado de orden y conducta entre el personal militar”*.<sup>134</sup> En estos casos claramente se alteró el orden y la conducta, al no respetarse la jerarquía. Comprendiendo esto, salta automáticamente a la palestra la pregunta que se hizo el suboficial mayor Ernesto González Brion:

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

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

Luego agrega: *La falta de contacto e interés por las tripulaciones por parte de los oficiales impidió a estos percatarse del volcán que ardía bajos sus pies.*<sup>135</sup>

---

<sup>131</sup> EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, estado mayor general del Ejército, colección biblioteca del oficial, tomo X pp. 174-175.

<sup>132</sup> VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 110.

<sup>133</sup> EMGE, Historia del Ejército de Chile, estado mayor general del Ejército, colección biblioteca del oficial, tomo X, pp. 179.

<sup>134</sup> EMGE, Ejército de Chile, estado mayor general, dirección de instrucción, plan de lección AO-3 “Virtudes Militares y Guía del Carácter”, TT.GG. instituto geográfico militar de Chile, 1982.

<sup>135</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

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

*“... en la armada no se había producido un cambio real y efectivo en el trato que se le daba a las tripulaciones como, a esa fecha, se había hecho en muchas otras marinas. Aún persistían prácticas vejatorias y una desigualdad abismante entre la oficialidad y los suboficiales, sargentos y gente de mar”.<sup>136</sup>*

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

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

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

Dentro de estas, quienes más se sintieron perjudicados fueron los marinos que prestaban servicio en el acorazado “Latorre”, ya que además de la rebaja recién mencionada y de otra que se había aplicado anteriormente del 10% durante el gobierno de Ibáñez, también les fue bajada a la mitad la gratificación del 150% que ganaba este buque, por prestar servicios en Europa. Esto se tradujo en que a estos hombres de mar se les descontaba mensualmente, el anticipo que tuvieron que solicitar para poder cancelar las compras que ya habían hecho en el extranjero. Todo esto, sin mencionar la eliminación de las gratificaciones por especialidad y zonas, entre otras propias del ámbito castrense.<sup>137</sup> Es por eso que este nuevo anuncio de rebaja cayó muy mal en el buque, y la forma de exteriorizar esta molestia, fue con la realización de un petitorio por parte de la gente de mar, dirigido al gobierno.

---

<sup>136</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 103.

<sup>137</sup> VON SCHROEDERS, Edgardo, *El delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra*, soc. imp. y litografía Universo, Santiago de Chile, 1933. p.10.

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

La intención de las tripulaciones navales, era que mediante el conducto regular, (en este caso representado por el comodoro Hozven), se hiciera llegar el petitorio hasta el gobierno, con el propósito final de que las rebajas de sueldos quedaran sin efecto. Sin embargo, el mencionado jefe naval, en vez de apoyar las peticiones de las tripulaciones, les reprochó duramente su actitud, tratándolos incluso de antipatriotas. Fue esto último lo que a nuestro juicio, terminó por socavar lo poco de moral militar que les quedaba a las tripulaciones, pues horas después de la reprimenda de Hozven, se inició la sublevación.

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

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

*“La amargura de esos días (crisis de la armada en 1927) la comparo con la de años después por la sublevación de las tripulaciones y el espectáculo del consejo de guerra que juzgo a los oficiales de la escuadra, en donde se presentaba el triste cuadro de una institución cuya oficialidad había perdido la adhesión a sus superiores y una escasez moral profesional y sinceridad que reflejaba la de los suboficiales y marineros que traicionaron a sus oficiales”<sup>138</sup>*

## LA SUBLEVACIÓN DE LA MARINERÍA EN COQUIMBO

A fines de agosto de 1931, se encontraban en la bahía de Coquimbo, base preferente de la Armada en invierno<sup>139</sup>, la escuadra de evoluciones (“escuadra activa”, con personal veterano), que volvía de Puerto Aldea, junto con la escuadra de instrucción (de entrenamiento, con personal novato, entre estos

---

<sup>138</sup> MERINO, *Opus Citatus*, p. 33.

<sup>139</sup> Entrevista al suboficial (R) de la Armada Manuel Chamorro Moreno, el miércoles 23 de enero del 2008, en el edificio de las fuerzas armadas, departamento de relaciones públicas de la Armada, Santiago.

estaban los cabos dispenseros Astica y Zagal, con sólo unos meses de servicio), que se encontraba al ancla en dicho puerto, por economía.

La escuadra activa, era comandada por el contralmirante Abel Campos Carvajal y estaba compuesta por el crucero "O'Higgins" y por los destructores "Riquelme", "Hyatt", "Videla" y "Aldea". Completaban esta flota, el submarino "Simpson" y los remolcadores "Gálvez" y "Artilleros". Por su parte, la escuadra de instrucción estaba al mando del capitán de navío "comodoro" Alberto Hozven Azaola y la conformaban el acorazado "Latorre" y los destructores "Lynch", "Orella" y "Serrano".<sup>140</sup>

Con respecto a la relación entre los jefes de ambas escuadras, podemos señalar que esta era prácticamente inexistente, pues a pesar de que eran compañeros de la misma promoción de la Escuela Naval, estos ni siquiera se saludaban.<sup>141</sup> De esa forma, en los últimos días del mes de agosto, gran parte del poder naval de la república, se encontraba concentrado en el puerto de Coquimbo y con un mando dividido, por la animadversión que se sentían mutuamente los jefes de ambas escuadras.

Sobre el descontento de las tripulaciones, hay autores como Carlos Charlin, que creen que estas al ir en aumento, fueron dando pie a una conspiración, la cual habría comenzado por lo menos en julio del año 1931, pues argumenta que, con menos tiempo, hubiera sido imposible coordinar los puertos de Coquimbo, Talcahuano y Valparaíso en la sublevación que tendría lugar en septiembre.<sup>142</sup> Sin embargo, como ya hemos visto, no hay otros antecedentes que lo validen.

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

*"No obstante el acuerdo tomado el día 26 (de agosto) a bordo del "Latorre", de presentar las peticiones el Lunes 31 a las 14 horas, las comisiones del "O'Higgins" y del "Videla", se anticiparon y las presentaron a sus respectivos Comandantes el Sábado 29."*<sup>143</sup>

De igual forma, hay que entender que hasta la fecha de la primera reunión (el 26 de agosto), sólo se hablaba de una nueva rebaja de sueldos a los empleados públicos, como un rumor, pues recién esta

---

<sup>140</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Altazor, 5ª edición, Santiago de Chile, 2010, p. 96.

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

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

<sup>141</sup> *Idem.*

<sup>142</sup> CHARLIN Ojeda, Carlos, "Del Avión Rojo a la República Socialista", editorial Quimantú Ltda., serie análisis, colección camino abierto, Santiago de Chile, 1970, p. 398.

<sup>143</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, "Desde la Toldilla del "Latorre" Sublevado", Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

noticia se dio a conocer el día 27 de agosto y el 28, a través de un comunicado de gobierno, se precisó la forma de como operaría esta disminución salarial.<sup>144</sup>

Como ya se ha señalado anteriormente, el desagrado generalizado dentro de las tripulaciones de ambas escuadras, por los rumores (luego confirmados) de una nueva rebaja a sus sueldos, se vio reflejado en una serie de petitorios colectivos, dirigidos inicialmente hacia los respectivos comandantes de los buques, para que estos pudieran elevarlo al más alto nivel. En el caso del buque más grande de ambas escuadras, el acorazado “Latorre”, se pretendía enviarle un petitorio colectivo al comodoro Hozven, en el cual solicitaban que no se rebajaran los sueldos<sup>145</sup>, para que este a su vez lo transmitiera al ministro de marina, contralmirante Rogers y este al vicepresidente Trucco, quién finalmente podría tomar cartas en el asunto. Este instrumento del petitorio, es ilógico dentro de las fuerzas armadas, ya que en estas no existen las peticiones colectivas, como si las hay en las empresas con sus sindicatos. Hay que tener presente, que en las FF.AA. en caso de haber reclamaciones, estas se deben hacer en forma individual y dirigida hacia el jefe directo del reclamante, o con su previa autorización, acceder al inmediatamente superior, pero siempre respetando el conducto regular, así lo establecen las ordenanzas, o de lo contrario, como lo señala el código de justicia militar en su artículo 272, “*serán castigados, como responsables de sedición o motín*”<sup>146</sup>.

No obstante esto, como ya se ha visto en los puntos anteriores, los mismos oficiales navales en los años 1924, 1925 y 1927, también habían realizado “petitorios colectivos” a las autoridades, generando con esto un precedente para los suboficiales. En relación al origen del petitorio, existen diversas versiones para explicar desde donde surgió la idea, si fueron los mismos oficiales, los suboficiales, los sargentos<sup>147</sup>, los cabos o finalmente los marineros quienes lo plantearon. Lo que si hay mediana claridad, es que ante la dificultad para poder realizarlo de mejor forma, se recurrió a los clases más cultos, los cabos dispenseros, especialmente a Manuel Astica Fuentes para ello. Este último al finalizarlo, lo calificó como “*un texto corto y respetuoso*”<sup>148</sup>.

En relación a la entrega de este documento, según la versión del suboficial mayor González, en la mañana del 31 de agosto, el comodoro Hozven conversó con él, acerca de los petitorios ya presentados en el “O’Higgins” y el “Videla”. En aquella ocasión, el suboficial le señaló al comandante, que “*al parecer, se trataba de peticiones que las tripulaciones iban a formular en todos los buques, incluso el “Latorre”*”.<sup>149</sup>

---

<sup>144</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 37

<sup>145</sup> LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 360.

<sup>146</sup> CÓDIGO DE JUSTICIA MILITAR, Editorial Jurídica de Chile, novena edición, 1976, Santiago, p. 91.

<sup>147</sup> Gonzalo Vial y German Bravo, señalan que este “petitorio” surgió desde la “cámara de sargentos”

<sup>148</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 42.

<sup>149</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931, Santiago, p. 5.

Luego agregó, que el comodoro dio órdenes a su jefe de estado mayor, relativas a convocar a una reunión para las 13:45 hrs. de aquel mismo día, a realizarse en la toldilla del “Latorre”. Lo imperativo es que esta debía contar con la presencia de todos los oficiales y tripulantes del mencionado acorazado, además de todos los jefes y oficiales de los destructores “Serrano”, Orella” y “Lynch”, y además, con una delegación de 30 hombres de gente de mar, por cada uno de estos últimos buques.<sup>150</sup>

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

*“Semejante actitud la considero inaudita y desde luego declaro solemnemente que cualquiera que sea el número de los descontentos, recibirá una severa sanción.” ... Señores comandantes, jefes, oficiales, suboficiales y tripulaciones, miremos hacia nuestro pabellón, que no sea nuestra Marina de Guerra, de tradiciones tan nobles y gloriosas, la que de un paso tan cobarde que vaya a herir a la nación entera, en los precisos momentos en que se bate por salir de una crisis de tan bastas y terribles proporciones”.... ¡Viva Chile!<sup>151</sup>*

Para infortunio del comodoro Hozven, ese último ¡Viva Chile! no fue respondido por la tripulación, en un claro indicio de que algo no estaba en orden. Como dijo el general Carlos Sáez al referirse a estos hechos: *“Hay silencios que envuelven una seria amenaza.”*<sup>152</sup> Lo que a la mayoría de los estudiosos del tema extrañó, fue que ni el severo comodoro Hozven, ni el contralmirante Campos en el “O’Higgins”, tomaron alguna medida (o si la tomaron no fueron verdaderamente eficientes), para precaver cualquier motín dentro del personal que se mostraba públicamente descontento y tampoco, ninguno de los dos jefes le informó al ministro de marina, sobre las irregularidades que estaban sucediendo a bordo de las respectivas escuadras.

Tras el reproche público por parte del comodoro, los suboficiales se sintieron humillados e incomprendidos por parte de su comandante.<sup>153</sup> Estimamos que esta actitud dura e inflexible del comodoro Hozven, fue la que precipitó los acontecimientos, pues él, en vez de explicar a sus

---

<sup>150</sup> *Idem.*

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

<sup>151</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 108.

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

<sup>152</sup> SÁEZ Morales, Carlos, “Recuerdos de un Soldado”, biblioteca Ercilla, tomo I, 1934, p.38.

<sup>153</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 43.

subalternos que la rebaja sólo afectaba a los sueldos altos, o que también era un préstamo al gobierno que podía servir para pagar las hipotecas, sólo se remitió a emitir conceptos rígidos de la disciplina.<sup>154</sup>

Según el testimonio del suboficial mayor González, a las 16:00 hrs. de aquel mismo 31 de agosto, se realizó una reunión con carácter de asamblea, en el departamento de máquinas hidráulicas del “Latorre”, en el cual participaron dos tercios de su tripulación, la mayoría marineros y cabos. En aquella ocasión, se discutieron los posibles cursos de acción a seguir, hasta que se decidió tomar en apoyar la opinión del cabo 2° Julio Tapia, quien planteó que si el comodoro Hozven, y el almirante Campos, no hacían eco de sus peticiones, lo único que les restaba por hacer, era tomarse los buques y dirigirse directamente al gobierno, para pedir la aceptación de estas.<sup>155</sup>

Una vez aprobada esta idea, que significaba en la práctica la sublevación de la marinería, se diseñó un plan que establecía tomarse los buques a las 00:40 horas.<sup>156</sup> No obstante lo señalado inicialmente en este plan, el mismo suboficial González señaló más tarde, que la toma de los buques se realizó a las 04:00 horas. Por su parte, la transmisión de esta información clave, hacia las otras unidades y a la vez convocar a nuevas reuniones en el transcurso de la tarde- noche, se debió en gran medida, gracias al trabajo del cabo 1º Manuel Bastías, quien en su calidad de eléctrico pudo repartir las invitaciones sin mayores inconvenientes.

Posteriormente, se resolvió tener dos asambleas más<sup>157</sup>, a las 20:00 y a las 22:00 hrs., pero esta vez ampliadas a los suboficiales y a los miembros de otros buques. Sobre estas reuniones, hay que decir que tuvieron como excusa, la organización de un campeonato de box internaves y paradójicamente, la oficialidad de ambas escuadras, casi íntegra, asistió a esas mismas horas, a un homenaje que le realizó la comunidad de La Serena.<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, p. 157.

<sup>155</sup> GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del miércoles 16 de diciembre de 1931, Santiago, p. 7.

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

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

<sup>156</sup> 1) “Comunicar, por medio de comisiones, a todos los buques, que a las 0.40, horas del 1° de Septiembre, la tripulación debía tomarse los buques y mantener en sus camarotes, con centinelas de vista, al Almirante, al Comodoro, Comandantes y Oficiales de las dos flotas.

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

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

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

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

6) Apoderarse del armamento menor y municiones necesarias y estar listos para efectuar la toma de los buques a las 0.40 horas.”

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

<sup>157</sup> Para Gonzalo Vial, solamente hubo una sola reunión ese día 31 y se produjo a las 20:00 hrs., esta tuvo lugar en el pañol de municiones del “Latorre”, en donde se acordó la sublevación como el camino a seguir, con respecto a esto llegó a decir: “Fue un hecho extraordinario por su rapidez, coordinación y eficacia, extendidas simultáneamente a numerosas naves...tan extraordinario, que el observador lego no haya verosímil que se decidiera, planeara y ejecutase en apenas cuatro horas. Pero no existen datos que lo contradigan.”

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

<sup>158</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 44.

Por otra parte, una de las principales determinaciones que se tomaron, antes de llevarse a cabo la sublevación, fue la constitución de un Estado Mayor de las Tripulaciones, para liderar el proceso que se iniciaría. Este organismo quedó conformado por el Suboficial Mayor Ernesto González, como Jefe, el Cabo 1° Manuel Astica, como secretario y el Suboficial Mayor Victoriano Zapata, el Suboficial Guillermo Steembecker, el Cabo 1° Manuel Bastías y el Cabo 1° Augusto Zagal, como directores, todos pertenecientes al “Latorre”. Además, se incorporaron como directores, el Sargento 2° Lautaro Silva, el Cabo 1° Juan Bravo y el Cabo 1° Eleodoro Labra del “O’Higgins” e igualmente, el Cabo 1° José González del “Hyatt”.<sup>159</sup> Asimismo, se estableció que la señal convenida entre los buques, para dar cuenta de que las tripulaciones respectivas dominaban el buque, fuera una luz roja en el palo mayor<sup>160</sup>.

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

*“De acuerdo al procedimiento interno de los buques y conforme a los dictados de la Ordenanza Naval, el oficial de guardia, en puerto, se acuesta a las 24,00 horas y lo sucede en los cuartos de guardia siguientes, 00,00 a 04,00 y 04,00 a 08,00 horas, en los buques del tipo destructor hacia abajo, suboficiales y sargentos. No así en los barcos mayores, con superior dotación de oficiales. En consecuencia, por lo avanzado de la hora, no había más oficiales en pie a bordo que los de guardia en el “O’Higgins” y “Latorre”, que fueron aprehendidos sorpresivamente. El resto dormía. Por el simple y sencillo expediente de cerrar las puertas de los camarotes por fuera o de las escotillas de las bajadas a los pasillos y cámaras, quedaron los oficiales encerrados”.<sup>161</sup>*

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

En relación a los destructores, el “Orella”, “Lynch” y “Videla”, estos fueron sublevados por sus propias tripulaciones, en cambio en el “Serrano”, “Aldea”, “Riquelme” y “Hyatt”, fue necesario el envío de algunos equipos de abordaje del “Latorre” y “O’Higgins”, para poder ser tomados por los rebeldes.<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> *Ibidem*, p. 107.

<sup>160</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 44.

<sup>161</sup> FUENZALIDA Bade, Rodrigo, *Opus Citatus*, p. 1175.

<sup>162</sup> TROMBEN, *Opus Citatus*, pp. 164-166.

De igual forma, como muestra de seriedad (dentro de un proceso irregular), una de las primeras medidas que se tomó, tras tomar el control de los buques, fue sellar las cantinas y cajas las fuertes<sup>163</sup>. Por su parte, “cuando comenzaron a llegar a bordo los oficiales que estaban francos, no notaron nada especial, eran saludados de acuerdo a las ordenanzas y una vez en cubierta se les notificaba del motín y eran conducidos prisioneros y encerrados en sus camarotes”<sup>164</sup>.

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

Horas después, al atardecer de ese martes 1º de septiembre de 1931, el estado mayor de las tripulaciones decidió enviar una proclama al gobierno, en donde además de oficializar la sublevación, pretendían poner sobre la mesa sus condiciones para deponer el movimiento.<sup>165</sup>

---

<sup>163</sup> *Idem.*

<sup>164</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 118.

<sup>165</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, pp. 120-122.

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

“AL MINISTRO DE MARINA

“DEL ESTADO MAYOR DE LAS TRIPULACIONES.

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

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

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

**PROCLAMAS DE LAS TRIPULACIONES DE LA ARMADA.**

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

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

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

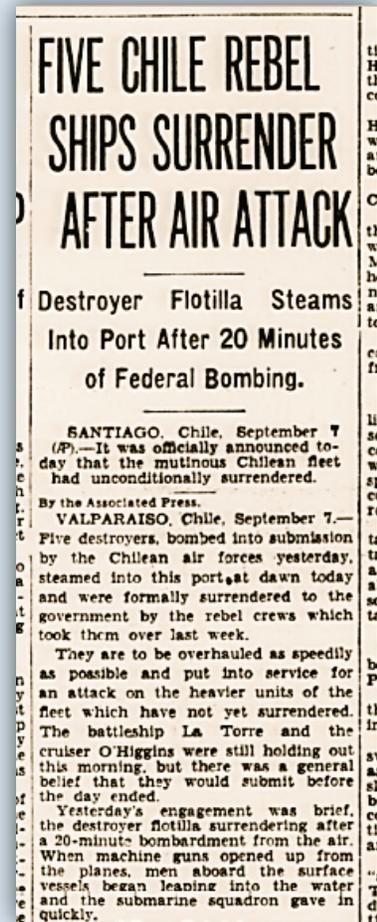
Hecho este preámbulo consideramos:

1. Que es un deber de patriotismo obliga a las tripulaciones de la Armada a no aceptar dilapidaciones ni depredaciones de la hacienda del país, por la incapacidad imperante del gobierno actual y la falta de honradez de los anteriores.
2. Que los actuales gobernantes, para solucionar la situación económica, solo han recurrido a la misma política de sus antecesores, con una falta absoluta de iniciativa y de comprensión, por lo tanto acuerda:
  - 1º No aceptar, por ninguna causa, que los elementos modestos que resguardan la administración y paz del país, sufran cercenamiento y el sacrificio de su escaso bienestar para equilibrar situaciones creadas por malos gobernantes y cubrir déficits producidos por los constantes errores y falta de probidad de las clases gobernantes.
  - 2º Los poderes competentes pedirán la extradición de los políticos ausentes y para deslindar responsabilidades, se les juzgue y sancione conforme al derecho.
  - 3º Que el gobierno, en su deber de velar por los derechos sagrados de todos los ciudadanos civiles y militares o navales, por un prestigio de la libertad que defiende, debe evitar, por todos los medios a su alcance, que en la conciencia de la masa se forme un ambiente hostil a las fuerzas armadas.
  - 4º Que las tripulaciones de la Armada, en su propósito firme de que se consideren sus aspiraciones y derechos, exigen que las cuadras se mantengan al ancla en esta bahía mientras no se solucionen satisfactoriamente los problemas que presentamos a la consideración del gobierno.

## REACCIÓN DEL GOBIERNO

Como era de esperarse, la noticia de la sublevación sorprendió a todo el mundo político nacional, y en especial a los mandos de la Armada, lo que llevó al ministro de marina, contralmirante Calixto Rogers, a citar de manera urgente a la junta consultiva de la institución, para decidir cómo enfrentar la crisis y hacer una propuesta al gobierno de cómo superarla. Esta junta además del ministro, la conformaban el inspector general de la institución, Vicealmirante Hipólito Marchant; el director de personal, Capitán de Navío Julio Merino Benítez; el jefe de estado mayor, Contralmirante Alejandro García Casteblanco y el director de material, Contralmirante Edgardo von Schroeders<sup>166</sup>.

Dentro de la discusión de los jefes navales surgieron tres puntos, uno llamado “duro”, propiciado por los “halcones” en el cual se proponía aplastar de inmediato la insurrección, por medio de un ataque a la escuadra con los medios disponibles, en ese momento aun creían contar con la lealtad de la fuerza de submarinos, que tenía su base en Talcahuano) y “aplicar un castigo ejemplar a los cabecillas”,<sup>167</sup> pero llegaron a la conclusión que en caso de reprimir la sublevación significaba perder la escuadra, motivo por el cual se desechó, lo mismo que utilizar a la naciente Fuerza Aérea.



*The Evening Star, 7 de septiembre de 1931*

Otra opción intermedia, fue quedarse a la espera del momento en que la marinería intente un desembarco para aprovisionarse y en ese instante repelerlo, para llevar a los sublevados a una rendición “por asfixia”, pero esta idea se descartó por la experiencia histórica, ya que 40 años antes, las fuerzas de Balmaceda pretendieron hacer lo mismo con pésimos resultados en la guerra civil de 1891, en contra de la escuadra que se había sublevado en apoyo de los “congresistas”<sup>168</sup>. Es por eso que se optó por la

<sup>5º</sup> Que jamás, mientras haya a bordo un solo individuo de tripulación, los cañones de un barco de guerra chileno serán dirigidos contra sus hermanos del pueblo.

<sup>6º</sup> A objeto de no prolongar situaciones molestas para el país, las tripulaciones de la Armada dan un plazo de 48 horas para que se conteste satisfactoriamente a las aspiraciones que se contemplan en esta nota.

<sup>7º</sup> Queremos a la vez dejar constancia que no haber sido influenciados por ninguna idea de índole anarquista y que no estamos dispuestos a tolerar tendencias que entreguen al país en un abismo de desorientación social. No hay un anhelo de defendernos exclusivamente, sino, y en forma especial, de ayudar también a nuestros conciudadanos que actualmente sufren la privación de trabajo por culpa de la incapacidad gubernativa”. Coquimbo, septiembre 1º de 1931. Hora y fecha del radio: 16300  
Hora recepción: 1655”.

<sup>166</sup> GUZMÁN Cortés, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 45.

<sup>167</sup> LÓPEZ Urrutia, Carlos, *Opus Citatus*, p. 367.

<sup>168</sup> VIAL Correa, Gonzalo, *Opus Citatus*, p. 51.

alternativa “blanda” o de los “palomas” que propiciaban un arreglo conciliador, ya que en la encrucijada en que se encontraban, consideraron que era necesario parlamentar<sup>169</sup>.

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

Dentro de los personajes que asistieron a La Moneda para esa junta extraordinaria, se encontraban: Arturo Alessandri Palma (ex-presidente 1920-1925); Ladislao Errázuriz (ex-ministro de guerra 1919-20); Pedro Opazo Letelier (presidente del senado); Guillermo Labarca (presidente del partido radical); Alfredo Piwonka; Enrique Zañartu Prieto; Manuel Hidalgo (líder comunista); Dr. Selim Carrasco; Alejo Lira; Santiago Wilson; Emilio Bello Codesido (integrante de la junta de gobierno del 23 enero de 1925); Luís A. Silva (director del diario Ilustrado); Francisco Bulnes Correa; Rafael Urrejola; Eulogio Rojas Mery; Arcadio Meza; Ramón Montenegro; Gustavo Walter; Julio Bustos; Domingo Duran; Fernando Maira; Hernán Alessandri y Juan Bautista Soto<sup>170</sup>.

Tras ese consejo, el gobierno decidió enviar como parlamentario al contralmirante Edgardo von Schroeders, acompañado del capitán de navío Luís Muñoz Artigas y del teniente Rogelio Huidobro como ayudante.<sup>171</sup>

Paralelamente, mientras se realizaba esta reunión, el estado mayor de las tripulaciones envió un segundo pliego de peticiones al gobierno<sup>172</sup>.

---

<sup>169</sup> DONOSO Ricardo, *Opus Citatus*, p. 56.

<sup>170</sup> *Ibidem*, p. 57. Según Ricardo Donoso, en ésta reunión también participó el líder comunista Elias Lafferte, pero este lo desmintió a través de la prensa.

<sup>171</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, p. 124.

<sup>172</sup> BRAVO Valdivieso, Germán, *Opus Citatus*, pp. 125 y 126.

**Proclama Nº 2 de los Marineros Sublevados en Coquimbo**

**Martes 1º de septiembre de 1931:**

“LO QUE NECESITAN LAS TRIPULACIONES DE LA ARMADA.

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

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

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

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

Economías:

- El cierre por dos años de la Escuela de Grumetes, de Torpedos, de Comunicaciones, de Artillería Naval y de Máquinas.

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

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

*“De ninguna manera subir a parlamentar a bordo. Arreglar una conferencia en tierra y no aceptar imposiciones. Exigir que los oficiales vuelvan a sus puestos y en seguida que las Tripulaciones hagan sus peticiones por conducto regular.”<sup>173</sup>*

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

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

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

<sup>173</sup> VON SCHROEDERS, *Opus Citatus*, p. 19.

estos le respondieron tajantemente que sólo negociarían a bordo. En vista de esta nueva negativa, el almirante otra vez tuvo que pedir su venía a la autoridad para subir al “Latorre”, lo que finalmente es aceptado, pero ya se había perdido todo el día, quedando comprometidos para una reunión a bordo del buque, para el día siguiente jueves 3 de septiembre a las 11:00 hrs.

Lamentablemente para el gobierno, en el intertanto de la última comunicación del contralmirante con las tripulaciones y la reunión propiamente tal, programada para el día 3, se produjo una importante adhesión al movimiento sedicioso: La sublevación del apostadero naval de Talcahuano con todas sus reparticiones.

### **INICIOS DE LAS ACCIONES BÉLICAS**

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

# A la primera víctima

A las 8 de la noche llegan los

restos del malogrado y heroico corneta del Regimiento "O'Higgins" Número nueve

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

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

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

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

## EL COMANDANTE

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

## EL TENIENTE REYNO

y demás oficialidad han dado prue-

bas esta vez, como siempre, de su gran valentía propia de los soldados de esta tierra, pues con toda energía han procedido a desalojar a los rebeldes de los fuertes donde se encontraban atrincherados.

## TRAGICO FALLECIMIENTO DEL CORNETA

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

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

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

## LA LLEGADA DE LOS RESTOS DEL HEROICO CORNETA

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

Este heroico niño-soldado, como damos cuenta en la información de las acciones de guerra del Tal-

cahuano, cayó en la toma del Apostadero. A esperar los restos del corneta Olivares debe concurrir en masa el pueblo de Chillán, con todas sus instituciones cívicas, a fin de rendir el justo homenaje que merecen los que rinden su vida en aras de la Patria.

## LOS FUNERALES DE LAS VICTIMAS

La valiente actitud de las tropas y en especial su arrojo en la jornada hacen esperar que los funerales de las víctimas de las fuerzas militares caídas en la jornada serán grandiosos.

## LA TROPA

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

**AL MINISTRO DEL INTERIOR** dirigieron ayer las más destacadas personalidades de esta ciudad el siguiente telegrama:

"Cuente con la adhesión incondicional de su pueblo", siguen más de cien firmas.

## El Comandante don Ariosto Herrera

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

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

## AL COMANDANTE DEL REGIMIENTO O'HIGGINS

se le dirigió el siguiente telegrama en vista de su valiente y destacada actitud:

"Chillán entero, profundamente reconocido por la valiente y patriótica actitud de nuestro bizarro regimiento, cumple con el noble deber de hacer llegar a los jefes, oficiales, suboficiales y tropa, su más expresiva y sincera adhesión y gratitud, por destacada y heroica actuación en defensa del orden legal y poderes constituidos. Cordiales saludos. Mario de Larraechea, Ricardo Solar, León Quezada, Mayor González, y siguen más de mil firmas de las más destacadas personalidades de los distintos círculos sociales de esta localidad.

Asimismo, las malas noticias siguieron llegando a las autoridades, pues luego se plegó a la sublevación el Apostadero Naval de Valparaíso e incluso el Grupo N°2 de la Fuerza Aérea, que tenía su asiento en Quintero.<sup>174</sup> Sobre esta unidad aérea, se debe recordar que tenía su origen en la Armada, pues su material, instalaciones y la mayoría de su personal, habían pertenecido a la "antigua" aviación naval, la cual había desaparecido sólo un año y medio antes, para dar vida junto a la "antigua" aviación militar a la Fuerza Aérea Nacional.

