

Índice

	Página
Biografía del General Fernando Rojas Vender	5
Introducción	7

PRIMERA PARTE 1888-1927

Capítulo I De Chillán a Santiago	13
Capítulo II Adolescencia y Juventud De la Escuela Militar al Estado Mayor del Ejército	27
Capítulo III Primeros Deporteables 1927-1928	43
Capítulo IV Estado Mayor en Puntarenas 1929	57

El Comodoro Merino Benítez

Hombre del Destino

Capítulo III La Conquista de los Cielos Australes	141
Capítulo IV La Creación de la Fuerza Aérea Nacional	151
Capítulo V El año 1931	169
Capítulo VI Tránsito y Tragedia	181
Notas	182

TERCERA PARTE 1932-1970

Capítulo I Medios y la Política	177
---------------------------------	-----

Alejandro Pizarro Soto

El Comodoro Merino Benitez

Hombre del Destino

Es propiedad de la FUNDACION ARTURO MERINO BENITEZ
© Registro de Propiedad Intelectual N° 103.197

Edición a cargo de Carlos Castro Sauritain
Diseño de Portada: Pedro Antonio Pereda
Ilustración de Portada: Oleo de Juan Francisco Jara
Fotografías tomadas de: Archivo Cuadrado Merino - Revista Zig Zag - Revista Chile Aéreo - Libro
Fuerza Aérea de Chile, 1994
Impresión: Nielol S.A., Santiago-Chile

Indice

	Página
Prólogo del General Fernando Rojas Vender	5
Introducción	7
PRIMERA PARTE 1888-1927	13
Capítulo I De Chillán a Santiago	15
Capítulo II Adolescencia y Juventud De la Escuela Militar al Estado Mayor del Ejército	27
Capítulo III Paréntesis Diplomático 1922-1925	43
Capítulo IV Del Estado Mayor a la Escuela de Aviación	51
Notas	75
SEGUNDA PARTE 1928-1931	95
Capítulo I Nace el Poder Aéreo de Chile	97
Capítulo II El año de Merino	111
Capítulo III La Conquista de los Cielos Australes	131
Capítulo IV La Creación de la Fuerza Aérea Nacional	153
Capítulo V El año 1931	169
Capítulo VI Triunfo y Tragedia	183
Notas	208
TERCERA PARTE 1932-1970	225
Capítulo I Merino y la Política	227
Capítulo II De vuelta en la LAN De nuevo en la Brecha	283
Capítulo III Desde Lejos	309
Capítulo IV Su último vuelo	317
Capítulo V Aterrizaje Final	333
EPILOGO	347
Notas	354

Índice

Página	
5	Prólogo del General Fernando Rojas Venier
7	Introducción
13	PRIMERA PARTE 1888-1927
13	Capítulo I De Chillán a Santiago
27	Capítulo II Adolescencia y Juventud
43	De la Escuela Militar al Estado Mayor del Ejército
51	Capítulo III Paréntesis Diplomático 1922-1927
75	Capítulo IV Del Estado Mayor a la Escuela de Aviación
92	Notas
92	SEGUNDA PARTE 1928-1931
97	Capítulo I Hace el Poder Aéreo de Chile
111	Capítulo II El año de la guerra
131	Capítulo III La Conquista de los Cielos Australes
153	Capítulo IV La Creación de la Fuerza Aérea Nacional
169	Capítulo V El año 1931
183	Capítulo VI Tránsito y Tragedia
208	Notas
225	TERCERA PARTE 1932-1970
227	Capítulo I Menos y la Política
239	Capítulo II De vuelta en la L.A.N.ZEINER ORIENTADA WACHAUF AL BEHINDEN
259	Capítulo III Debe la guerra
309	Capítulo IV Su último vuelo
319	Capítulo V Atarazga Final
355	Notas
369	Epílogo
379	Notas

Edición y carga de Carlos Castro Barrios
 Diseño de Portada: Pedro Antonio Pereda
 Impresión de Portada: Olego de Juan Francisco Lara
 Fotografías tomadas de: Archivo Cuadrado Morúa - Revista Zig Zag - Revistas
 Fuerzas Armadas de Chile, 1994
 Impresión: Nodel S.A., Santiago Chile

Prólogo

Durante 1997, la Fundación "Arturo Merino Benítez" publicó el libro "CHILE DE LA TIERRA AL ESPACIO" como primer paso de un proceso destinado a fomentar una conciencia más definida en nuestros compatriotas con respecto a los intereses de Chile en el ámbito del aire y del espacio. En el prólogo de dicho libro expresó que este proceso iba a continuar a través de sucesivas publicaciones sobre estas materias, entre ellas, la edición de biografías de personajes relevantes para el desarrollo histórico de la aeronáutica nacional.

Es pues en cumplimiento a este propósito general que la Fundación entrega a la luz pública el presente libro "EL COMODORO MERINO BENITEZ, HOMBRE DEL DESTINO", dando inicio así a la mencionada serie de biografías. Por un fundamental sentido de gratitud y de justicia histórica, no hemos dudado en dedicar este primer texto a la vida y obras de quien fuera el impulsor y fundador de la Fuerza Aérea de Chile y de la aviación comercial nacional.

Estos dos trascendentales logros se unen a muchos otros, cuyo detalle se narra en el texto y que en su conjunto obedecen al concepto visionario y patriótico del Comodoro Merino Benítez sobre la forma de emplear el medio aéreo para unir territorialmente a todo el país, fortaleciendo así el sentido de pertenencia y de nacionalidad de todos sus habitantes.

Sus estudios y reflexión sobre estas materias lo convencieron de que la capacidad aeronáutica del país no debía referirse sólo a determinada cantidad de aviones, sino que debía obedecer a algo más estructurado y perdurable: una Fuerza Aérea, una aviación comercial propia para comunicarnos entre nosotros y con el extranjero, una industria aeronáutica nacional para soporte logístico, una aviación deportiva para fomentar el uso del medio aéreo y una amplia difusión de esta actividad para que la población tuviera conciencia de sus beneficios.

En esta concepción visionaria, que en términos generales se ha mantenido hasta nuestros días plenamente vigente, reside el mérito que reconocemos sin reservas a Merino Benítez y que lo hace merecedor del homenaje y de la gratitud de las

actuales generaciones.

La grandeza de su obra la conocemos bien quienes hemos estado ligados toda una vida a la aviación, en cualquiera de sus manifestaciones. Sin embargo, como suele suceder, lo sabido, por sabido se calla y por callado, se olvida. Si bien nosotros los aviadores sabemos perfectamente quien fue Merino Benítez, la opinión pública parece no conocerlo lo suficiente, habiéndose llegado incluso a cuestionar que nuestro principal aeropuerto lleve su nombre. Aparece una vez más, el famoso "pago de Chile", que quisiéramos ver desterrado de nuestras costumbres nacionales...

La Fundación "Arturo Merino Benítez" espera contribuir con este libro a realizar en toda su dimensión la figura y obras de tan ilustre aviador chileno, como un ejemplo más de lo que pueden lograr los hijos de esta tierra cuando los impulsa el interés superior y permanente de la Patria.

En las etéreas inmensidades del Más Allá, donde el Comodoro realiza ahora sus vuelos celestiales, puede tener la certeza de que aún vive entre nosotros, porque no está muerto quien permanece en el cariño y la gratitud de los suyos. Nuestro recuerdo respetuoso es la mejor respuesta a las dudas que manifestaba, con cierto desaliento en 1929, ante la muerte de uno de sus pilotos iniciando la Línea Aeropostal Santiago-Arica: "...mañana... tal vez no recordarán como se ganó todo eso, a costa de qué esfuerzos, de qué abnegados sacrificios de unos muchachos valerosos que quisieron vencerlo todo, las dificultades, los peligros y la muerte...".

Invito al lector a compartir con los aviadores de hoy y de siempre la trayectoria humana y profesional del líder que inspiró a esa heroica legión de chilenos, militares y civiles, que forjaron con coraje y sacrificio la grandeza de las alas nacionales.



FERNANDO ROJAS VENDER

General del Aire

PRESIDENTE DE LA FUNDACION

"ARTURO MERINO BENÍTEZ"

Introducción

El Comodoro Arturo Merino Benítez irrumpió como un trueno en la historia aeronáutica de Chile a mediados del año 1926, y se eclipsó definitivamente de sus cielos en medio de una tormenta de pasiones encontradas que conmovió el ambiente nacional, en julio de 1954.

Su vida entera estuvo plena de acción, concitando adhesiones profundas y rencores que le acompañarían más allá de la muerte. No hubo indiferentes frente a su gran carácter y a sus hechos.

Desde la fecha de su ingreso a la Legión de los Caballeros del Aire, en 1926, empezó a escribir en los anales de la aviación de su Patria las páginas más brillantes de su historia, creando el Poder Aéreo de Chile al lograr unificar y darle una proyección mayor a la Aviación Militar existente, formar una línea aérea comercial y una aviación civil, como una eventual reserva de la anterior, fundar la industria aeronáutica nacional para terminar con la dependencia extranjera y proponer la creación de un Ministerio del Aire, que el progreso y el desarrollo de nuestra aviación impondrá algún día.

Desde 1926 hasta 1931, el Comodoro Merino Benítez fue la figura protagónica de nuestra aviación. A su alrededor giró en esa época todo el quehacer aeronáutico nacional.

Desde 1932 hasta 1954, salvo algunas ausencias, dirigió la Línea Aérea Nacional, la más querida de sus creaciones según sus propias palabras, afianzando con su experiencia y su gran capacidad directiva, apoyadas sobre su recia personalidad, el desarrollo de nuestra aviación comercial.

Después de casi treinta años de plena actividad creadora en el mundo aeronáutico nacional, inspirado por su fe en la justicia social, orientó sus inquietudes trabajando en favor del mejoramiento material de sus ex camaradas de armas desde la presidencia del Círculo de Oficiales en Retiro, cargo que ejerció en varios períodos, encontrándole la muerte como Presidente Honorario de esa institución, el 30 de abril de 1970.

Esta es, en brevísima síntesis, la etapa más importante y trascendente de la vida del "Hombre del Destino" de nuestra aviación nacional, la que se inició como hemos visto con su ingreso al mundo aeronáutico en 1926 y culminó con su espectacular retiro de ese fascinante mundo en 1954.

Sin embargo, debemos recordar que hasta la fecha de su ingreso a la aviación, Merino había cursado brillantemente su carrera de oficial de Ejército en el arma de artillería, desde las aulas de la Escuela Militar, hasta Jefe de Operaciones del Estado Mayor General, recibiendo siempre las más altas calificaciones.

Pero fue en la aviación donde Merino encontraría amplio campo para su extraordinario dinamismo, el que aún no había tenido oportunidad de manifestarse en toda su potencia y que lo acompañaría toda su larga vida. Sus condiciones excepcionales de hombre de acción, se veían acrecentadas por una gran capacidad para superar todos los inconvenientes que se le presentaban. Supo mandar y supo ser obedecido. Supo dar el ejemplo y ser seguido.

Pero, derivados de ese dinamismo suyo, también se recuerdan sus errores y las duras críticas que recibiera durante los años de gestión en los servicios aéreos, y que difícilmente fueron atenuadas por la censura informativa de ese tiempo, pero que arreció con crudeza inusitada durante el último año de su actuación como Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional en 1954.

Sin embargo, su acción como creador del Poder Aéreo de Chile y su apasionada entrega al mundo aeronáutico nacional, sacrificando legítimas expectativas económicas y personales, e incluso su vida familiar, lo convierten en la primera figura de nuestra aviación.

Al margen de una brillante carrera profesional, Merino fue un hombre en el más estricto y amplio sentido del concepto.