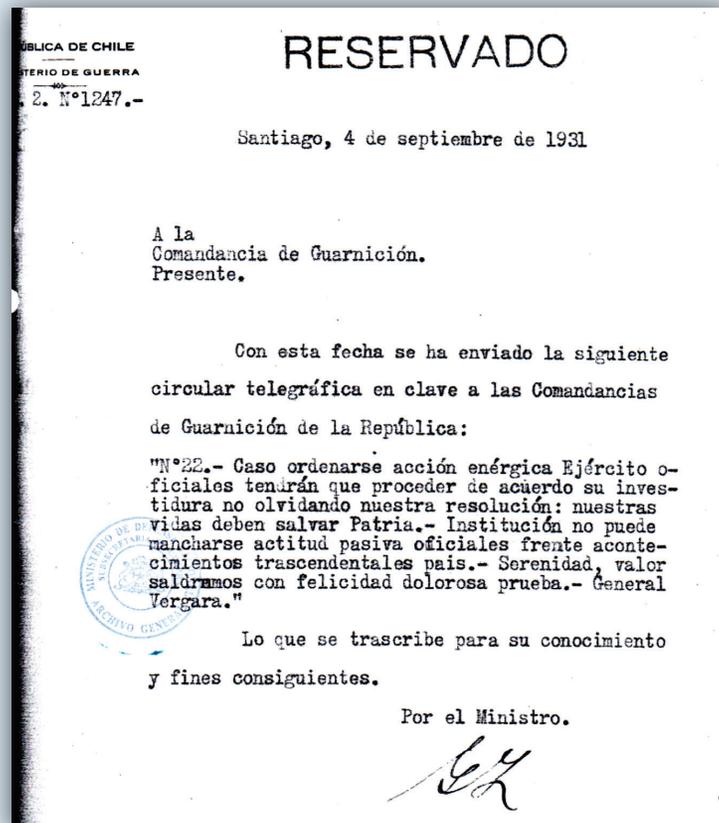
Cada día que pasaba, nuevas unidades militares se fueron plegando a la sublevación y además, el movimiento fue tomando un cariz político, pues comenzaron a ser apoyados por el partido comunista y la entonces Federación Obrera de Chile (FOCH), con las consiguientes protestas en su apoyo.<sup>175</sup> En

<sup>174</sup> VERA, Emanuel, *La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019.

<sup>175</sup> MAGASICH, Jorge, "Los que dijeron que "No", Historia del movimiento de los marinos antigolpistas de 1973, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2008, volumen I., p. 168-171.

este contexto, las autoridades de gobierno comenzaron a vislumbrar, que no quedaría otra opción que emplear la fuerza para acabar con el motín.

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





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

Después, este mensaje de apresto pasó a un nivel superior en las primeras horas del sábado 5, cuando el mismo General Vergara se convirtió en un hecho inédito, en el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y de Orden, con amplias facultades para romper las hostilidades contra los marinos sublevados.<sup>176</sup>

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

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

*"Más o menos a las 1 de la mañana del 5, recibí un llamado telefónico de la Moneda. El General Vergara que entretanto me había nombrado jefe del Estado Mayor del Ejército, me hizo saber a esa hora que había llegado el momento de proceder contra la Escuadra.*

---

<sup>176</sup> "NOMBRA COMANDANTE EN JEFE DE LAS FUERZAS DEL EJÉRCITO, MARINA, AVIACION Y CARABINEROS AL GENERAL DON CARLOS VERGARA M. C.1. Nº 2113 bis- Santiago, 5, IX, 931.-

HE ACORDADO Y DECRETO:

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

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

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

*“Desde este momento se han roto las hostilidades-me dijo-. El Gobierno me ha entregado el mando de todas las fuerzas”.*

*Todo denotaba en el general Vergara la seguridad del hombre que entra a la lucha con plena confianza, sin vacilaciones”.<sup>177</sup> y agregaba: Todos tenían los ojos fijos en él. El triunfo o la derrota iban a depender de su actuación”<sup>178</sup>*

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

En la zona de Concepción, el General Novoa contó con el apoyo de la naciente Fuerza Aérea, dirigida recientemente por el comandante Ramón Vergara Montero, quien dicho sea de paso, era hermano del Ministro de Guerra y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, el General Carlos Vergara Montero. Este apoyo aéreo, estuvo representado inicialmente por 7 aviones de transporte y reconocimiento, que luego subieron a 11 aparatos, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 3 con asiento en “Maquehue”, cerca de Temuco, además de la Escuadrilla de Anfibios N°1, actual Grupo de Aviación N°5, que en aquella época tenía su base en “Chamiza”, en las inmediaciones de Puerto Montt. Todos estos medios aéreos, llegaron a la zona de Talcahuano, desplegándose en un aeródromo improvisado, en terrenos de la entonces sucesión Galaz, y quedaron bajo el mando del Capitán de Bandada Andrés Soza Fuentes.<sup>179</sup>



**Capitán Andrés Soza Fuentes**

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

<sup>177</sup> SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.41.

<sup>178</sup> *Ibidem*, p.42

<sup>179</sup> VERGARA Montero, Ramón, “Por Rutas Extraviadas”, Imprenta Universitaria, Santiago, 1933, p. 58



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

El papel desempeñado por los aviadores en la zona fue esencialmente disuasivo, para por una parte intimidar a los sublevados y asimismo realizar reconocimiento aéreo, llegando a efectuar sobrevuelos por el Apostadero Naval de Talcahuano, la bahía de Concepción y el Golfo de Arauco.<sup>180</sup>

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

A esta acción la denominamos batalla, por la magnitud de las fuerzas empleadas, porque se luchó en diferentes combates simultáneos, porque hubo militares por ambos bandos y porque se logró un objetivo estratégico: sofocar la sublevación de la marinería en el Apostadero Naval de Talcahuano.<sup>181</sup>

---

<sup>180</sup> Extraído del Diario la patria de los días domingo 6 y lunes 7 de septiembre de 1931, p. 1

<sup>181</sup> Se puede destacar que esta fue la única batalla en la historia del siglo XX chileno, donde además de las unidades de la Fuerza Aérea antes mencionadas, por parte del Ejército participaron los regimientos de Infantería N°6 "Chacabuco" y N°9 "O'Higgins", de Caballería N°3 "Húsares" y N°7 "Guías", además del grupo de Artillería A Caballo N°3 "Silva Renard" y el "batallón de Tren N°3". Ellos tuvieron que batirse contra un adversario de similares características, representado por los Artilleros de Costa, las Escuelas de Grumetes, de Torpedos y de Artillería Naval, además de los obreros de los Arsenales de Marina, entre otras reparticiones de la Armada, llegando en total a enfrentarse más de 5.000 hombres.

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

En este sentido, uno de los efectos más lamentables de la batalla de Talcahuano, fueron las bajas que irremediablemente se produjeron. Por parte del Ejército, se puede afirmar que a lo menos 6 soldados perecieron durante aquellos acontecimientos<sup>182</sup> y 18 quedaron heridos<sup>183</sup>. Por otro lado, las fuerzas sublevadas tanto de personal de gente de mar como de obreros civiles, sufrieron 49 bajas, contabilizando 35 heridos y 14 muertos.<sup>184</sup> Asimismo, la Fuerza Aérea no tuvo bajas que lamentar.

Pasando a otra zona geográfica, en la Base Naval de las Salinas de Viña del Mar, se encontraban en aquella época la Escuela de Telecomunicaciones de la Armada, el Subdepartamento de municiones y el fuerte Vergara. La unidad que poseía más personal de las tres era la Escuela de Telecomunicaciones y por ende se esperaba que opusiera mayor resistencia. Sin embargo, estos se sometieron inmediatamente a las 08:00 am de aquel 5 de septiembre, ante las tropas del entonces Destacamento Andino, el cual se componía del batallón de infantería de montaña Nº 2 “Canto” y del grupo de artillería de montaña Nº 2 “Escala”.

Igualmente, los artilleros de costa que ocupaban el fuerte Vergara y que estaban a cargo del polvorín, hicieron inicialmente un amago de defensa, pero luego también se entregaron sin combatir.

En vista de estos rápidos acontecimientos, el resto de los reductos navales que estaban constituidos por los fuertes “Valdivia”, “Yerbas Buenas” y “Reñaca”, también optaron por no oponer resistencia, evitando una carnicería tal como se produciría aquel mismo día en Talcahuano.

De igual manera, el regimiento de caballería “Coraceros”, fue enviado para sofocar el movimiento rebelde de los suboficiales aviadores del Grupo de Aviación Nº 2 de la Fuerza Aérea en Quintero.

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

Las acciones para el “Coraceros”, se iniciaron en la misma madrugada del 5 de septiembre, cuando se envió al capitán Juan M. Torrealba Quezada, comandante del escuadrón movilizado hacia Quintero con dos ayudantes. Según el Ministro Leonardo Guzmán, estos al llegar fueron tomados prisioneros por los aviadores amotinados.<sup>185</sup>

---

<sup>182</sup> *Ibidem*, pp. 158-160.

<sup>183</sup> En la “Historia del Ejército”, se señala que en el combate de Talcahuano, el Ejército tuvo 18 heridos. EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del oficial, estado mayor general del Ejército, tomo VIII, p. 310.

<sup>184</sup> VERGARA, *Opus Citatus*, pp. 128-130.

<sup>185</sup> GUZMÁN Cortez, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 102.

Sin embargo, esta situación no duraría por mucho tiempo, pues poco después llegaron los escuadrones de lanceros y ante la presencia de estas tropas, a las 08:40 am.,<sup>186</sup> los suboficiales aviadores liberaron a los oficiales y se rindieron sin combatir. Cabe destacar, que en todas aquellas acciones, las tropas de Ejército recibieron el apoyo de las aeronaves de la Fuerza Aérea.

Por otro lado al día siguiente, domingo 6 de septiembre de 1931, en Valparaíso se produjo un confuso incidente, donde se enfrentaron tropas del mismo Ejército, pertenecientes al regimiento “Maipo”, contra la “Escuela de Infantería” y el “Destacamento Andino”, que finalizó con muertos y heridos. En aquella ocasión, ambos bandos se consideraban leales al gobierno y supuestamente combatían contra fuerzas sublevadas. En relación a esto, después de analizarse los antecedentes, se pudo verificar que no hubo ningún motín en el “Maipo”, sin embargo, también se pudo comprobar, que si existió una relación de solidaridad entre algunos militares y los marinos sublevados.<sup>187</sup>

### EL BOMBARDEO DE LA ESCUADRA EN COQUIMBO



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

<sup>186</sup> TROMBEN Corbalán, Carlos, “The Chilean Naval Munity of 1931” (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010, p. 199.

<sup>187</sup> Informe del mayor Joaquín Guitart Muñoz sobre los acontecimientos de septiembre de 1931 en el R. I. Nº2 “Maipo”. Este se encuentra en la carpeta de antecedentes del coronel Ernesto García Fernández, en el archivo de guerra del ejército.

comenzaron a llegar los aviones del Grupo de Aviación N°1 y desde Santiago, fueron enviados aeronaves y tripulaciones de la Escuadrilla de Bombardeo, de la Escuela de Aviación y de la Línea Aérea Nacional (Lan Chile) que en aquella época pertenecía a la institución. Por su parte, el traslado del armamento, bombas, munición, estaciones de radio de campaña, material sanitario, así como del Grupo de Defensa, unidad encargada de proteger la mencionada base de redespliegue, se hizo tanto vía aérea como mediante ferrocarril.

De igual manera, se debe tener presente que se escogió al aeródromo de “Tuquí” como base de operaciones, por su cercanía relativa al Puerto de Coquimbo, que les permitiría tanto poder atacar a la escuadra sublevada, como *“quedar a salvo de una sorpresa o golpe de mano de parte de los marineros o comunistas de la región”*.<sup>188</sup>

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

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

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

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

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

---

<sup>188</sup> VERGARA, Ramón, “Por Rutas Extraviadas”, imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1933, p. 43.

Dentro de los argumentos señalaron, que no se podían aceptar las deliberaciones de algunos oficiales aviadores, menos en aquellos tiempos de crisis. Asimismo, mencionaron que el comandante Ramón Vergara era un oficial capaz y valiente, que también tenía ascendiente sobre sus subordinados aviadores y que no era el momento de tener escrúpulos, por el hecho de ser su hermano y ser acusado de nepotismo, pues *“lo esencial era restablecer la República”*.<sup>189</sup>

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

Durante el día 5, además de apoyar a las tropas del Ejército en la ocupación del Apostadero Naval de Talcahuano, de las Bases Navales de Valparaíso, de Las Salinas, además de la Aeronaval de Quintero, la Fuerza Aérea también tuvo la misión de interceptar y atacar a la Escuadra del Sur (de reserva), que en esos momentos venía navegando desde Talcahuano en dirección a Coquimbo. Esta escuadra de reserva, estaba al mando del Sargento 1° Orlando Robles Osses y estaba constituida por el veterano crucero *“Blanco Encalada”* que navegaba a la vanguardia, el buque madre de submarinos *“Araucano”*, junto a los submarinos clase *“O”* *“Thomson”* y clase *“H”* *“Guacolda”* (H – 1), *“Quidora”* (H – 4) y *“Fresia”* (H – 5), además de varios escampavías y remolcadores.<sup>190</sup>

Sin embargo, debido a que la información disponible sobre la posición de la escuadra del sur y el andar de esta era sólo aproximada, sumado a la gran extensión de la zona, hizo muy difícil la labor y finalmente los buques y submarinos provenientes de Talcahuano, pudieron llegar a Coquimbo sin ser atacados por la Fuerza Aérea.<sup>191</sup>

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

*“COMANDO DE AVIACIÓN  
N°1*

*SECRETO*

*SANTIAGO, 5 de SEPTIEMBRE DE 1931.-*

*AL*

*ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO*

*GUARNICIÓN*

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

<sup>189</sup> GUZMÁN, Leonardo, *Opus Citatus*, p. 85.

<sup>190</sup> CERDA, José M., *Opus Citatus*, pp. 22-25.

<sup>191</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 46.

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

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

Ocho Curtiss Falcon, con bombas de 25 libras.-

Tres Vickers Vixen, con bombas de 50 libras.-

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

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

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

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

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

Ramón Vergara M.

TENIENTE CORONEL

SUBSECRETARIO DE AVIACIÓN<sup>192</sup>

Posteriormente, en la mañana del domingo 6 de septiembre, se recibió la respuesta favorable del Estado Mayor del Ejército. Asimismo, desde esta alta repartición adjuntaron gráficos de la ubicación del armamento antiaéreo de cada buque y la cantidad de munición por boca de fuego, con el propósito de que los aviadores pudieran planificar de mejor manera el ataque. De igual forma, señalaron que “El orden de preferencia para atacar a los buques será el siguiente: Blanco Encalada, minadores, Sibbad, caza torpederos tipo Lynch y Submarinos”.<sup>193</sup>

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

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

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

<sup>192</sup> PIZARRO, Alejandro, “Diego Aracena, Maestro de vuelo”, Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, s/f., p. 138.

<sup>193</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 49.

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

De igual manera, otro factor importante que determinó el cambio de objetivo, fue la posibilidad de afectar la “moral” del adversario, en este caso del Estado Mayor de las Tripulaciones dirigido por el Suboficial Mayor Ernesto González Brion, quien precisamente se encontraba en este buque. En este sentido, el mando de la aviación reflexionó que si el “Latorre” no era atacado, entonces las fuerzas sublevadas creerían que su buque capital era invulnerable y su moral aumentaría.<sup>194</sup>

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

- Bombarderos pesados Junkers R-42: N°1 y 5
- Bombarderos livianos Curtis Falcon: N° 3, 4, 12, 22, 23, 24, 25, 26, 29 y 30
- Bombarderos livianos Vickers Vixen: N° 4, 9, 14 y el “Valparaíso”.
- Bombarderos de ataque Vickers Wibault: N° 15 y 19.
- Transportes Ford alistados como bombarderos: N° 2 y 3.
- Transporte Fairchild: N° 1 y 9.

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

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

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

*“BANDADA DE BOMBARDEO  
JUNKERS 1.*

---

<sup>194</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 50.

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

*JUNKERS 5.*

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

*BANDADA DE ATAQUE*

*FALCON 25.*

*Tripulación Capitán Marcial Arredondo y Comandante Diego Aracena*

*FALCON 20.*

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

*FALCON 3.*

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

*FALCON 24.*

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

*FALCON 26.*

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

*FALCON 23.*

*Piloto Teniente Manuel Sotomayor. Observador Teniente Jorge Silva*

*FALCON 4.*

*Piloto Teniente Julio Tapia. Observador Alférez Renato Ortega*

*VICKERS VIXEN 9.*

*Piloto Teniente Francisco Concha. Observador Teniente Juan Andurandeguí*

*VICKERS VIXEN 4.*

*Piloto Alférez Oscar Yáñez. Observador Alférez Carlos Saldes.*

*VICKERS WIBAULT 25.*

*Piloto Alférez Enrique Flores.”<sup>195</sup>*

Asimismo, se determinó que las bandadas a medida que fueran despegando, deberían reunirse sobre el mismo aeródromo y luego continuar todas juntas siguiendo el curso del río Limarí y luego la ruta costera, internándose algunas millas en el mar, uniéndose de esta manera las ciudades de Ovalle-Tongoy-Coquimbo, con el propósito de atacar a la Escuadra viniendo desde el mar con el sol a las espaldas, para afectar en lo posible la visión de los artilleros antiaéreos navales. Finalmente, se definió que la altura de ataque para los Junkers R-42 sería de 2000 metros y de 400 metros para el resto de las aeronaves. Se tomó esta determinación, para poder proteger a los grandes y lentos bombarderos pesados, del alcance efectivo de las armas livianas de los buques y también, porque estas aeronaves estaban

---

<sup>195</sup> Extraído del Boletín de Difusión Histórica Nº 02 / 2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>

equipadas con miras Goerz, que permitan cierta precisión para lanzar bombas a esa altura. Por otro lado, el resto de los aviones al ser más pequeños, veloces y no poseer miras de bombardeo, debían volar más bajo.

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

*“Siempre en el gobierno hubo la decisión de hundir los barcos sin titubeos. Mucho se ha dicho que se trató solamente de amedrentarlos. Eso es falso. Como comandante de la acción en Coquimbo no di otra orden que no fuera de ataque directo a los blancos rebeldes, que era los submarinos y buques sublevados”.*<sup>196</sup>

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

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

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

En este contexto, el mismo Junkers N°1, cuando se encontraba a 1.800 metros sobre el “Latorre” y llevaba una velocidad de 120 kilómetros por hora, le lanzó su mayor bomba de 300 kilos, la cual no dio en el blanco, sino que cayó a 10 metros de la popa del buque. Luego fue el turno del Junkers N°5, quien lanzó otra bomba de 300 kilos, la cual cayó a 30 metros de la proa del acorazado.<sup>197</sup>

---

<sup>196</sup> MAYORGA, Wilfredo, “Crónicas políticas del Wilfredo Mayorga del “Cielito lindo a la Patria joven”, Ediciones de la DIBAM, Santiago de Chile, 1998, p. 135.

<sup>197</sup> TRAUB, Norberto, Bautizo de Fuego, Boletín Informativo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2017, s/n.

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

*“Una bandada tras otra de aviones Junkers, Vickers y Falcon, protegidos por los rayos solares en declinación, lanzaron sus terroríficas bombas, que por su gran potencia explosiva hacían temblar los edificios de las ciudades de Coquimbo y La Serena, al mismo tiempo que elevaban trombas de agua de mar.”<sup>198</sup>*

Por otro lado, los aviones de ataque volando a bajo nivel también lanzaron sus bombas siendo alcanzado por una de ellas el submarino H-4 “Quidora”, provocando tres bajas en su tripulación. Asimismo, el Curtiss Falcón N°4, pilotado por el Teniente Julio Tapia y el Alférez Renato Ortega, también recibieron un impacto en el radiador de agua y el depósito de aceite del motor, que los obligó a aterrizar de emergencia en la hacienda San Ramón cerca de La Serena, lugar donde capotaron, pero sin consecuencias fatales para ninguno de los dos.<sup>199</sup>

El Bombardeo de la Escuadra en Coquimbo, tuvo una duración aproximada de 20 minutos, entre las 17:40 y las 18:00 horas, dentro de los cuales, los bombarderos pesados Junkers R-42 arrojaron dos bombas de 300 kilos y dos de 100 kilos. Asimismo, los bombarderos livianos lanzaron 95 bombas de 9 Kilos y también dispararon 277 proyectiles de 7 milímetros.<sup>200</sup> De igual manera, se puede consignar que en general las ametralladoras de los aviones sufrieron atascamiento y no pudieron seguir disparando y más aún, algunas aeronaves tuvieron problemas con el sistema de lanzamiento de bombas, como el Junkers N°1, que tuvo que regresar a “Tuqui” con tres bombas de 100 kilos con sus respectivas espoletas de percusión. También, el Curtiss Falcon N°23 volvió con su carga completa de bombas y el Vickers Vixen N°9, con una bomba sin ser lanzada.

Por otro lado, la defensa antiaérea de la marinería disparó 16 granadas de 101 mm, 74 proyectiles shrapnel de 75mm, 33 shrapnel de 76mm y 4.329 tiros de ametralladoras Hotchkiss. Todo esto, fuera de la munición empleada por las armas portátiles, las cuales según algunas estimaciones, señalan que se dispararon 50.000 proyectiles de carabina Mauser.<sup>201</sup>

Luego del ataque, los aviones volvieron a la base aterrizando en el aeródromo de “Tuqui”, a las 18:20 horas aproximadamente, cuando ya comenzaba a oscurecer.

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

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

---

<sup>198</sup> GONZÁLEZ, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, Tomo I, 1975, p. 126.

<sup>199</sup> Extraído de “El Diario” de La Serena del martes 8 de septiembre de 1931, p.1.

<sup>200</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 50.

<sup>201</sup> Extraído del Boletín de Difusión Histórica N° 02 / 2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>

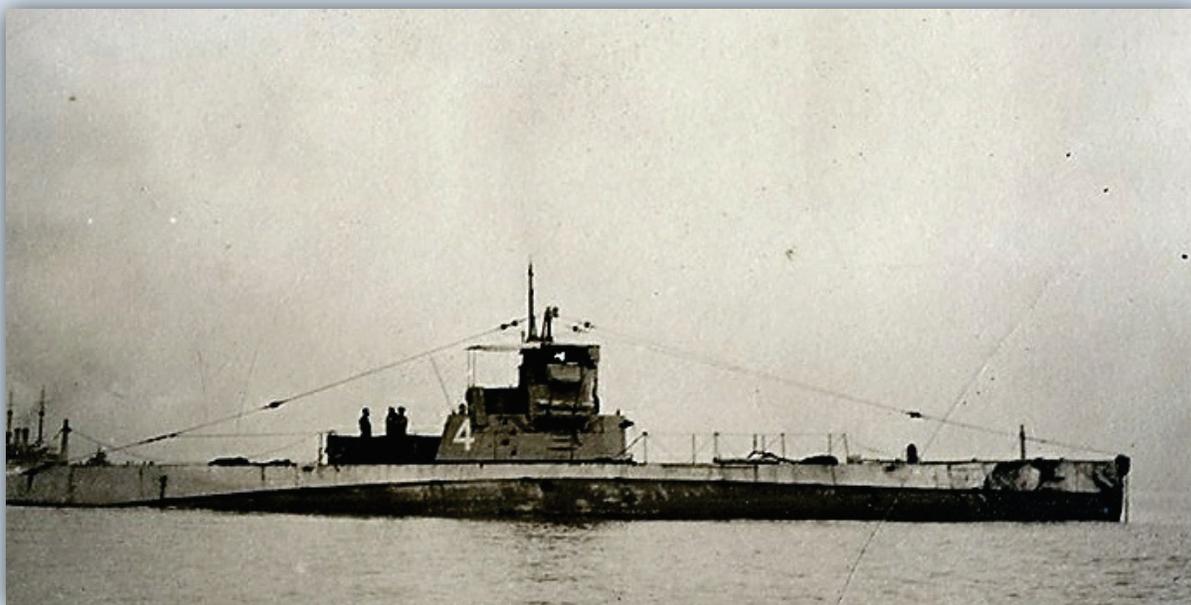
*Falcon 3, con dos perforaciones en el ala izquierda.*

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

*Vickers Vixen 4, con dos impactos en las alas.*

*Vickers Vixen 9, con parte del plano de dirección destruido.”<sup>202</sup>*

Por su parte con respecto a la marinería, los fragmentos de la bomba que alcanzaron al submarino H-4 “Quidora” (el cual había llegado ese mismo día desde Talcahuano junto a la “Escuadra del Sur”), produjeron la muerte del sargento Fiblia al ser decapitado y del fogonero Vargas, que al perder una pierna, moriría más tarde en el hospital de Coquimbo.<sup>203</sup>



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

Después de la acción y la respectiva revista de inspección de material, el comandante Ramón Vergara ordenó alistarse para un segundo ataque, pero este no se alcanzó a materializar, pues desde el Estado Mayor del Ejército, organismo encargado de coordinar las acciones conjuntas, el General Carlos Sáez Morales le envió un telegrama señalando: “*Vista situación del momento suspenda ataques y vuelos hasta segunda orden. Caso rendición Escuadra irán instrucciones*”.<sup>204</sup>

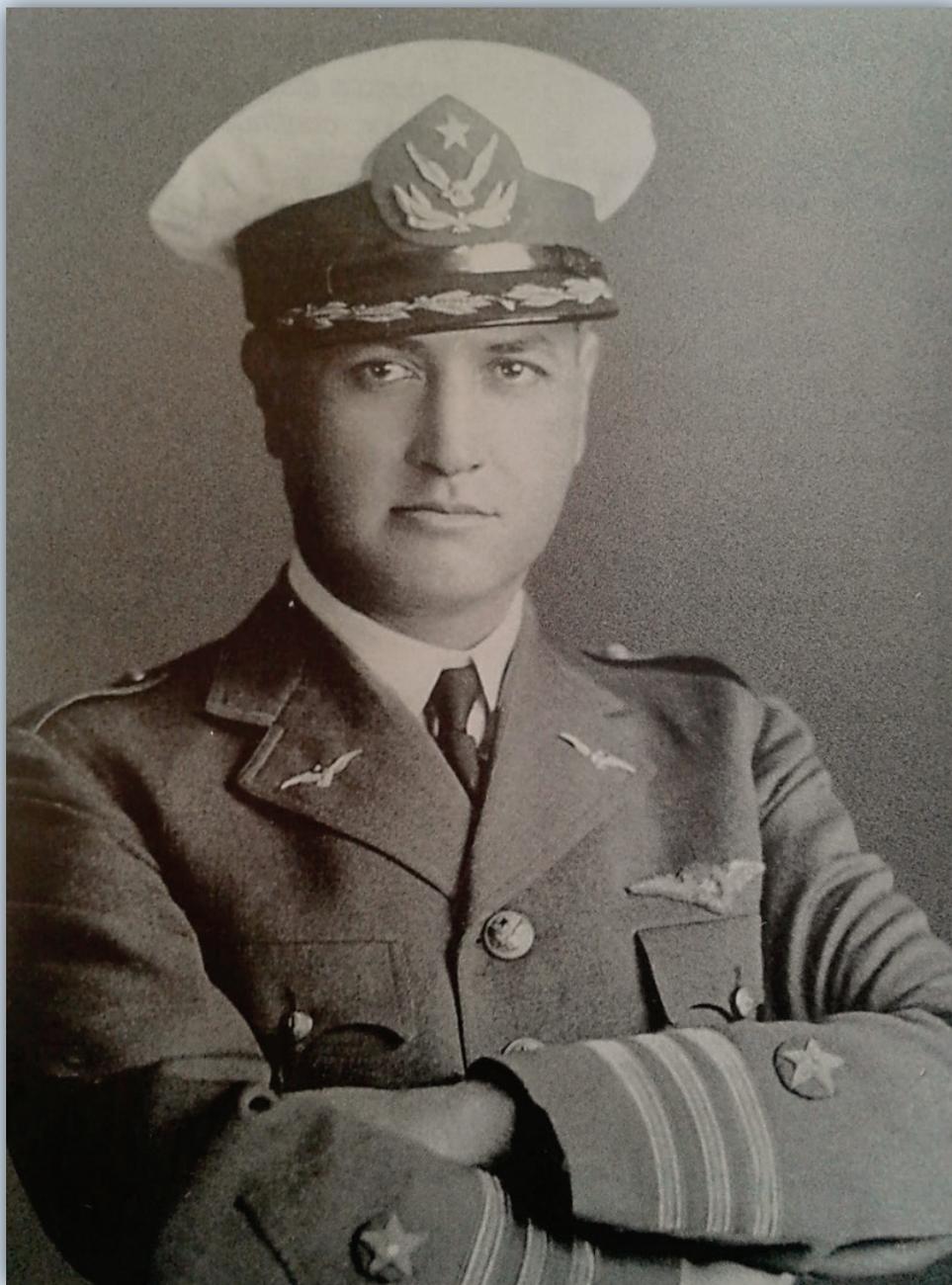
Efectivamente, a las 23:45 horas de aquel mismo 6 de septiembre de 1931, se interceptó un radio emitido desde el acorazado “Latorre”, hacia Monseñor Campillo para que él actúe de mediador ante

<sup>202</sup> *Idem.*

<sup>203</sup> CERDA, José M., *Opus Citatus*, p. 44.

<sup>204</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 53.

el gobierno “*para que no se siga derramando sangre hermana de los chilenos*”.<sup>205</sup> Con esta información, se ratificaba que se había quebrado la voluntad de lucha del Estado Mayor de las Tripulaciones, pues ya se habían liberado a los oficiales de la escuadra y desde ese momento, los buques comenzaron a entregarse a las autoridades, dándose por concluida la Sublevación de la Marinería de 1931.



***Comandante Ramón Vergara Montero***

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

---

<sup>205</sup> *Ibidem*, p. 54



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

## CONCLUSIONES

Para concluir este trabajo, se puede señalar que la Sublevación de la Marinería de 1931, trajo diversas consecuencias al país, a las Fuerzas Armadas y a los involucrados. Claramente un hecho de estas características casi no trae consigo resultados positivos, salvo el hecho que señaló el General Sáez: *“Los voluntarios afluyeron de todas partes a los cuarteles. Jóvenes y viejos, ricos y pobres, se disputaron el honor de prestar sus servicios. Era ese un espectáculo reconfortante”*.<sup>206</sup>

Sin embargo, este reencantamiento, donde se acrecentó el amor a la patria, duró muy poco, pues sólo meses después surgió “La República Socialista de Chile” y con esta una seguidilla de golpes de estado, en el periodo conocido como la anarquía de 1931-1932.