Su inteligencia ágil, aguda y certera, le permitió tomar decisiones oportunas y audaces que desconcertaron a sus contemporáneos. Su carácter acerado y su enérgico don de mando, que a veces llegaba a extremos difíciles de soportar, provocó entre sus iguales y subalternos, reacciones violentas que él supo aplastar sin vacilaciones. Sin embargo, quienes lo conocieron de cerca nos cuentan que sólo perdía la calma con los vacilantes y los timoratos, pero que nunca los ofendía en su dignidad. Siempre fue altanero con los poderosos que hacían ostentación de su poder. El propio Presidente Ibáñez recuerda que en julio de 1932 tuvo una "discusión con él, que casi terminó a trompadas". Sin embargo, a los humildes los trataba con un gran sentido humano, dándole verdadera importancia a su quehacer y a sus problemas.

Su lealtad y consecuencia, cualidades que unidas a una franqueza abierta y a un liderazgo afianzado en un excepcional don de persuasión, hacía que Merino siempre lograra la adhesión entusiasta de sus subalternos, a quienes impresionó por la

audacia y la valentía personal de que hizo gala toda su vida. Afrontando un mal momento de su vida, propio de su impulsivo carácter, sus camaradas de aventura, que era toda la aviación de su tiempo, lo apoyaron noblemente, declarando en forma unánime: "Si mi Comodoro Merino nos volviese a pedir que le siguiéramos, le volveríamos a seguir."

Esa extraordinaria adhesión, que sólo son capaces de lograr los grandes caudillos de la historia, tiene muy escasos ejemplos en nuestra tierra, y sólo se comprende cuando analizando diversas actuaciones en su vida, llegamos a la conclusión que el ilustre Comodoro fue un hombre en el cual el cumplimiento del deber y su alto sentido del honor fueron consustanciales a su vigorosa personalidad.

Si el destino de su patria hubiese requerido de sus servicios en una guerra, cabe pensar, sin duda alguna, que habría actuado como Prat, en honor del cual llevó su nombre, o de O'Higgins, cuya sangre corría por sus venas.

Su condición de "caballero sin tacha y sin miedo", que lució en todas las actuaciones de su larga vida plena de emociones, así lo indica.

No fue un héroe de guerra, lo fue de la paz y del progreso de su patria.

Superando prejuicios históricos, la conclusión que surge para quien investigue su vida y su tiempo, es que, así como el Ejército de Chile simboliza sus glorias en la persona de O'Higgins, nuestra Marina en el Capitán Prat, la Aviación chilena tiene en el Comodoro su máxima simbolización histórica.

Comprende el autor de esta investigación de su vida y de su tiempo, que esta conclusión pudiese parecer producto de una simpatía exagerada por el personaje estudiado, y también el autor tiene presente que todavía existen opiniones que no conceden a Merino su real valor histórico, como es el caso de un **Diccionario Histórico de Chile**, cuya biografía del Comodoro de veintinueve líneas en un texto que divide cada página en dos columnas, contiene cinco gravísimos errores y que su vida y la gran tarea emprendida en favor de la aviación de su patria, ha sido discutida a veces con crueldad y con miopía, aún dentro de las instituciones a las cuales dio vida.

La personalidad de los grandes conductores que han irrumpido en el suceder de la historia y han modificado su curso, siempre ha provocado fuertes reacciones entre sus contemporáneos. Este hecho, comprobado en la historia universal, se confirma con Merino, a quien algunos de sus contemporáneos, y recientes investigadores, han juzgado su actuación profesional con acritud y, a veces, con injusticia.

Pero su gran personalidad y la trascendencia de su inmensa labor creadora, organizadora y orientadora de nuestra actividad aeronáutica en el momento crucial de su historia, permanecerá en la conciencia nacional más allá de los siglos y brillará en los cielos de nuestra patria como el ángel tutelar de la aviación chilena.

Como la historia es una ciencia en la medida de su comprobación documental,

el autor ha escrito esta biografía con absoluta rigurosidad y en base a una documentación debidamente analizada y criticada, dejando en lo posible que sea ella misma quien hable en sus páginas y que, en consecuencia, sea el sustento principal del relato, aprovechando al máximo los escritos, informes y declaraciones que el propio Comodoro hizo a lo largo de su vida. En consecuencia estima haber cumplido el encargo de la Fundación, basándose en una investigación exhaustiva de las publicaciones de más prestigio de la época, tanto periodísticas como magazinescas; en los documentos que se guardan en el Archivo Nacional; en obras relacionadas con la aviación nacional y en la historia contemporánea de Chile; boletines institucionales, Archivo de la Academia de Historia Militar; archivo particular del autor y, especialmente, en el valioso "Archivo Cuadrado Merino", puesto generosamente por su propietario al servicio de esta investigación, el cual, por las innumerables piezas históricas que se guardan en él, es hoy, y lo será aún más en el futuro, cuando su distinguido poseedor dé término a la clasificación de sus innumerables documentos, los cuales sólo ha sido posible en esta oportunidad consultarlos en muy pequeña parte, la fuente de investigación más completa para escribir la historia de la vida del Comodoro Merino. Al escribir, el autor ha abandonado, deliberadamente, toda pretensión literaria, recurso muy manido para dar belleza al relato, pero contrario a la fidelidad histórica. En su texto, el lector no encontrará diálogos imaginados, ni recursos artísticos en juego. La estatura histórica del hombre del destino de la aviación chilena y creador de su poder aéreo así lo exige.

Además, el autor ha tenido especial cuidado de no haberse referido a su intimidad, ni personal, ni familiar, recurriendo a ella sólo en forma incidental para ubicar ambiental o cronológicamente al lector, rechazando así la común tendencia que busca originalidad y sensacionalismo, destacando lo más negativo de la vida íntima del biografiado, no dudando, a veces, hasta de asomarse al escándalo para sacar así posibles conclusiones psicológicas, generalmente interpretadas a capricho.

Pero considerando que el Comodoro fue hombre de fuertes pasiones, propias de los grandes caracteres, se ha tenido especial cuidado en recoger sus auténticas y espontáneas reacciones frente a los hombres y a los hechos, las que no han sido difíciles de encontrar, pues Merino siempre los expresó en voz alta y asumiendo su total consecuencia. Característica de su recia personalidad que provocó en su tiempo grandes tempestades, despertando hondas animosidades, pero también profundas adhesiones, como ya hemos visto anteriormente.

Como ejemplo de sus andanadas verbales, porque al fin y al cabo era de origen artillero y de andanadas sabía, se recuerda el texto del que fue, quizás, el último documento que firmó como Vicepresidente de LAN, cuando en agosto de 1954, defendiendo lo que estimaba justo, no vaciló en calificar a sus detractores, todos de gran figuración política, social y castrense en la época, como "canallas,

bellacos e insidiosos". Así era Merino, franco, audaz, valiente y sin pelos en la lengua. Era, pues, todo un hombre.

No haber recogido estas auténticas manifestaciones de su vigorosa personalidad, y haberlas reemplazado por elegantes eufemismos, habría sido traicionar lo que, quizás, fue la más hermosa expresión de su carácter, su altura espiritual y su valentía moral para decir siempre lo que pensaba, sosteniendo sus opiniones, pasara lo que pasara.

Y así se ha hecho, teniendo presente los conceptos de Tácito sobre la historia: "La Ley de la historia consiste en no decir nada falso, ni omitir nada verdadero."

Para obtener una visión real del quehacer de Merino, más allá de su específica misión, es preciso no olvidar su profundo sentido de la chilenidad. Merino fue un patriota en lo hondo de sus sentimientos. Su amor por lo nacional, recuerda uno de sus biógrafos, lo llevó a rechazar las telas importadas para confeccionar su ropa y a beber sólo el generoso vino de nuestras viñas, antes que el elegante whisky importado. Pero no sólo en estas exterioridades Merino fue un ardoroso nacionalista, también lo fue en sus profundas simpatías por el pueblo de su patria, al que amó con pasión entrañable y por cuyo porvenir comprometió valiosas instancias de su vida. Para comprender y apreciar en todo su valor ese sentimiento suyo hacia las clases populares, sólo encontraríamos como referente al recordado gran sociólogo Nicolás Palacios, cuya obra mayor: **La Raza Chilena**, era su favorita.

Aunque no participó personalmente en el histórico proceso revolucionario de 1924/25, que llevó a la juventud militar a reorganizar el país y a darle la legislación social más avanzada de América a su clase trabajadora, Merino, desde la distancia, lo apoyó moralmente con entusiasmo, dejando oportuno testimonio de su opinión al respecto, escribiendo en **El Mercurio** que a su juicio *"las transformaciones mayores que trajeron los movimientos militares últimos, en que los militares y los marinos tuvieron actuación decisiva, fueron precisamente beneficiosas en alto grado para las clases populares"*.

Así lo comprendió Merino en su tiempo, y así era la realidad histórica y social de Chile. Ello explica su leal y entusiasta colaboración en el gobierno del General Ibáñez, líder indiscutido de la juventud militar, así como su definida posición durante los sucesos que se desarrollarían en el país en 1932.

En consecuencia, es en estos antecedentes y no en otros juicios emitidos a posteriori, en los cuales debe basarse la historia para juzgar la apasionada actuación de Merino en este difícil período de nuestro suceder.

Un periodista que lo visitó en su hogar, pocos meses antes de su fallecimiento, lo vio en sus ochenta y tantos años como "altivo, sereno, arrogante y decidido, espe-

rando tranquilamente el fallo de la historia en la cual se leerá a modo de encabezamiento: Arturo Merino Benítez, el gran organizador de la aviación chilena".

Este había sido tal vez el más expresivo título para este libro, porque envuelve la justicia de la historia. Pero no olvidemos que en sus páginas evocamos también el tiempo en el cual don Arturo vivió. Un tiempo maravilloso, de profundas transformaciones políticas, económicas y sociales y un mundo de revolucionarios progresos técnicos, que conducirían a profundos cambios en nuestra sociedad, en la que el gran Comodoro tuvo una participación protagónica.

¿De dónde venía este hombre buenmozo, de figura alta y distinguida, de carácter arrogante y de espíritu inquieto, de gran simpatía personal, hombre de pasiones profundas y de intransigencias heroicas; patriota, visionario y de voluntad arrasadora, a quien el destino llevaría a ser el forjador de nuestro poder aéreo y de la conciencia aeronáutica de su patria? ¿De dónde venía quien tuvo la audacia de llevar a la realidad, contra vientos y mareas contrarias, la unidad territorial de su país a través del dominio del aire, cuya fina sensibilidad social lo hizo soñar con ver a su pueblo libre de la ignorancia y la miseria?

¿Cuáles fueron las raíces que sustentaron su extraordinaria dimensión moral e intelectual?

Contar su vida y la de sus grandes creaciones en el mundo de la aeronáutica nacional, es el objetivo primario que la Fundación que lleva su nombre ha encargado al autor. Sin embargo, su extraordinaria personalidad, su polifacético quehacer, desborda este objetivo. Siendo Merino protagonista de un interesante período de la historia nacional, sería imposible olvidar en esta relación, sin desdibujar su figura histórica, que su biografía se ha extendido más allá de su retiro, para así lograr por vez primera una relación que recoja lo que en las escasas biografías suyas siempre se omite, su digno retiro de la aviación nacional y su gran gestión administrativa en la Línea Aérea Nacional entre 1932 y 1940, y posteriormente entre los años 1952 y 1954.

Las Nalcos. Arturo Merino Benítez nació en Chillán, cuna de héroes y de artistas; el jueves 17 de mayo de 1888, año bisieto y lluvioso, en el hogar que habían fundado en 1876, el propietario agrícola chileno don Pedro Elviro Marino Fajm y doña Clarinda Benítez Loohe, descendientes de antiguos troncos familiares de esa misma zona, quienes a lo largo de los años comprendidos entre 1879 y 1897, procrearon siete varones y cuatro mujeres, entre los cuales nuestro biografiado fue el quinto de la serie.

Lo habían antecedido cuatro de sus hermanos: Eliseo, nacido en 1879, y Julio, en 1883, quienes serían después distinguidos marinos; Daniel y Ramón, mellizos nacidos en 1886, quienes más tarde serían sacerdotes de relieve, siendo el primero de ellos Doctor en Teología y Filosofía, y el segundo abogado, Director del diario La Unión, de Valparaíso, y Director del Dinero del Chile, siguiendo tras suyo en orden de sucesión, Rosario, nacida en 1886, casada con Carlos Dabaucena; Alejandro, en 1890, quien se dedicaría después al comercio; Mercedes, en 1891, casada con Humberto Descalzi; Ana Rosa, en 1893, casada con Osvaldo Cuadrado; Benjamín, en 1894, diplomático; y Guatimé María, en 1897, quien se casaría con el General Arturo Paredes Guzmán.

Los Merino son originarios de la pequeña localidad de Miñón, a orillas de la ría del mismo nombre, en la provincia de Santander, en España.

La voz original del apellido Merino fue la de Maorinuuz, que significaba fuerza en amplia jurisdicción sobre el territorio que regía.

Miñón perteneció a las llamadas Encarnaciones de Vizcaya, las cuales "recibieron tal nombre por haberse refugiado allí algunos personajes leoneses, fugados de la Corte de don Alfonso II, el Casto, a los cuales se encargó, a sea, se les prohibió que regresasen a su tierra."

Uno de esos personajes "encantados", que había ejercido el cargo de juez en el Reyno de León, fue designado por sus pares en esa región con el alto cargo de "Merino", adoptándolo después sus descendientes como su apellido.

PRIMERA PARTE

1888-1927

... en la cual se leerá a modo de encabezamiento: Amato Merino Benítez, el gran organizador de la aviación chilena'.

El autor es el más expresivo título para este libro, porque envuelve la justicia de la historia. Pero no olvidemos que en sus páginas evocamos también el tiempo en el cual don Amato vivió. Un tiempo maravilloso, de profundas transformaciones políticas, económicas y sociales y un mundo de revolucionarios progresos técnicos, que conducirían a profundos cambios en nuestra sociedad, en la que el gran Comodoro tuvo una participación protagónica.

¿De dónde venía este hombre burbujeante, de figura alta y distinguida, de carácter arrogante y de espíritu inquieto, de gran simpatía personal, hombre de pasiones profundas y de intrínsecas virtudes heroicas; patriota, visionario y de voluntad arrasadora, a quien el destino llevaría a ser el forjador de nuestro poder aéreo y de la conciencia aeronáutica de su patria? ¿De dónde venía quien tuvo la audacia de llevar a la realidad, contra viento y marea contrarias, la unidad territorial de su país a través del dominio del aire, cuya alta sensibilidad social lo hizo soñar con ver a su pueblo libre de la ignorancia y la miseria?

¿Cuáles fueron las raíces que sustentaron su extraordinaria dimensión moral e intelectual?

Contar su vida y todo sus grandes creaciones en el mundo de la aeronáutica nacional, es el objetivo expresivo que la Fundación que lleva su nombre ha encargado al autor. Sin embargo, no podemos olvidar la personalidad, su política que hacer, desahogada y objetiva. Siguió Merino protagonista de un interesante período de la historia nacional, pero no podemos olvidar en esta relación, sin desdibujar su figura histórica, que su hijo grande se ha interesado más allá de su retina, para así lograr por vez primera una relación que resalta lo que en las escasas biografías suyas siempre se omite, su digna actividad en la relación nacional y su gran gestión administrativa en la Línea Aérea Nacional entre 1932 y 1940, y posteriormente entre los años 1942 y 1954.

CAPITULO I

De Chillán a Santiago

Las Raíces. Arturo Merino Benítez nació en Chillán, cuna de héroes y de artistas, el jueves 17 de mayo de 1888, año bisiesto y lluvioso, en el hogar que habían formado en 1876, el propietario agrícola curicano don Pedro Eliseo Merino Feliú y doña Clorinda Benítez Labbé, descendientes de antiguos troncos familiares de esa misma zona, quienes a lo largo de los años comprendidos entre 1879 y 1897, procrearon siete varones y cuatro mujeres, entre los cuales nuestro biografiado fue el quinto de la serie.

Lo habían antecedido cuatro de sus hermanos: Eliseo, nacido en 1879, y Julio, en 1883, quienes serían después distinguidos marinos; Daniel y Ramón, mellizos nacidos en 1886, quienes más tarde serían sacerdotes de relieve, siendo el primero de ellos Doctor en Teología y Filosofía, y el segundo abogado, Director del diario La Unión, de Valparaíso, y Director del Dinero del Culto; siguiendo tras suyo en ordenada sucesión, Rosario, nacida en 1886, casada con Carlos Dabancens; Alejandro, en 1890, quien se dedicaría después al comercio; Mercedes, en 1891, casada con Humberto Descalzi; Ana Rosa, en 1893, casada con Osvaldo Cuadrado; Benjamín, en 1894, diplomático; y finalmente María, en 1897, quien se casaría con el General Arturo Paredes Fuentealba.

Los Merino son originarios de la pequeña localidad de Mioñoa, a orillas de la ría del mismo nombre, en la provincia de Santander, en España.

La voz original del apellido Merino fue la de Maiorimus, que significaba Juez en amplia jurisdicción sobre el territorio que regía.¹

Mioñoa perteneció a las llamadas Encartaciones de Vizcaya, las cuales "recibieron tal nombre por haberse refugiado allí algunos personajes leoneses, fugados de la Corte de don Alfonso II, el Casto, a los cuales se encartó, o sea, se les prohibió que regresasen a su tierra."²

Uno de esos personajes "encartados", que había ejercido el cargo de juez en el Reyno de León, fue designado por sus pares en esa región con el alto cargo de "Merino", adoptándolo después sus descendientes como su apellido.

De Santander, el apellido Merino se extendió en las dos ramas más conocidas, una por León y otra por Burgos, Alava y La Rioja.

El primer Merino que llegó a nuestro país fue don Juan Nicolás Merino de Heredia, hijo de don Juan de Soto Nicolás y Merino, casado con doña María Merino de Heredia y Sanz, Caballero del Hábito de Santiago.

Don Juan de Soto era descendiente de don Nicolás Martínez de Soto, casado en 1400 con doña María de Merino, hija de Juan de Merino. Era costumbre en esos tiempos conservar como apellido el de la madre, anteponiéndolo al del padre.³

Un ejemplo de esta costumbre es el caso del Conquistador don Pedro de Valdivia, quien era hijo de don Pedro Oncas de Melo y de doña Elvira Gutiérrez de Valdivia.

Merino de Heredia, el fundador de la familia en Chile, llegó al Perú en 1651, en compañía de un tío suyo en busca de fortuna. Mientras éste se dedicaba al comercio en el virreinato, el joven Juan Nicolás, "ya soldado y orgulloso de portar sus documentos de hidalguía", se dejó seducir por las glorias que podría brindarle la Guerra de Arauco y pasó a Chile en momentos críticos de ese eterno conflicto, en el tiempo en que los mapuches habían iniciado el gran levantamiento contra el gobernador Acuña y Cabrera, alcanzando por sus méritos el codiciado cargo de Capitán de Caballería.

Merino de Heredia contrajo matrimonio en la Capilla del Sagrario de Santiago el 9 de mayo de 1667, con doña María de Astorga y Molina, aristocrática dama hija del Capitán don Pedro de Astorga-Bello y Navarro y de doña Inés de Molina y Vasconcelos, falleciendo en Santiago tan sólo cuatro años después, el 14 de octubre de 1671.

El hilo conductor que lleva la estirpe de don Juan Nicolás Merino de Heredia hasta nuestro biografiado, lo forman sucesivamente don Juan Nicolás Merino y Astorga, Capitán de Caballería, vecino de Chillán y de Concepción, nacido el 6 de diciembre de 1671, hijo póstumo y único varón de Merino de Heredia, casado en 1696 con doña Rosa Ochoa de Aranguren y León, hija del Comisario General de Caballería del Ejército Real, don Francisco Ochoa de Aranguren y Díaz de Contreras y de doña María de Lara y Palominos, cuyo mayorazgo, don Agustín Merino y Ochoa de Aranguren, nacido el 28 de enero de 1729, también siguió la carrera de las armas como sus mayores, llegando a Capitán de Caballería. De su padre heredó valiosos predios agrícolas, entre ellos la estancia Monte Blanco y 500 cuadras de tierra en Chillán y viñas en Puchacay. De su segundo matrimonio con doña María Josefa de Leiva Sepúlveda y Acuña, hija de Marcos de Leiva y Sepúlveda y Herrera y de doña Luisa de Acuña, con quien tuvo dos hijos, uno de los cuales fue don José María Merino de Leiva y Sepúlveda, Capitán de Infantería del Reyno, quien contrajo matrimonio con doña María Loreto de Urzúa y Baeza, hija del Comisario Real y propieta-

rio agrícola, don Pedro de Urzúa y Gaete y de doña María de Gracia Baeza, pertenecientes a familias fundadoras de Curicó.

Don José María vinculó para siempre a los Merino con esa zona especial de Curicó, ciudad en la cual ejerció por muchos años el cargo de regidor del Cabildo local. Además, siendo un acaudalado vecino, contribuyó generosamente al progreso de su ciudad natal.

Del matrimonio de don José María y la señora Urzúa nacieron ocho hijos, entre ellos seis hombres y dos mujeres. El tercero de estos vástagos, llamado José Dionisio Perfecto, de quien descende en línea directa nuestro biografiado, nació un día 17 de mayo como él, pero del año 1774, y fue el primer personaje de leyenda de la familia Merino y particularmente su fundador en la zona de Curicó, casado con doña María Mercedes Pizarro Jaraquemada, pariente cercana de la famosa heroína, tuvo en ella seis hijos hombres y ocho mujeres, los cuales dieron origen a numerosas familias curicanas, las que se dispersarían después por todo el país.

Don José Dionisio Perfecto fue un destacado hombre público que prestó grandes servicios a Curicó, participando activamente en favor de la Independencia Nacional, contribuyendo a ella con su inteligencia y su fortuna y sufriendo por esta noble causa prisiones y destierros.

De acuerdo con los antecedentes biográficos que publicó el historiador René León Echaiz en 1966, "Don Dionisio Perfecto, al igual que sus hermanos, se siente atraído desde un principio por los ideales patriotas, pero es el más apasionado de la familia, el más vehemente y habrá de entregarse por entero a defenderlas."⁴

Durante los dramáticos años de la Patria Vieja, mientras muchos vacilan o están desorientados, don José Dionisio, influenciado por su primo don Manuel Muñoz Urzúa, tomó ardiente participación por la causa de don José Miguel Carrera en la zona de Curicó. Una vez iniciadas las hostilidades en defensa de la patria amenazada por la invasión del almirante José Antonio Pareja, don José Miguel, a la cabeza de sus Húsares de la Gran Guardia, marchó al sur a su encuentro.

En efecto, el propio prócer consigna su paso por Curicó en su célebre **Diario**, donde anotó:

"4-4-13, salí de San Fernando a las 12 del día, y llegué a Curicó a las oraciones."

El historiador curicano en referencia, recogiendo la tradición lugareña, agrega que se alojó en casa de don José Dionisio Perfecto Merino, quien en ese año era Alcalde de Segundo Voto de Curicó.

Durante el trágico año de 1814 -agotamiento de ambos bandos combatientes - Tratado de Lircay - Golpe de Estado de Carrera - Guerra Civil entre los patriotas y Desastre de Rancagua- don José Dionisio permaneció en Curicó sin ser perseguido por el gobierno de Osorio, como lo fueron otros connotados vecinos comprometidos

en la causa patriota, a pesar de que su influyente primo Muñoz Urzúa había integrado la Junta de Gobierno formada por Carrera y el presbítero Uriri.

Pero en 1816, cuando San Martín organizaba en Mendoza el Ejército Libertador, los principales vecinos patriotas de Curicó empezaron a conspirar para ayudar a las guerrillas que promoverían la desorganización en la retaguardia realista y facilitarían el paso de los libertadores a través de los Andes.