Pasando a otro punto, también se puede situar a la Sublevación de la Marinería, como uno más, de los movimientos militares de las primeras décadas del S. XX. Estos se iniciaron en septiembre de 1924 con la Junta Militar del general Altamirano y la salida del Presidente Arturo Alessandri del país.

<sup>206</sup> SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.41

Paradójicamente ocho años después, en diciembre de 1932, estos movimientos terminaron con la asunción al poder por segunda vez del mismo mandatario.

En este escenario global, se puede distinguir que las implicancias de estos movimientos militares, en los cuales participaron las tres fuerzas armadas, trajeron como consecuencia, que la sociedad civil y en especial la élite política nacional, sintiera una cierta animadversión por el elemento militar. Esto último se vio reflejado de varias formas, desde la creación de las guardias republicanas en la década de 1930, hasta la estrechez económica que vivieron las instituciones castrenses por casi 40 años, que tuvieron su momento estelar con el “Tacnazo”, movimiento militar liderado por el General Roberto Viaux Marambio en octubre de 1969, que buscaba mejoras salariales y profesionales para el Ejército.

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

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

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

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

Dentro del punto de vista humano, este proceso significó la muerte de decenas de compatriotas en las distintas acciones que se realizaron a lo largo del país y al mismo tiempo, representó una gran victoria para los hermanos Vergara Montero, pues Ramón, el menor de estos, al dirigir personalmente el

Bombardeo a la Escuadra en Coquimbo, se validó ante sus pares aviadores, quienes antes lo miraban como un “extraño” y el gobierno, con fecha 6 de septiembre de 1931 (la misma fecha del ataque), asimiló su antiguo grado de Teniente Coronel de Ejército a Comandante de Escuadrilla de la Fuerza Aérea. Por su parte, Carlos el hermano mayor, quien en esos momentos se desempeñaba como Ministro de Guerra y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y de Orden, teniendo bajo su responsabilidad todas las operaciones militares realizadas, según palabras del General Carlos Sáez Morales: *“El general Vergara fue el hombre de aquellos días.”*<sup>207</sup>

Igualmente, se puede señalar que la acción llevada cabo en Coquimbo, evitó también que la Fuerza Aérea fuera disuelta, pues ya había un proyecto en este sentido, que tenía el propósito de volver la situación a como era antes del 21 de marzo de 1930 y también, después de los hechos, el Comandante Vergara propuso efectuar un *“solemne compromiso de rehuir todo comentario público sobre el combate de Coquimbo, en homenaje a la cordialidad debida a nuestros compañeros oficiales de marina, cordialidad acentuada en circunstancias que enlutaban las páginas de la institución hermana.”*<sup>208</sup>

Esto último trajo como consecuencia, que exista poca información al respecto, comparados con otros hechos de nuestra historia nacional, pero que después de casi un siglo de haberse producidos y con la mayor disponibilidad de información, es posible estudiarlos.

### **Sandrino Vergara Paredes\***

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## **BIBLIOGRAFÍA**

- ALFARO Hidalgo, Carlos “La Sublevación de la Armada de Chile en septiembre de 1931: ¿Reivindicaciones Laborales o Infiltración Comunista”, Revista Norte Histórico, N°1, 2014.
- Banco Central de Chile, “Sexta Memoria Anual presentada a la Superintendencia de Bancos, año 1931”, Establecimientos Gráficos Balcells, Santiago de Chile.
- BRAVO Ríos, Leónidas, Lo que supo un auditor de Guerra, editorial del Pacífico, Santiago, 1955.
- BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Puerto de Palos, 3ª edición, Santiago de Chile, 2000.
- BRAVO Valdivieso, Germán, La sublevación de la Escuadra y el periodo revolucionario 1924-1932, editorial Altazor, 5ª edición, Santiago de Chile, 2010.

---

<sup>207</sup> SÁEZ Morales, Carlos, *Opus Citatus*, p.42

<sup>208</sup> VERGARA, Ramón, *Opus Citatus*, p. 60.

\* Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

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

- Boletín de Difusión Histórica N° 02 / 2000 del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, disponible en la página web: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/07/30/el-bombardeo-de-la-escuadra-en-coquimbo/>
- Boletín del Ministerio de Guerra, años 1911, 1931 y 1932.
- Boletín Oficial de la Aviación de 1931 y 1932.
- CARRASCO, Ricardo, DUQUE, Gonzalo, PARRINI, Vicente, NAVARRO, Sergio, TIRADO, Felipe. *“De las Armas y las Letras, o de Como el Periodista Manuel Astica tomó el control de un Acorazado y se convirtió en Poeta”*, Valparaíso, 1986. <http://colectivodelcaboastica.blogspot.com/>
- CASTAGNETO, Piero, LASCANO, Diego, “Buques de Guerra Chilenos”, editorial Ril, Santiago de Chile, 2011.
- CERDA, José M., Relación Histórica de la Revolución de la Armada de Chile, Concepción, 1934.
- CHARLIN Ojeda, Carlos, “Del Avión Rojo a la República Socialista”, editorial Quimantú Ltda., serie análisis, colección camino abierto, Santiago de Chile, 1970.
- CLARO Tocornal, Regina, “Reflexiones en torno a lo acaecido en la Armada de Chile en 1931”, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, año LXVII. N 110, Santiago de Chile, 2000.
- CÓDIGO DE JUSTICIA MILITAR, Editorial Jurídica de Chile, novena edición, 1976, Santiago.
- Diario “Crónica” de Santiago de septiembre y octubre de 1931.
- Diario “El Diario” de la Serena, de septiembre y octubre de 1931.
- Diario “El Sur” de Concepción, de septiembre de 1931.
- Diario “La Patria” de Concepción, de septiembre de 1931.
- DONOSO, Ricardo, “Alessandri Agitador y Demoledor”, colección tierra firme, fondo de cultura económica, México, 1ª edición 1954, Tomo II.
- EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del oficial, Estado Mayor General del Ejército, Tomo VIII.
- EMGE, “Historia del Ejército de Chile”, Colección biblioteca del Oficial, Estado Mayor General del Ejército, Tomo X.
- EMGE, Ejército de Chile, estado mayor general, dirección de instrucción, plan de lección AO-3 “Virtudes Militares y Guía del Carácter”, TT.GG. instituto geográfico militar de Chile, 1982.
- FERNÁNDEZ, Alberto y TRAUB, Norberto, *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*, Monografía Histórica Especial, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°4, 2019.
- FUENZALIDA Bade, Rodrigo, “La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)”, Armada de Chile, 1969.
- GARCIA, Ernesto, Carpeta de antecedentes Archivo de Guerra del Ejército.
- GONZÁLEZ Brion, Ernesto, “Desde la Toldilla del “Latorre” Sublevado”, Diario Crónica del martes 15 de diciembre de 1931.
- GONZÁLEZ Videla, Gabriel, “Memorias”, Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago de Chile, 1975.
- GUZMÁN Cortés, Leonardo, “Un Episodio Olvidado de la Historia Nacional (Julio-Noviembre 1931)”, editorial Andrés Bello, Santiago, 1966.
- JAHN, Mario, *“General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”*, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
- LÓPEZ Urrutia, Carlos, “Historia de la Marina de Chile”, editorial Andrés Bello, 1969.
- MAGASICH, Jorge, “Los que dijeron que “No”, Historia del movimiento de los marinos antigolpistas de 1973, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2008, volumen I.
- MANNS, Patricio, *“La Revolución de la Escuadra”*, Ediciones B, Chile, 2001, 2ª Edición.
- MERINO Saavedra, José Toribio, “La Armada Nacional y la Dictadura Militar”, (Memorias del último Director General de la Armada), dirección general de prisiones, taller imprenta, Santiago de Chile, 1932.

- NAVARRETE Ciris, Mariano, "Mi Actuación en las Revoluciones de 1924 y 1925", "edición y presentación de Rene Millar Carvacho, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2004.
- PIZARRO, Alejandro, "Diego Aracena, Maestro de vuelo", Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, s/f..
- Revista Punto Final, N°369, del 26 de mayo de 1996.
- SÁEZ Morales, Carlos, "Recuerdos de un Soldado", biblioteca Ercilla, tomo I, 1934.
- SCOTT, Harry, "Pensando el Chile Nuevo, Las ideas de la Revolución de los Tenientes y el primer Gobierno de Ibáñez, 1924-1931, ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago de Chile, 2009.
- SOMERVELL, Philip, "*Naval Affairs in Chilean Politics, 1910-1932*", Journal of Latin American Studies, Volumen 16, 1984, p. 396, doi:10.1017/S0022216X00007112 (Texto en Ingles)
- TÉLLEZ Cárcamo, Indalicio, "Recuerdos Militares", edición y estudio preliminar de Roberto Arancibia Clavel, colección memorias militares, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2005.
- TRAUB, Norberto, Bautizo de Fuego, Boletín Informativo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2017.
- TROMBEN Corbalán, Carlos, "The Chilean Naval Munity of 1931" (texto en inglés), tesis doctoral Universidad de Exeter, Exeter, Inglaterra, 2010.
- ULIANOVA, Olga, Riquelme Segovia, Alfredo, "Chile en los Archivos Soviéticos 1922-1991", tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, Centro de investigaciones Diego Barros Arana, ediciones LOM, Santiago de Chile, 2009, pp. 17 y 18. Extraído de un documento de la reunión del secretariado latinoamericano de la internacional comunista, 27 de marzo de 1935 (estenograma), RGASPI, 495.101.31 (traducción del ruso, Olga Lepijina).
- VALTIN, Jan, "La Noche Quedó Atrás", (traducido por Julio Bernal,) editorial Claridad, Buenos Aires, Argentina, 1969, 20ª edición.
- VERA, Emanuel, La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la Escuadra, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°8, 2019.
- VERGARA Montero, Ramón, "Por Rutas Extraviadas", Imprenta Universitaria, Santiago, 1933
- VERGARA, Sandrino, *La Escuela de Aviación, el Gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°11, 2020.
- VERGARA, Sandrino, "*El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena*", Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.
- VERGARA, Sandrino, *De la Primera Compañía de Aviación Militar, al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica*, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, N°6, 2020.
- VERGARA, Sandrino, "La Sublevación de la marinería del año 1931 y el combate de Talcahuano", Anuario de la Academia de Historia Militar, N°25, año 2011.
- VIAL Correa, Gonzalo, "Historia de Chile, De la Republica Socialista al Frente Popular (1931-1938)", editorial Zig-Zag, volumen V, 2001.
- VIAL Correa, Gonzalo, Historia de Chile, "Alessandri y los Golpes Militares", editorial Santillana del Pacifico S. A., volumen III.
- VITALE, Luís, "Interpretación Marxista de la Historia de Chile, de la Republica Parlamentaria a la Republica Socialista. De la dependencia inglesa a la norteamericana (1891-1932)", ediciones LOM, tomo V, Santiago, 1994.
- VON SCHROEDER, Edgardo, El Delegado del Gobierno y el Motín de la Escuadra, Soc. imp. y litografía Universo, Santiago de Chile, 1933.

# VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR

## 90 AÑOS CON EL SUEÑO DE UN AEROPUERTO

(Primera parte)



PUERTO AEREO "VALPARAISO" UBICADO EN EL BELLOTO — *Un día de fiesta.*

En la década de 1930, la esperanza de Valparaíso y Viña del Mar de contar con un aeropuerto propio, con la intención de desarrollar con mayor fluidez sus actividades comerciales y turísticas, no tuvo mucho éxito, pese a la labor desarrollada por el Centro para el Progreso de Valparaíso. Años después, pese al apoyo de los presidentes Juan Antonio Ríos (1942-1946) y Gabriel González Videla (1946-1952), todo quedaría en un simple sueño.

Un aeropuerto en las mismas ciudades era casi imposible y sólo se llevó a cabo el proyecto conocido como "Puerto Aéreo Valparaíso" ubicado en la ciudad de Quilpué, a 25 kms. al oriente del primer puerto de Chile. El nombre sería sólo un "apelativo" que en 1937, tomaría el nombre de "Aeródromo El Belloto" manteniéndose con vaivenes entre 1944 y 1950. Su demanda como aeródromo decaería hacia 1962, por lo que finalmente en 1966, la pista de aterrizaje y sus instalaciones quedarán a cargo de la Aviación Naval, creándose con parte de sus instalaciones, la Base Aeronaval "El Belloto".

Valparaíso y Viña del Mar, dos de las tres principales metrópolis de Chile, quedaron así sin un campo aéreo de tipo comercial. Y la idea volvería a renacer, nuevamente como un sueño, cuando la Armada de Chile inauguró el 19 de diciembre de 1987 la nueva pista de aterrizaje en Concón, para instalar ahí a la Aviación Naval, que dejó su antigua base en El Belloto.

### 1929-1937, UNA ÉPOCA DE DESARROLLO PARA LA PROVINCIA DE VALPARAÍSO

Una era afortunada es la que vivió la Provincia de Valparaíso entre 1929 y 1937 con el desarrollo de importantes obras. Sólo en Viña del Mar y gracias a la Ley Municipal de Fomento al Turismo y Progreso de 1928, junto al presupuesto aprobado en 1929 por el Ministerio del Interior; se ejecutaron proyectos como los balnearios de Las Salinas, Caleta Abarca y Cochoa; la construcción de las piscinas de la

Población Vergara (conocida como “8 Norte”) y del Balneario de Recreo; el Hotel O’Higgins, el Teatro y Casino Municipal; el camino costero a Concón, la pavimentación de calles céntricas, el levantamiento de la vía férrea y la construcción de los pasos bajo nivel, la extensión de la avenida Agua Santa para unirla con Placilla y Santiago, etc.

En Quilpué, se construyó el alcantarillado, se concluyó la nueva vía del Camino Troncal hacia Viña del Mar con la entrega de los puentes en Paso Hondo, se pavimentaron algunas calles céntricas, se mejoró el paso bajo nivel del ferrocarril hacia la Industria Carozzi y El Retiro, etc. En el distrito de El Sauce (renombrado luego El Belloto), se inauguró el Preventorio Infantil de la Cruz Roja (1931), se estableció la primera línea de buses “Valparaíso-Peñablanca” (1932), se instaló la luz eléctrica (1934) y se remodeló el matadero local.

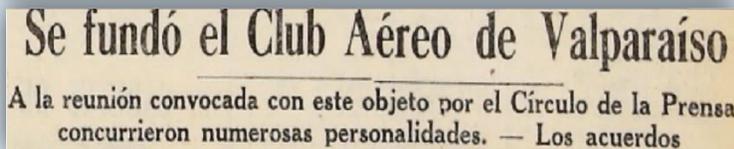
En el primer puerto de Chile, la “Junta Pro Resurgimiento de Valparaíso” desde 1928, venía promoviendo solucionar los diferentes problemas que le afectaban. Un gran proyecto y punto en común con Viña del Mar, era construir una pista de aterrizaje para sus actividades comerciales y turísticas, y conectar vía aérea a estas ciudades con Santiago y otros destinos nacionales. Esto era también algo urgente, debido a que los aviadores militares que prestaron ayuda luego del terremoto de Talca del 1 de diciembre de 1928, no lograron aterrizar en muchos sectores de la Zona Sur afectados por el sismo.

El 10 de diciembre de 1930, el diario “La Nación” de Santiago aclaró que se abandonaba la idea de construir un puerto aéreo para Valparaíso, debido principalmente a la falta de terrenos cercanos a la ciudad. La prensa y algunas autoridades, opinaban: “El puerto aéreo lógico y natural de Valparaíso es la bahía”; indicando que se instalaría una base aérea comercial para “aviones anfibios” en la poza de abrigo de esta la que podría estar a cargo de la Base Aérea de Quintero, “para el transporte de pasajeros y correspondencia” con la capital y con especial importancia “para los turistas y pasajeros que llegan desde el extranjero”.



EN LA BAHIA SE INSTALARA UNA BASE COMERCIAL AEREA PARA ANFIBIOS

Se ha abandonado en principio el proyecto de construir un puerto aéreo en las cercanías de la ciudad. — El nuevo servicio a Magallanes



Se fundó el Club Aéreo de Valparaíso

A la reunión convocada con este objeto por el Círculo de la Prensa concurren numerosas personalidades. — Los acuerdos

Curiosamente, el mismo diario, al día siguiente, el 11 de diciembre; informaba que el día 10 se había fundado el “Club Aéreo de Valparaíso”, declarando que “es una aspiración de Valparaíso que se establezca cuanto antes el puerto aéreo

de Valparaíso”, destacando además la nota, la entusiasta cooperación del Subsecretario de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez.

En 1931, el Departamento de Aviación del Ministerio de Guerra y el héroe de nuestra aviación nacional, el capitán Armando Cortínez Mujica, como representante de la Línea Aérea Nacional; junto a las autoridades de la Provincia de Valparaíso, habían iniciado los estudios de diversos terrenos para construir la ansiada pista de aterrizaje, como lo indican las notas de prensa siguientes del diario “La Nación” de Santiago del 9 y 15 de junio de 1931, respectivamente.

**Crónica porteña**  
 setiembre, esto es, la primavera, la región entrará en un periodo de intensas actividades.  
 Para ese entonces se contía también en que el Departamento de Aviación, haya autorizado ya los trabajos del Aeródromo que Valparaíso y Viña del Mar reclaman para su comercio y turismo.

**Campo de aterrizaje en Villa Alemana**  
 El intendente interino, almirante don Francisco Nieto; los alcaldes de Valparaíso, don Enrique Costa Pellé; de Viña, don Manuel Ossa, y el representante de la Línea Aérea Nacional, capitán don Armando Cortínez, visitaron algunos terrenos en Villa Alemana, considerados aptos para la instalación de un campo de aterrizaje.

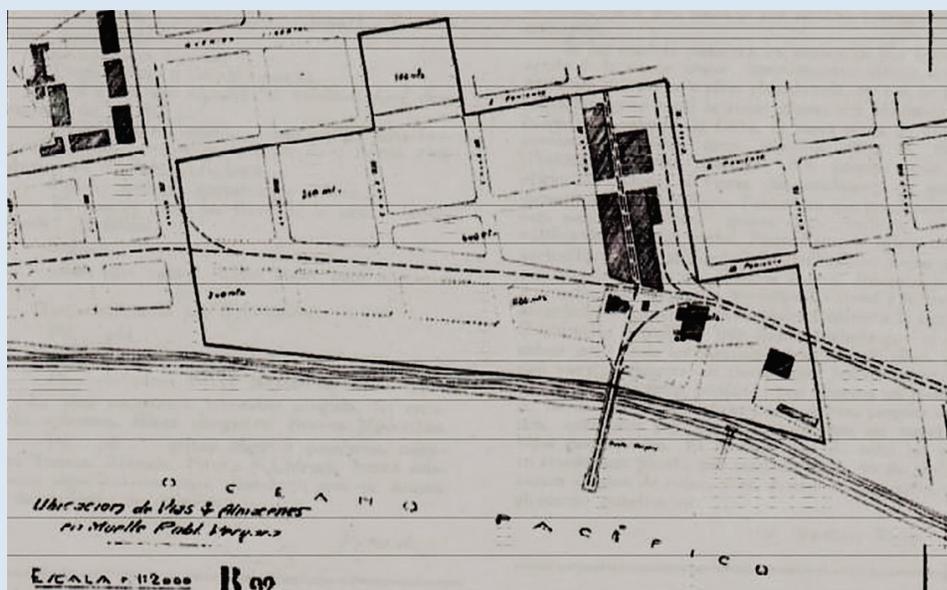
### EL ESTUDIO DE UN PUERTO AÉREO EN VIÑA DEL MAR

El denominado "Puerto Aéreo de Viña del Mar", fue un proyecto que entregó el alcalde de esa ciudad, Manuel Ossa Saint-Marie (1929-1931); y que continuó el alcalde Sergio Prieto Nieto (1932-1938).

En enero de 1932, el periódico local "El Comercio" de esa ciudad jardín, anunció que el edil tomaba buen camino, cuando se reunió con un grupo de técnicos urbanísticos, ante la necesidad de un aeropuerto para una ciudad turística como Viña del Mar.

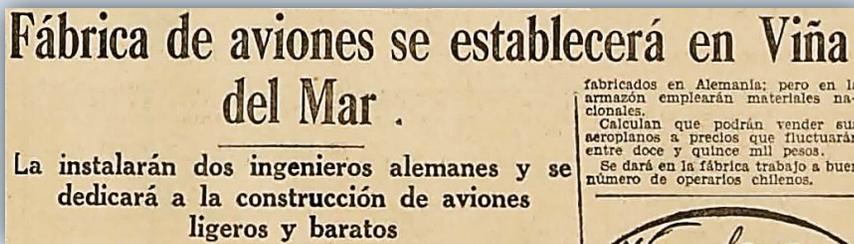
**Puerto Aereo para Viña**  
 No hace mucho y durante la administración del señor Ossa, se llegó a crecer, si no una utopía, por lo menos una exagerada fantasía el proyecto de crear un puerto aereo en Viña del Mar.  
 Pero no hace muchos días, el actual Alcalde citó a una reunión de técnicos urbanistas en su despacho y uno de los primeros puntos que tocaron estos profesionales, fué la necesidad de dotar a Viña de un puerto aereo, porque como ciudad

Sobre este tema, el documento en Internet de "Turismo y Arquitectura Moderna", retomó un artículo de la revista "Nuestra Ciudad" de Viña del Mar, N°7, 04-05.1931; que entregó en esa época la información sobre este proyecto que se aprecia en el esquema siguiente.



En una parte dice: *La "planimetría de la posible ubicación del nuevo Puerto Aéreo de Viña del Mar", que se trazaría "en una zona céntrica de la ciudad, próxima al Muelle Vergara y Casino Municipal", y con pretendidos fines turísticos, cerca de las principales actividades de la Ciudad Jardín.*

El grupo de técnicos ya había elaborado informes sobre el terreno y de las corrientes de vientos frente a la Playa Nueva de la Población Vergara (hoy sector entre Avda. 15 Norte y Playa Acapulco), pero el proyecto nunca prosperó.



El entusiasmo era tal, que incluso dos ingenieros alemanes buscaron instalar una fábrica de aviones en Viña del mar, como lo anunció el diario "La Nación" del 19 de junio de 1931.

#### PROYECTO DEL NUEVO AERÓDROMO EN QUILPUÉ

Por 1932, las autoridades de Quilpué y un grupo de vecinos acordaron construir una pista de aterrizaje en el sector Cancha Las Rosas del Distrito El Belloto, para desarrollar actividades deportivas aéreas, en un lugar de vegetación nativa y con una plantación de eucaliptus.

En 1933, la idea de construir un campo aéreo comercial en Quilpué comenzó a tomar fuerza y el 18 de noviembre, cuando la Subsecretaría de Aviación nombró una Comisión Técnica encargada de los estudios relacionados con la creación de un aeropuerto cercano a Valparaíso. La disposición legal indicaba: "Creación de un aeropuerto en Valparaíso", 18.11.1933 - Nombra Comisión Técnica para crear un aeropuerto en la ciudad de Valparaíso.

Entre 1933 y 1934, el periódico "La República" de Quilpué, informó al respecto:

- "Sobre el campo de aviación en Aconcagua", 18.11.1933: "Vuelve a ponerse de actualidad el proyecto del Gobierno de establecer un campo de aviación civil en un sitio cercano a Valparaíso... El Ministro de Defensa Nacional ha enviado al señor Intendente de Aconcagua, una nota en la cual le comunica que le designaré una comisión de técnicos a fin de que estudie el mejor campo de aviación... En este caso, es oportuno recordar que existe un terreno apropiado en Quilpué... situado en los antiguos polvorines en el Camino Troncal, que son de propiedad fiscal... (de) visibilidad en toda época del año... (y) a un paso del ferrocarril..."

- "El campo de aviación en Quilpué", 16.12.1933: "... De los sitios estudiados... ninguno reúne a nuestro parecer, mejores condiciones que los terrenos que iban a ser destinados a polvorines de la Armada... terreno absolutamente plano y rodeado de cerros a la distancia, que favorece la resistencia de los vientos y desde la altura tiene perfecta visibilidad para los aviadores... En la semana pasada vino un aviador militar al Belloto, por asuntos particulares, y descendió sin ningún inconveniente en el mismo campo indicado... los vecinos de esta región se dirigieron en el acto al Belloto, en la creencia de que el aviador venía en misión especial a estudiar el terreno... Consultada su opinión sobre las condiciones del terreno, no tuvo inconveniente en declarar que lo estimaba apto para un campo de aviación..."

- "El aeródromo para Valparaíso", 10.02.1934: "Sigue preocupando la atención de las autoridades el proyecto de establecer un aeródromo para Valparaíso... Por eliminación quedan para nuestra consideración las canchas de Placilla y del Belloto en Quilpué... Es cierto que estas canchas están un poco retiradas de Valparaíso, 25 kilómetros aproximadamente, pero estimamos que a este

*inconveniente se le ha dado una exagerada importancia... Dado el espléndido servicio de trenes que nos une con Santiago, ¿quién va a tomar un avión para ir a la capital? Además, la cancha de Belloto tendría la singular ventaja poco frecuente en los puertos aéreos existentes, de poder tener la estación de los ferrocarriles dentro del aeródromo; los pasajeros se bajan del avión y toman inmediatamente el tren..."*

- *"Debemos insistir sobre el campo de aterrizaje", 31.03.1934: "... Este establecimiento llevaría el progreso a esa región, pues en el acto se harían construcciones para negocios y casas particulares, lo que valorizaría la propiedad y el Gobierno y la Municipalidad obtendrían mayores rentas por impuestos y contribuciones..."*

- *"Nuevo informe sobre el futuro puerto aéreo", 10.11.1934: "Hace algunos días informamos sobre el estudio hecho por los aviadores de la Base de Quintero, acerca del sitio en que debe ubicarse el futuro puerto aéreo de la provincia. Adelantamos en esa información que la comisión que efectuó los estudios recomendaba el terreno ubicado en Los Placeres. El aviador alemán, señor Gerd von Hoepfner, que se encontraba haciendo los mismos estudios, entregó al Intendente de la Provincia, don Pedro Rivas Vicuña, las conclusiones a que ha llegado en sus observaciones. De buena fuente podemos informar que el aviador recomendaría un terreno que quedaría en los alrededores de Quilpué".*



#### PROYECTO DEL AERÓDROMO EN EL CERRO LOS PLACERES DE VALPARAÍSO

Las ideas iban y venían, a favor y en contra de uno y otro lugar. El diario "La Nación" del 3 y 9 de septiembre de 1934, respectivamente; bajo los titulares: "Los estudios del Aero Puerto de Valparaíso" y "La Comisión de Defensa de Valparaíso estudiará los proyectos del Aero Puerto"; daba ya por hecho que la pista de aterrizaje de Valparaíso se construiría en el Cerro Los Placeres del puerto.

El día 10, el comandante de la Base de Quintero, Capitán Andrés Soza; se reunió con el Intendente de Aconcagua, Pedro Rivas Vicuña; y la Comisión de Defensa de Valparaíso, para exponerles las fotografías aéreas y los planos topográficos de los terrenos en Los Placeres. Sin embargo, la idea fue desechada. (Este sector se ubica a unos 150 mts. sobre el nivel del mar y está expuesto constantemente a los fuertes vientos del norte).



#### DECISIÓN FINAL: LA CANCHA LAS ROSAS DE EL BELLOTO, QUILPÚ

El año 1935 trajo ya novedades más decisivas. En ello, también hizo su aporte el Club Aéreo de Chile, a través de su revista "Chile Aéreo", que, en su edición N°72 de abril, expuso la necesidad de que cada ciudad y pueblo de importancia en el país debería de contar con una pista de aterrizaje, idea que debía desarrollar cada municipalidad junto a técnicos calificados. Y en el N°75 de julio, mencionó la necesidad de establecer una línea aérea entre Santiago y Valparaíso, permitiendo la conexión directa hacia Arica y Magallanes.

Entre el 5 de agosto de 1935 y 21 de julio de 1936, se promulgaron una serie de decretos y leyes en donde se beneficiaba directamente el proyecto. Las principales normas legales fueron:

- “Ley N°5.657”, 5.08.1935. El Congreso Nacional autoriza al Presidente de la República destinar un presupuesto para extender el servicio aéreo de LAN Chile y para construir y/o mejorar aeropuertos, entre ellos, trazar el de Quilpué.
- “Designa Comisión para estudiar condiciones de los terrenos de El Belloto como aeródromo”, 12.11.1935. La Comisión estudiará un presupuesto a invertir en los terrenos de El Belloto para acondicionarlos como aeródromo.
- “Fondos para diversos gastos”, 26.05.1936. El Ministerio de Defensa destina fondos para la construcción del Puerto Aéreo de Valparaíso.
- “Destina a la Fuerza Aérea Nacional los terrenos de la Comandancia General de la Armada en la Comuna de Quilpué”, 15.07.1936. Traspaso de los terrenos de la Armada a la Fuerza Aérea para la instalación de un aeródromo.
- “Nombra Administrador del Aeródromo 'El Belloto' a don Armando Cortínez Mujica”, 21.07.1936. El aviador nacional es nombrado para supervigilar la construcción de instalaciones y demás trabajos del aeródromo para Valparaíso.

**Creación de un aeropuerto en Valparaíso.**

*Nombra comisión técnica para estudiarlo.*

Subsecretaría de Aviación N° 2—Santiago, 18 XI. 933—Visto lo propuesto por el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea en su Oficio Sec N° 691, de 15 de los corrientes,

**Ordeno:**

Nómbrese la siguiente Comisión Técnica, a fin de que se encargue de los estudios relacionados con la creación de un aeropuerto en la ciudad de Valparaíso, e integre la comisión presidida por el señor Intendente de Leonceagua Capitán de Bandada y Comandante del Grupo de Aviación N° 2, señor Carlos A Puga Monsalve; Capitán de Bandada y Director de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo, señor Galvarino Molina Sugg; y Capitán de Bandada señor Marcial Rivera Cruzat.

Anótese, comuníquese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL de Aviación.—*Emilio Bello C.*

**Designa Comisión para estudiar condiciones de los terrenos “El Belloto” como aeródromo.**

Séc. I. N° 256—El Bosque, 12 XI. 935.—Vistos el oficio N° 425, de 8 de noviembre del presente año, del Sr. Ministro de Defensa Nacional,

**Sé ordena:**

Designar una comisión compuesta del Comandante de Escuadrilla Sr. Horacio Olivares C, que la presidirá, del Capitán de Bandada Sr. Marcial Rivera C y del Arquitecto Sr. Ernesto Navarro, a fin de que presenten a la brevedad posible un presupuesto detallado de los trabajos que habría que efectuar para dejar los terrenos de “El Belloto” (Quilpué), en condiciones de servir como aeródromo, y tomando en cuenta además las construcciones e instalaciones más indispensables para dejar establecido el Aeropuerto.

Anótese y comuníquese.—*Armando Castro L*—Comandante de Grupo, Comandante en Jefe accidental.

Publíquese en el BOLETÍN OFICIAL, Anótese.—Por el Ministro—*D. Mujica G.*

**Nombra Administrador del aeródromo “El Belloto” (en Quilpué) a don Armando Cortínez Mujica.**

D. A. Séc I° N° 452—Santiago, 21 VII 936—1) Autorízase al Director de Aeronáutica para contratar los servicios del Mayor en retiro don Armando Cortínez Mujica, a partir del 1° de julio del año en curso, a fin de que supervigile las construcciones instalaciones y demás trabajos del Aeródromo de Valparaíso “El Belloto”, ubicado en la comuna de Quilpué, con una renta de quince pesos (\$ 500 00) mensuales

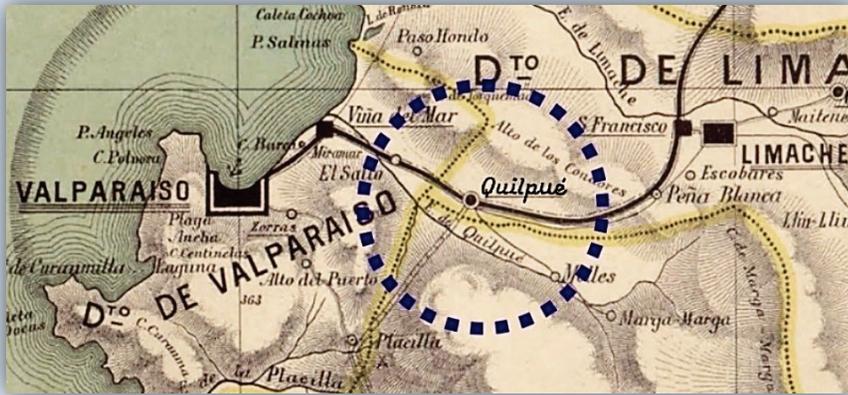
2) La Comisión de Administración del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea atenderá el pago de los sueldos que devengará el Sr. Armando Cortínez Mujica, hasta el 31 de diciembre del presente año con cargo a los fondos puestos a disposición por DJS N° 110, de 25 II 936 (11|02|11|a-9).

3) El Sr. Director de Aeronáutica firmará el Contrato respectivo

4) La referida Comisión de Administración, al efectuar el pago al interesado, dará cumplimiento a lo preceptuado en el art 40 del Estatuto Administrativo, con relación al DL N° 63, de 23 de junio de 1932

Anótese, tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial por orden del Presidente—*Emilio Bello C.*

**Recortes del Boletín Oficial de la República de Chile, con nombramientos en los años 1933, 1935 y 1936 respectivamente.**

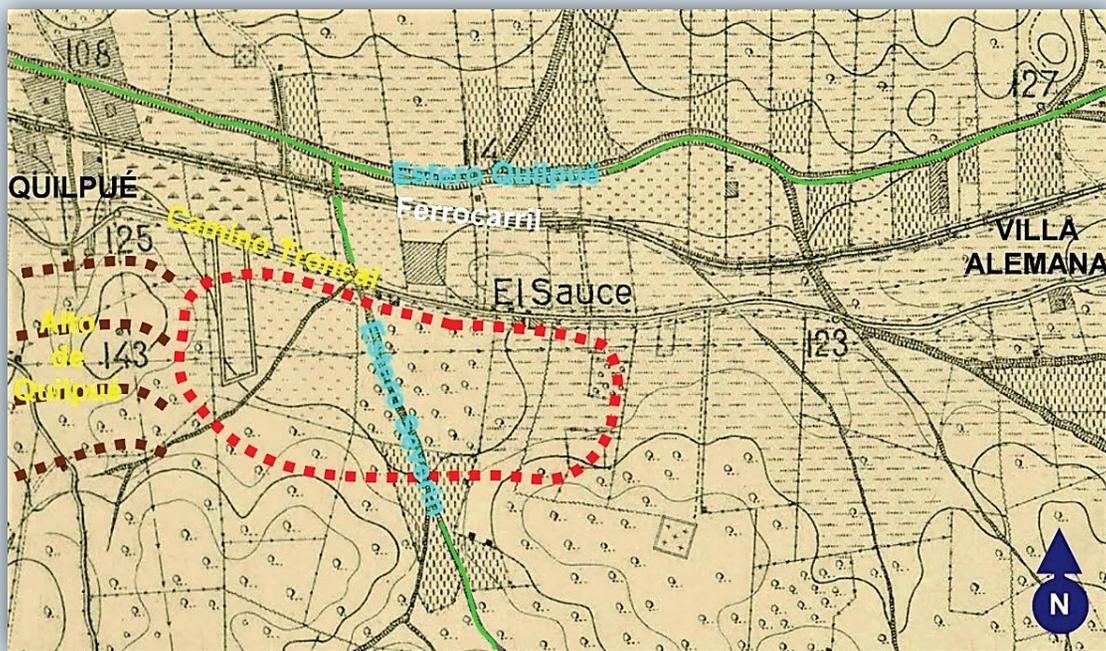


Fue así, que en la Cancha Las Rosas de El Belloto en Quilpué, 25 kms. al este de Valparaíso y 17 kms. de Viña del Mar; se comenzó a desarrollar el anhelado proyecto de aviación. (Este distrito hasta 1911 se llamaba El Sauce y cuando los campesinos pidieron al Ministerio de Industria y Obras Públicas la instalación de una

estación de ferrocarriles (inauguración 24.12.1911), tomó el nombre de “Belloto”, de un árbol típico chileno de la zona).

Era esta “cancha” una planicie natural con una extensión de unos 1.800 mts. de longitud por 800 mts. de ancho, orientada este - oeste. Para la aviación, un obstáculo natural era su límite poniente, el Alto de Quilpué, una prominencia topográfica orientada norte - sur, que declina hasta el centro de esa ciudad y por donde se construyó a fines de los años 60 una variante vehicular que conecta al Camino Troncal Valparaíso - Limache. El segundo problema topográfico era el Estero Severín, que orientado sur - norte cortaba el terreno y en invierno su desborde originaba un campo de lodo. Este terreno pertenecía inicialmente a las familias fundadoras de Quilpué, los Valencia y Araya, que posteriormente dividieron y quedaron para los Vicuña Subercaseaux, López, Boccardo y la Armada de Chile.

Adjunto, ubicación de la Cancha Las Rosas de El Sauce en rojo; los esteros Quilpué y Severín en verde y el terraplén natural que conforma el Alto de Quilpué en color marrón.



Las Rosas fue utilizada desde fines del siglo XIX hasta por 1950, como punto de reunión de la alta sociedad de Viña del Mar y Valparaíso, quienes llegaban en el ferrocarril para realizar paseos campestres y competencias de equitación. Eran los jinetes del "Paperchase Club" de esas ciudades, hombres y mujeres que realizaban el "Cross Country" por los campos del sector y más allá, e incluso practicando "la caza de zorros" con la típica correría de perros.

## PROYECCIÓN DE LA PISTA DE AVIACIÓN Y FUNDACIÓN DEL CLUB AÉREO "ACONCAGUA" DE QUILPUÉ

El 3 de agosto de 1935, el Alcalde de Quilpué, Carlos Subercaseaux del Río; en sesión municipal, dio a conocer los avances del emparejamiento del sector Cancha Las Rosas para su uso como campo de vuelo deportivo; y el 12 de octubre, en la Municipalidad, se fundó el Club Aéreo "Aconcagua", luego denominado Club Aéreo "Valparaíso", debido a los cambios en la División Territorial del país. El presidente del club fue Carlos Subercaseaux del Río y su secretario Alejandro Lubet Vergara (der., 1º y 2º, respectivamente).



La revista "Chile Aéreo" destacó el hecho. Había asistido el aviador Rafael Fabres, que efectuó vuelos en la Cancha Las Rosas ante numeroso público. En la sala de honor del Municipio estaba el piloto aviador, autoridades y numerosos jóvenes de Valparaíso, Viña del Mar y otras ciudades; se instaló un directorio, se redactó un proyecto de estatutos bajo la dirección del Club Aéreo de Chile, la gestión de algunos parlamentarios permitió la entrega de una subvención al club y la familia Vicuña Subercaseaux obsequió un terreno para levantar las primeras instalaciones.

## PRIMEROS USOS DE LA PISTA DE ATERRIZAJE Y ACTIVIDADES DEL CLUB

Continuando con estos importantes hechos, la revista "Chile Aéreo" indicó que "el 19 de abril de 1936 en la Municipalidad de Quilpué se reunieron los pioneros del vuelo sin motor en Chile, Kurt Zillmann y Albert Jüngermann; con miembros del club aéreo, para establecer una presentación de aviación en "El Belloto". Además, quedó constituido el Comité Ejecutivo (Subercaseaux, Lubet, Rock, Poblete, Flores, Andrade, Arancibia, Anderson, Jacobsen, Astorga y Riveros); se dispuso establecer la personalidad jurídica, se aprobó el reglamento interno, se destacó la cooperación del Intendente Provincial y del Comandante de la Guarnición Militar de Valparaíso, y se leyó la nota enviada por el Subsecretario de Aviación en donde indicaba la disposición de \$10.000 puestos en la Comisión de Administración del Grupo N°2 de Aviación de Quintero, para ser utilizados en la construcción de la pista de aterrizaje.

### - Primer Festival Aéreo en El Belloto

El 3 de mayo de 1936, se desarrolló el 1º Festival Aéreo en El Belloto. En el evento participaron los aviadores Zillmann y Jüngermann, quienes realizaron vuelos en planeadores. Participaron también diversos aviones del Club Aéreo de Santiago y de la Fuerza Aérea Nacional (FAN). Asistió un numeroso público que llegó desde varios poblados, junto a autoridades provinciales y comunales. También estuvo presente la Banda Militar del Regimiento Maipo. La organización de este festival tuvo la especial cooperación del general Diego Aracena, Comandante en Jefe de la FAN.

#### - Actividades del club

El 19 de julio de 1936, los socios de la institución aérea se reunieron para informar sobre la ratificación de los reglamentos y la realización de un nuevo Festival Aéreo, esta vez para la celebración de los 400 años de Valparaíso. También se resolvió la compra de una aeronave de instrucción de pilotos y se premió con \$50 al niño René Basaure Aravena, quien construyó un planeador a escala; y con ello, se decidió incentivar el deporte aéreo en la juventud, acordando efectuar a fines de ese año un concurso de modelos de aviones y planeadores.

#### CREACIÓN DEL AERÓDROMO “EL BELLOTO”

Los típicos asuntos burocráticos y otros de tipo personal y éticos en torno a diversos personajes públicos, autoridades, aviadores, etc.; fueron retrasando la decisión final del proyecto del Aeródromo “El Belloto”, con la denominación de “Puerto Aéreo Valparaíso”.

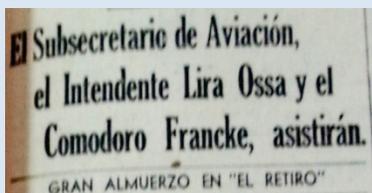
El 28 de enero de 1937, la Subsecretaría de Aviación llevó a poner en práctica la modificación del Decreto N°436 del 15 de julio de 1936, que había fijado con errores la superficie de los terrenos fiscales destinados a la FACH para la instalación del Aeródromo

“El Belloto”. Dos meses después, el 20 de marzo de 1937, el diario “La Nación” de Santiago anunciaba ya la terminación del nuevo campo aéreo para septiembre de ese año.

Aeródromo “El Belloto”  
quedará terminado en el  
mes de septiembre

#### - Recepción de planos del Aeropuerto “Valparaíso”

El 12 de mayo, tanto el diario “La Estrella” de Valparaíso como el diario “La Nación” de Santiago, anunciaron la recepción de obras de planificación del Aeródromo “El Belloto”.



Obras de planificación  
de aeródromo El Belloto  
serán recibidas mañana

El día 13, diversas autoridades nacionales y regionales concurren a El Belloto a la ceremonia de entrega de los planos del denominado “Aeropuerto Valparaíso”, en un acto de gran significación para la Provincia de Valparaíso y los poblados cercanos.

Asistieron, entre otros, el Subsecretario de Aviación, el Intendente Provincial, los alcaldes de Valparaíso y Viña del Mar, parlamentarios, el Director General de Aeronáutica, el Comandante de la Base Aérea “Quintero” y el Jefe de la Guarnición Militar Valparaíso. Los contratistas a cargo de las obras fueron Ramón Herrera y Ramón Undurraga.

#### - Primeras autoridades del Aeródromo

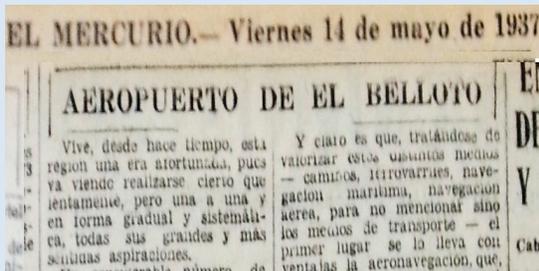
En sus inicios, la nueva pista de aterrizaje fue atendida por personal de la Base “Quintero” de la Fuerza Aérea de Chile: el soldado Enrique Bruna, los cabos Oscar Baeza y Juan Muñoz, el capitán de Ejército retirado Ripriano Cisterna López y como primer comandante del aeródromo y administrador de obras, el oficial Armando Cortínez, recordado pionero de la aviación chilena.

*“Durante 1938 y 1939, a don Armando Cortínez Mujica se le contrató anualmente como administrador del aeródromo de El Belloto. De acuerdo con la Orden DP2. N°261 de fecha 17 de julio de 1940, del*

*Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se extiende contrato para que don Armando Cortínez Mujica preste servicios en la Fuerza Aérea como Jefe de Aeródromo en Valparaíso (El Belloto)..."*

- La importancia del Aeródromo "El Belloto"

El 14 de mayo de 1937, el diario "El Mercurio" de Valparaíso destacó la importancia que tendría el Aeródromo "El Belloto" para el progreso de la región: *"Una vieja y sentida aspiración de esta ciudad y de todas sus regiones inmediatas, pudo temerse un tiempo verla indefinidamente postergada, hasta que nos es dado asistir hoy día a su cristalización en una realidad que tiene mucho de magnífica y que deberá seguir teniéndolo, a medida que corran los días y se vaya*

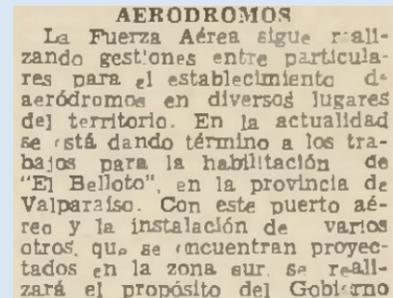


*advirtiendo la enorme utilidad que una estación de aeronavegación representa... el aeropuerto que, en el día de hoy, en las inmediaciones de Quilpué se inaugura, toda vez que él tendrá la virtud de poner a Valparaíso, Viña del Mar, Limache, Quillota, Quilpué, Villa Alemana y demás poblaciones vecinas, dentro de las rutas aéreas que alegremente surcan nuestro celeste cielo".*

El Aeródromo "El Belloto" quedaba así en una adecuada situación para aprovechar las ventajas de las comunicaciones aéreas y poder conectarse regularmente hasta con Arica, la Región de Magallanes y con otros países de lejanos continentes.

- Cuenta pública del presidente Arturo Alessandri Palma

El 21 de mayo de 1937, el Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma; entregó la cuenta pública al país en la sesión del Parlamento, indicando entre otros puntos, que *"la Fuerza Aérea sigue realizando gestiones entre particulares para el establecimiento de aeródromos en diversos lugares del territorio. En la actualidad, se está dando término a los trabajos para la habilitación de El Belloto..."*



#### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL AERÓDROMO

En el "Atlas de Aeródromos 1937", Fuerza Aérea de Chile y Dirección de Aeronáutica de 1938; se detallan las principales características técnicas del aeródromo:

- Clase de Aeródromo: Público
- Propiedad: Gobierno de Chile
- Ubicación: Provincia de Valparaíso
- Departamento: Limache, 1.300 mts. NE de Quilpué, 12 kms. de Viña del Mar, 24 kms. de Valparaíso
- Latitud: 33°3' y Longitud 71°24'
- Altura sobre el Nivel del Mar: 121 mts.
- Dimensiones: 1.098 x 682 mts. (sic)
- Suelo: Terreno blando, pasto
- Gradiente: 1% de S - N
- Obstáculos: Costado norte línea de electrificación de alta tensión
- Temperatura media verano - invierno: 14,3°C
- Lluvias: 605,4 mm. anual
- Comunicaciones:
  - Telégrafo, teléfono y radio en el aeródromo

- Neblinas: 4,3 (interferencia visual: 1/10)
- Vientos: SW 231, N 44, NE 53, E 38 (nudos)

- Ferrocarril vía Santiago - Valparaíso, 500 mts. al N del aeródromo

#### Abastecimiento:

- Bencina, aceite y agua en el aeródromo
- Talleres para reparaciones en Quilpué

Hangares: En proyecto

Recintos de alojamiento: Hoteles en Quilpué

Sobre las dimensiones de la pista de aterrizaje, en los documentos consultados para la investigación: "Base Aeronaval 'El Belloto' 1954-1991" de este autor, se hallaron otros datos:

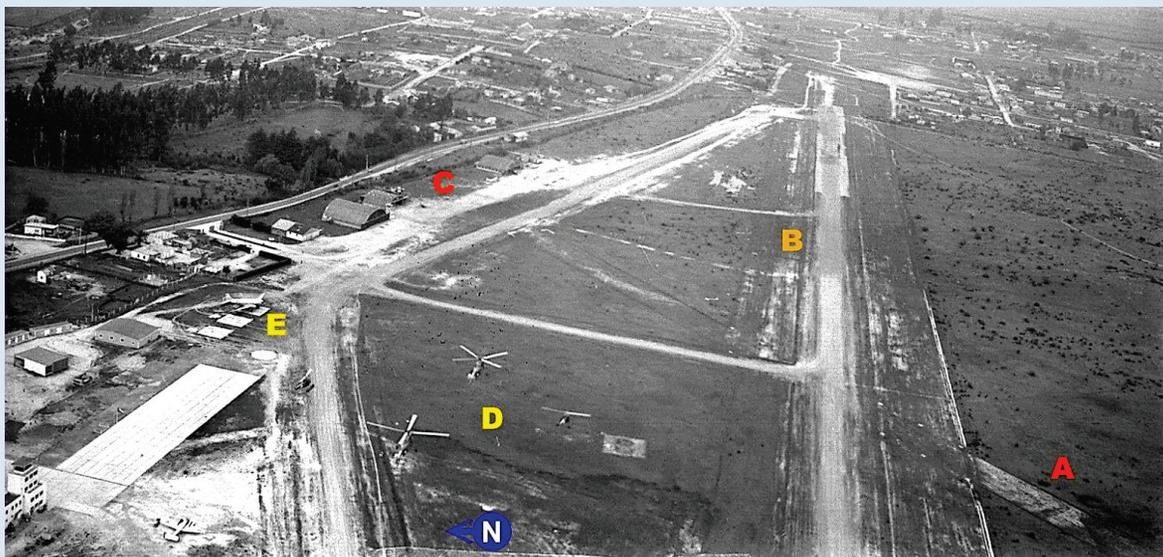
- 1.200 x 550 mts. ("Historia de El Belloto", Oscar Salas Contreras, 1945)
- 900 x 30 mts. ("Club Aéreo de Valparaíso", revista "Chile Aéreo" N°252, 1954)
- 1.080 x 900 mts. ("El Belloto - Clasificación de aeródromos públicos de 1946", IIHACH)

La pista de aterrizaje en un comienzo tenía una orientación geográfica Sur - Oeste. En la fotografía de 1964 aprox., la huella de está indicada entre A-C, lo que permitía a los aviones evitar la elevación topográfica del Alto de Quilpué.

En B, se aprecia la pista proyectada en 1954 Este - Oeste, cuando en el aeródromo se había instalado el nuevo Escuadrón Aeronaval de la Armada de Chile.

En C, los clubes aéreos deportivos.

Y en E y D, parte de las instalaciones y aeronaves de la Aviación Naval. (Archivo historiador aeronaval SOM (R) Carlos Saldivia Rojas).



#### 1937 - 1959. PRINCIPALES HECHOS OCURRIDOS EN EL AERÓDROMO "EL BELLOTO"

1937 - Resumen de actividades del Club Aéreo "Aconcagua"

- El proyectado Festival Aéreo para conmemorar los 400 años de la fundación de Valparaíso, por orden del general de la Fuerza Aérea, Diego Aracena; fue suspendido por estar la cancha de aterrizaje en malas condiciones.

- Una disposición del Ministerio de Defensa Nacional y del Comandante en Jefe de la FACH, autorizó a los pilotos del Club Aéreo "Aconcagua" para volar aviones de guerra.

- En el mes de septiembre se inició el primer curso para pilotos civiles a cargo del teniente 1º Hernán Mujica Bordali. Alumnos: Eric Jacobsen, Eloy Omoboni, Julio Anderson, Vicente Pérez, Severiano González, Guillermo Alcántara y Alejandro Lubet.
- Se celebró el 2º aniversario del club con la presencia de tres aviones de la FACH.

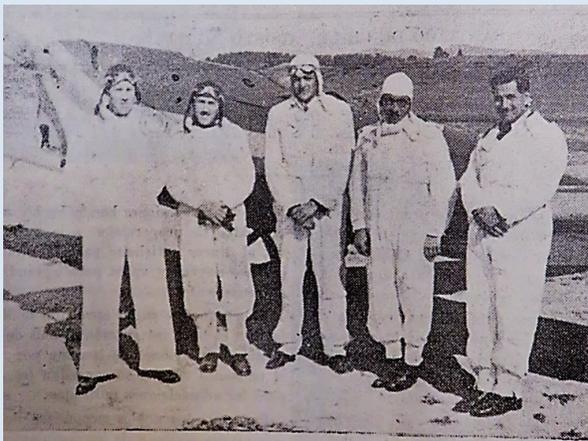
### 1938 - La aviación civil y el "Aeródromo Valparaíso"

- La revista "Chile Aéreo" N°106, de marzo, incluyó una interesante nota:

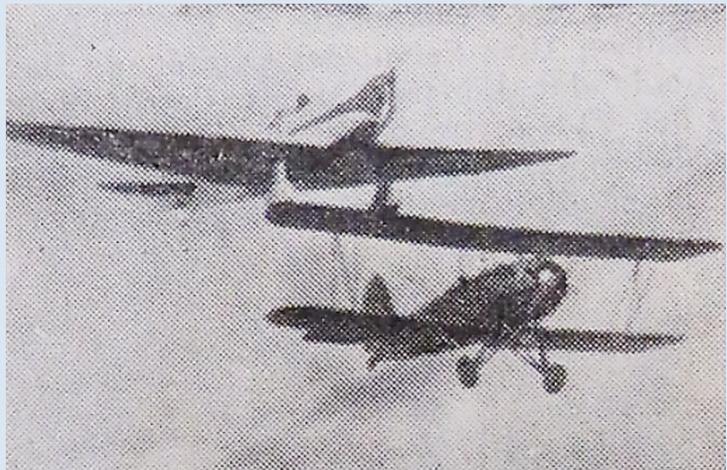
"Antes era el automóvil... que nos quitaba el sueño... Un viaje de Valparaíso a Santiago en esos años era una arriesgada aventura, a la cual había que lanzarse hasta con ejes de repuesto. Ahora... los caminos han perdido su peligrosidad... Pero ha venido algo para que siga alimentándose el ansia novedosa del mundo: el avión... Sin ir más lejos, aquí cerca de nosotros, tenemos el ejemplo de cómo crece y se multiplica el entusiasmo de los civiles por la aviación. Al principio pasábamos por un gran campo plano... apoyado en las suaves colinas que se extienden entre Quilpué y Villa Alemana. Nos decían que era el aeródromo de El Belloto, pero nuestros ojos no descubrían rastro alguno de tal título que no fuera el estéril y liso terreno que abarcábamos con la vista. Después un grupo de aficionados entusiastas, atraídos por la romántica personalidad del recordado aviador Cortínez, jefe de aquella iniciativa o aeródromo en ciernes, tuvo la idea de fundar el Club Aéreo Valparaíso y de contar con verdaderos enamorados de la aviación, como Alejandro Lubet, que se hizo desde el primer momento secretario indispensable de la organización... A ese club, ahora reconocido por el Estado, que cuenta con más de 200 socios, y al que se le han entregado últimamente tres aviones, fue influyendo muy pronto en el interés de muchos aviadores... Sin embargo, aún falta la nota exclusivamente técnica y su dosis de experiencia... Esa llegó de la Base Aérea de Quintero, cuyo comandante, don Edison Díaz Salvo,... abrió un curso de instrucción para pilotos civiles con reconocimiento oficial, que ha tenido gran éxito y que ha impulsado el creciente progreso del Aeródromo Valparaíso..."

### 1938 - El Festival Aéreo y los primeros pilotos formados en el club

- En agosto de 1938, se efectuó un nuevo Festival Aéreo en El Belloto y se presentaron los primeros cinco pilotos instruidos en el club: Alejandro Lubet, Víctor Sobarzo, Hugo Espejo, Severino González y Arturo Peralta. Los instructores fueron el capitán Eduardo Muñoz y el teniente Santiago Castro. A esta presentación concurrieron autoridades de la región y de Santiago, junto a numeroso público.



Los cinco alumnos recién recibidos señores Lubet, Sobarzo, Espejo, González y Peralta.



### 1938 - Noticias de octubre - noviembre

- Accidente de uno de los aviones del club, contusiones leves el piloto capitán Eduardo Muñoz y el alumno Mario Blanch.
- Cada domingo llegaron desde Santiago en sus aviones los pilotos Jorge Verdugo, Kurt Zillmann y Manfred Glauer; para incentivar la actividad aérea en la Provincia de Valparaíso.
- La Dirección de Aeronáutica dispuso el cierre del frente del aeródromo de El Belloto, que hacía límite con el Camino Troncal (sector norte).
- A noviembre de 1930, el club contaba con 13 pilotos titulados y 16 en instrucción.
- Fotografías siguientes: Aniversario del club, revista "Chile Aéreo" N°113, 11.1938



*El presidente del Club Aéreo "Aconcagua", instructores y pilotos*



*El aviador Franco Bianco del Club Aéreo de Magallanes  
en su avión "Saturno" en visita en El Belloto*

1939 - El Aeródromo "El Belloto" y las construcciones cercanas.

- La construcción de viviendas en los deslindes del aeródromo de El Belloto, comenzó a partir de 1939 a ser un problema para las autoridades de Quilpué. Una ley de 1931 regulaba las actividades aéreas cercanas a una población. El diario "La Estrella" de Valparaíso del 3 de enero, indicó: "Todos conocemos el aeródromo de El Belloto. El espacio de que dispone para que decolen y aterricen los aviones no es



muy extenso, sino que está en los términos justos. Si no fueran que allí sólo están en funciones de continuo dos máquinas, difícil sería procurar sin muchas precauciones el movimiento de un número mayor. Esto no quiere decir que el aeródromo sea estrecho. No. Su espacio no es ni muy amplio ni muy reducido, pero es el caso que ahora una empresa constructora piensa levantar una población encima de una colina que está en el deslinde del aeródromo (referencia al Alto de Quilpué), colina ésta que sola, sin edificios de ninguna especie, es ya un obstáculo para el décollage de los aviones según los técnicos".

Esto en referencia a la Ley Nº221, 30.05.1931, Artículo Nº37: "No podrá existir y se prohíbe construir muros, casas, galpones, ni tender líneas de transmisiones eléctricas... a una distancia inferior al décuplo de su altura, a partir de los límites de la parte destinada para el aterrizaje en cualquier aeródromo público o privado..."

Los problemas eran que impedirían una óptima visibilidad a los pilotos aviadores y que las poblaciones cercanas estarían dentro del área de riesgo ante cualquier emergencia. Esto traía el recuerdo, que años antes en Santiago, tuvo que ser demolido el edificio en construcción de la nueva cárcel, por hallarse en los alrededores del Aeródromo "El Bosque".

La situación la aprovecharon nuevamente los conocidos enemigos del aeródromo.

1939 - Visita del Presidente de la República Pedro Aguirre Cerda

- Esa memorable fecha del mes de junio, recuerda la primera visita de un Presidente de la República de Chile a El Belloto. El Club Aéreo "Aconcagua" engalanado, recibió la honorable visita, en donde se le presentaron las necesidades más urgentes del nuevo aeródromo.

1940 - El accidente aéreo de Alejandro Lubet y los vuelos comerciales.

- 15 de febrero. El secretario del club, Alejandro Lubet; salva ileso de su avión accidentado e incendiado en el sector El Retiro de Quilpué.

- 23 de julio. La prensa anunció el viaje a Santiago de Armando Cortínez y de miembros del Comité de Defensa de Valparaíso para estudiar el asunto de los vuelos comerciales.

- Las nuevas indicaciones legales de la División Territorial del Reglamento de Navegación Aérea, DS. Nº626, 13.09.1940, situaron al club aéreo de El Belloto dentro de la 2ª Zona Aérea Nacional, dependiente de la Base Aérea de Quintero.

1941 - Primer accidente fatal en El Belloto

- En agosto, el piloto Helmut Gensche del club aéreo, falleció luego de accidentarse con su avión en El Belloto. Tras haber realizado una serie de sobrevuelos y spines, el avión terminó por caer a tierra.

Herido, logró explicar los problemas que tuvo para mantener la aeronave en el aire y a su vez, logró despedirse de sus familiares y amigos.