Estas guerrillas montoneras tendrían una especial connotación en la zona de Curicó, al mando del patriota Francisco Villota, hijo de un prestigioso comerciante español, el cual recibió un importante apoyo de parte de los patriotas más caracterizados de Curicó, entre ellos don José Dionisio, cuya casa solariega fue el centro de la conspiración.

Pero el gobierno de Marcó del Pont envió a la zona curicana al Coronel Antonio Morgado, uno de los más capaces oficiales de su ejército, quien dio una enérgica batida a la montonera patriota de Villota, la que culminó el 27 de enero de 1817 en la Hacienda del Huemul, cerca de Teno, ocasión en que el ilustre guerrillero encontró la muerte luchando valientemente, combate en el que también sucumbieron, entre otros, los patriotas Manuel Antonio Labbé e Isidro Merino.⁵

Al mismo tiempo Morgado ordenó la prisión de los patriotas que se reunían frecuentemente en casa de don José Dionisio, apresando a este último y enviándolo a Santiago, y desde allí a Valparaíso junto con otros treinta y dos patriotas más. Encerrados en el Castillo de San José, donde permanecían otros tantos revolucionarios más, esperaron el barco que los conduciría al Perú. Finalmente, junto con cuarenta y tres compañeros, fue embarcado en la desvencijada fragata "Sacramento", precisamente en los mismos días en que el Ejército Libertador avanzaba por el Valle de Aconcagua hacia Chacabuco.

Durante más de dos años de prisión en las insalubres casamatas del puerto del Callao y después de haber sufrido todo el rigor del régimen carcelario realista, gracias a la intervención del ex Intendente del Ejército del Rey durante el período de la Patria Vieja, don Matías de la Fuente, quien le ayudó económicamente, pudo regresar a su querido Curicó, ciudad en la cual sobrevivió más de diez años después de su vuelta del Perú, en medio del cariño de los suyos y del halo de leyenda, propio de un irreductible patriota.

Recordando su vida y los servicios prestados a la causa de la libertad de Chile, el historiador León Echaiz agrega en el artículo ya citado:

"Don José Perfecto fue, pues, un patriota destacado en los años de la Independencia Nacional. Puso al servicio de la causa toda su pasión, su inteligencia, su energía. Sacrificó la quietud de su existencia provinciana, su fortuna, la tranquilidad de su hogar".

"Pese a los grandes servicios prestados al país, ha sido injustamente olvidado,

como Villota, como Isidoro de la Peña, como de la Fuente, como Mardonez y como tantos patriotas de provincias que merecen, no obstante, un lugar destacado en la historia de nuestra Independencia."

El tercero de los hijos del matrimonio de don José Dionisio Perfecto con doña María Mercedes Pizarro y Jaraquemada, es quien nos conduce directamente a la familia que dio origen a nuestro biografiado, y se llamó don Juan Francisco Mauricio Merino Pizarro, nacido en Curicó en 1805, abuelo paterno del Comodoro.

Don Juan Francisco heredó de su padre el espíritu de servicio público a la comunidad. Siendo un gran amigo y partidario del gobierno de don Manuel Montt y de su poderoso ministro don Antonio Varas, ocupó durante su Decenio cargos de confianza en la administración pública de Curicó, tales como administración del Estanco, Tesorero Fiscal, Regidor Decano y Juez de Primera Instancia. Como activo miembro del Partido Monttvarista y Presidente de esa colectividad en la zona, fue elegido en 1864 elector de senadores.

Habiendo heredado la energía vital de su padre, don Juan Francisco fue padre de diecinueve hijos en sus tres matrimonios. Una en el primero, trece en el segundo y cinco en el tercero.

Continuando con el hilo genealógico que nos guía hacia nuestro biografiado, recogemos finalmente la vida de don Pedro Eliseo Merino Feliú, nacido en Curicó en 1836, y fallecido en Santiago el 24 de junio de 1897, quien fue el tercer hijo del matrimonio de don Juan Francisco con su segunda esposa, doña Rosario Feliú Ahumada.

Don Pedro Eliseo, agricultor como su padre, tuvo una vida apasible, propia del mundo provinciano, contrayendo matrimonio en 1876, a la edad de cuarenta años, con doña Clorinda Benítez Labbé, vecina de Curicó e hija del matrimonio de don Ignacio Benítez Barros y de doña Carmen Labbé Riquelme, fallecida en Santiago en 1836, quienes fueron los padres de Arturo Merino Benítez y de los otros diez individualizados anteriormente.

Cabe señalar que, así como la familia del padre de la criatura que recién nacía era de antiguos abolengos, no lo eran menos los ancestros de su madre, quien exhibía con orgullo su condición de "sobrina en segundo grado de don Bernardo O'Higgins."⁶

La tradición familiar castrense, que de España había traído don Juan Nicolás Merino de Heredia, y que se manifestó años más tarde en la recia personalidad de don José Dionisio, volvió a surgir en dos de los hijos del matrimonio Merino-Feliú, quienes llegaron a Coroneles de nuestro Ejército, distinguiéndose en la Guerra del Pacífico; don Francisco Merino Feliú, quien llevaba el nombre de su abuelo, y su hermano Pedro Moisés, siendo el primero de ellos Jefe de Estado Mayor de la expedición Gorostiaga y Héroe de Huamachuco, sobre cuya participación en esa histórica

jornada escribiría treinta años más tarde Nicanor Molinare:

"Francisco Merino, sin duda alguna, el más querido y popular Capitán de mi Regimiento, el "Curicó", en Chorrillos dejó fama de bravo, nadie conoció más íntimamente que el que esto escribe a Pancho Merino, a "Huamachuco", como hoy cariñosamente se le nombra en su querido Curicó; vivimos siempre juntos, la misma ruca nos albergó siempre, por eso y sé bien los quilates de su valor y la hidalguía que encierra el alma de mi viejo camarada de treinta y cuatro años, de Merino F."

"Merino, como Jefe de Estado Mayor, no era un táctico, un Napoleón, era y fue, sí, el amigo íntimo de todos, el animador constante de todas las voluntades; fue el lazo de unión que ató al carro de la victoria a las vencedoras huestes de Huamachuco."⁷

Por su parte, su hermano Pedro Moisés Merino Feliú, participó en la guerra como miembro del Regimiento de Artillería N° 2, haciendo la campaña desde diciembre de 1879 hasta 1884, año en que participó en la expedición a Arequipa, efectuando delicadas misiones en el servicio de inteligencia del Ejército.⁸

Estas son, a grandes rasgos, las raíces genealógicas que sustentan la herencia racial que recibió al nacer el futuro Comodoro.

De acuerdo con los antecedentes que nos entregan Le Dantec en su **Teoría de la Influencia de los Antepasados** y Henry Bergson en su **Cuadro de la Evolución Creadora**, ilustres filósofos franceses que sostuvieron que aunque los lazos de sangre parecieran venir de muy lejos, está comprobado científicamente que los genes humanos se saltan generalmente para aparecer después de mucho tiempo, ocasionando a veces reacciones sorprendentes. No de otra manera se explica que de un pacífico agricultor curicano y de una dueña de casa y madre de once hijos, saliera un vástago con la impulsividad, valentía personal y profundo amor por todo lo chileno, en especial por su pueblo, cuyos valores siempre exaltó y por cuyo destino sacrificó legítimas expectativas.

Presintiendo quizás su brillante futuro, o más bien, impresionados por la glorificación del héroe de Iquique que se efectuaba en esos días, y por la cual Chillán vibraba de emoción por considerarlo hijo suyo, sus padres lo llamaron Arturo, agregándole Ignacio, nombre de su abuelo materno, don Ignacio Benítez Barros, cuando el popular cura chillanejo, Vicente de las Casas, le puso los sagrados óleos el 25 de mayo de 1888.

Así empezó su larga y fructífera vida el niño Arturo Ignacio Merino Benítez, quien sería el forjador del destino aeronáutico de su patria y el creador de su poder aéreo.

Durante los primeros nueve años de su vida, el joven Merino vivió en Chillán junto a sus cuatro hermanos que le precedieron en la vida, y con los que después de su nacimiento continuaron engrosando la prolifera descendencia del matrimonio Merino-Benítez.

La vida de estas familias, como muchas otras de origen agrario, debió haberse deslizado sin mayores preocupaciones que las domésticas, propias de una familia numerosa y unida, entre la casa patronal y las bodegas que tenía el jefe de hogar en Chillán y los veraneos en los predios agrícolas que le daban su estabilidad económica.

En aquellos años Chillán, la capital de la Provincia de Ñuble, tenía según el censo de 1885 una población de 20.775 habitantes. La ciudad se extendía sobre el hermoso plano que empieza al pie del estero de Las Toscas, sobre un valle dilatado y fértil, a poca distancia del río Chillán.

Era una población relativamente nueva, ya que se había vuelto a fundar en ese valle hacía sólo cincuenta y tres años, después de haber sido destruida en su sitio anterior por el terremoto conocido en nuestra historia como "La ruina de Chile" que azotó la zona centro-sur del país el 20 de febrero de 1835.

En 1888, Chillán tenía una vida comercial y agrícola floreciente que se reflejaba en su numerosa matrícula de patentes municipales y en su Feria, la que llegaría a ser legendaria en todo el país como importante centro de intercambio agrícola-comercial de la región.

Numerosos edificios de construcción sólida se incluían en las ciento sesenta manzanas de la ciudad.

La Discusión y El Ñuble, un diario y un periódico respectivamente, recogían el suceder ciudadano y publicaban las noticias del resto del país.

Una Escuela Superior, cuatro de hombres, tres de mujeres, una mixta y un Liceo, formaban la educación fiscal, que se complementaba con las dos escuelas de hombres, cuatro de mujeres y quince mixtas que tenía la privada.⁹

De acuerdo con las noticias que publicaban los periódicos locales el día 18 de mayo de 1888, la principal preocupación de los chillanejos en esos días era el envío de una comisión de seis regidores municipales como representantes de la comunidad local a las ceremonias que se efectuarían en Valparaíso el próximo 21 de mayo, en ocasión de la recepción de los restos de los héroes del Combate Naval de Iquique, para lo cual el gobierno había dispuesto rebajas ferroviarias de un 50% para los provincianos que concurrieran a estos actos.

En nuestro país la vida continuaba normalmente. Dos días antes se había reunido el parlamento, que había sido renovado en los comicios celebrados a principios de marzo de ese año con la misma rutina de siempre, es decir con la tradicional intervención del gobierno para obtener la mayoría parlamentaria necesaria para aprobar sus proyectos. El Senado eligió ese día como Presidente al ex mandatario don Domingo Santa María y la Cámara de Diputados a un futuro Presidente de la República, don Ramón Barros Luco.

Pasado, presente y futuro de una vieja oligarquía por la cual nuestro biografiado no tendría ninguna simpatía en el curso de su larga vida.

Desde Europa, el continente del cual venía en ese entonces "la modernidad", el príncipe Von Bismarck, "el mejor amigo de Chile", según lo había afirmado hacía poco el propio Presidente Balmaceda, era el hombre del momento. En enero, el gran estadista había firmado un convenio de alianza con el Reino de Italia, lo cual le aseguraba el apoyo de su ejército en caso de guerra. En febrero había hecho pública su alianza con el Imperio Austro-Húngaro y pronunciaba el último de sus grandes discursos parlamentarios en el Reichstag. Además, en junio de ese año Alemania proclamaría un nuevo Emperador, quien sería famoso en el mundo entero: el Kaiser Guillermo II, cuyo reinado duraría hasta 1918, época en que Arturo Merino Benítez se asomará por primera vez al mundo de la aviación con su célebre conferencia **Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas del Ejército**. Más allá, en España, la viuda de Alfonso XII cumplía tres años de regencia en espera de que el hijo póstumo del rey, cumpliera su mayor edad en 1902. En Inglaterra, bajo el tranquilo reinado de la Reina Victoria, hervía el separatismo irlandés liderado por Parnell.