1944 - Un gran puerto aéreo en El Belloto

- El periódico "La Palabra" de Santiago, del 20 de junio de 1944; también dio su apoyo a El Belloto, indicando la decisión de hacer "de la actual cancha de aterrizaje de emergencia del Belloto, en las vecindades de Quilpué, un gran puerto aéreo..." Esto debido a que "el representante de LAN en Valparaíso, señor José Ñesta,... declaró que esta línea aérea está decidida a incorporar al Belloto en su itinerario regular en

*EN UN GRAN PUERTO AÉREO  
SERÁ CONVERTIDO EL BELLOTO*

cuanto haya aquí el campo de aterrizaje adecuado. Y agregó que seguramente la PANAGRA haría lo mismo en su servicio internacional, pues es un hecho que Valparaíso proporciona un número suficiente de pasajeros y carga que justifica el aterrizaje de sus aviones en El Belloto..."

1944 - La visita del Presidente de la República Juan Antonio Ríos

- A mediados de septiembre de 1944, el Presidente de la República, Juan Antonio Ríos; efectuó una visita a Valparaíso y Viña del Mar, y fue invitado a El Belloto para presentarle los avances del proyecto del "Puerto Aéreo Valparaíso" y la necesidad de su uso comercial por parte de aviones LAN Chile. El Presidente se dio cuenta que faltaba una ampliación de la pista en 500 mts. para habilitar el Puerto Aéreo y así dar seguridad en el aterrizaje y despegue de aviones de gran tamaño. Se programó ahí la visita de una Comisión de Técnicos de EE.UU. para hacer los estudios.

Era necesario que Valparaíso se insertara definitivamente en las rutas aéreas para facilitar sus relaciones comerciales con el país y el extranjero, y que El Belloto, por su situación geográfica y por mantener un cielo despejado casi todo el año, era siempre el lugar más adecuado, pese a los opositores de siempre que continuaban en vigilia. A estos, el diario "La Unión" de Valparaíso los criticaba duramente y les indicaba que El Belloto "comenzaba a tener gran movimiento y en un día se habían contabilizado hasta 34 aviones".

1944 - Nuevamente los opositores

- Bajo este título, el diario "La Unión" del 12 de noviembre de 1944, redactó:

**MALOS VIENTOS PARA EL BELLOTO**

LA UNION — Domingo 12 de Noviembre de 1944.

*"Atendiéndose a algunas informaciones particulares podemos decir hoy que la referida*

*comisión no vendrá ya a El Belloto. En cambio, se habría elevado a la superioridad aérea, un informe del mismo capitán (oficial FACH, uno de los opositores) que estuvo en ese campo aéreo el día de la visita de S.E., en que se deja establecido que la construcción del campo en El Belloto es total y absolutamente inadecuada, tomando en cuenta el movimiento futuro de la aviación comercial... ¡Soplan, pues, vientos adversos a El Belloto!*

*Se insinuaría, asimismo, en el informe, que el Puerto Aéreo de Valparaíso debería ser considerado en las cercanías de Reñaca (un poco al norte de Viña del Mar), en terrenos que, incluso, ya habrían sido visitados, medidos y observados desde el aire. Existiría, no obstante, un grave inconveniente: que los aviones para llegar a ese campo tendrían que pasar volando a escasa altura de una zona en que existen instalaciones navales y la Armada no daría su conformidad para que se construyese en esas cercanías el referido campo aéreo... Así estaría planteada en la actualidad la situación. Seguirán pasando las semanas, los meses y los años, y Valparaíso tendrá que contentarse con su aislamiento y su desvinculación del movimiento aéreo que sería intenso en un futuro cercano..."*

1944 - El Club Aéreo de la Universidad Santa María

- 24 noviembre. Se funda el Club Aéreo de la Universidad Santa María en El Belloto, gracias al aporte de la Fundación Santa María, siendo Julio Hirschmann, profesor de termodinámica de esa institución; su primer presidente. Se comenzó con dos aviones de entrenamiento ingleses Miles Magister y con un hangar muy cerca del Camino Troncal.

1946 - Las zonas aéreas y categorías de las pistas de aterrizaje

- El 8 de agosto de 1946, el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea ordenó establecer "la protección meteorológica para el movimiento de aeronaves que sobrevuelan nuestro territorio", dividiendo el país en cuatro zonas aéreas y una subzona. Se establecieron también estaciones meteorológicas en distintos aeródromos, incluyendo la primera de El Belloto. Finalmente, se definieron los aeródromos públicos y se clasificaron en tres categorías, situándose este como "3º Categoría - Pista básica: 900 a 1.080 mts."

1947 - El Puerto Aéreo "El Belloto" de la Ciudad del Sol

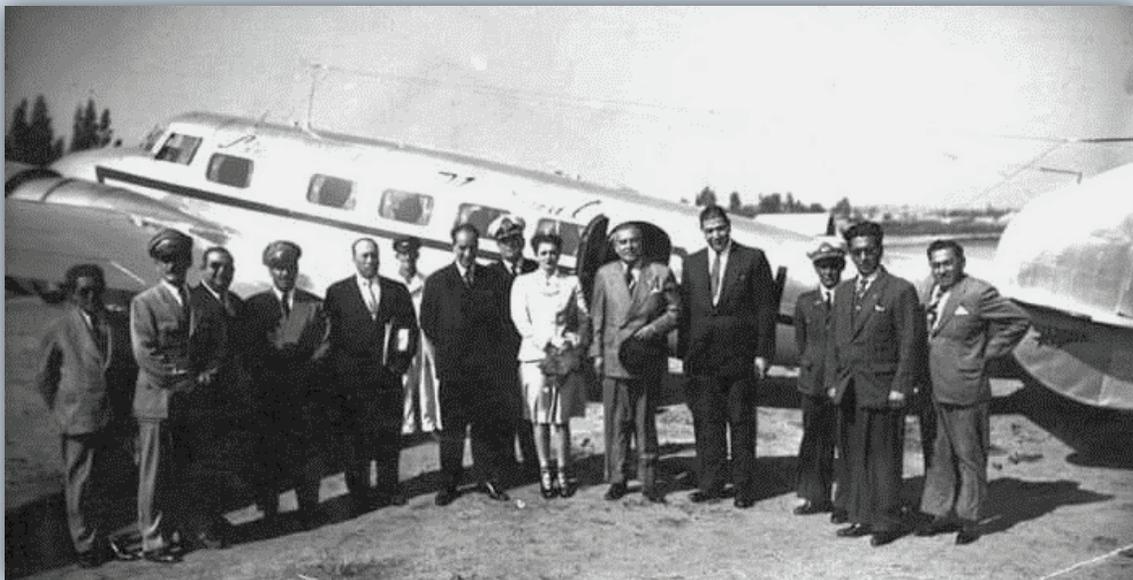
- La Empresa de Ferrocarriles del Estado hizo también su aporte en la defensa del Aeródromo de El Belloto, a través de su revista "En Viaje" Nº162 de abril, donde la escritora Elsa Soto describió: "Rodeando Quilpué, se encuentran los cerros de Viña y Limache. Los lomajes suaves se hunden en las quebradas, donde se perfilan las sombras de los bosques. Los cerros tienen un color verde amarillento y los más lejanos son de un tinte azul oscuro... Todos los días cruzan los cerros decenas de aviones, que interrumpen la quietud del ambiente. Vienen del vecino puerto aéreo de El Belloto, y al alejarse parecen sólo puntos negros en el cielo, semejan bandadas de cóndores andinos. Yo los quedo mirando y sueño con las ciudades lejanas adonde se dirigen".

1948-1950 - El Presidente de la República Gabriel González Videla y El Belloto

- El Presidente de la República Gabriel González Videla (1946-1952) llegó muchas veces a El Belloto en el famoso avión presidencial "El Canela" y en otras aeronaves. En sus memorias, el Presidente recuerda también hechos ocurridos en El Belloto, como el plan de su secuestro. En 1948 (no hay fecha exacta), habiendo llegado a Los Cerrillos para un viaje a Viña del Mar, recuerda haberle advertido al capitán Berdichewsky: "... Regrese a su hogar, el vuelo está suspendido, acabo de tener conocimiento de que hay un complot para raptarnos a nuestra llegada en el aeródromo El Belloto". El oficial quedó impávido. Al día siguiente, éste fue detenido por estar implicado en un complot que agrupaba a civiles y militares chilenos y argentinos, que buscaban la "unificación sudamericana" bajo mando militar.

- El 11 de octubre de 1949, en el aeródromo de El Belloto, tras aterrizar el Presidente, se entrevistó con el Comité Ejecutivo del Carnaval de los Estudiantes de Valparaíso (Fiesta de la Primavera), para coordinar su normal desarrollo en los días siguientes.

- 1950. Fotografía siguiente. Aeródromo "El Belloto". El presidente Gabriel González Videla, su esposa, comitiva y otras autoridades. A la derecha de la Primera Dama, el Alcalde de Quilpué, Carlos Subercaseaux; y el segundo desde la derecha en la imagen, Alejandro Lubet Vergara, uno de los fundadores del Club Aéreo "Aconcagua".



*(Foto expuesta en Internet el 2018 por Sergio Cabieses Ibaceta (Museo Visual de Marga-Marga, Quilpué), sin fecha exacta, pertenece al Museo Histórico Gabriel González Videla de La Serena. El avión es un Lockheed 10A Electra de LAN Chile)*

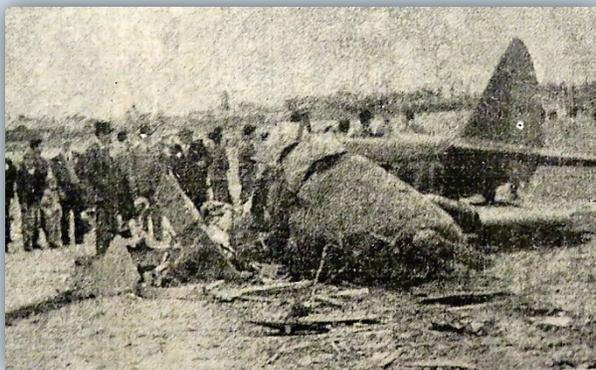
1949 - El Festival Aéreo y el fatal accidente de capitán Hernán López Angulo

- El más trágico hecho ocurrido en el aeródromo fue el día 12 de octubre de 1949, cuando se produjo un accidente fatal durante la celebración del aniversario del Club Aéreo "Aconcagua", al estrellarse un avión Fairchild que pilotaba el capitán Hernán López Angulo.

**Don Hernán López Angulo, Jefe de Instrucción Del Club Aéreo Valparaíso, Encontró la Muerte Ayer al Estrellarse su Máquina, en El Belloto**

Iba a ser una grandiosa celebración, porque además se entregarían los nuevos títulos de pilotos. Se hallaba el Director de Aeronáutica, otras autoridades y unas 2.500 personas. El clima era inestable y la ceremonia no se iniciaba.

El Jefe de Instructores del club, capitán López Angulo; pretendió animar al público con una serie de sobrevuelos, pero finalmente cayó sobre la pista. Quedó muy mal herido y falleció



mientras era trasladado al hospital de Viña del Mar. El oficial había ingresado a la Escuela Naval y luego a la Fuerza Aérea de Chile, se perfeccionó en EE.UU., participó en importantes hitos históricos aéreos nacionales, se retiró y se dedicó como instructor de vuelo del Club Aéreo de El Belloto.

## 1950 - Cadetes de la Escuela de Aviación visitan El Belloto

- 13 de junio. Dos escuadrillas de nueve máquinas Fairchild cada una, llegaron ayer poco antes de mediodía a El Belloto. Eran alumnos de la Escuela de Aviación que hacían un viaje de instrucción. Pocas veces habían llegado juntos tantos aviones a la pista de El Belloto, que en las condiciones en que actualmente se encuentra, presta sus útiles servicios. Todas las máquinas aterrizaron en perfectas condiciones y cerca de las dos de la tarde reanudaron su viaje de regreso a la escuela.

## 1951 - El príncipe Bernardo de Holanda en El Belloto

- Un interesantísimo y desconocido hecho histórico, fue la llegada al aeródromo del príncipe Bernardo de Holanda.

### Refiérese a visita de S. A. R. el Príncipe Bernardo de Holanda

S 2 N° 68 — Santiago, 4 IV. 1951 —

Orden Ministerial.

Visto el Oficio N° 02942, de 2 de Abril de 1951, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

4 —El Viernes 13 de Abril. a las 11.30 horas, una Compañía de la Armada, con su Estandarte y banda de Músicos, le rendirá honores a su llegada al Aeródromo de El Belloto. Los Sres. Comandantes de Guarnición Militar de la Armada y del Ejército le presentarán sus saludos en ese recinto

Era el esposo de Juana, Reina de los Países Bajos; y generalísimo de las Fuerzas Armadas de su país. Estuvo de visita en Valparaíso, Viña del Mar, Quillota, Santiago y Puerto Montt, entre el 10 y 18 de abril. La Fuerza Aérea de Chile, según orden del 4 de abril, del Ministerio de Relaciones Exteriores, dispuso de todas las reglas de protocolo para recibir y acompañar al visitante. La aviación junto con la Armada y el Ejército de Chile, dispusieron de hombres y medios para el día viernes 13 de abril y presentar los saludos a Su Majestad, que llegó en avión al Aeródromo "El Belloto".

## 1952 - La Aviación Comercial en El Belloto

Habían transcurrido 12 años desde que el administrador del aeródromo, Armando Cortínez; había establecido conversaciones en Santiago para habilitar los vuelos comerciales hacia Quilpué; y 8 años desde que el presidente Ríos y LAN Chile habían tomado más en serio la propuesta del "Gran Puerto Aéreo" de Valparaíso. Sin embargo, en 1952 parecía que la idea no daba buenos resultados.

- El informe: "Quilpué, Ciudad del Sol, 1951-1952", Rotary Club Valparaíso-Quilpué; destacaba: *"Quilpué ha comprendido con su visión, la importancia y magnitud de esta obra, y no ha escatimado esfuerzos para que sea llevada a su completa realización, máxime cuando fueron sus autoridades quienes dieron comienzo al aeródromo que habrá de convertirla en una de las ciudades más importantes del país... Los trabajos ejecutados en el Aeródromo Valparaíso... y los proyectos trazados para el futuro, le dejarán en condiciones de servir el tráfico de máquinas de mayor capacidad que requieren una pista más extensa e instalaciones más modernas para su atención..."*

**Es necesario que la región de Valparaíso tenga aeródromo para aviación comercial**

- El "Diario Ilustrado" de Santiago, del 31 de marzo de 1952, comentó que el Centro para el Progreso de Valparaíso hizo notar con mayor énfasis la necesidad de habilitar el aeródromo de El Belloto para uso

comercial, debido a las obras de adelanto que comenzarían a llevarse a cabo en la región en los próximos años, como la instalación de la Refinería de Petróleo de Concón y la ruta Quilpué - Concón vía Reñaca Alto para facilitar el mejor acceso a las playas sin tener que pasar por el centro de Viña del Mar; y asimismo, para la adecuada conexión entre la Base Aérea de Quintero y El Belloto.

## 1954 - La Aviación Naval y mejoramiento de la pista de aterrizaje

- El Decreto Nº149 del 4 de julio de 1953, firmado por el presidente Carlos Ibáñez del Campo, permitió a la Armada de Chile reorganizar su Aviación Naval, que había dejado de operar en 1930 por la Ley Nº1.167 que creó la Fuerza Aérea Nacional. La Marina buscó otros lugares para instalar su Escuadrón Aeronaval, pero finalmente se decidió por el aeródromo de El Belloto, que estaba más cerca de la Zona Naval con asiento en Valparaíso.

- El 21 de octubre de 1954, llegan desde EE.UU. a El Belloto, piloteados por marinos chilenos, los nuevos aviones adquiridos por la Armada, tres aviones de transporte liviano Beechcraft D18S. Y el 15 de noviembre, luego de llegar por barco desde EE.UU., se entregó el primero de tres helicópteros Bell 47G ensamblados en El Belloto por personal chileno especializado.

- A fines de ese año, se instaló legalmente el nuevo Escuadrón Aeronaval de la Armada de Chile, con la idea de construir luego un hangar y una maestranza.

- Mejoramiento de la pista de aterrizaje. El diario "La Estrella" de Valparaíso del 27 de octubre de 1954, comentó sobre los trabajos de mejoramiento de la pista de aterrizaje del "Campo Aéreo de El Belloto para que esté en buenas condiciones de prestar servicios.

## *Las Pistas de El Belloto Están Siendo Mejoradas*

*Los trabajos estuvieron a cargo de personal de la Armada Nacional, del Club Aéreo Valparaíso y de la Dirección Provincial de Vialidad".*

### *1955 - Tragedia aérea de la Aviación Naval*

- El 6 de marzo, uno de los Beechcraft D18S de la Aviación Naval, a pocos minutos de despegar desde El Belloto, se accidentó fatalmente en Placilla, sector alto de Valparaíso; fallecieron el Capitán de Corbeta Oscar Pickering Lewin y Teniente 2º Abel Campos Lira.

### *1957 - El Plan Nacional de Aeropuertos y pavimentación de la pista de aterrizaje*

- El Plan Nacional de Aeródromos de 1957 del Ministerio de Obras Públicas, amenazaba con "quedarse en un simple proyecto", destacó la revista "Chile Aéreo" Nº271. Esta hizo mención de un "Aeropuerto Nacional en Valparaíso" y de un "Aeródromo Regional en El Belloto". El plan contempló la construcción, ampliación y transformación de 74 aeropuertos internacionales, nacionales y regionales en Chile; para crear con ello una gran red a lo largo y ancho del país para la mejor intercomunicación, lo que daría a la economía nacional una sólida base de expansión. Se incluía el de El Belloto, que contaría con una pista pavimentada o asfaltada de más de 1.500 mts., donde podrían operar aviones de mayor tamaño, con los elementos adecuados para el servicio aéreo y a su vez, actuar como pista de emergencia.

- El mejoramiento de la pista de aterrizaje marcó un hito ese año. Esta pista, según las notas del contralmirante Carlos Chubretovich Álvarez y del historiador naval Carlos Tromben, era "de tierra y pedregosa... estaba mal orientada, casi 90º con respecto a los vientos más frecuentes. Era demasiado corta y con un obstáculo constituido por una loma en su extremo oeste. Al despegar en esa dirección, los aviones debían sobrevolar la ciudad de Quilpué. En la dirección contraria, pero más lejos, estaba la ciudad de Villa Alemana... En los inviernos, el estero Severín provocaba inundaciones y erosiones..." En la revista "Aeronáutica" Nº18, la Dirección de Aeronáutica de Chile mencionó: "La Armada Nacional ha iniciado los trabajos de pavimentación de la pista de El Belloto, para dejarla en condiciones de prestar servicios al movimiento aéreo... Por ahora la cancha de El Belloto será pavimentada en una extensión de unos 800 metros de largo por unos 25 metros de ancho... Además, dicha institución está levantando en el citado aeródromo varias construcciones, entre ellas, un hangar para guardar sus aviones y

helicópteros pertenecientes al Escuadrón Aéreo Naval y otra que servirá para casa habitación del personal y casino”.

Sin embargo, parece ser que los trabajos fueron incompletos y sin drenajes adecuados, puesto que Carlos Tromben en su libro "La Aviación Naval de Chile", indica que se amplió la pista y una terminación superficial en su primer tercio con un riego asfáltico destinado a evitar el desprendimiento de piedras, quedando los otros dos tercios expuestos a las condiciones climáticas.



*En la fotografía de 1960-61 (archivo SOM (R) Carlos Saldivia Rojas), se aprecia los efectos luego de las lluvias, con charcos de agua, barro y piedras que dañaban la estructura de los aviones y los exponía a sufrir accidentes.*

1959 - Un gran Festival Aéreo y un Country Club

- Un nuevo espectáculo aéreo de gran jerarquía se efectuó el sábado 14 y domingo 15 de febrero en el

aeródromo de El Belloto. Aquella vez hubo una enorme participación, que incluyó a la mayoría de los clubes aéreos de la zona y de otras ciudades de Chile, presentación de "aviones a chorro del Grupo Nº7 de Cerrillos y anfibios Albatros del Ala Nº2 de Quintero de la FACH; vuelos de acrobacia con los aviones Mentor de la Escuela de Aviación, operaciones de rescate con helicópteros de la Armada de Chile y vuelos populares diurnos y nocturnos".



Los invitados: el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el Director de Aeronáutica, el Presidente de la Federación Aérea de Chile y presidentes de todos los clubes aéreos de Chile.

- El 17 de abril, la prensa de Valparaíso entregó una importante noticia para la Comuna de Quilpué: "El Club Aéreo de Valparaíso contará en el verano próximo con una piscina y un country club, en el cual se habilitarán canchas de tenis, golf en miniatura y otros entretenimientos". La idea, sin embargo, no llegó a concretarse.

### **Walter Foral Liebsch**

RITTER Imhof von Geisslinghof

(Desde Viena, Austria para Revista Aerohistoria)

## ALAS QUE RENACEN

Como resultado de Alas para Chile, campaña de la cual en días pasados recordamos el octogésimo aniversario de su realización, a contar de 1943, algunos clubes aéreos recibieron uno o dos ejemplares de los Aeronca, designación USAAF L-3B, que con el dinero recaudado en ella se adquirieron en los Estados Unidos.

Aviones militares de enlace y observación más conocidos como “Grasshopper”, que más adelante fueron reclasificados como modelos 058B en su versión civil.

El Club Aéreo de Puerto Montt recibió dos de aquellos nobles y frágiles aviones, que por años prestaran valiosos servicios tanto en la formación de nuevos pilotos, como en tareas de ayuda a la comunidad en lejanas y aisladas localidades.

El caso que hoy nos ocupa es uno de ellos. Matriculado como CC-XBB CC-48 y rematriculado en 1945 como CC-SMC, cumplida su vida útil, pasó por las manos de otros dos clubes aéreos y algunos particulares, hasta terminar sus días desarmado y abandonado en el hangar de un club aéreo de la zona central.



*El Aeronca 058B con matrícula CC-XBB CC-48 y con su versión rematriculada de CC-SMC*

Fue ahí donde se posó la mirada de don Patrick Wenborne Lehmann, un hombre que se ha caracterizado por preservar el valioso patrimonio de la aviación chilena, quien adquirió aquellos restos, dando inicio a un acucioso proceso de restauración, tendiente a dejarlo nuevamente en vuelo, tal como salió de fábrica en 1943, recibiendo de Aeronáutica la matrícula CC-PUM.

Cuando ya llevaba bastante avanzado aquel proceso, razones de salud le obligaron a detener tan loable esfuerzo, pero no queriendo que ello se interrumpa, cedió el paso de la posta a don Jorge Ríos Grotewold, quien con igual entusiasmo ha proseguido con la altruista labor de don Patrick.



*Don Patrick Wenborne y don Jorge Ríos junto al fuselaje del Aeronca en reconstrucción.*

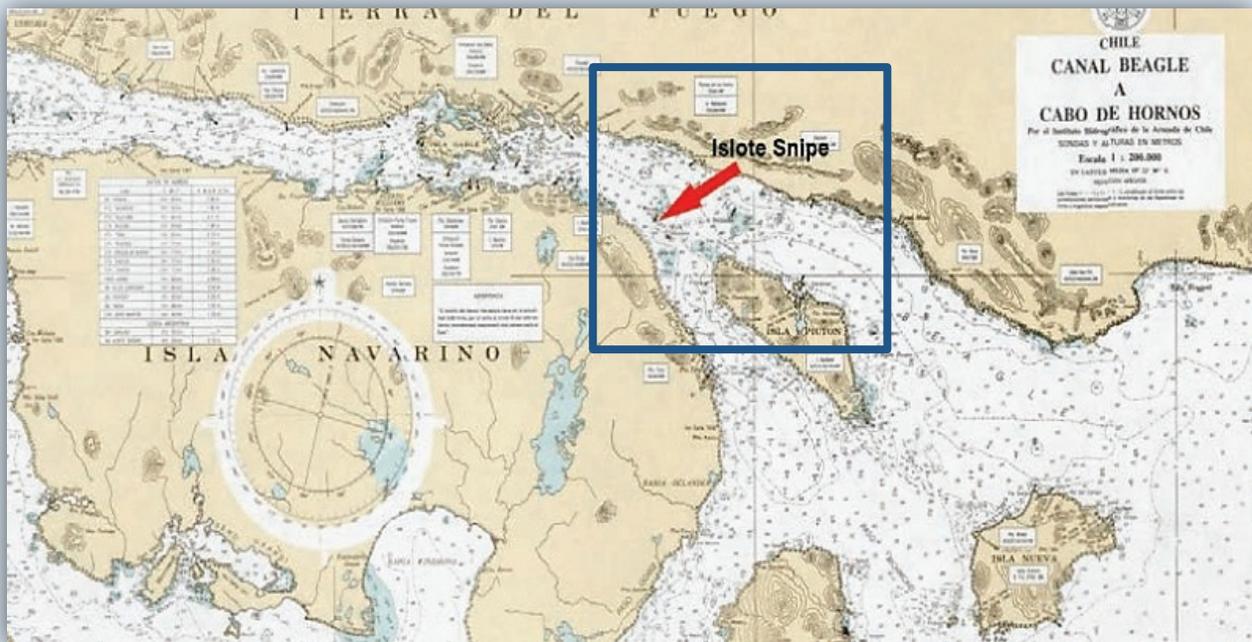
Aerohistoria tuvo oportunidad de visitar el aeródromo La Victoria de Chacabuco, en uno de cuyos hangares pudo apreciar el avance de los trabajos de restauración de aquella pequeña aeronave, en que hasta el más mínimo detalle se ha tomado en consideración, de manera que cuando vuelva a surcar los cielos patrios lo haga tal como salió de fábrica.

En una próxima crónica, su actual propietario nos dará a conocer información actualizada de cómo sigue el renacer de aquellas históricas alas, que tanto sirvieron a la aeronáutica nacional y a nuestro país.

**Sergio Barriga Kreft**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas

## UNA HISTORIA DETRÁS DE LA HISTORIA DE LA SEGUNDA INSIGNIA DEL GRUPO DE AVIACIÓN N°8

El primer testimonio gráfico que se tiene respecto de la segunda insignia del grupo 8, corresponde a fotografías tomadas por los tripulantes de la segunda bandada de aviones B-26 (Bandada Matthei) enviada a Chabunco el 19 de agosto de 1958, con motivo de los graves sucesos ocurridos en el *Islote Snipe*. La primera agrupación de combate que despegó el 12 de agosto (Bandada Sepúlveda), debió regresar forzosamente a Santiago debido a la presencia de un gran frente de mal tiempo a la altura de Curicó.



Por aquellos días del siglo pasado, las relaciones internacionales con “nuestros vecinos orientales se mantuvieron dentro de una fría cordialidad, respetándose, aparentemente, nuestra soberanía austral, pues era conocido que cuando naves argentinas penetraban en nuestros canales, lo hacían de noche y con las luces apagadas para no ser detectados lo cual, sin duda alguna, era un reconocimiento que se trataba de una incursión ilegal, pero por otra parte mostraba las pretensiones trasandinas de apropiarse de territorios chilenos”<sup>209</sup>.

### El incidente del islote Snipe

#### El primer faro

“El 12 de enero de 1958 la escampavía Micalvi de la Armada de Chile, basado en Punta Arenas, construyó una baliza ciega en el islote Snipe, en el canal Beagle, como una ayuda a la navegación y el primero de mayo del mismo año, el patrullero Lientur fue comisionado para instalar un fanal luminoso sobre su estructura, dándose el aviso internacional correspondiente para alertar de su

<sup>209</sup> Bravo Valdivieso, Germán. *El incidente del islote Snipe*. Revista de Marina, Año 133. Volumen 135, número 962.

*existencia a los navegantes. Justo una semana más tarde, un avión de la Fuerza Aérea de Chile sobrevoló la zona y tratando de ubicar el faro, pudo observar una estructura metálica, tipo mecano de unos cinco metros de altura, que no correspondía a la construcción hecha por el patrullero chileno.*

*La marina argentina había enviado la escampavía Guaraní que había desembarcado personal en el islote y procedido a retirar el faro chileno, cortándolo con sierra y lanzándolo al mar, junto a sus acumuladores y el fanal y a colocar otro en su lugar, todo lo cual constituía un grave atropello a la soberanía chilena. Apenas recibió la información de la Fuerza Aérea, el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, contralmirante don Jacobo Neumann Etiene, tomó medidas inmediatas y en la noche del 9 de mayo ordenó zarpar al Lientur, en misión secreta, con armamento de guerra y órdenes de hacer evacuar la isla por los intrusos o disparar sobre ellos.*

*Al recibir la orden de zarpe, el comandante del patrullero, capitán de corbeta Hugo Alsina Calderón, se vio en la necesidad de preparar rápidamente su nave, pues se encontraba acondicionada para trabajos de aprovisionamiento de faros, fondeo de boyas y ayuda a los pobladores y no para una misión de guerra. Había que hacerlo en estricto secreto, pues cualquier infidencia no intencionada de algún tripulante, podía alertar al servicio de inteligencia argentino que era muy activo en Punta Arenas.*

*El armamento del Lientur era muy precario, pues se le había reemplazado el cañón original de 76 mm por otro más pequeño de solo 57 mm y no se contaba con fusiles ametralladoras, alzas telescópicas ni granadas de mano, por lo que su comandante se dirigió al Destacamento de Infantería de Marina Cochrane donde obtuvo que se le facilitaran los tres mejores tiradores escogidos, seis fusiles ametralladoras y un par de cajas de granadas de mano, todo lo cual se envió rápidamente al buque en envases rotulados como víveres para no despertar sospechas. Al Hospital Naval se le solicitó un enfermero con abundante material para primeros auxilios.*

*Se trataba del viernes 9 de mayo, por lo que fue necesario mandar a buscar a los tripulantes que habían salido franco por el fin de semana e informarles que zarpaban de urgencia a Puerto Williams a buscar a una señora enferma, que se había agravado y que por razones meteorológicas no podía ser evacuada por avión.*

*A las 21.00 horas zarpó el patrullero y apenas se alejó de la costa, el comandante reunió a la tripulación para informarles el verdadero motivo del viaje, lo que les produjo un gran entusiasmo. Durante la noche se navegó oscurecido y el único incidente fue al pasar a la cuadra del PVS de Punta Yámana en el canal Beagle, en que el buque fue advertido por el perro del puesto, por lo que el farero comenzó a llamar insistentemente por radio pidiendo la identificación de la nave, por lo que fue necesario ordenarle que cortara la radio para no llamar la atención de las emisoras argentinas. En esos años no había radares en tierra y los mejores detectores seguían siendo los perros.*

*Al amanecer se aprovechó el día de viaje para hacer ejercicios de tiro con el cañón de 57 mm, con las dos ametralladoras de 20 mm y con los tiradores escogidos con fusiles ametralladoras con miras telescópicas. Un poco antes de la medianoche del sábado 10, el Lientur recaló en Puerto Williams donde se le comunicó al Jefe de la Estación Naval la misión que llevaban y de inmediato continuaron al islote Snipe.*

*El buque se acercó de noche al lugar para evitar ser detectado por los puestos de vigilancia argentinos y se despacharon dos chalupas balleneras, la primera con el personal encargado de desarmar el faro argentino y la segunda con los tiradores escogidos para darles protección, pero no había enemigo alguno tierra, retirándose el artefacto luminoso y llevándolo a Puerto Williams.*

*A las 10 de la mañana del domingo 11, el patrullero fondeó y se puso guardia de escucha de radio para constatar si había alguna reacción argentina, pero no se captó nada, ni entonces ni en los días y noches siguientes. Como todo se veía quieto, se decidió aprovechar esa calma para recuperar el faro chileno, cuyo pedestal había sido cortado y junto con el fanal, lanzados al mar, para lo cual el 14 de mayo zarpó el Lientur nuevamente hacia el islote Snipe con el objeto de que un buzo los rescatara, elementos que eran visibles entre cuatro y cinco metros de profundidad.*

*Para esta nueva misión, el único problema era la presencia de una división de tres fragatas argentinas fondeadas en Ushuaia desde hacía varios días, por lo cual el comandante del Lientur, para evitar cualquier sorpresa desagradable, le pidió al jefe de la Base de Puerto Williams, que en el caso que viera cualquier buque argentino en el canal Beagle, le avisara de inmediato.*

*De amanecida, a la salida del sol, se despachó una chalupa con un buzo para rescatar el faro, se dispusieron vigías y el resto de la tripulación permaneció a bordo para cualquier emergencia. El buzo descendió y comenzó a amarrar los elementos del faro para ser izados.*

*Se encontraba el Lientur en esta faena cuando vio acercarse las tres fragatas argentinas, que habían zarpado de Ushuaia y navegaban en línea de fila directamente hacia él. Los buques trasandinos se acercaron a 3.000 metros del patrullero chileno y pararon sus máquinas, con su armamento descubierto. Para el comandante Alsina era un momento delicado, pensó emprender una rápida retirada hacia el sur por el paso Picton, pero ello habría significado huir del propio territorio chileno, por lo que decidió mantenerse en el lugar, pero recoger al buzo por lo que pudiese suceder, para lo cual izó la bandera de reunión Romeo y la confirmó con el código morse, lanzando tres pitazos (uno corto, uno largo y otro corto). Después de largos minutos, cuando el comodoro argentino al mando de la división de fragatas escuchó los pitazos, creyendo que se trataba de un saludo usual en la zona, contestó la señal con el pito y, pasando muy cerca del Lientur, saludando con el brazo en alto, aumentaron la velocidad y dirigió sus buques hacia el océano Atlántico.*

*¿Qué había sucedido? Dos situaciones increíbles que pudieron haber tenido fatales consecuencias: En Puerto Williams, siguiendo antiguas normas del servicio de telecomunicaciones, el aviso del avistamiento de los buques argentinos debía darse en clave secreta y el tiempo que se demoró en codificar el mensaje, transmitirlo y descifrarlo fue superior al empleado por las fragatas en llegar al islote Snipe.*

*Por otra parte, inexplicablemente el comodoro de la división de fragatas no estaba informado del cambio del faro en el islote Snipe, por lo que al ver al buque chileno, consultó por radio a Ushuaia sobre la forma de proceder, desde donde no obtuvo respuesta; por lo que se dirigió a la Comandancia el Jefe de la Marina argentina, recibiendo la consulta el jefe de servicio en momentos en que el almirante no se encontraba presente y como no le fue posible ubicarlo telefónicamente, partió velozmente en un automóvil para encontrarlo a 45 km de la capital.*

*Entretanto el comodoro, consideró excesiva la espera, contestó con el pito, el saludo que creía haber recibido y continuó viaje.*

*En Buenos Aires, cuando el jefe de servicio ubicó a su jefe, éste que conocía lo sucedido con el faro y que, debido a su alto cargo, tenía al menos, que haber dado su aprobación a la operación, ordenó escuetamente: “Que lo hundan”, refiriéndose al Lientur, pero el tiempo empleado en deshacer el camino, clasificar la comunicación y despacharla al comodoro de la división de fragatas, éstas ya se encontraban lejos del lugar y era tarde para reaccionar.*

*En el más claro ejemplo de cinismo, al día siguiente, el agregado naval chileno en Buenos Aires, comandante José Costa Francke, era llamado por las autoridades trasandinas para hacerle saber su indignación por lo ocurrido, a lo que respondió que mayor era la que sentía el almirante chileno, pues el islote Snipe siempre había sido de nuestro país y lo seguiría siendo.”*

### **Un segundo faro**

*“Algunos días más tarde, el 8 de junio, el mismo patrullero Lientur instaló e inauguró un nuevo faro en el islote, la situación se relajó aparentemente y la marina argentina informó que había dado orden a sus unidades de guerra de no actuar; en vista de lo cual, el Lientur fue despachado a Talcahuano a cumplir su período de carena y reparaciones, pues todo parecía haber quedado superado con el faro chileno titilando en el islote Snipe.*

*Pero el almirante argentino, Gastón A. Clement, tenía sangre en el ojo por cuanto su división de fragatas no había actuado contra el Lientur y dio órdenes expresas al destructor San Juan de dirigirse al lugar.*

*Para entender a este personaje vamos a citar sus palabras pronunciadas en 1947: Los tratados internacionales de 1881 y los protocolos posteriores firmados con Chile no tienen mayor alcance, porque se trata de necesidades de la nación Argentina.*

*El 9 de agosto al atardecer arribó el destructor San Juan al islote, con sus cuatro cañones destruyó el faro reconstruido por el Lientur, desembarcó una sección de infantería de marina y tomó posesión del lugar, lo cual además significaba una invasión militar a territorio chileno.*

*La Armada de Chile se encontraba en uno de los momentos más bajos de su poderío y su inferioridad frente a la trasandina era manifiesta; se acababa de dar de baja al acorazado Almirante Latorre, que durante casi 40 años de servicio en nuestro país había infundido respeto a la marina argentina y junto a él otras unidades menores, mientras el crucero O’Higgins había sido enviado a reparaciones a los Estados Unidos y de los dos modernos destructores que se construían en Gran Bretaña, en reemplazo de algunos buques eliminados del servicio, recién había sido lanzado al mar el casco del primero de ellos.*

*Para hacer más crítica la situación, en la zona solamente se encontraba la pequeña lancha patrullera Ortiz, basada en Puerto Williams y sin mayor armamento que una ametralladora de 20 mm. La Ortiz era un engendro raro, pues el astillero Las Habas de Valparaíso, había seguido los planos de una lancha torpedera alemana, pero en vez de usar aluminio en su estructura, la construyó de*

*acero, dando por resultado una embarcación que pesaba 31 toneladas, pero con 900 HP de potencia, que no era capaz de desarrollar más de 12 nudos y jamás se le colocaron los tubos lanza torpedos.*

*La pequeña Ortiz abordó al destructor San Juan y entregó una nota de protesta a su comandante por la violación flagrante y con gente armada a nuestro territorio, pero no podía hacer nada más, por lo que se mantuvo en el lugar observando lo que ocurría.*

*Entretanto la escuadra chilena suspendió sus ejercicios anuales y se dirigió a Talcahuano para cargar combustible, municiones, víveres y completar sus dotaciones de guerra antes de zarpar a la zona del conflicto, pocas horas más tarde, con rapidez y sigilo. Varias veces llegó la Ortiz hasta el destructor San Juan e hizo presente a su comandante que la flota chilena navegaba a la zona con órdenes terminantes atacar y hundirlo para desalojar a los intrusos.*

*La labor desarrollada por el teniente 2º Rodolfo Calderón Aldunate, comandante de la Ortiz, no consistió solamente en entregar los reclamos y amenazar al comandante del destructor San Juan, sino que pudo darse cuenta del tremendo estado de tensión que podía observarse en sus tripulantes ante la próxima llegada de la escuadra chilena y muy especialmente la situación que vivían en tierra los infantes de marina desembarcados, sin adaptarse a unas condiciones de vida para las que no estaban preparados, soportar un clima inclemente y carecer de los mínimos medios y comodidad para aguantarse en el lugar, a lo que debía agregarse que de los 20 soldados, la mitad se encontraba con disentería.*

*Cuando los buques de la escuadra chilena llegaron a la zona y se encontraban listos para entrar en combate, la situación de los argentinos era sencillamente insostenible, las conversaciones diplomáticas retardaron el inminente ataque, con lo que los infantes de marina argentinos aprovecharon de reembarcarse y el San Juan zarpar raudo de regreso a su base. Nuevamente Argentina había empleado su política de llevar la situación a una crisis, pero cuando vio una reacción firme y decidida, retrocedió en sus intentos belicistas.*

*Comenzaron enseguida a llevarse a cabo negociaciones diplomáticas y los días 17 y 18 de agosto de 1958, el canciller chileno, Alberto Sepúlveda, y el encargado de negocios argentino en Santiago, Ernesto A. Nogués, firmaron un acuerdo que retrotraía la situación al 12 de enero, o sea antes de que el Micalvi instalara el primer faro y mantener el statu quo.*

*Tal vez esta acción constituyó la primera manifestación viril de nuestro país ante los atropellos sufridos, pues en todas las instancias anteriores, manejadas por la cancillería, se había ido cediendo, poco a poco a las pretensiones argentinas, primero aceptando la línea imaginaria de medio canal como el límite en contraposición a la letra del tratado de 1881, después aceptando que dicho tratado dejaba vacíos en la soberanía de las islas que se encontraban en el canal y finalmente aceptando que un arbitraje lo llevaran a cabo juristas americanos y no el que designaba, en forma permanente el tratado de límites.*

*”210.*

---

<sup>210</sup> Ibid.

## Orígenes de la insignia del Grupo de Aviación N°8

Preparándose el traslado del Grupo de Aviación N°8 desde Quintero, a su nuevo lugar de asentamiento en la Base Aérea "Cerro Moreno" en Antofagasta, en 1954 los mecánicos de la unidad, inspirados en las insignias que los aviones de bombardeo de la USAAF lucieran durante la Segunda Guerra Mundial, diseñaron una que pintaron en los B-25J Mitchell 806, 809 y 811.



Emblema destacando un cóndor volando en picada y que en sus garras llevaba una bomba, el que nunca fuera oficialmente adoptado, pero que contó con la anuencia de los respectivos comandantes de la unidad.



Ya en Antofagasta, al recibir el grupo su nuevo material de vuelo B-26C, se pintó al lado izquierdo de la nariz de los diez primeros (812 al 821) aquella insignia, la que tiempo después fue paulatinamente siendo borrada, por estimarse que más parecía un jote, ave nortina tan común en Antofagasta, que a un cóndor.



*Bombardero Douglas B-26C s/n 44-34168*

Fue el mecánico Sargento 2° Emilio Villarroel Oyarzo, por el cariño que sentía por el avión a su cargo, el último en borrar la mentada enseña del B-26C 819, Bombardero al que todos denominaban "El Jote" por ser el único que aún la lucía.



***Línea de vuelo de bombarderos B-26 a finales del año 1957, nótese el 819, apodado "El Jote", el cual aún conserva la primera insignia del Grupo.***

En 1958 habiendo asumido el mando del grupo el Comandante de Grupo (RA) Ernesto Beltramí Quevedo, nombró una comisión integrada por cuatro oficiales encargada de diseñar y presentar para su aprobación, una nueva insignia que identificara la misión de la unidad.

Comisión que trabajaba a puertas cerradas, apoyada por revistas con diversos tipos de insignias y motivos.

Cierto día, el Subteniente (RA) Héctor Delgado Vargas se encontró con el Subteniente (RA) Fernando Roca Meróz, integrante de dicha comisión y al preguntarle por el resultado de la misión que les habían encomendado, le respondió que mal, por cuanto no llegaban a dar satisfacción a los requisitos establecidos por el mando.

Los que eran que en fondo celeste, en un círculo llevara un cóndor y una bomba. Círculo que en su parte superior debía decir Fuerza Aérea de Chile y en la inferior Grupo de Aviación N°8.

Delgado, mirándolo en son de broma le dijo; *"Mañana te traigo la insignia..."*

Aquella noche, luego de cenar, recordando que siendo alumno había obtenido el segundo lugar en el concurso destinado a diseñar la insignia del Liceo Lastarria, se puso a dibujar diversos bocetos. Uno con fondo celeste y otro en amarillo, los que en su interior llevaban una bomba con un ocho que la abrazaba y unas rayas a sus costados representando las alas de un avión y la velocidad de caída de aquella.

Queriendo resaltar la insignia dentro del color negro de los B-26C, al igual que para el fondo, eligió el color amarillo oro para el ribete o borde externo del círculo.

A la mañana siguiente hizo entrega de ambos bocetos al Subteniente Roca, quien manifestó que le parecía mejor el de fondo amarillo y juntos se dirigieron a la oficina del segundo comandante, el Comandante de Escuadrilla (RA) Arturo Puentes Álvarez, mostrándoselos. Jefe que señalando su

conformidad con el diseño, indicó que el de color celeste le parecía más adecuado, partiendo los tres a la comandancia del grupo. Tan pronto los tuvo en sus manos, el Comandante Beltramí escogió el de color amarillo, diciendo; “...Este me gusta”.

En prevención de un ulterior cambio, el Subteniente Delgado, con el Cabo 2° Albino Cárdenas, esa misma tarde elaboraron una matriz, y por el lado del piloto, la pintaron en la nariz de un B-26C en mantenimiento, cubriéndola con una lona.

Al día siguiente el Comandante Beltramí ordenó que la insignia escogida fuera pintada en un avión y al enterarse que ello ya se había efectuado para su visto bueno, demostró su asombro, expresando su satisfacción por la elección hecha, ordenando se procediera con todo el material de vuelo de la unidad.

Cuando el Grupo 8 recibió los Vampire DH-115 y posteriormente su nuevo material de vuelo Hawker Hunter en reemplazo de los nobles B-26C que habían sido dado de baja, aquella insignia también fue pintada en ellos.



*Aviones Vampire de la primera partida con la nueva insignia del Grupo 8.*



*Hawker Hunter con la insignia del Grupo N°8.*



*Transporte Douglas C-47 con la insignia del Grupo N°8.*



*Beechcraft C-45H 493 con la insignia del Grupo N°8.*



*Escarapela antigua desde 1958*



*Escarapela en uso desde 1960 aprox.*



*Escarapela antigua en uso desde 1962*



*Escarapela antigua en uso desde 1971*

Años más tarde, encontrándose basado también en Antofagasta el Grupo de Aviación N°9, dotado igualmente de material Hunter, se ordenó su desactivación por lo que su personal y aviones fueron integrados al Grupo N°8.

Fue entonces que estimándose que dado que el Grupo 8 de hecho pasaba a constituir una nueva unidad, se determinó la conveniencia de diseñar una insignia que representara por igual a los dos grupos fusionados, naciendo una que era un cóndor volando sobre un rayo, con las alas extendidas, llevando en sus garras una bomba.



*Insignia que representaba a los Grupos N°8 y N°9.  
(Esta llevará las 4 estrellas Al Valor concedidas a la Unidad).*

**Insignia que fue pintada en todos los Hunter.**

Posteriormente, en 1991, al asumir el mando de la Fuerza Aérea el General del Aire Ramón Vega Hidalgo, quien siendo subteniente en la década del cincuenta había prestado servicios en el Grupo N°8, dispuso que la unidad retomara el emblema que en esos años para ella diseñara el Subteniente Héctor Delgado.



*En la actualidad, un avión F-16 del Grupo N°8.*



*Insignia utilizada por los aviones  
Mirage Elkan.*

La segunda insignia del Grupo N°8 llevó durante mucho tiempo las estrellas que representaban las medallas al valor otorgadas a través del tiempo a esta Unidad por acciones heroicas de sus tripulantes, estas fueron; Wall (1957), Fuentes (1962) Hung (1971) y Pronunciamiento Militar (1973).

Esta es la síntesis histórica de los orígenes de la insignia, que con ligeras modificaciones posteriores, por más de sesenta años ha identificado al Grupo de Aviación N°8.

**Sergio Barriga Kreft**

**Danilo Villarroel Canga**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



**Nota:**

Los dibujos color son gentileza del investigador Sr. Julio Arróspide Rivera, socio de nuestra corporación.

## ECUADOR Y SU DERECHO ULTRATERRESTRE EN EL ESPACIO



Hace cincuenta y cinco vueltas elípticas, que daría la tierra al sol, la inocencia de un niño recostado en el patio de la casa, en una noche de luces celestiales y una luna llena, que apasionaban la curiosidad del muchacho, surgían preguntas, casi todas de carácter divino, la primera era ¿dónde está Dios?, ¿De qué porte es la luna?, y desde ya nacía mi inquietud de saber hasta dónde se extendía la propiedad en donde me encontraba recostado.

Instintivamente surgía una respuesta en ese momento, casi natural que decía que mi casa se extendía hasta el centro de la tierra o como me lo relataba mi madre, hasta el infierno, y mirando al cielo imaginaba que ese cono que dibujaba en mi mente, se elevaba hasta el cielo

y que éramos propietarios de una parte del mismo y que en este igual cabía un pedazo de luna y unas cuantas estrellas.

Con el paso del tiempo, las inquietudes sin respuesta de ese niño, lo condujeron por las bibliotecas, para curar sus preguntas, y descubrió que esa primera respuesta de propiedad sobre la tierra, de lo que está bajo y sobre ella, se respondió en el derecho a la propiedad en el imperio Romano, que manifestaban que la propiedad va *“usque ad coelum et usque ad inferos”*, es decir que la propiedad a más del suelo va desde el cielo hasta el infierno, concepto que cambiaría en nuestro derecho civil, pronunciándose sobre nuestra propiedad en una extensión del subsuelo y superficie por utilidad del propietario.

Nuestras constituciones desde 1830 hasta la anterior a 1998, se referían a la jurisdicción del estado ecuatoriano, pero nunca se refirieron a límites extraterrestres, en el que podríamos ejercer alguna competencia y es hasta la Constitución de 1998, en que el artículo 2 define el territorio ecuatoriano como: *“...el mar territorial, el subsuelo y el espacio suprayacente respectivo”*, por primera vez manifestamos nuestro derecho a ese espacio suprayacente que en términos de Derecho Aeroespacial, debe entenderse como el que cubre nuestro territorio y en términos jurídicos debe referirse a la masa gaseosa que gravita y extenderíamos nuestro derecho y soberanía en unos mil kilómetros al espacio, considerando incluso que no hay un punto de acuerdo para decir hasta donde se extiende el espacio aéreo y desde donde se extiende el espacio ultraterrestre.

Pero es la constitución del 2008, la que con un sentido que yo lo llamo poético y soñador nos dice en su artículo 4 último inciso que: *“El Estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geoestacionaria, los espacios marítimos y la Antártida”*, es decir por primera vez hay un pronunciamiento de voluntad popular que declara al Ecuador con derecho a la órbita sincrónica geoestacionaria conocida como la órbita de “Clarke”, en honor al científico británico Arthur C. Clarke, que fue quien popularizó la idea del uso de la órbita geoestacionaria por la que los satélites viajan de oeste a este, a una altura superior a los 36.000 km sobre el Ecuador y a la misma velocidad que la rotación de la Tierra, por lo que aparenta un satélite no moverse del espacio y es la zona en el plano del ecuador donde se puede conseguir órbitas geoestacionarias, a 35.786 km sobre la superficie terrestre.

Pero la pregunta es ¿tiene el Ecuador Jurisdicción extra planetaria, como lo afirma y reclama Colombia o solo son derechos para ejercerlos a futuro? y la respuesta es que de acuerdo a las leyes y ordenamiento jurídico internacional que regulan el uso del Espacio extraterrestre, solo tenemos derechos y no jurisdicción, pues al ser suscriptores del “Tratado de la luna, el espacio y otros cuerpos celestes el "Tratado del Espacio Exterior", aprobada por la Asamblea General el 10 de octubre de 1967 cuyos principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, considerando que el hombre en su feroz carrera científica, explorará el espacio ultraterrestre y que este debe ser de uso común de la humanidad, sin que importe el desarrollo de los estados, sino la necesidad de los pueblos de usufructuar de los descubrimientos y beneficios de la ciencia, principios que hablan de:

1.- “La exploración y la utilización del espacio ultraterrestre deberán hacerse en provecho y en interés de toda la humanidad.” Este principio elimina la apropiación singular de algún país y le transfiere jurisdicción a toda la humanidad para el aprovechamiento del espacio, por lo que deberíamos interpretar nuestra constitución en el tema espacial efectivamente como un país con derechos y jurisdicción compartida con las Naciones del mundo, pero no de una jurisdicción en los términos jurídicos de propiedad absoluta de la palabra.

Siendo así, que al preguntarnos quien controla esos derechos y jurisdicción de los estados, diremos que son las Naciones Unidas como máximo organismo de las relaciones internacionales que a través de órganos como “COPUOS”, (*Committee on the Peaceful Uses of Outer Space*), que en su traducción es Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, organismo que busca medios para que la exploración del espacio ultraterrestre sea en beneficio de los países en desarrollo, siendo así que en 1998, ya se discute como poner en práctica este beneficio de los países en desarrollo y se concluye que se logra por cooperación internacional regida por *el derecho internacional*, por el beneficio e interés de todos los estados, el espacio tratado como patrimonio de la humanidad, una libertad para la participación equitativa de los estados en términos contractuales, justos y razonables, que tengan como objetivos, desarrollar la ciencia y tecnología, desarrollo y capacidades especiales para el intercambio de experiencias.

La “UNOOSA” (*United Nations Office for Outer Space Affairs*) Oficina de las Naciones Unidas para Asuntos del Espacio Ultraterrestre, órgano igualmente dependiente de las Naciones Unidas, que actúa como regulador del derecho Espacial en el mundo, a cuyo cargo está regular todo lo concerniente al Derecho, ciencia, y tecnología aplicable al espacio y consecuencias en los estados, siendo así que uno

de los principales puntos de discusión del Derecho Espacial, es la utilización de este por parte de los estados y sus satélites con diferentes fines, cuidando de que el uso tenga como fin el uso pacífico y de cooperación para el resto de estados en desarrollo. Información que obtenemos de estos organismos como COPUOS y la UNOOSA, es la existencia de unos diecisiete mil objetos en el espacio, de estos unos tres mil quinientos son satélites en funcionamiento, unos tres mil que ya no funcionan, y unas ocho mil toneladas de basura espacial según la NASA.

El mundo del Derecho Espacial, siempre estará guiado por los tratados y acuerdos establecidos en el “Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes”, que contiene los siguientes acuerdos:

*“Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre”, “Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes”, “Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales”, “Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre”,* pues el Derecho Espacial al igual que el Derecho Civil, pero esta vez en diferentes ámbitos de aplicación, prevén el lanzamiento de cohetes al espacio tripulados o no, y que estos en caso de error técnico o humano, puedan descender a la tierra y se acuerda en salvar las tripulaciones, asistirles medicamente de ser necesario, y proveer las condiciones para devolverlos a su país de origen o de “lanzamiento”, refiriéndose al país de donde parte la misión, al igual que la devolución de los objetos cuyo valor científico y hasta económico por acuerdo de los estados debe ser restituido al país de lanzamiento, y de esto se deriva los casos de “daños a terceros” y la indemnización que debería entregarse a particulares o al estado si la caída de estos objetos en misiones espaciales casaran daño en la superficie terrestre y en los bienes de particulares, pues la aplicación de las leyes internacionales será necesaria para solucionar dichos conflictos que ya no es de carácter particular, si no de carácter internacional, en donde intervienen los estados, actuando los Órganos de las Naciones Unidas en la solución de conflictos jurídicos que nacen de la actividad aeroespacial.

Del 25 al 26 de julio del 2006, en Ecuador por primera vez se entra a discutir asuntos espaciales en el que el Ecuador tiene interés, celebrándose la quinta conferencia espacial de las Américas, (V CEA), en la que tuviera el honor de participar representando al Ecuador, cuyo objetivo era alcanzar las bases científicas que se requiere para desarrollar la capacidad espacial del Ecuador, explotar las posibilidades de cooperación internacional en materia espacial e impulsar un desarrollo científico y tecnológico del país en materia espacial, siendo así, que al estar presentes los representantes de los órganos que lideran el ámbito espacial en las Naciones



Unidas como OOSA y COPUOS, se logró el compromiso de apoyar con asesoría y asistencia tecnológica

a los proyectos nacionales del Ecuador, expuestos en esta V Conferencia de las Américas, de parte de la NASA el apoyo con materiales de consulta para asesorar al Ecuador en la implementación de un museo aeroespacial y por parte de la UNESCO en prestar la asistencia y asesoramiento en planes y programas de educación básico y medio que apoyen al Ministerio de Educación y Cultura y la asistencia en áreas de medioambiente, teleeducación, telemedicina, teletrabajo, que fueron formalizados en cartas de intención.

La novedad de utilizar el espacio ultraterrestre en beneficio de los ecuatorianos llevó incluso a tener como objetivos el crear, la “Universidad del Espacio”, bajo la dirección de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en la que se impartirían ciencias aeronáuticas y espaciales para la obtención de títulos de abogados especialistas en estas materias, objetivo que como especialista de la materia lo consideré no viable ni necesario para el país, pues los recursos en infraestructura equipamiento y talento humano, no justificaba el crear dicha Universidad considerando que se tendría profesionales en Derecho Espacial e Ingenieras relacionadas con la Aeronáutica y el espacio, que no tendrían opciones laborales en el número de egresados, que pasarían únicamente a depender de las necesidades de la burocracia estatal que se establece en el servicio público y que esta realidad, daría lugar a cerrar una universidad que a esa fecha era un sueño para el Ecuador en su carrera en las ciencias espaciales.

El dominio del espacio exterior está en manos de las grandes potencias por su poder económico, ciencia, y tecnología, pero no impide a que países en desarrollo podamos acceder al espacio por las ventajas que este representa y podríamos en asocio con países como Colombia, Perú y Chile, basados en los principios de “*beneficio común*” por el cual la utilización del espacio ultraterrestre debe hacerse en provecho de todos los países sin que importe su grado de desarrollo, pues beneficia a toda la humanidad el principio de “*libertad de exploración y utilización del espacio ultraterrestre*”, en condiciones de igualdad y sin discriminación alguna, sin que importe el grado de desarrollo económico y el principio de “*no apropiación del espacio ultraterrestre*”, preparar nuestros proyectos de desarrollo espacial de beneficio común, como son la colocación de satélites de comunicaciones en la órbita geoestacionaria, pues, tres satélites cubrirían el globo terrestre para tener comunicación con el mundo, lo que representa dejar la dependencia de las telecomunicaciones que debemos contratar con los dueños de las comunicaciones en América y el mundo, y que generaría recursos, para el mismo desarrollo de estos países, es por ellos que debemos unir esfuerzos económicos, de ciencia y tecnología para emprender en estos proyectos necesarios en el desarrollo de los pueblos.

Cuando hablamos de “*derechos en el espacio ultraterrestre*”, debemos referirnos a las condición jurídica del Ecuador en el contexto internacional y el derecho a ocupar el espacio buscando el desarrollo armónico de los ecuatorianos y nuestros congéneres en el mundo, y si queremos hablar de soberanía a de entenderse que esta soberanía radica en la Humanidad toda y que si los estados u organismos públicos y privados acceden al cosmos, este estará amparado en el derecho internacional que tienen los pueblos al espacio ultraterrestre, con la seguridad jurídica de que su explotación de recursos será en beneficio equitativo de la humanidad, pues así lo dicen los tratados y principios que rigen lo que denominaríamos el “*ius ad coelum*” o derecho al cielo, puesto que, el uso y exploración del espacio ultraterrestre debe ser hecho para uso común de la humanidad, que no está sometido a la apropiación ni ocupación por parte de ningún Estado, la prohibición de colocar armamento en el espacio, principios

estos que entre otros han dado lugar a que el hombre que viaja al espacio se despoje de su nacionalidad y sea reconocida en el espacio como un enviado de la humanidad.



Estos principios conocidos a través de mi maestro argentino y precursor del Derecho Espacial Dr. Aldo Cocca, lamentablemente fallecido el 13 de agosto del 2020 pasado, a sus 96 años, permiten una convivencia pacífica de los estados en el espacio y el uso de los recursos para toda la humanidad, como son las telecomunicaciones principalmente. Con este antecedente y despertando del sueño de un Ecuador espacial e interplanetario, podemos afirmar que en el espacio tenemos derecho y no jurisdicción y no podemos pedirlo por cuanto viajamos errantes como pasajeros de la tierra en el espacio a una velocidad de dos millones de kilómetros por hora, velocidad que ese niño soñador no podía imaginarlo.

**Dr. Walter Barrera Espinoza**

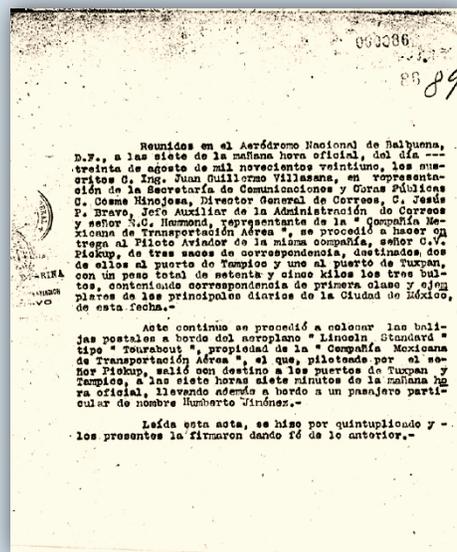
Especialista en Derecho Internacional  
Aeronáutico y Espacial.