América se debatía "entre la libertad y el miedo", como escribiría más tarde el ensayista colombiano Germán Arciniegas muchos años más tarde, demostrando así que su tragedia ha sido permanente. Brasil, el único imperio del continente americano, había proclamado el 13 de mayo, con el aplauso del resto del mundo, la completa libertad de los esclavos. Seis meses más tarde, el 15 de noviembre de ese mismo año, Deodoro da Fonseca proclamaría la República. En Perú gobernaba el General don José Avelino Cáceres, "el Brujo de los Andes", quien restañaba las heridas que había sufrido su patria en la guerra de 1879; en Bolivia, don Aniceto Arce, uno de los escasos amigos de Chile; en Argentina Juárez Celman, quien reiteraba que su país jamás abandonaría sus derechos a las Malvinas. En Chile, el Presidente Balmaceda su segundo año de gobierno en plena armonía con el Congreso Nacional. Sin embargo, algo decía que la tragedia estaba próxima...

El desarrollo científico del mundo empezaba a experimentar un impulso, cuyas proyecciones nadie podía prever, salvo el visionario de Amiens. El dominio del aire empezaba a inquietar al hombre. Después que Gabriel de la Conde hubiese inventado la palabra "aviación" en 1863, el mundo ni siquiera se enteraba que catorce años más tarde, en una mañana del año 1877, el "helicóptero" de Forlanini hubiese alcanzado a elevarse 13 metros. Años más tarde, un ruso llamado Mozhaiski, voló otros tantos en un aparato de su invención. Pero, a pesar de estos magros "logros", el hombre no desfallecía ante sus reiterados fracasos por dominar el aire. En este mismo año de 1888, mientras en Chillán nacía el futuro forjador de nuestra aviación, el francés Clement Ader, después de hacerse millonario con su invención que convirtió a París en la primera ciudad de Europa que tuviese una red telefónica en 1881, estudiando la morfología del murciélago construyó un aparato con un motor de casi tres kilos por caballo de fuerza el que llamó "Eolo", con el que dos años más tarde lograría

volar cincuenta metros ante el asombro mundial, pues en esos años finales del siglo, París era la capital social e intelectual del planeta.

Este fue el mundo que encontró al nacer el niño Arturo Ignacio Merino Benítez en aquel día otoñal del 17 de mayo de 1888, en la histórica villa de San Bartolomé de Chillán.

Mientras el niño crecía en la tranquilidad del hogar provinciano y caminaba para cumplir tres años de edad, Chile se conmovía hasta sus cimientos al sufrir la crisis política más grande de su historia, que lo llevaría a una guerra civil y le costaría diez mil muertos y centenares de millones de pesos oro.

Hasta la lejana Chillán llegaron las pasiones políticas del grave momento que vivía la nación. Al estallar la guerra civil en aquella madrugada del 7 de enero de 1891, el gobierno de Balmaceda, quien había estado hacia poco en la capital de Ñuble, para inaugurar la estatua de don Bernardo O'Higgins en Chillán Viejo, dejando en la provincia entusiastas partidarios, ordenó el 9 de enero la organización del "Regimiento Cívico Movilizado Chillán", de 600 plazas, el que participaba en agosto de ese mismo trágico año en la batalla de Placilla, bajo las órdenes del Coronel don Anacleto Valenzuela, siendo diezmado por el fuego enemigo.

Los difíciles años que siguieron a la guerra civil trajeron para la zona de Chillán y para todo el país una grave crisis económica. La muerte de miles de chilenos en los campos de batalla y los ingentes gastos hechos, tanto por el gobierno como por los revolucionarios, afectaron gravemente la economía nacional. Esto se hizo más evidente en la región agrícola del país, debido a que la guerra civil de ocho meses movilizó a la juventud trabajadora a las filas, a lo que se sumó la falta de brazos para hacer los trabajos agrícolas por la gran emigración, después de la revolución, hacia el norte salitrero que registró un considerable impulso en sus actividades industriales.

La crisis también afectó a la familia Merino-Benítez, cuyo jefe de hogar explotaba propiedades agrícolas de su pertenencia en la zona de Chillán.

Acicateados por la difícil situación económica y también por la necesidad de educar a sus hijos, los Merino decidieron en 1897 trasladarse a vivir a Santiago, ciudad en la cual adquirieron un amplio bien raíz en la calle Compañía esquina norponiente con la Avenida Ricardo Cumming, a pasos de la hermosa Plaza Brasil. Esta propiedad ocupaba un cuarto de esa manzana, y era lo suficientemente cómoda para una familia que a la fecha contaba con once hijos, habiendo nacido el mayor en 1879 y la última en 1897.

Ese mismo año, cuando el niño Arturo recién cumplía las nueve primaveras de su prolongada vida, el jefe del hogar, don Pedro Eliseo Merino Feliú, falleció en Santiago a la edad de sesenta años, aún en plena actividad, ya que a la fecha administraba personalmente sus fundos de Cocharcas, de 225 hectáreas, Trilico, de 200 y la chacra Cayuchanqui, de 14 y media hectáreas, y sus propiedades urbanas en Chillán,

las cuales comprendían una casa y una bodega en la ciudad, otra casa y otra bodega junto a la Estación de Ferrocarril.¹⁰

La muerte de don Pedro Eliseo afectó gravemente la vida familiar de los Merino-Benítez. Pero su joven esposa, que recién alcanzaba los treinta y ocho años de edad, mujer dotada de un gran carácter, cumplía con creces la misión de educar a sus hijos.

Siguiendo la tradición de los viejos troncos familiares chilenos, envió a sus hijos a servir en la milicia y en el sacerdocio, en cuyos oficios tuvieron en la vida grandes éxitos. Así, antes de su fallecimiento, ocurrido en el año 1936, doña Clorinda tuvo la satisfacción de alcanzar a verlos como triunfadores en el medio que cada uno había escogido para cumplir su destino.

En la Escuela Militar

Merino efectuó sus estudios primarios y los primeros años de los secundarios en los Liceos de Aplicación de San Agustín y en el Seminario Conciliar de Santiago, entre los años 1898 y 1902.

Por vocación ancestral, afianzada por el ambiente familiar y el ejemplo de sus dos hermanos mayores, el joven Merino se sintió atraído por la carrera militar. En aquellos años, nuestro Ejército gozaba de un merecido prestigio gracias a la reorganización emprendida en 1895 por el General Körner y la Misión Militar alemana, la cual empezaba a dar sus primeros frutos, lo que impulsó a muchos jóvenes a ingresar a la Escuela Militar.

Comprendiendo el espíritu de esos tiempos, la madre del joven Merino, haciendo un esfuerzo extraordinario a fin de seguir cumpliendo la dura tarea de educar a sus hijos, pudo satisfacer sus anhelos, manifestados a muy temprana edad, matriculándolo en este prestigioso establecimiento. Arturo ingresó al 3^{er} año de Humanidades el 13 de abril de 1903, cuando le faltaban sólo treinta días para cumplir quince años de edad.

En esos años la Escuela estaba al mando del Coronel Jorge Barceló Lira, quien había asumido el cargo de Director de este establecimiento en enero de 1898, cargo que ocuparía hasta el año 1909, cuando fue enviado a Alemania como Adicto Militar, país en el que falleció poco después.

Barceló era un distinguido abogado que había ingresado al Ejército Constitucional durante la revolución de 1891. Era hijo de don José María Barceló Carvallo, catedrático de la Universidad y después Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago y de doña Rosa Lira Carrera, nieta del Padre de la Patria, don José Miguel Carrera.

Desde su ingreso a la Dirección de la Escuela, Barceló le había dado un impulso extraordinario hasta colocarla en primer lugar entre los establecimientos de su género en América. Al decir de una monografía sobre dicho plantel, publicada en 1985, que recoge el juicio sereno de la historia, "este período de la Escuela Militar ha sido ciertamente uno de los más brillantes que ha tenido el instituto en su prolongado caminar".¹¹

Varios fueron los factores que influyeron para que la Escuela lograra ese merecido prestigio. Sólo hacían dos años que el establecimiento ocupaba su flamante nuevo local en la Avenida Blanco Encalada y hacía sólo un año que se había empezado a aplicar el nuevo reglamento interno de la Escuela, cuyo plan de estudios permitió, a lo largo del tiempo, formar soldados y ciudadanos.¹²

Además, contribuyó a su gran prestigio la excepcional calidad de sus oficiales instructores y el selecto cuerpo de profesores, entre los cuales podemos recordar a Samuel Lillo, Federico Johow, Augurto Tafelmacher, Julio Montebruno, Moisés Vargas Molina, Francisco Pröschle y otros igualmente meritorios.

Al ingresar a la Escuela Militar el joven Marín, gobernaba accidentalmente el país como Vice-Presidente de la República, el acaudalado político don Ramón Barros Luco, quien venía actuando en política desde 1871 y había desempeñado interinamente al Presidente Riesco, quien sufrió de una grave fiebre tifoidea contractada en febrero de ese mismo año.

En el mes de mayo, la cadena social del país estalló en Valparaíso, provincia de el primer reventón de gravedad de su historia con una sangrienta huelga de trabajadores estibadores y portuarios que fue energicamente reprimida por la autoridad. Fue el primer anuncio de la presencia en el escenario político nacional de una clase trabajadora, cuya proyección posterior configurara la grave crisis institucional que obligaría en su oportunidad al Ejército a intervenir en ella para imponer por el peso de su espada la legislación social más avanzada del continente en favor de la clase trabajadora.

A fines de ese año de 1900, desde el mundo exterior llegaban vagas noticias sobre un intento de volar hecho por un inventor llamado Monty, quien, después de haberse en un aparato "Aerodrome, de Langley", cayó en las aguas del Pacífico. Seis días más tarde, un ex alumno nuestro llamado "Aeroplano", que habían construido unas

Adolescencia y Juventud

De la Escuela Militar al Estado Mayor del Ejército

El joven Merino inició su carrera militar cuando en el país ya se incubaban las grandes corrientes sociales, económicas y políticas que pocos años más tarde formarían el escenario sobre el cual, tanto él como su generación, tendrían una actuación protagónica.

Gobernaba el país don Germán Riesco Errázuriz, el tercer mandatario del régimen parlamentario. Chile comenzaba a sufrir las consecuencias de un sistema político aplicado sin las reformas políticas y constitucionales que la nueva realidad, surgida después de la crisis de 1891, requería. Se vivía en plena zarabanda política, la que se reflejaba en los continuos cambios ministeriales y de orientaciones ideológicas en el gobierno y en el Congreso, como consecuencia de las múltiples y artificiales combinaciones políticas de una élite oligárquica que se alternaba en el poder.

Al ingresar a la Escuela Militar el joven Merino, gobernaba accidentalmente el país como Vice-Presidente de la República, el avezado político don Ramón Barros Luco, quien venía actuando en política desde 1861 y había reemplazado interinamente al Presidente Riesco, quien sufría de una recaída de una grave tifoidea contraída en febrero de ese mismo año.¹³

En el mes de mayo, la caldera social del país estalló en Valparaíso, provocando el primer reventón de gravedad de su historia con una sangrienta huelga de trabajadores estibadores y portuarios que fue enérgicamente reprimida por la autoridad. Fue el primer anuncio de la presencia en el escenario político nacional de una clase trabajadora, cuya proyección posterior configurará la grave crisis institucional que obligaría en su oportunidad al Ejército a intervenir en ella para imponer por el peso de su espada la legislación social más avanzada del continente en favor de la clase trabajadora.

A fines de ese año de 1903, desde el mundo exterior llegaban vagas noticias sobre un intento de volar hecho por un inventor llamado Manly, quien, después de hacerlo en un aparato "Aerodrome, de Langley", cayó en las aguas del Potomac. Seis días más tarde, un extraño aparato llamado "Aeroplano", que habían construido unos

hermanos de apellido Wright, dio un histórico salto ante la expectación de los presentes y después del mundo entero, alcanzando a 32 metros en 3,5 segundos.