Miembro Correspondiente en Ecuador  
Del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## EL PRIMER VUELO COMERCIAL EN MÉXICO

El primer vuelo comercial que se registró en México, incluía el transporte de un pasajero y correo aéreo, el cual fue efectuado por la CMTA (Compañía Mexicana de Transportación Aérea) se llevó a cabo el 30 de agosto de 1921. Debido a la importancia del evento, se efectuó el levantamiento de un acta, que hiciera constar lo acontecido la cual dice lo siguiente:

*“Reunidos en el Aeródromo Nacional de Balbuena. D.F. a las siete de la mañana hora oficial, del día 30 de agosto de 1921, los suscritos C. Juan Guillermo Villasana, en representación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, C. Cosme Hinojosa, Director General de Correos, C. Jesús P. Bravo. Jefe Auxiliar de la Administración de Correos y señor E.C. Hammond, Representante de la “Compañía Mexicana de Transportación Aérea”, se procedió a hacer entrega al Piloto Aviador de la misma compañía, señor C.V. Pickup, de tres sacos de correspondencia, destinados dos de ellos al puerto de Tampico y uno al puerto de Tuxpan, con un peso total de setenta y cinco kilos los tres bultos, conteniendo correspondencia de primera clase y ejemplares de los principales diarios de la Ciudad de México, de esta fecha”.*



*Acto continuo se procedió a colocar las valijas postales a bordo del Aeroplano Lincoln Standard tipo Tourabout, propiedad de la “Compañía Mexicana de Transportación Aérea”, el que piloteado por el señor Pickup, salió con destino a los puertos de Tuxpan y Tampico, a las siete horas siete minutos de la mañana hora oficial, llevando además a bordo un pasajero particular de nombre Humberto Jiménez”.*

*Leída esta nota, se hizo por quintuplicado y los presentes la firmaron dando fe de lo anterior”.*

El vuelo inició a pesar del mal tiempo reinante, lo que provocó que existan dos versiones sobre el desarrollo de este acontecimiento. La primera indica que, debido a los fuertes vientos en contra, el avión sufrió de un sobrecalentamiento al esforzarse para avanzar, lo que provoca que la nave baje en Tecolutla (Veracruz) para permitir que el motor se enfríe antes de continuar su ruta a Tuxpan.

La otra versión, indica que debido al mal tiempo, las nubes impidieron la correcta orientación del piloto Pickup, lo que provocó que perdiera el curso y bajara en Tecolutla para solicitar información y orientarse para continuar su ruta. Sin embargo, ninguna de las dos versiones está formalmente documentada ni menos fundamentada.

Posteriormente, una vez que el avión nuevamente despegó y llegó a su destino, sobrevoló Tuxpan y se dirigió al paraje



denominado como “La Barra” en donde efectuó el aterrizaje y a las 10.00 AM se dio aviso a México por la vía telegráfica de la llegada del avión.

Desde antes de su llegada al “Campo Aéreo” se reunió una gran cantidad de curiosos para observar el avión y a sus intrépidos ocupantes, los cuales fueron gratamente atendidos y felicitados durante su estancia en ese lugar. La noticia de la llegada del avión a Tuxpan también fue enviada a Tampico, lo que provocó una gran expectación en ese puerto, donde ya era esperado el avión, el cual tuvo problemas para efectuar un aterrizaje seguro debido a la multitud que lo esperaba, la llegada a Tampico fue a las 13.10 PM y ahí se repartieron los diarios enviados desde la Ciudad de México a los repartidores locales, siendo tanta la curiosidad de tener un diario de la Ciudad de México el mismo día de su impresión que los diarios que normalmente tenían un valor de 10 centavos, algunos de ellos fueron vendidos hasta en Un Peso, tal fue el caso de “El Demócrata” ya que ese diario llevaba en la primera plana la nota sobre ese primer vuelo. (En aquellos días, los diarios de la capital tardaban de dos a tres días en llegar a Tampico).



*Avión Lincoln Standard en Tampico. 1921*

El pasajero, el Sr. Humberto Jiménez era un Pagador de la Compañía petrolera “El Águila” y el avión para ese entonces ya estaba pintado de color gris en las alas y tenía un motor Hisso (Hispano Suiza) de 150 Caballos de fuerza, tenía pintado el número 201 en su fuselaje. Este avión también fue conocido como el Lincoln Núm.- 1.

### **El Regreso**

El inicio del vuelo de regreso a la Ciudad de México se efectuó el 01 de septiembre, el piloto sería nuevamente Christopher Vernon Pickup y en esa ocasión viajaron dos pasajeros, nuevamente el Sr. Humberto Jiménez, R Pérez Ayala o el Ing. Bernardo Fernández Grajales. (No existe una información veraz sobre cuál de los dos realmente efectuó el vuelo de regreso). Con ese vuelo se daría inicio a los festejos aéreos del Centenario de la Independencia de México, sin embargo debido a que el mal tiempo había empeorado, se provocó la demora del vuelo en su ruta, ya que el avión quedo envuelto en la

neblina, tenía fuertes vientos en contra, y también estaba por agotar su combustible, debido a ello el aviador Christopher V. Pickup<sup>211</sup> aprovechó un claro en la niebla para hacer un aterrizaje en un campo de sembradío el cual fue exitoso, sin embargo, debido a las lluvias y los surcos del campo, no era apropiado para intentar con seguridad el despegue, lo que tendría que hacerse en cuanto mejoraran las condiciones meteorológicas.

El paraje donde habían aterrizado, era cerca del poblado de Tetetatlé y aún no contaba con servicio telegráfico, por lo que durante dos días se efectuó la búsqueda del avión Núm.- 1, por dos de los aviones de “reserva” con los que contaba CMTA en la Ciudad de México.

Al localizar el avión, buscaron un lugar donde pudieran aterrizar con seguridad para utilizar el equipo de emergencia con el que contaban, el cual había sido colocado en el lugar del pasajero y que incluía palas, picos y lo necesario para poder acondicionar un tramo del campo para efectuar el despegue y en el otro avión se habían colocado recipientes con combustible, aceite, una caja de herramientas y algunas refacciones, se mejoró un tramo del campo para poder efectuar el despegue y se llevó a los pasajeros a su destino en otro avión, mientras los demás trasladarían el avión a donde había efectuado el despegue el avión de rescate. Para posteriormente abandonar el lugar ambos aviones y finalizando así el primer vuelo en la ruta hacia la Ciudad de México.



*Reproducción del Lincoln Standard, fabricado para el 75° Aniversario de la Compañía Mexicana de Aviación.  
(Actualmente en exhibición en el Museo Mexicana.)*

### **Fernando A. Morlet Becerril**

Miembro Correspondiente en México  
Del Instituto de Investigaciones  
Históricas Aeronáuticas de Chile

### **Fuentes Documentales**

Morlet, Fernando A. “El Lincoln Standard en la Compañía Mexicana de Aviación”. Revista Quauhtli Edición 2006.

---

<sup>211</sup> Se trataba de Elvernon Pickup quien cambió su nombre a Christopher Vernon Pickup. (Fuente: [https://dmairfield.org/people/pickup\\_ch/index.html](https://dmairfield.org/people/pickup_ch/index.html))

## VII. AVIONES CON HISTORIA



*JpRe*

*Hermosa fotografía que captura el momento exacto que se encuentra posado en el Lago Trébol, al sur de Coyhaique.  
Fotografía: Sr. Juan Pablo Rabilar Elgueta.*

### EL GRUMMAN G-21A TURBO GOOSE EN CHILE

La compañía Grumman Aircraft Engineering Corporation, diseño y construyó en 1937, un hidroavión bimotor que denominó modelo G-21 "Goose" (Ganso). Este modelo tuvo su primer vuelo en las instalaciones de la Grumman en Bethpage, Nueva York, el 29 de mayo de 1937.

El notable diseño resultó muy atractivo tanto para el mundo militar como civil, resaltando su utilización desde 1937 a 1945 por parte de la Armada de los Estados Unidos. Asimismo, las Fuerzas Aéreas del Ejército de EEUU, lo utilizaron hasta la década de los cincuenta, y en la vida civil, aún hoy quedan aparatos operativos.



*Este Grumman Goose JRF-5, fue destinado a la Estación Aeronaval de Jacksonville, Florida en el año 1941.  
Fotografía: Wikipedia.Org.*

Equipado con dos motores radiales Pratt&Whitney Wasp Junior de 450 CV, ala alta, monoplano, dos flotadores, y una quilla acanalada. Quizás la característica más notable de este avión, es que poseía un tren de aterrizaje retráctil, por lo tanto, podía amarizar y luego subir por una rampa para desembarcar a los siete pasajeros en tierra firme.

La producción general del Grumman Goose alcanzó en todas sus variantes, 345 aeronaves, desde 1937 hasta octubre de 1945.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, los excedentes de guerra, dejaron muchos Goose a disposición del área civil, la mayoría fueron adquiridos por empresas de transporte y también por aficionados a la pesca y caza. Otros se dedicaron al transporte de turismo y carga, especialmente en la zona de Alaska.



*El Grumman Goose restaurado, matrícula N703, despegando desde la base de hidroaviones del Lago Hood, en Alaska.  
Fotografía: Jetphotos, C.V.Grinsven.*

La compañía aeronáutica McKinnon Enterprise, se especializó en la mantención, revisión y puesta a punto de estos "excedentes de guerra", realizando mejoras en nuevas versiones.

Todo esto llevó a modificar algunas aeronaves Goose, cambiando sus motores radiales por turbinas, denominado ahora como Turbo Goose. Este cambio, incrementó la capacidad de carga y aumentó el número de pasajeros de siete a doce.

El modelo de Goose que nos convoca, fue fabricado originalmente para la Marina de los Estados Unidos, con denominación JRF-5 en el año 1944 con el Bu 37818 y c/n° B-72.

Dado de baja del servicio militar, fue vendido el 27 de diciembre del año 1951 al Departamento del Interior de los Estados Unidos, Servicio de Pesca y Vida Silvestre (FWS), siendo trasladado a Alaska, Anchorage, donde operó desde el Lago Hood, por espacio de dieciséis años, utilizando la matrícula N780. Entre los años 1967 y 1970, fue sometido a una modernización, cambiando sus dos motores radiales por dos turbinas Garrett AiResearch TPE331-2UA-203D.

## El Grumman G-21A Turbo Goose en Chile



*13 de septiembre de 1979 en el Ted Stevens International Airport de Anchorage, Alaska, Grumman Turbo Goose del FWS. Fotografía: Airhistory.net. Geoff Goodall*

El fuselaje fue extendido 40 pulgadas por adelante del tren de aterrizaje principal, lo que permitió montar dos asientos de observador adicionales en la cabina. Se adicionó un nuevo estanque de combustible de 100 galones en la parte baja del fuselaje. Muchos otros cambios se realizaron en el update del avión, ahora llamado "Aleutian Goose."

En febrero del año 1993, el FWS, vende el hidroavión modificado a un magnate y filántropo norteamericano, Mr. Terry J. Kohler, quien matricula en octubre el avión como N92MT, y funda una empresa llamada Terryair Chile Inc, con base en la ciudad de Sheboygan, Wisconsin. EE.UU.



*El Grumman Turbo Goose CC-CTG en tierras sureñas chilenas. Fotografía: Sr. Francisco Valdés.*

El siguiente paso del avión, lo sitúa operando para el Lodge Río Puelo de Puerto Montt, en el período entre el año 1993 y 1994.

En Chile, fue inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula CC-CTG y volado por el piloto chileno señor Cristián Schuwirth. Las operaciones principales realizadas por esta versátil aeronave, era trasladar a pescadores a localidades como el Río Puelo, el Lago Tagua Tagua y el Lago Trébol, a practicar su pasatiempo.

El avión desarrollaba una velocidad de crucero de 180 nudos y tenía una autonomía de ocho horas de vuelo.

En las operaciones de mantenimiento, al personal chileno, le llamó la atención la cantidad de antenas que poseía el avión en su fuselaje, consultando a sus pares norteamericanos el origen de ellas, la respuesta fue que el avión operaba con el FWS en Alaska y servían entre otras cosas, para detectar submarinos rusos en el área.

Antes de cumplir un año de operaciones en Chile, y posterior a su retorno a los Estados Unidos, fue regresada su anterior matrícula N92MT. Luego sería cambiada el 12 de enero del año 1996 a N86MT.

Siempre en la propiedad del Mr. Kohler, el avión operó con distintos usuarios, hasta el 31 de julio del año 1998, que lo enajena en favor de la empresa JRW Aviation de Dallas, Texas. El 12 de octubre del 2000 pasa a Aircop III Inc. empresa también basada en Dallas, Texas, recibiendo una nueva matrícula, N221AG.



*Durante una travesía, fotografiado en Glasgow, Escocia. Fotografía: vía <https://www.egpf.co.uk>*

Su último dueño fue la empresa Triple S Aviation LLC, de Addison, Texas, quien lo llevó el año 2011, en vuelo hasta los Emiratos Árabes Unidos.

Durante una operación de despegue desde el aeropuerto de Al Ain, resultó destruido el 27 de febrero de ese mismo año 2011, falleciendo sus cuatro tripulantes.



*Dramática imagen del accidente del Grumman N221AG, en los Emiratos Árabes Unidos. Fotografía: UAE GCAA.*

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

[https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman\\_JRF\\_Goose](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_JRF_Goose)  
<https://www.goodall.com.au/grumman-amphibians/grummangoose.pdf>  
[https://stringfixer.com/es/Grumman\\_Goose](https://stringfixer.com/es/Grumman_Goose)  
<https://aviation-safety.net/wikibase/94921>  
<https://www.stampboards.com/viewtopic.php?f=17&t=11244&start=500>  
<https://baaa-acro.com/crash/crash-grumman-g-21g-turbo-oose-al-ain-4-killed>

### **Colaboración:**

Sr. Juan Pablo Rubilar Elgueta  
Sr. Juan Carlos Velasco García  
Sr. Francisco Valdés

## VIII. MONUMENTO DEL MES

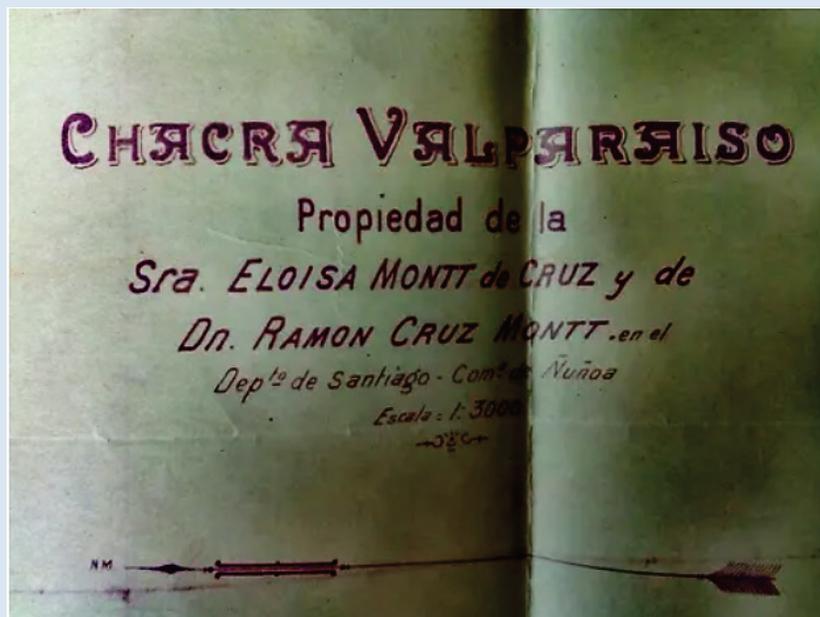


### El primer aeroplano en Chile.

Ensayo del Sr. Coppetta.

Al crearse la Municipalidad de Ñuñoa el 6 de mayo de 1894, comprendió las actuales comunas de Las Condes, Ñuñoa, Providencia, San Miguel, La Florida, La Reina, Macul y Peñalolén.

Por encontrarse al oriente de Santiago, se accedía por el Camino de Ñuñoa en lo que ahora es la avenida 10 de Julio que nacía en La Ollería, actual Avenida Portugal, y se prolongaba por la actual avenida Irarrázaval, que recuerda a Manuel José Yrarrázaval Larraín, firmante del decreto que creó la comuna de Ñuñoa, hacia los predios agrícolas, uno de los cuales fue la Chacra Valparaíso.



### CHACRA VALPARAISO

Propiedad de la

*Sra. ELOISA MONTT de CRUZ y de*

*Dn. RAMON CRUZ MONTT. en el*

*Dep<sup>to</sup> de Santiago - Com<sup>una</sup> de Ñuñoa*

*Escala: 1:3000*

*— 380 —*

NM

Sus propietarios eran Eloísa Montt de Cruz y su hijo el agricultor Ramón Cruz Montt nacido en Valparaíso en 1863, de allí el nombre de la chacra, quien estudió fotografía en París y a su regreso a Chile instaló un laboratorio fotográfico en su casa de la Chacra Valparaíso, logrando figurar entre los más destacados fotógrafos del país.

Con el tiempo, Ramón Cruz llegó a ser Vicepresidente de la Sociedad Nacional de Agricultura y alcalde de Ñuñoa entre 1924 y 1926.

Su esposa Adriana García-Huidobro Valdés era prima de David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés, dueños del biplano Voisin importado por ambos jóvenes con el que el 21 de agosto de 1910, se efectuaría el primer vuelo de una aeronave en Chile, precisamente en la Chacra Valparaíso facilitada por Cruz ante un reducido grupo de testigos entre los que figuraba Lisandro Santelices enviado por El Diario Ilustrado acompañado por un fotógrafo.

*“Tomamos un tranvía y nos dirigimos a Ñuñoa, al fundo de los señores Cruz Montt. En las puertas del fundo, con la cautela necesaria, nos internamos por los potreros cercados de alambres, y después de penetrar hasta cerca del fundo de la extensa propiedad de los señores Cruz Montt, nos encontramos frente al hermoso aeroplano Voisin”<sup>212</sup>.*



***Oleo de Fernando Morales Jordán en base a la histórica foto publicada por El Diario Ilustrado, del primer vuelo de un aeroplano en Chile. Pinacoteca DGAC***

<sup>212</sup> El Diario Ilustrado, 22 de agosto de 1910

Posteriormente, en fines de los años 60, la Corporación de la Vivienda, Corvi, construyó en los terrenos de la ex chacra, el conjunto habitacional Villa Frei, reservando dos hectáreas para el parque Ramón Cruz, inaugurado el 27 de junio de 1968 por el presidente Eduardo Frei Montalva.

Fue a comienzos de la década de los ochenta que el socio fundador del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Sergio Barriga K. propuso la idea de levantar un monumento o similar para perpetuar la memoria del primer vuelo de un aeroplano en Chile en ese lugar, iniciativa que una vez aceptada por el alcalde Luis Navarrete C. se concretó con la inauguración el 21 de agosto de 1985, de una piedra canteada con el escudo del municipio y la leyenda:

*“Desde este lugar la tarde  
del 21 de agosto de 1910, se  
elevó por primera vez un aero  
plano en Chile, piloteado por  
César Copetta Brosio.*

*Homenaje del Instituto de  
Investigaciones Histórico  
Aeronáuticas de Chile.*

*Ñuñoa, 21 de agosto de 1985”*



***El presidente del IIACh, don Enrique Flores A. en compañía de Alfonso Cuadrado M. proceden a develar la piedra recordatoria del primer vuelo en Chile.***

Posteriormente, el 30 de mayo de 1997, a instancias del Director General de Aeronáutica Civil, general Gonzalo Miranda, el presidente Eduardo Frei Ruiz Tagle emitió el Decreto 330, que instituyó el 21 de agosto como el Día Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

*Considerando:*

*Que la Dirección General de Aeronáutica Civil es un Servicio Público, cuya existencia se remonta a los albores de la Aeronáutica Nacional;*

*Que, es necesario instituir una fecha conmemorativa como día oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil; y*

*Que, el día 21 de agosto de 1910, se efectuó el primer vuelo de un aeroplano en Chile, realizado por el aviador civil Sr. César Copetta, fecha que en consecuencia se presta para esta finalidad.*

*Decreto:*

*Institúyese el día 21 de agosto, como Día Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.*

*Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial y en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.*

*EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.*

*Edmundo Pérez Yoma, Ministro de Defensa Nacional.*

*Lo que se transcribe para su conocimiento. Ángel Flisfisch Fernández,  
Subsecretario de Aviación.*

A partir de ese momento la Dirección General de aeronáutica Civil se sumó al homenaje anual en la plaza Ramón Cruz, para lo cual coordinó con el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y la Municipalidad de Ñuñoa el reemplazo de la piedra original, que lamentablemente había sido dañada con la pintura de un grafiti, recibiendo el encargo de su nuevo diseño el arquitecto de la DGAC, Jorge Auger, quien optó por un cuerpo de concreto forrado en mármol negro jaspeado con una placa de mármol blanco en la que conservó la lectura original, agregando a continuación de ésta, lo siguiente:



*En reconocimiento a la hazaña efectuada por el piloto don César Copetta Brosio, el Gobierno de Chile mediante D.S. 330 del 22 abril de 1997 instituyó la fecha aniversario de esta proeza como el Día Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.*

*Homenaje de la Dirección General de Aeronáutica Civil*

*Ñuñoa, 21 agosto 1997*

***Monolito diseñado y construido por la DGAC en reemplazo de la piedra canteada.***



*En la fotografía del acto de 2019 se aprecian de izquierda a derecha las coronas florales del IIHACH, la DGAC, la Municipalidad de Ñuñoa y la de la FACH.*

El sencillo monumento erigido en memoria de aquel primer vuelo de un aeroplano en Chile, ha logrado sobrevivir al vandalismo del grafiti no sin sufrir daños, pese a ser la aviación, parte de nuestro patrimonio cultural.

**Alberto Fernández Donoso**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Entrevista a Sergio Barriga K.  
Archivos del autor  
Recortes de prensa 1910

## IX. SABÍA USTED?

*Sabía Ud. que uno de los primeros raids aéreos de ida y vuelta efectuados entre dos capitales de países sudamericanos, fue el que se llevó a cabo entre Buenos Aires, Argentina-La Paz, Bolivia- Buenos Aires, Argentina, ideado para adherir con los festejos del Centenario de la Independencia de Bolivia?*



Eran aproximadamente las 15.00 horas, cuando aterrizaba en los campos del aeródromo argentino de San Isidro, el piloto Juan José Etcheverry, de regreso del raid que hiciera a La Paz con motivo del Centenario de la Independencia de Bolivia<sup>213</sup>. Era este el epílogo de una extraña y azarosa aventura aérea de amistad, reconocimiento y capacidades tecnológicas por sobre la agreste e imponente naturaleza hasta una nación que nace *desde las alturas*.

En agosto de 1925, hubo varios intentos de pilotos argentinos por adherir a las fiestas del Centenario de Bolivia y llevar a su capital, los saludos de su Nación. Pero solo uno de ellos, logró realizar este duro raid a las alturas, tanto de ida como de vuelta.

### El desafío y la aventura

El raid ida y vuelta entre ambas ciudades capitales, ciertamente que respondía a un hito que pudiera considerarse histórico, no sólo por su carácter aeronáutico, sino que este era motivado por una celebración mayor de corte nacional que involucraba una de las naciones que más altura posee en nuestra América del Sur. Para efectuar este histórico raid, habría un piloto interesado en cumplirlo, y para ello, el Aero Club Argentino pondría a disposición una aeronave que tenía una considerable autonomía.

Por otra parte, el Aero Club de Junín decidió patrocinar a uno de sus pilotos instructores, que contaba con avión propio y estaba dispuesto a asumir este histórico desafío, su nombre era Leonardo Selvetti quien iría acompañado de su alumno piloto, José Rodríguez.

<sup>213</sup> El Centenario de Bolivia corresponde a la serie de celebraciones y actividades realizadas en 1925, para conmemorar los 100 años de la declaración de la Independencia de Bolivia. Dichos eventos acontecieron principalmente el 6 de agosto del mencionado año, y fueron encabezados por el Presidente de la República, Sr. Bautista Saavedra Mallea.

Como el interés de efectuar este raid de buena voluntad fuera generando adeptos, otro piloto llamado Juan José Elverdin<sup>214</sup> que poseía su propio avión se ofreció para efectuar la travesía junto a su amigo, un ex piloto militar Juan Carlos Goggi, quienes además serían patrocinados por una Comisión de Damas de La Plata<sup>215</sup>.



*Los señores Juan José Elverdín y Juan Carlos Goggi. (Gentileza del Mg. Eloy Martín)*



***Curtiss Oriole "Ciudad La Plata". Aparecen entre otros, José María Viedma Recalde, Juan Bautista Borra, Juan Carlos Goggi y Juan José Elverdin. La fotografía podría ser previa al vuelo a La Paz. 11 de agosto de 1925. (Colección Juan Carlos Borra). Archivo Eloy Martín.***

<sup>214</sup> J. J. Elverdin era socio y amigo con Juan Carlos Goggi.

<sup>215</sup> Biedma Recalde. Antonio María. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*. Tomo I. Dirección de Publicaciones. Colección Aeroespacial Argentina. Vol. I. Año 1969. Pág. 251-252.

La diferencia de altura sobre el nivel del mar en que se encuentran ambas naciones junto a la clara falta de cartas de navegación, era un tema no menor a contemplar para aquellos tempranos días de la aviación<sup>216</sup>. No obstante ello, finalmente partirían tres aviones, los que con alguna diferencia de pocos días entre sí, llevarían los saludos del pueblo argentino al de Bolivia, en las festividades de su primer Centenario de Independencia.

El primer equipo en partir será el avión de Leonardo Selvetti y José Rodríguez, quienes lo harán por la mañana del día 7 de agosto de 1925 en un biplano Ansaldo A.5 SPA de 220 H.P., desde el aeródromo de Junín. Luego de realizar escalas en San Francisco y Dean Funes, llegan a Tucumán con gran esfuerzo del motor. Reiteradas fallas mecánicas, serían el aviso anticipado de su dramática interrupción del raid a solo unos 50 kilómetros de la línea fronteriza que une a ambos vecinos.

Para el piloto civil del Aero Club Argentino, Juan José Etcheverry, el vuelo se iniciaría el 9 de agosto de 1925, desde el aeródromo de San Fernando en Buenos Aires. Para ello, emplearía un avión Curtiss Mercury 6W3<sup>217</sup>, recientemente adquirido, y que había facilitado el Ejército al entonces Departamento de Aviación Civil de esa nación trasandina. La intención de Etcheverry era la de efectuar un viaje directo hasta Santiago del Estero, pero debido a una densa neblina, tuvo que volar a baja altura y como siguieran las condiciones adversas, decidió bajar en una localidad llamada Sánchez y luego continuar hasta San Nicolás. Algo más despejado el cielo, remontó nuevamente el vuelo hasta Santiago del Estero<sup>218</sup>, realizando una breve escala en Lugones.



***El Curtiss Mercury 6W3 R206, similar al usado por Juan José Etcheverry.  
(Fotografía gentileza del Mg. Eloy Martín)***

<sup>216</sup> Basta recordar que el primer vuelo realizado sobre la ciudad de La Paz, fue recién efectuado el 17 de abril de 1920, por el aviador norteamericano Capitán Donald Hudson, oficial instructor contratado por el Ejército boliviano, a bordo del avión triplano estadounidense *Curtiss Wasp 18T* de 400 Hp.

<sup>217</sup> Este era un avión biplano multipropósito que podía usarse tanto como un avión de correo con una carga útil de 500 libras, o como entrenador de dos plazas o un avión de pasajeros de tres lugares. Con su fuselaje de tubos de acero, el diseño abrió nuevos caminos para la empresa. El avión era impulsado por aquellos días por un motor Curtiss C-6 de 160 HP. El autor boliviano, Mark Christie Wörner, señala equivocadamente que Etcheverry, habría usado un avión Junkers para esta travesía. (Leer en: <https://avionesbolivia.blogspot.com/2011/09/aviacion-el-dia-que-murio-el-silencio.html>)

<sup>218</sup> La distancia entre Buenos Aires – Santiago del Estero, son aproximadamente unos 1,047.2 km



Temprano al día siguiente, continuaría el viaje hacia Tucumán donde arribaría sin problemas tras unas dos horas de vuelo. Tras comer algo, continuó la travesía hasta Jujuy, acumulando unos 600 kilómetros más de viaje en ese segundo día.



El 11 de agosto, continuaría hasta Uyuni, demorando esta vez unas cinco horas de vuelo. Luego tras descansar, su viaje continuó al día subsiguiente hacia Oruro, penúltima etapa de este trascendental vuelo de festejo, desde donde continuaría hasta la última etapa planificada, arribando a La Paz el día 13 de agosto de 1925 -el mismo día en que el equipo de Selvetti y Rodríguez sufrían su percance final-, donde fue recibido por las autoridades locales, que aún veían con asombro el arribo del avión.



Los festejos y agasajos no se hicieron esperar, la felicidad del vuelo efectuado, brindaba una ruta explorada de conectividad.



*Juan José Etcheverry, primer piloto triunfador.*

Tras las fiestas, llegaron también las actividades para preparar el planificado retorno. Aquí surgirían los primeros problemas, algo que el piloto argentino no había considerado, era el despegue en altura (4.000 metros) que necesitaría realizar, por lo que el presidente de la República resolvió facilitarle su regreso, con el préstamo de otra aeronave más poderosa, un avión Caudron C.97H<sup>219</sup> con motor de 200 H.P., denominado “Chorolque”, a condición de que, en el viaje de retorno a Buenos Aires, fuera como su copiloto un oficial aviador boliviano, el Capitán Carlos Peña y Lillo.

Mientras tanto en Argentina, el equipo formado por los amigos Juan José Elverdin y Juan Carlos Goggi, habían salido el día 11 de agosto desde el aeródromo del Dique I, en su biplano Curtiss 17 Oriole con un motor de 150 H.P. y que había sido bautizado como “Ciudad La Plata”.

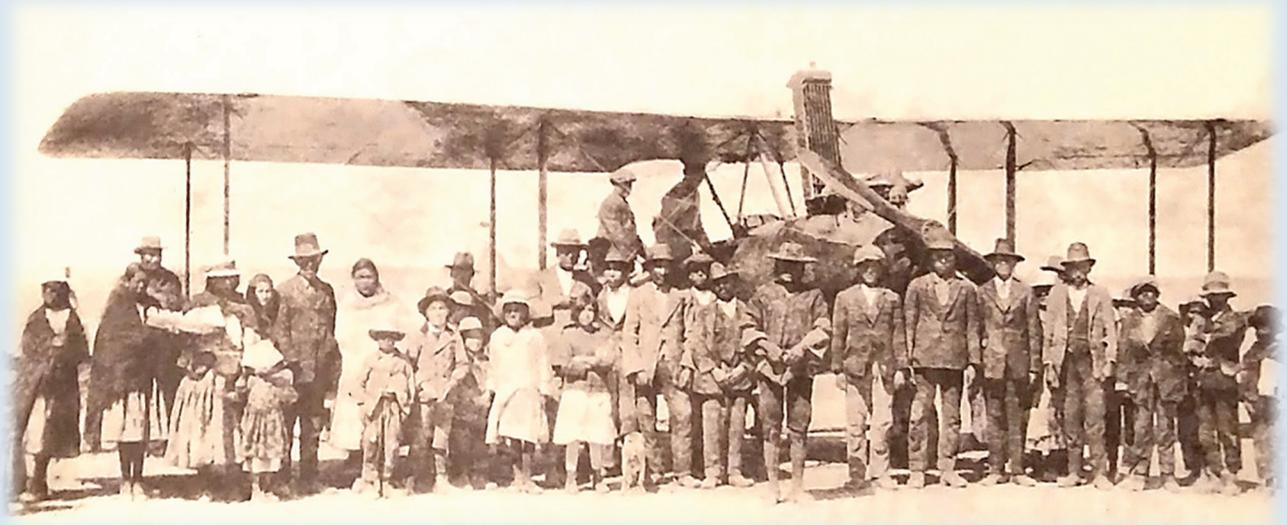


*Curtiss 17 Oriole “Ciudad La Plata”.*  
(Colección Juan Carlos Borrá). Archivo Eloy Martín.