Aunque ese histórico "saltito" despertó en los círculos científicos un justificado interés, en esos mismos círculos un prestigioso astrónomo, Profesor Simón Nexcomb, exclamó: "No sólo es imposible, sino ilógico que el hombre vuele".

Sin embargo, y a pesar de esa autorizada opinión, se había iniciado en el mundo la era de la aviación, y esto sucedía en el mismo año en que Arturo Merino había iniciado su carrera profesional, que culminaría veinticinco años después como la principal figura aeronáutica de Chile.

Entre 1904-1905, el cadete Merino, ajeno todavía a estas novedades científicas, continuó sus estudios normales. Además de cumplir con éxito sus exigentes clases y exámenes, es posible que él y sus compañeros se interesasen en conocer los detalles del enorme conflicto bélico que había empezado a desarrollarse en el Oriente entre los grandes imperios ruso y japonés. También es posible que los nombres de sus principales hechos de armas, que cubrieron las primeras páginas de los diarios y de las revistas ilustradas de esos años, como Puerto Arturo, río Yalú, Liao-Yan y Mukden, cuyos detalles relataría después nuestro observador, el entonces Mayor Schönmeyr, futuro Director de nuestra Escuela Militar, fuesen comentados animadamente, como sucede siempre entre los jóvenes, con la pasión de sus respectivas simpatías por los bandos en lucha.

Durante 1906 la Escuela Militar participó en importantes formaciones, entre ellas las festividades del 21 de mayo, la apertura de la nueva legislatura el 1º de junio; los honores al Secretario de Estado norteamericano Mr. Rooth, las Fiestas Patrias, la transmisión del mando presidencial de don Germán Riesco a don Pedro Montt, y los honores rendidos a los restos del General Las Heras con motivo de su repatriación a Argentina. Animados actos cívicos, que sumados a las repercusiones sociales y familiares, como consecuencia del terrible terremoto del 16 de agosto de ese año, no fueron obstáculo para el normal funcionamiento de sus clases, cuyos exámenes finales terminaron para el cadete Merino con diplomas y felicitaciones de la Dirección.

El año militar de la Escuela culminó a principios del verano del año siguiente con un viaje de instrucción al sur, que se desarrolló en las provincias de Cautín y Valdivia. "Entre los cadetes de esa campaña de 1907, que alcanzarían altos puestos y 30 o más años de servicio, estaban entre otros: Jorge Bari Meneses, Germán Vergara Luco, Víctor Cañas Ruiz Tagle, Julio Carvallo Casanova, Waldo Lira Montecino, Alfredo PortalesMourges y Arturo Merino Benítez, el Comodoro de Aviación y fundador de la Línea Aérea Nacional."¹⁴

De vuelta a Santiago y en razón de haber obtenido excelentes calificaciones, el cadete Merino fue ascendido a Brigadier Mayor de la Segunda Compañía, con fecha 8 de febrero de 1907, con los más altos puntajes.

A fines de ese mismo año, Merino terminaba sus estudios con notas sobresalientes y el 13 de febrero de 1908 recibía sus despachos de "Teniente 2° de Ejército en el arma de Artillería", firmados por el Presidente de la República don Pedro Montt.

En el entorno que rodeó la vida del cadete Merino hasta su egreso como oficial, es necesario también echar un buen vistazo al desarrollo aeronáutico mundial, motivo, quizás, de los comentarios de jóvenes que se educaban en un establecimiento militar en el cual se apreciarían desde sus comienzos las posibilidades de utilizar estas nuevas máquinas voladoras en una próxima guerra.

Como decía el propio Merino años después, *"apenas levantaba el vuelo por escasos kilómetros el aparato más pesado que el aire, ya el hombre, seguro de lo que habría de ser, pensó en usarlo como arma de guerra para satisfacer sus más hondas y perennes necesidades: la guerra."*¹⁵

Entre 1903 y 1906 empezó a preocupar los ánimos de los escasos curiosos que en nuestro país observaban los intentos hechos por el hombre -tanto en los EE.UU. como en Europa- de volar en máquinas más pesadas que el aire, y los nombres del millonario brasileño Santos Dumont y del Conde alemán von Zeppelin, de Gabriel Voisin y Henry Farmer, comenzaron a ser populares y sus retratos, los de sus grandes globos y esqueléticos aeroplanos, empezaron también a aparecer en las páginas de las populares revistas **Sucesos** y **Zig-Zag**.

Sin embargo en nuestro país todavía no había un asomo de la aventura del hombre por los aires, pero a fines del año 1907 un joven chileno, de nombre José Luis Sánchez Besa, se embarcó para Europa. Al año siguiente ingresaría a la cofradía de los caballeros del aire, y en 1909 crearía una escuela para pilotos en Francia y posteriormente una fábrica de aeroplanos.

Merino Benítez inicia su carrera militar

Mientras esto sucedía en Europa, el apuesto y joven teniente segundo se embarcaba por ferrocarril al sur, destinado a servir en el regimiento de artillería N° 4 "Miraflores" en la ciudad de Traiguén, que entonces comandaba el teniente coronel don Eduardo Gutiérrez Saavedra.

En aquellos años Traiguén era una ciudad pequeña en extensión, enclavada en un hermoso valle regado por el río de su nombre y ubicada en pleno corazón de la antigua Araucanía, por lo cual tenía un gran movimiento agrícola-comercial.

Por su condición de ciudad fronteriza, Traiguén, fundada por el entonces teniente-coronel Gregorio Urrutia en diciembre de 1878, como el más avanzado de los fuertes chilenos en territorio araucano, antes de la Guerra del Pacífico, era también un punto de fusión muy importante de la integración racial chileno-mapuche. En conse-

cuencia, el mestizaje en curso ofrecía el mayor número de hombres del contingente militar que se instruía en el Regimiento desde el año 1896, fecha en que esta unidad creada a principios de ese año inició sus actividades en ese lugar.

Sus compañeros del regimiento y la alegre sociedad traiguénina, recibieron con alegría al joven oficial que llegaba a participar en las labores específicas de la unidad establecida en esa ciudad desde hacía ya 12 años, incorporándose también a la activa vida social que se desarrollaba en esos tiempos en esa población fronteriza, con la participación entusiasta de las colonias suiza, francesa y alemana, cuyas hijas tenían prestigio de ser muy hermosas y muy hacendosas.

Pero el joven Teniente Merino no sucumbió a sus encantos. Su extrema juventud y seguramente sus escasos emolumentos, lo salvaron de quedar atrapado en los brazos de una hermosa traiguénina, como les sucedería a muchos de sus compañeros. Al contrario, su estadía en Traiguén, a donde regresaría después de ese año de permanencia, la dedicó por entero a sus labores profesionales.

De acuerdo con los antecedentes que nos entrega la monografía **Album Histórico de las Fuerzas Armadas de Chile**, edición de 1928, la labor que desarrolló esta unidad desde sus orígenes hasta esa fecha, había sido de gran trascendencia social y cultural para la región. Se afirma que la historia de esa unidad recuerda con orgullo la gran tarea cumplida por sus oficiales, educando a sus contingentes donde la gran mayoría era proveniente del mestizaje chileno-mapuche en curso en esos años, transformándolos en ciudadanos capaces de defender su suelo en caso necesario y preparándolos para desarrollar sus actividades con verdadera conciencia nacional; contribuyendo así con su labor educativa y social al adelanto local.

Por su condición de oficial subalterno le correspondió a Merino un desempeño como oficial instructor del contingente de 1909, cuyo analfabetismo debió haber sido parte del que sufría el ochenta por ciento de sus conscriptos, como nos dice la obra más arriba citada.

Este fue, sin duda alguna, el primer contacto de Merino con la realidad social de Chile. Cabe recordar que los oficiales instructores tenían una estrecha convivencia con los reclutas, a los cuales no sólo instruían militarmente, sino que hasta tenían que enseñarles a leer.

En marzo de 1909, Merino regresó a Santiago, incorporándose el 8 de ese mes al Regimiento N° 1 Tacna, entonces bajo el mando del Teniente Coronel don Emilio Sotomayor Leighton, hijo del gran soldado de su mismo nombre y héroe de la Guerra del Pacífico, que ahora lleva su nombre como patronímico. Al año siguiente, con fecha 16 de febrero, fue ascendido a teniente primero.

Su vuelta a Santiago le permitió a Merino seguir un curso de esgrima y equitación en la Escuela de Caballería, recibiendo distinciones y estímulos que despertaron en él un espíritu deportivo que lo acompañaría toda su vida.

Durante su permanencia en el "Tacna", Merino participó en las presentaciones militares del año del Centenario Nacional, que culminó con la gran parada del 19 de septiembre, en la cual participaron catorce mil hombres, además de varias delegaciones militares extranjeras, y la que fue presidida por los mandatarios don Emiliano Figueroa Larraín y don José Figueroa Alcorta, Presidentes de Chile y Argentina, respectivamente.

Nace la Aviación

Mientras, en 1910 Merino seguía cumpliendo tareas habituales en su regimiento, sin soñar ni remotamente que algún día sería la figura más relevante en la historia de la aviación de su patria, por la creación del poder aéreo de nuestro país.

En efecto, fue ese año que durante la tarde del 21 de agosto, el joven comerciante francés Cesar Copetta logró elevarse unos cuantos metros del suelo desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, en un aparato biplano, marca Voisin, con motor Gnome de 50 H.P., adquirido en Francia por los sportmen David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias, iniciándose así en nuestro país los primeros vuelos de aparatos más pesados que el aire.

A fines de este mismo año llegó desde Buenos Aires el aviador civil italiano Bartolomé Cattaneo, contratado por el empresario teatral Italo Riderelli, para efectuar exhibiciones aéreas similares a las que, con tanto éxito, había estado haciendo en Argentina.

Cattaneo efectuó dos vuelos en el Parque Cousiño en un monoplano Bleriot de 50 H.P. Nuestras autoridades militares, siempre atentas al progreso técnico mundial, no fueron indiferentes ante estos primeros balbuceos aeronáuticos y ante los espectaculares vuelos que habían efectuado en Europa durante los años 1909 y 1910, los aviadores Wright, Lathman, Yarman, Leblanc, Bleriot y otros pioneros de la aeronáutica mundial en aquellos años. Esa admiración se transformó en una seria preocupación cuando en ese mismo histórico año, un grupo de aviadores franceses llegó a Buenos Aires a efectuar exhibiciones aéreas, y aún más cuando estos aviadores efectuaron vuelos llevando militares argentinos como pasajeros, lo que naturalmente provocó en los mandos superiores de nuestro Ejército y en la opinión pública en general, un gran impacto, haciéndose presente la necesidad de que nuestro país no quedara al margen del progreso técnico que significaba esta nueva arma para nuestra defensa nacional.

Considerando estos antecedentes, la misión militar de nuestro país en Europa, presidida en ese tiempo por el General Roberto Silva Renard, "manifestó al Ministerio de Guerra la necesidad de preparar el personal para estudiar aviación, en-

viando oficiales a Francia, donde se hallaban los mejores pilotos". Exponía también este ilustre soldado, que era conveniente iniciar estudios meteorológicos en el país, principiando por el valle central.

"En vista de estas comunicaciones, en las cuales se da también cuenta de las experiencias hechas en el ejército francés y de los resultados obtenidos por la aviación italiana en reconocimientos efectuados en la guerra de Tripolitania, el gobierno facultó a la Legación de Chile en Alemania para que estudiara cuál era el tipo de aparato de aviación más conveniente para nuestro Ejército y gestionara el ingreso de algunos oficiales y mecánicos en escuelas de aviación."¹⁶

En atención a estas instrucciones, el General Silva Renard solicitó a los adictos militares de nuestro país en Francia e Inglaterra un informe sobre los progresos de la aviación en esos países. Al mismo tiempo solicitó al entonces Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, quien en esa época preparaba su viaje a Francia, a incorporarse a la Escuela Superior de Guerra de ese país, que aprovechara la oportunidad para elaborar un informe sobre el servicio aeronáutico francés, considerado técnicamente el más adelantado en Europa.

Paralelamente a las gestiones del General Silva Renard, el gobierno, por intermedio de su Ministro de Guerra, General don Aristides Pinto Concha, cursó la Orden Ministerial P.N. 8901, de fecha 30 de diciembre de 1910, formando una Comisión Especial integrada por el Teniente Coronel Pedro Morandé Valdés, el Mayor Emilio Ortíz Wormald y el Teniente 1° de artillería Manuel A. Avalos Prado, a la cual le solicitó "la redacción de un informe sobre la conveniencia de establecer la aviación en el Ejército".¹⁷

Pocos días más tarde, esta Comisión, presionada por los hechos y por el angustioso plazo que tenía para avacuar su informe, considerando que el General Pinto Concha abandonaría el 11 de enero de 1911 su ministerio para dirigirse a Berlín en reemplazo del General Silva Renard como Presidente de la Comisión Militar en Europa, entregó sus conclusiones el 5 de enero. En su extenso informe, la Comisión Especial sugirió al Ministro, entre otros considerandos, que era "indispensable implantar en el Ejército cuanto antes la instrucción de aviadores y exploradores"; que debería enviarse a cuatro oficiales, previamente seleccionados en nuestro país, a hacer estudios de su especialidad en Francia por ser el país más adelantado en materia de aviación, bajo la dirección de un oficial superior de Estado Mayor y que junto con estos oficiales, deberían enviarse a Francia cuatro alumnos de la Escuela de Artes y Oficios para que siguieran después cursos mecánicos."¹⁸

En respuesta a este informe, el que se ha proyectado a través de los años como la piedra angular de la historia de nuestra aviación, el gobierno nombró por D.S. 137, del 24 de enero de 1911, Presidente de la Comisión Militar en Europa al General Pinto Concha, con especial encargo de estudiar el progreso de la aviación en

Europa, y acordó enviar a estudiar a Francia a los tenientes Manuel A. Avalos Prado y Luis Molina Lavín, para evitar mayores gastos ordenó el traslado a Francia de los ex-alumnos de la Escuela de Artes y Oficios, Miguel Cabezas Soto y Pedro Donoso, quienes integraban la Misión Militar en Europa, con sede en Berlín, y nombró al Coronel Pedro Pablo Dartnell, Director del curso de aviación y aerostación militar en Francia.

El Coronel Dartnell, junto a nuestros agregados militares, mencionados anteriormente, había redactado un interesante informe sobre los progresos de la aviación en Francia y posteriormente colaboró en la formación de nuestra aviación militar, adquiriendo en 1912 los primeros aparatos, repuestos y medios de transporte que servirían para la posterior creación y funcionamiento de la Escuela Militar de Aeronáutica, que se abriría en 1913.

Posteriormente, Dartnell ejerció el mando de la Aviación Militar entre julio de 1914, fecha en que fue designado Comandante de la Brigada de Tropas de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica, hasta el 17 de febrero de 1920, fecha de su renuncia al Servicio, abandonando definitivamente su contacto con la Aviación Militar.

"La antorcha del incipiente poder aéreo de Chile cae en manos del General de Ejército Pedro Pablo Dartnell Encina -ha recordado en su oportunidad uno de sus biógrafos-, para que allá lejos, bajo las líneas del horizonte, la reciba el teniente coronel de Ejército, Arturo Merino Benítez, para alzarla en forma definitiva diez años después."¹⁹

Merino se acerca a la Aviación

El 24 de junio de 1912, el joven teniente primero fue destinado nuevamente al regimiento "Miraflores", en Traiguén, que en ese tiempo estaba al mando del entonces Comandante Carlos Araos Villalobos. Pero pocos meses más tarde, el 5 de octubre de ese mismo año era trasladado a servir en la Escuela Militar, privilegio que en esos tiempos lograban los oficiales más capacitados, donde permanecería hasta enero de 1914. En esos años la Escuela Militar estaba bajo el mando del coronel don Guillermo Chaparro White, distinguido soldado que había actuado con brillo en las campañas de la Guerra del Pacífico y en las batallas finales de la Revolución de 1891 y padre de Manuel Chaparro Ruminot, futuro Intendente de Magallanes y compañero de Merino en el trágico accidente de Aguas Frescas en febrero de 1930.

Pocos meses después de ingresar a la planta de oficiales de la Escuela, Merino fue ascendido "por mérito" a capitán el mes de febrero de 1913, en base a sus excelentes calificaciones, continuando sus servicios en ese establecimiento hasta prin-

cipios del año siguiente.

En los años en que el joven capitán estuvo sirviendo en la Escuela Militar, el destino lo acercó al arma a la que entregaría lo mejor de su existencia, a cuyo servicio alcanzaría su realización plena como hombre y como profesional. En su ancianidad Merino recordaba ese primer contacto con el mundo aeronáutico:

*"Yo era oficial de la Escuela Militar cuando llegó Avalos después de su curso en Francia y se fundó la Escuela de El Bosque. Poco tiempo antes había regresado al país el entonces teniente de infantería Molina Lavín, quien no terminó su curso de vuelo y alejado del Ejército, montó una Escuela de Vuelo en la esquina nororiente del Parque Cousiño, frente a la Escuela."*²⁰

En el Estado Mayor

Al ingresar al Estado Mayor, el Capitán Merino tuvo como compañeros a distinguidas personalidades de nuestro Ejército, los que años más tarde alcanzarían los más altos grados de su escalafón. Entre ellos estaban el Teniente Coronel don Francisco Javier Díaz, futuro Inspector General; el Mayor don Pedro Charpín y don Ricardo Ludwig, futuros Comandantes en Jefe; el Capitán don Elías Veloso, futuro Jefe de la Aviación Militar y el Capitán don Carlos Ibáñez del Campo, quien sería diez años más tarde Presidente de Chile.

Su ingreso a la Academia de Guerra

Durante el año 1914, el Capitán Merino cumplió dos grandes anhelos en su vida: ingresar a la Academia de Guerra y contraer matrimonio con la agraciada joven Delia Matilde Ossa García.

A fines de 1913, estando todavía en la Escuela Militar, Merino se presentó a dar examen para ingresar a la Academia de Guerra ante una comisión formada por su Director, Coronel Luis Brieba que la presidía, y por los coroneles Tobías Barros, Pedro Morandé Vicuña y Agustín Echeverría. Habiendo obtenido excelentes resultados en sus exámenes, por D.S. del 31 de enero de 1914, fue nombrado alumno del primer curso del año, el cual correspondía al décimo cuarto de la Academia, que en esos años funcionaba en un edificio particular, ubicado en la Alameda de las Delicias N° 2232, en la capital.

Su ingreso a la Academia coincidió con un período de la vida institucional de este organismo en el cual "excedió sus principales logros, materializados por la for-

mación de toda una generación de oficiales de Estado Mayor y de un selecto cuerpo de profesores, marcando así la consolidación académica que se proyectó hasta su cincuentenario en 1936."²¹

Entre los profesores militares que en esos años impartían sus lecciones en este Instituto, se contaban personalidades de alto valor intelectual como el Coronel asimilado sueco Guillermo Ekdahl, quien dictaba clases de Historia Militar, por quien Merino tuvo siempre una especial admiración. Más allá de su muerte, ocurrida en los dramáticos días de septiembre de 1924, Merino, inspirado en la antigua lealtad con su ex maestro, reaccionó contra los conceptos despectivos del historiador Encina contra la **Historia Militar de la Guerra del Pacífico**, que Ekdahl había publicado en 1919 en base a sus lecciones dictadas en la Academia, diciendo:

"Durante largos años, en el período de oro de nuestra Academia de Guerra, Ekdahl fue su profesor más ilustre y más querido; desarrollaba sus clases de Historia Militar con la cariñosa preocupación de ir formando un sano criterio en los jóvenes oficiales llamados a desempeñar los puestos de mayor responsabilidad en la defensa militar de esta tierra, la Patria de sus hijos".

"Por algunos años sus clases se habían concretado al estudio de las campañas europeas que daban la pauta por aquellos días, las de Prusia del 66, contra Austria y la del 70 contra Francia, que dominaba magistralmente, pero luego de asumir la dirección de la Academia el General Brieba, le pidió que tratara también en sus clases la nuestra del 79, lo que le originó ingente trabajo".

"El bondadoso y comprensivo Coronel Ekdahl no era historiador y dominaba con dificultad el castellano, pero debió hacer imprimir sus apuntes de clase a pedido de la misma dirección del establecimiento y les puso para su desgracia aquel título; digo para su desgracia, desde el momento en que entró en el toril donde campearía don Francisco Encina con encono manifiesto contra todo el que siente plaza de historiador, en aquellos dominios de su absoluta propiedad."

Junto a este brillante profesor dictaban también sus clases en la Academia los coroneles asimilados Hans von Kiesling, Carlos Haenlein, Hans Bertling y Karl Lothes. Los dos primeros, profesores de Topografía, Táctica, Fortificación y Servicio de Estado Mayor. Bertling ejercía la cátedra de Historia Militar y Geografía Militar y fue autor de interesantes obras sobre Historia Militar, entre las cuales se destacan **El paso de los Andes por el General San Martín y Reminiscencias de la Historia Militar de Chile**, mientras que el Coronel Lothes era profesor de Fortificación.

Entre los profesores civiles que ejercían en aquellos años sus cátedras en la Academia, cabe recordar a don Ricardo Montaner Bello, autor de textos de estudio sobre Derecho y sobre la Historia Diplomática de Chile, quien hacía clases de Derecho Internacional; don Guillermo Mann, en Pedagogía Militar, autor de varios interesantes trabajos sobre su especialidad; el Dr. Eduardo Moore, distinguido médico

cirujano, miembro de las sociedades científicas de más prestigio del país; don Francisco Zapata Lillo, pedagogo en francés; don Enrique Everding, en alemán, don Ernesto Bonnencontre en Dibujo Panorámico y don Baldomero Palma, en matemáticas.

En este primer año, Merino tuvo como compañeros a distinguidos oficiales, varios de los cuales alcanzarían después el generalato, entre estos oficiales estuvieron los capitanes Julio Olivares, Mauricio Hartard, Herminio Gómez, Miguel Toledo, Enrique Simms, Elías Veloso, futuro Director de Aeronáutica y Subsecretario de Guerra, David Bari, Enrique Velozo y Hernán Puelma. Además, participaron en este mismo curso los oficiales colombianos Arturo Jousdebes, Gustavo Gómez y Eduardo Bonnito.

Durante gran parte de este mismo año permanecieron como agregados los capitanes paraguayos Miguel Rojas, José Sánchez y Julian Arias, los que no alcanzaron a cumplir el año, pues fueron llamados en octubre por su Gobierno.

En septiembre de 1914, con motivo del inicio de la Primera Guerra Mundial, la Academia sufrió una grave crisis, causada por el regreso a su país de los oficiales alemanes que hacían clases en sus aulas, lo cual obligó a este prestigioso instituto a reorganizar su cuerpo docente, lo que, a pesar de lo intempestivo de este retiro, pudo superarse gracias a la incorporación a ella de algunos de los mejores ex alumnos chilenos de estos oficiales.

Durante su permanencia en la Academia, Merino tuvo la oportunidad de tomar parte en un viaje de instrucción al sector Talcahuano-Concepción-Dichato, el que se efectuó en enero de 1915. A fines de marzo de ese mismo año, Merino tomó parte en las grandes maniobras combinadas de las 1a, 2a y 3a divisiones, efectuadas en el sector San Fernando-Linares. En enero de 1916, participó en un viaje de Estado Mayor a la cordillera de los Andes.

En abril de ese año, en razón al plan de economía que tuvo que adoptar el Gobierno, debido a razones derivadas del conflicto bélico europeo, la Academia tuvo que dejar el local de Alameda de las Delicias 2232, que arrendaba a un particular y se vio obligada a trasladarse a una antigua propiedad fiscal, ubicada al lado del Observatorio Astronómico de la Quinta Normal.