Tras realizar escalas en Rosario, Rafaela, Pintos, La Rubia, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Villazón, Uyuni y Oruro, en los que habían perdido algunos días de vuelo por la mala meteorología propia de esos meses y lugares, sumando además algunos problemas de índole mecánica, lamentablemente debieron lamentablemente dar su raid por terminado el día 29 de agosto, a tan solo escasos 30

<sup>219</sup> Este tipo de aeronaves fueron adquiridas en 1924 y utilizadas para el entrenamiento de pilotos en El Alto y posteriormente en Villamontes. Se mantuvieron en servicio hasta 1934.

kilómetros de distancia a La Paz, debido a la previsible imposibilidad de superar el nivel de altura en las zonas circundantes a la capital altiplánica con su aeronave.



*Avión Curtiss 17 Oriole "Ciudad La Plata" ya aterrizado en Uyuni, Bolivia. <sup>220</sup>*

### **El raid de regreso**

Terminados los festejos y realizados los preparativos de vuelta a la Argentina, los aviadores Etcheverry y Peña y Lillo, el nuevo equipo de pilotos binacional iniciaría el raid La Paz, Bolivia a Buenos Aires en la Argentina, por la mañana del 1° de septiembre de 1925, siendo calurosamente despedidos por igual o más público, que el que había recibido a Etcheverry.

La mejor ruta a seguir a bordo del nuevo aeroplano "Chorolque" tal como lo había dispuesto el presidente de Bolivia Bautista Saavedra en conjunto con los pilotos, el derrotero sería La Paz, Oruro, Uyuni, Villazón, Jujuy, Las Piedras, Tucumán, Santiago del Estero, Pinto, Rafaela, Rosario hasta el aeródromo de San Isidro en la Capital. En total, cumplirían la titánica tarea de volar unos 2.700 kilómetros de distancia en unas 20 horas



*Ilustración del biplano Caudron C.97 H del Ejército boliviano en el que hicieron el raid La Paz -San Isidro, los pilotos Juan José Etcheverry y Carlos Peña y Lillo.*

<sup>220</sup> Ponce López, Tito. *Uyuni más allá del Tiempo*. Pag- 125. Foto Colección Familia Chávez. Archivo gentileza del Ing. Roberto Carlos Subauste Pérez.

El recibimiento fue una salva de saludos muy cálidos, aunque muchos todavía no se explicaban el arribo de otra aeronave y más aún el que viniera acompañado por un copiloto boliviano. Se acercaron al avión para presentarle sus saludos, los representantes de los Servicios de Aeronáutica, Capitán Romero y tenientes Parravicini y Figueroa, quienes había llegado momentos antes por vía aérea. No obstante, las páginas de los diarios argentinos y los festejos, dieron prueba clara de los lazos de amistad y camaradería, que las alas pueden siempre establecer.

Finalmente, tanto los respectivos aviones intercambiados, como el capitán boliviano Carlos Peña y Lillo, retornarían a sus puntos de origen, vía ferrocarril.

### Raid aéreo a La Paz y Regreso<sup>221</sup>

Día	Recorrido	Piloto	Comentarios
09AGO25	San Fernando-Sánchez	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
09AGO25	Sánchez-San Nicolás	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
09AGO25	San Nicolás-Rafaela	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
09AGO25	Rafaela-Lugones	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
10AGO25	Lugones-Tucumán	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
10AGO25	Tucumán-Jujuy	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
11AGO25	Jujuy-Uyuni	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro) Llegó a las 12:25 <sup>222</sup>
12AGO25	Uyuni-Oruro	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
13AGO25	Oruro-La Paz <sup>223</sup>	Juan José Etcheverry	Curtiss <i>Mercury</i> 6W-3 N° 2 (Casi seguro)
11AGO25	Dique 1-Rosario	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Rosario-Rafaela	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Rafaela-Pintos	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Pintos-La Rubia	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	La Rubia-Santiago del Estero	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Santiago del Estero-Tucumán	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Tucumán-Salta	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
29AGO25	Salta-Villazón	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Villazón-Uyuni	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>
	Uyuni-Oruro	Juan Carlos Goggi José Elverdin	Curtiss 17 <i>Oriole Ciudad La Plata</i>

<sup>221</sup> Valioso cuadro explicativo con las rutas seguidas por cada grupo de aviadores, en este histórico raid. Gentileza del Mg. Eloy Martín, Miembro Correspondiente del IAHACH en la Argentina.

<sup>222</sup> Ponce López, Tito. *Uyuni más allá del Tiempo*. Pág. 123.

<sup>223</sup> Biedma Recalde, Antonio María. (Año 1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 38.

Biedma Recalde, Antonio María. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*. Tomo I. Dirección de Publicaciones. Colección Aeroespacial Argentina. Vol. I. Año 1969. Pág. 251-252.

01SEP25	La Paz-Oruro	Juan José Etcheverry Cap boliviano Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> . Despegaron a las 10:30
01SEP25	Oruro-Uyuni	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
01SEP25	Uyuni-Villazón	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
02SEP25	Villazón-Jujuy	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
03SEP25	Jujuy-Las Piedras	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
03SEP25	Las Piedras-Tucumán	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
03SEP25	Tucumán-Santiago del Estero	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
05SEP25	Santiago del Estero-Pinto	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
05SEP25	Pinto-Rafaela	Juan José Etcheverry Cap boliviano Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
05SEP25	Rafaela-Rosario	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> .
05SEP25	Rosario-San Isidro	Juan José Etcheverry Carlos Peña y Lillo	Caudron C-97H <i>Chorolque</i> . 20 hs de vuelo <sup>224</sup>

## Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### Nota

El autor agradece especialmente la generosa y dedicada colaboración de los señores Mg. Eloy Martín de Argentina y el Ing. Roberto Carlos Subauste Pérez de Bolivia, en la elaboración del completo material y nuevos antecedentes que permitieran identificar correctamente algunos nombres, lugares y las aeronaves utilizadas, material todo que, con la presente investigación, facilitará la tarea de corregir y dilucidar algunos errores antes publicados por otros autores, los que seguramente no dispusieron de toda esta valiosa y actualizada información.

### Bibliografía

Biedma Recalde, Antonio María. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*. Tomo I. Dirección de Publicaciones. Colección Aeroespacial Argentina. Vol. I. Año 1969.

Christie Wörner, Mark. *Aviación, el día que murió el silencio*. <https://avionesbolivia.blogspot.com/2011/09/aviacion-el-dia-que-murio-el-silencio.html>

Villa de la Tapia, Amalia. *Alas de Bolivia. Síntesis histórica de la aviación nacional*. Primer Tomo. La Paz, Bolivia. 1974.

Diario La Nación, sábado 5 de septiembre de 1925.

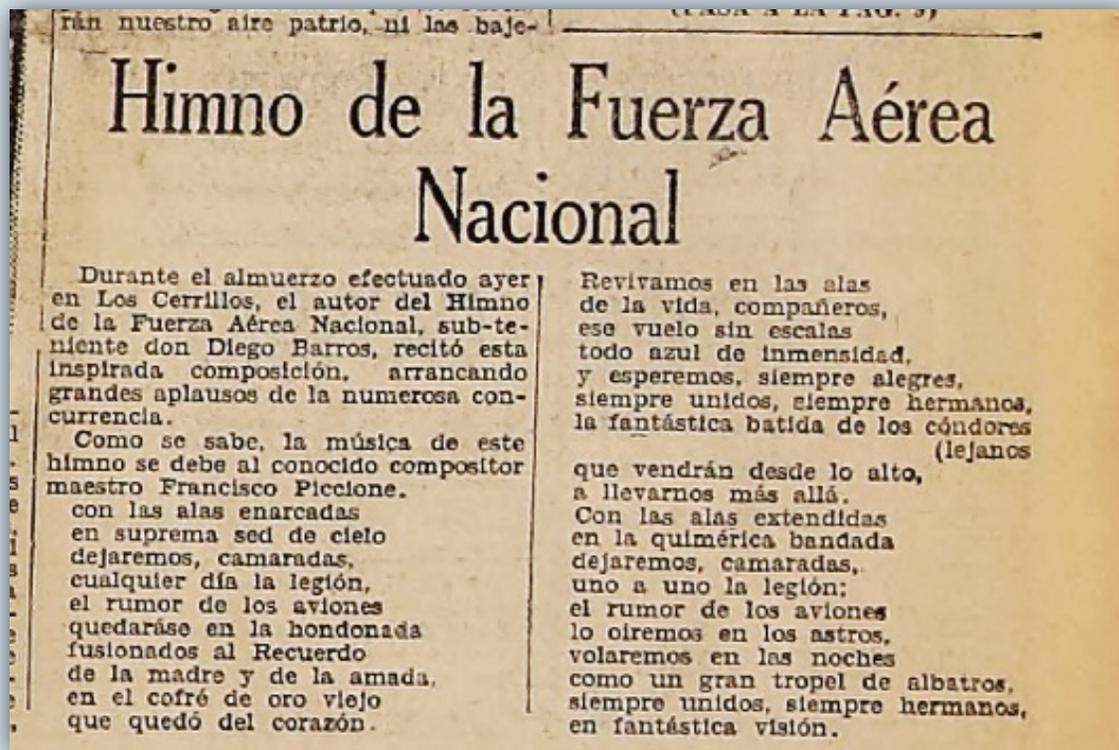
*Avión Curtiss C-6*. [https://en.wikipedia.org/wiki/Curtiss\\_C-6](https://en.wikipedia.org/wiki/Curtiss_C-6).

Archivo del instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Archivo del autor.

<sup>224</sup> Biedma Recalde, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 1. Pág. 252.

**CAMARADAS, EL HIMNO DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE**  
*“Nació para unir a los aviadores del país”*



*La Nación, lunes 29 de septiembre de 1930*

En el marco almuerzo ofrecido al Presidente de la República, S. E. don Carlos Ibáñez del Campo, por el entonces “Club Aéreo de Chile”, con motivo de la inauguración del nuevo edificio de aquella entidad, se estrenó el que sería el Himno de la Fuerza Aérea de Chile.

La portada del diario La Nación de ese lunes 29 de septiembre, publicaba algunas fotografías del almuerzo celebrado en la terraza de la nueva casa inaugurada el día anterior. El reportaje recogía gráficamente algunos de los importantes detalles acontecidos, y donde se consignan algunas de las declaraciones que hicieron el primer mandatario y el comandante Merino, en ese entonces, máxima autoridad aeronáutica y fundador de estas dos instituciones que eran el Club Aéreo de Chile y la Fuerza Aérea Nacional.

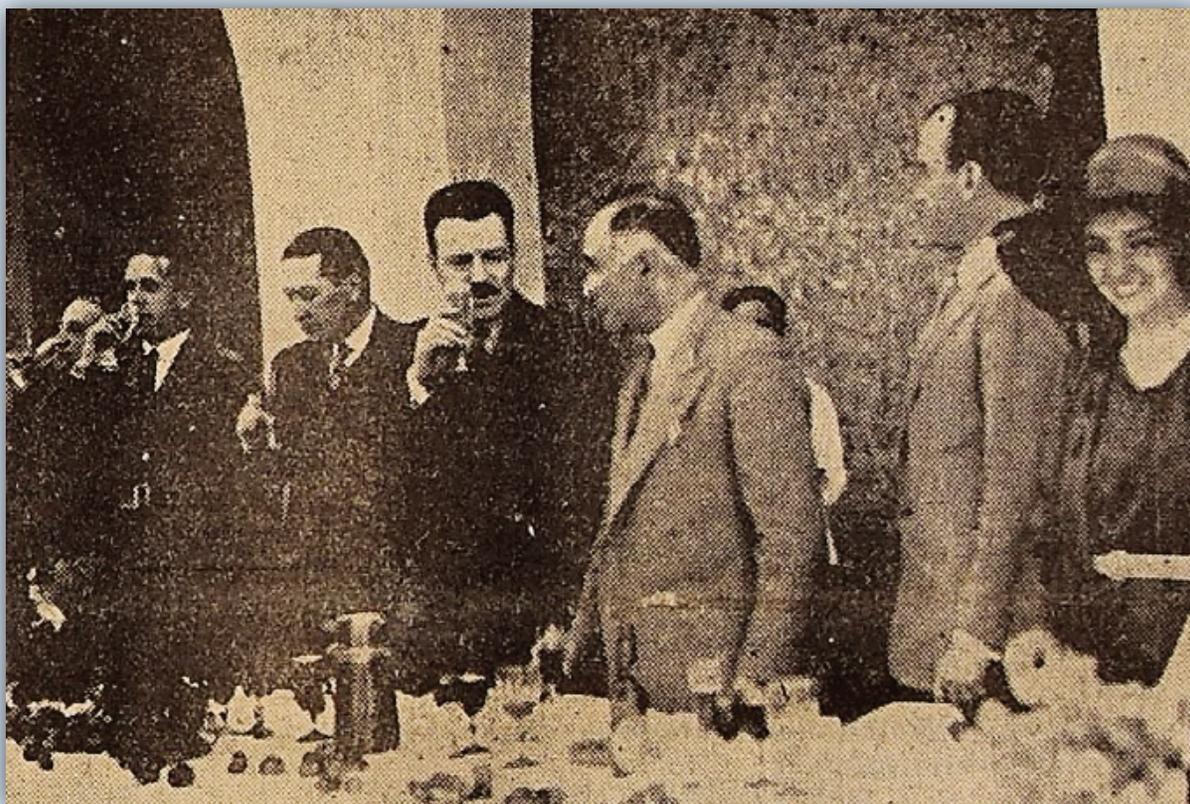
*“La aviación reporta beneficios a la patria con su magnífico espíritu de progreso y deporte”, dijo S.E. el Presidente de la República en el almuerzo ofrecido ayer por el Club Aéreo de Chile, S. E. el Presidente de la República, instantes después de haber terminado su discurso de ofrecimiento, el Comodoro de la*

*Fuerza Aerea Nacional, se puso de pié para agradecer el obsequio que el Club Aéreo de Chile le hacía con motivo del apoyo que en todo momento le ha prestado a la institución.*

*Dijo el Excmo. señor Ibáñez, más o menos, lo siguiente: "Agradezco cordialmente a mis amigos del Aéreo Club esta espléndida fiesta y el hermoso bronce de recuerdo. Al agradecerles no puedo silenciar que todo esto me ha sorprendido muy gratamente, por cierto.*

*En cuanto a la referencia que se ha hecho de la ayuda que mi Gobierno ha prestado al Club, creo que no podía hacerse menos en favor de una institución que tantos beneficios reporta a la Patria con su magnífico espíritu de progreso y de deporte.*

*Quiero terminar brindando por la felicidad de los señores socios, por el progreso de la institución y porque sus destinos sigan siempre presididos, por personas de intachables condiciones de caballerosidad, hombría de bien, patriotismo y honestidad ejemplar." (sic)*



***S.E. don Carlos Ibáñez del Campo en el momento de brindar por la Aviación Nacional.***

*Se distinguen de izquierda a derecha en la fotografía, los comandantes Armando Castro López; Arturo Merino Benítez, presidente del Club Aéreo de Chile; el ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche Espejo Hermosilla; el comandante Manuel Francke Mariotti y la primera mujer piloto brevetada en Chile, Graciela Godoy Cooper.*

En aquella histórica jornada, se encontraron también presentes, el Intendente de Santiago señor Isidoro Huneus Guzmán; el Subsecretario del Ministerio del Interior, señor Luis Octavio Reyes Ugarte; la aviadora señorita Graciela Cooper Godoy; el Subdirector del diario "La Nación", señor Ramón de Lartundo Herrera; los agregados militares de Francia, comandante Roger Blaizot; del Perú, comandante

Fernando Duarte; de Argentina, Mayor Alberto Gilbert; el de Colombia; los agregados navales de los Estados Unidos, Comandante Irving Hall Mayfield y del Perú, el Capitán de Fragata Enrique Labarthe Durand y otras personalidades. Las demás mesas fueron ocupadas por gran número de pilotos militares y civiles, representantes de la prensa y otros invitados.

Al destaparse el champagne, el entonces presidente del Club Aéreo<sup>225</sup> don Arturo Merino Benítez, hizo un brindis en los siguientes históricos términos: *“Excmo. Señor: El Club Aéreo de Chile, apenas pudo organizar su casa, quiso reunir sus asociados para festejar a su presidente honorario<sup>226</sup>; para expresarle su gratitud al Mandatario que más ha hecho por el desarrollo de la aviación chilena, en todos sus aspectos, y que dio a este club ayuda tan valiosa y decidida.*

***Aquí se agrupan nuestros aviadores todos; los que vuelan y los que simpatizan con el noble arte del vuelo; junto a los pilotos de nuestra Fuerza Aérea, que llegan aquí despojados de su jerarquía militar, se agrupan nuestros pilotos civiles, pocos aún, pero selectos. Unos y otros fanáticos, enamorados del mismo ideal, se sienten aquí hermanos, soldados de una misma causa.***

*Gracias a vuestra ayuda, Excmo. Señor, nuestro club ha tenido vida próspera, y en el año último pudo instruir treinta nuevos pilotos. Pero no cuenta, aunque ese número sea halagador por cantidades, su labor: la cuenta por valores. Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; no forma nuestro club, mercenarios del aire, dispuestos a servir cualquier bandera; forma caballeros del aire, sin tachas y sin temores, amantes de su patria unida y compacta, y nunca de banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba.*

*Excmo. Señor: los socios del Club Aéreo han querido dejar una prueba material de su gratitud a V. E., en este bronce, que uno de nuestros consocios trajo de Arica, hoy no más, surcando nieblas peligrosas para ofrecerlo como homenaje en este día en que honráis nuestra casa.*

*Él os hablará, a través del tiempo, de esta institución que os debe su vida y su prosperidad. Señores: por la salud de nuestro Presidente!”*

Contestó el Excmo. señor Ibáñez en cortas frases, muy elocuentes.

Finalmente, a petición de los asistentes, el piloto Subteniente don Diego Barros Ortiz, declamó el *Himno a la Aviación*, de cuya letra fuera autor, y que se ilustra en el recorte mostrando sus estrofas primigenias.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

---

<sup>225</sup> (Art.21.- El cargo de Presidente corresponde por derecho propio al Jefe de la Aviación Militar, quien podrá delegarlo en un Aviador Militar que él designe.

<sup>226</sup> Conforme a los estatutos del Club Aéreo de Chile, el Presidente Honorario de aquella corporación, sería don Carlos Ibáñez del Campo, de acuerdo a su calidad de Fundador.

# Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la dirección indicada para ello, deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extraerlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

## ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado Presidente y amigo:*

*Muchas gracias por participarme de este nuevo ejemplar que una vez más, está magnífico. Nos hace vivir la historia desde sus fuentes. Entretenida, ágil, noticiosa y valiosa.*

*Un afectuoso saludo*

**Miguel Pérez de Castro V.**

---

*Una vez más los felicito por esta excelente publicación y agradezco que me consideren en su distribución.*

*Saluda atentamente,*

**Corina Barrera Capot**

Sección Museología  
Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio  
Dirección General de Aeronáutica Civil

---

*Buenas Tardes,*

*Una vez más hago llegar mis felicitaciones por la gran factura del nuevo ejemplar de la Revista Aerohistoria del mes de Julio 2021.*

*Sin duda es un gran aporte en la difusión de la historia aeronáutica latinoamericana.*

*Saludos afectuosos,*

**OSCAR MEDINA ROJAS**

Administrador de Aeropuertos  
Sección Operación de Aeródromos  
Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA

---

*Estimado señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg:*

*Constituye un verdadero agrado saludarlo por este intermedio, esperando que usted y familia se encuentren muy bien de salud y, al mismo tiempo agradecerle el envío de la Revista Aerohistoria del mes de Julio de este año.*

*Para nuestra Corporación, constituye un valioso documento histórico, el cual, como de costumbre, será reenviado a los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros.*

*Le saluda cordialmente,*

**Julio Nanjari Valenzuela**

Secretario.

---

*Hola Norberto,*

*He recibido el último número de la Revista Aerohistoria. Ya se ha convertido en un lugar común felicitarles por la calidad de esta publicación. Pero lo hacemos ¡Felicitaciones!*

*Quisiera consultarte por un tema. En el número 5, del mes de mayo, hay un enlace a un excelente libro "Cóndores con alma de acero" que trata del cuerpo de los mecánicos de aviación. Me pareció un recuerdo muy oportuno, ya que ellos son los que permiten a los aviadores que sus "monturas" funcionen.*

*Aquí en Uruguay Maruri publicó algunas notas sobre Dagoberto Moll, el mecánico de Berisso, quien lo acompañó, incluso, en varios "raids". Sin Dagoberto quizás Don Cesáreo no hubiera tenido la fama que acumuló como pionero aeronáutico.*

*Abrazo,*

**Gustavo Necco**

Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

---

*Recibido conforme, muy agradecido por compartir tan importante revista cultural sobre la aviación en general. Paz y Bien*

*Saludos fraternos,*

**Oscar Silva Abarca**

*"Veterano de Valdivia 1960"*

---

*Estimado Norberto,*

*Quiero darte una información que creo relevante y casi desconocida, que valdría la pena investigar.*

*Durante el tiempo que estuve en Puerto Montt...tuve la oportunidad de conocer al Sr. Dobri Dobrew, oficial de reserva de la Fach y que había participado como piloto en la segunda guerra mundial --siendo de Bulgaria- y se vino a Chile como muchos europeos.*

*Era casado con la señora Marta Hott Schwalm, a quien conocí y se me dijo que, en su juventud, había sido una de las primeras mujeres piloto de Chile, con licencia y que era muy cercana a Margot Duhalde.*

*Con familiares alemanes, en la zona de Rio Bueno... de donde es Margot. De hecho, uno de su padre, Ernesto Hott Siebert fue quien donó los terrenos donde se encuentra el aeródromo de Cañal bajo que lleva su nombre.*

*Tuvo un hijo con Dobri, que entiendo fue oficial de Ejército y habría fallecido en un accidente de aviación. Creo que si esto es cierto, valdría la pena reconocerla como una de las primeras mujeres piloto de Chile.*

*Un afectuoso saludo,*

**Alfredo Guzman**



PRESIDENCIA DE LA NACION  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

2021- AÑO HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA  
Dr. CESAR MILSTEIN"

Buenos Aires, 19 de agosto de 2021  
INN N° 540/21

Señor Presidente

Tengo el Honor de presentarle mi saludo en nombre propio y del Honorable Consejo Académico, que tengo el privilegio de Presidir, por Disposición del Honorable Poder Ejecutivo de la Nación Argentina.

Al mismo tiempo hacerle llegar esta Nota de adhesión al importante Acto a desarrollarse en el Hermano País, con motivo de la Conmemoración del Primer Vuelo sobre el territorio chileno, hace ya un siglo.

Tal circunstancia nos llena de gozo, puesto que el Instituto que tan dignamente Preside, consolida de esta forma los basamentos fundamentales de la Nacionalidad y el recuerdo imperecedero de aquella hazaña.

Es dable, resaltar la importancia de tan magna Gesta Aeronáutica que sublima el Espíritu de la Nación Chilena, en lo Aeronáutico.

El profundo mensaje para las nuevas generaciones, que deben asumir el ineluctable compromiso del trabajo, el estudio y el buen hacer, legado por nuestros antecesores, no debe caer en saco roto. He allí un futuro promisorio de Paz y Desarrollo.

En momentos, en que el mundo, relativiza todo y parece ser que todo es igual, lo malo y lo bueno, rescatar del olvido estos hechos, conforma el destello en la noche del olvido, en la que muchas sociedades han caído, abrazando ideologías extrañas a los valores sustantivos heredados del Padre de la Patria, el señor General Don Bernardo O' Higgins.

---

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A  
e-mail: [institutonewbery@gmail.com](mailto:institutonewbery@gmail.com)  
Instagram: newberiano2018

Tel/fax: (54-11)5166-0714/0942  
Facebook: Instituto Nacional Newberiano  
YouTube: INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO



PRESIDENCIA DE LA NACION  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

2021- AÑO HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA  
Dr. CESAR MILSTEIN\*

Vaya entonces, este mensaje de profunda Hermandad, sacralizados por los Sables de la Gloria del señor General nombrado y el General Don José de San Martín, que protagonizó la gran Campaña de cruzar los Andes, para ayudar a la Libertad de ese hermoso país.

Así como en el Siglo XIX, la sangre de Soldados Argentinos y Soldados Chilenos, se entremezclaron en los Campos de Batalla, hoy nuestros Pueblos están más sellados que nunca, siendo un ejemplo al Mundo Occidental y Cristiano.

Señor Presidente, ruego a Usted si lo considera pertinente, dar lectura del presente, haciendo llegar a las Autoridades Políticas, Militares y Policiales presentes, un estrecho abrazo desde este lado de la Cordillera.

Con el abrazo de las Nubes y el Saludo de los Vientos, me despido con nuestro adagio:

**Supra Nubem Infra Deus Solum.**

Dios Nuestro Señor, guarde a su Patria, y a todos los presentes.



*Salvador Roberto Martínez*  
Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ  
Comandante Mayor Aviador  
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO  
MINISTERIO DE CULTURA  
PRESIDENCIA DE LA NACION

**AL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE  
DON NORBERTO TRAUB**

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A  
e-mail: [institutonewbery@gmail.com](mailto:institutonewbery@gmail.com)  
Instagram: newberiano2018

Tel/fax: (54-11)5166-0714/0942  
Facebook: Instituto Nacional Newberiano  
YouTube: INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO



Instituto de Estudios Históricos  
Bances y Valdés

María Cristina Fernandes de Valprados y Chaves  
Secretario y Académico de Número  
secretaria.bancesyvaldes@gmail.com

Pravia, 18 de agosto de 2021

**ILMO. SR. D. NORBERTO TRAUB GAINSBORG**  
**PRESIDENTE**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE**  
ntraub@historiaaeronauticadechile.cl

Ilustrísimo señor, estimado amigo:

Este Instituto de Estudios Históricos ha recibido con satisfacción su amable invitación a los actos que ese Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tiene previsto celebrar, D.m., el próximo viernes día 20 de agosto actual.

Al tiempo que le agradecemos su exquisita amabilidad, lamento comunicarle que el M. Ilmo. Sr. D. Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez, a la sazón, Presidente de esta entidad académica, no podrá asistir por tener compromisos adquiridos con anterioridad y como sería su intención.

En la confianza del éxito de sus Celebraciones con motivo de la conmemoración histórica referida al primer vuelo de un avión en Chile, reciban un cordial y muy afectuoso saludo.

María Cristina Fernandes de Valprados y Chaves

Secretario

Instituto de Estudios Históricos Bances y Valdés  
Plaza de la Marquesa de Casa Valdés, 10 – 2º - 33120 – Pravia – Asturias - España



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO SECRETARÍA GENERAL  
MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

Carta Oficial Nº 02/2/ 243 /

CERRILLOS, julio 13 de 2021

Para  
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile  
Sr. **Norberto Traub Gainsborg**  
Presente

Con especial agrado me dirijo a Ud., para agradecer la gentileza que ha tenido de enviar un saludo, con motivo del septuagésimo séptimo aniversario del **Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio**.

Su valioso gesto nos impulsa a continuar, con renovado espíritu, la labor de resguardar y proteger el patrimonio aeronáutico e incentivar la investigación de los aportes realizados por esforzados y visionarios precursores de la aviación que hoy nos permiten volar con seguridad.

Agradecemos sinceramente por compartir este nuevo Aniversario; haremos extensivo su saludo a todo el personal del Museo y hacemos propicia la ocasión para desearle mucho éxito en la gestión que realiza en el Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile.

*Atentamente,*



c.c

MNAE Sección Programación y Control

DGAC-Clasificador 3, Correo 9 – Providencia – Santiago Fono 224392000, [www.dgac.gob.cl](http://www.dgac.gob.cl)  
MNAE – Casilla 50900 Correo Central – Santiago – Avda. Pedro Aguirre Cerda Nº 5000 – Los Cerrillos, Fono 224353030.  
[www.museoaeronautico.gob.cl](http://www.museoaeronautico.gob.cl) e-mail [museo@dgac.gob.cl](mailto:museo@dgac.gob.cl)

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,  
**El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

**Norberto Traub Gainsborg**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Alberto Fernández Donoso**

**Aníbal Jiménez Lazón**

**José Guzmán Moreno**

**Mario Magliocchetti Oleaga**

**Sandrino Vergara Paredes**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo ([director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl))



**REVISTA**  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

**Declaración de responsabilidad:**

*Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.*

*Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.*

**Comité editorial**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

**Alberto Fernández Donoso**  
**Alfredo Mellado Yáñez**  
**Oscar Avendaño Godoy**  
**Sergio Barriga Kreft**

**Colaboradores**

**Alberto Fernández Donoso**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Danilo Villarroel Canga**  
**Fernando Morlet Becerril**  
**Sandrino Vergara Paredes**  
**Sergio Barriga Kreft**  
**Walter Barrera Espinoza**  
**Walter Foral Liebsch**

**ISSN 0719-9635**



## *Abriendo nuevas rutas*

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



**Vía56**

Monjitas 527 Of. 812  
Santiago Centro, Chile  
F +56 2 24654201 - 24654202

Desde el cielo a la tierra, la magia de una *Carrocería*,  
hoy se escribe **GRISOLÍA**

**50** AÑOS



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

**Grisolia y Cía. Limitada**  
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile  
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:  
+56 2 2734 6003  
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797