Por D.S. de 31 de enero de 1916, Merino, haciendo parte de un grupo de seis de los alumnos más aventajados de la Academia, pasó a formar el Curso Especial de un año. Al finalizarlo, estos oficiales obtuvieron el correspondiente título de oficial de Estado Mayor, con la mención de "Especialista en Estado Mayor", siendo nombrados como oficiales a prueba en este mismo organismo.

Merino, después de recibir excelentes calificaciones en sus exámenes finales, recibió su correspondiente diploma con fecha 15 de enero de 1917, el que fue suscrito por el Director de la Academia de Guerra, Coronel don Luis Brieba y por el Jefe del Estado Mayor, General Agustín Pinto Concha.

Su matrimonio con Delia Matilde Ossa García

Cuando cursaba el primer año de estudios en la Academia de Guerra, el apuesto Capitán cumplía sus veintiseis años de edad, obtuvo el 20 de agosto el correspondiente permiso de la superioridad del Ejército para contraer matrimonio con la distinguida dama Delia Matilde Ossa García, efectuándose el enlace en la Iglesia Parroquial de Los Angeles, el domingo 20 de septiembre de 1914, a las 12 horas y la correspondiente ceremonia civil en la casa de su padre don Samuel Ossa Borne, en ese mismo día.

La señora Ossa García era hija del entonces Intendente de la Provincia de Bío Bío y descendía en línea directa del ilustre descubridor y pionero de la industria salitrera de Antofagasta, don José Santos Ossa Vega, casado en 1861 con doña Delia Borne Riquelme, hija legítima de Vicente Borne Puga y de doña Juana Riquelme de la Barrera y Sepúlveda, de la misma familia de doña Isabel Riquelme, madre del Padre de la Patria don Bernardo O'Higgins. Posteriormente doña Juana tuvo varios hijos más con el General Bulnes; uno de ellos, el General Wenceslao Bulnes Riquelme, de destacada actuación en la Guerra del Pacífico.

Del matrimonio Ossa Borne nació en Chillán, en el año 1862, don Samuel Ossa Borne, quien contrajo matrimonio el 4 de mayo de 1891 con doña Matilde García de la Cruz, hija a su vez de don Ignacio García Videla, miembro de una distinguida familia militar que dio a nuestro Ejército destacados oficiales, y de doña Matilde de la Cruz.

Don Samuel Ossa Borne, padre de doña Matilde Ossa García, fue funcionario del servicio postal durante más de cuarenta años. En 1914 ocupaba el cargo de Intendente de Bío Bío; en 1919 ocuparía este mismo cargo en Colchagua y en 1920, la Gobernación de Magallanes. Como funcionario postal, le correspondería a Ossa Borne participar en el primer vuelo que haría el avión correo "Cóndor", de la Compañía de Aeronavegación Sudamericana, en mayo de 1927.²²

El mismo día de su ceremonia nupcial, el matrimonio viajó a Santiago donde fijó su residencia, obligado por los estudios de Merino, teniendo a lo largo de los años posteriores, siete hijos: Arturo, Matilde, Hernán, Ricardo, Fernando, Rosario y Carlos.

Después de casi treinta años, en enero de 1944 ambos cónyuges, de común acuerdo, iniciaron los primeros trámites para obtener su separación legal.

Su primer contacto con la Aviación

En el mes de marzo de 1917, el capitán Merino participó en un interesante viaje de Estado Mayor a la zona centro-sur de nuestro país, desarrollando un apasionante estudio estratégico sobre un posible desembarco enemigo para apoderarse de la zona del carbón, mientras en la zona norte el grueso de nuestro Ejército estaba comprometido en la defensa de ese importante sector de nuestras fronteras.

El capitán Merino tomó parte en la operación hipotética en que una división de veintidos mil hombres "desembarcaría en las costas de Chile, entre Coronel y Lebu, a fin de apoderarse de la región carbonífera y constituir una base para las operaciones de la escuadra invasora."²³

En este ejercicio de guerra participó una Compañía de Aviación, compuesta de dos escuadrillas con cuatro aeroplanos de primera línea y dos de reserva, con 89 individuos de tropa, 67 unidades de ganado y 19 carros, con una misión específica de observación.²⁴

El joven oficial de Estado Mayor, de penetrante inteligencia y de visión cierta, quedó profundamente impresionado por la importancia que estaba adquiriendo la aviación en los campos de batalla de la Primera Guerra Mundial, cuyas campañas y la correspondiente evolución de sus elementos bélicos habían sido analizados por sus maestros de la Academia de Guerra a la luz de la ciencia militar y que ahora, en el Estado Mayor habían sido profundizados.

Su histórica Conferencia sobre la aviación en el Estado Mayor General del Ejército

El desarrollo de los elementos de la guerra aérea, utilizados por los combatientes en el teatro europeo del conflicto, impresionaron vivamente la imaginación del joven capitán, quien, en base a los antecedentes aportados por la literatura especializada y por correspondencias publicadas en diarios y revistas de la época, hizo una interesante investigación **Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas**, la que entregó como Conferencia en el Estado Mayor del Ejército en 1918. En ella abogaba por que se diera a la aviación una mayor importancia como arma de combate, aprovechando las experiencias del conflicto bélico que se desarrollaba en Europa. En especial, Merino hizo presente la superioridad de la aviación sobre la caballería en la exploración a larga distancia y para el combate mismo, sosteniendo que, de acuerdo con las experiencias de los aviadores austríacos en la zona del río Isonzo, en Italia, *"El rol de la caballería se veía eclipsado por las proezas del avión"*.²⁵ En otro

párrafo de su intervención, refiriéndose al desarrollo de las operaciones aéreas mismas, el capitán Merino agregó:

"Que los frentes se extenderían desde uno al otro extremo del continente, no estaba, según creo, previsto; pero fácil habría sido deducirlo si alguien hubiese calculado el desarrollo colosal de la aviación y cómo ha contribuido a aumentar el efecto de las armas de fuego. La potencia de éstas ha podido cuadruplicar los frentes de combate de las unidades y el ojo avizor de los aviones ha descubierto cuanta agrupación de tropas enemigas pudiera amenazar un involucrimiento o ruptura".

"... de esta enseñanza, es natural esperar un aumento en la proporción de aviones, cañones y ametralladoras, aún en los ejércitos americanos..."²⁶

Cabe destacar la profunda visión del capitán Merino sobre la futura aplicación del arma aérea en un nuevo conflicto, antecedente que hizo escribir con toda justicia al General Ramón Vega Hidalgo, setenta y seis años más tarde, cuando ejercía el mando supremo de nuestra Fuerza Aérea:

"Merino Benítez tuvo el acierto de percibir tempranamente en 1918, la enorme potencialidad que le aportaría al destino del hombre el dominio de una tercera dimensión con la conquista del aire y del espacio."²⁷

Este fue el primer aporte de Merino a la difusión del valor de la aviación como arma de combate. Sin embargo, nuestra propia aviación, después del rápido desarrollo que había alcanzado en sus comienzos, estaba en ese tiempo afectada por la falta de elementos, debido a la guerra que se desarrollaba en Europa y a las necesidades propias de los combatientes que requerían de todos los elementos para sus fuerzas aéreas.

A pesar de ello, el espíritu aeronáutico de los chilenos no se había extinguido del todo. Fueron muchos los jóvenes aviadores civiles que siguieron tratando de conquistar las rutas aéreas. En marzo de 1916 se había celebrado en nuestro país el Primer Congreso Aeronáutico Sudamericano, hecho que estimuló el entusiasmo de nuestros pioneros, que ambicionaban cruzar el macizo andino. Dos grandes y audaces aeronautas, Figueroa en el sector civil y Godoy en el militar, simbolizan esa época llena de entusiasmo por la incipiente aeronáutica de nuestro país.

En el año 1920

El crucial año 1920 encontró a Merino sirviendo en el "Regimiento de Artillería N° 5 Maturana", unidad a la cual había sido destinado el 31 de diciembre del año anterior, después de haberse desempeñado durante todo ese año como oficial de Estado Mayor en el Comando de la IV División del Ejército, elaborando planes de

movilización, los que pocos meses más tarde serían de gran utilidad para nuestras autoridades castrenses.

En enero de este año, la decisión Perú-boliviana de plantear la revisión de los tratados de 1883 y 1904, que habían puesto fin a la Guerra del Pacífico, ante la recién creada Liga de las Naciones; y la resolución posterior de la Asamblea Nacional del Perú que declaró, unilateralmente, prescrito el Tratado de Ancón, desarrolló entre nuestro país y sus ex enemigos un grave foco de tensión que se mantuvo a lo largo de los meses siguientes.

En julio, una revolución encabezada por el líder del Partido Republicano de Bolivia, Juan Bautista Saavedra, gran amigo del Perú, apoyado por el Ejército, derrocó al gobierno que presidía el Dr. José Gutiérrez Guerra, amigo de nuestro país, exhibiendo un programa de gobierno marcadamente reivindicacionista y que contemplaba, entre otros puntos, obtener de Chile la devolución del puerto de Antofagasta.

El ambiente internacional olía a pólvora, por lo cual Chile, dentro de la más elemental previsión, ordenó el 4 de julio de 1920 reforzar los cuerpos de la 1ª División de Ejército llamando a las filas a las reservas que habían prestado servicios en ellas desde el año 1915 a 1919, y tres cuerpos de la 3ª División con las reservas comprendidas entre esos mismos años; las reservas de Comunicaciones correspondientes a los años 1918 y 1919 y a 25 oficiales de reserva de cada una de las armas, los que reconocieron cuartel el 20 de julio de 1920.

La llamada movilización de 1920

La situación internacional se agravó sensiblemente debido a la concentración de tropas Perú-bolivianas sobre nuestras fronteras norte, en vista de lo cual nuestro gobierno determinó también reforzar las Guarniciones de Tacna, Arica y Antofagasta con los Regimientos Buin y Pudeto, los que fueron despedidos en Santiago por una gran muchedumbre en la tarde del 20 de julio.

Como cabe comprender, esta movilización parcial estuvo a cargo del Estado Mayor del Ejército, el que tuvo que preocuparse de estos desplazamientos ante una posible guerra, tocándole al Capitán Merino una muy activa participación en la elaboración de planes de las posibles etapas de una movilización más amplia.

La situación militar de Chile era grave. De acuerdo con la exposición hecha por el Ministro de Guerra, Ladislao Errázuriz, en sesión secreta de la Cámara de Diputados celebrada el 14 de julio de ese mismo año, faltaba de todo y sólo teníamos a nuestro favor la orgánica del Ejército y nuestro tradicional espíritu patriótico.

En especial, el estado de nuestra aviación militar estaba "bastante desorganizado", según palabras del mismo Ministro en la ocasión citada, lo que obligó al go-

bierno a decretar con fecha 16 de julio, una nueva organización del Servicio de Aviación, creando la Inspección General de Aviación, como "un organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones",²⁸ asumiendo su jefatura el entonces General de Brigada don Luis Contreras Sotomayor, en reemplazo del Coronel Dartnell.

Las medidas disuasivas tomadas por nuestro gobierno hicieron volver a la realidad a nuestros vecinos del norte, y posteriores negociaciones diplomáticas llevarían a Bolivia a un acercamiento con nuestro país y a Perú a aceptar un posible plebiscito para dirimir la soberanía de Tacna y Arica.

Terminada la emergencia internacional, el Capitán Merino volvió a su cargo anterior en el Estado Mayor General del Ejército, donde seguía cumpliendo una fructífera labor.

Durante su permanencia en la Academia de Guerra y después en el Estado Mayor General del Ejército, Merino tuvo la posibilidad de efectuar interesantes estudios sobre la historia militar chilena y extranjera.

Ya en octubre de 1915 había presentado una memoria analizando la resolución del Alto Comando Italiano de retirar el Ejército del Mincio después de la batalla de Custoza en 1866, el que fue calificado como "excelente trabajo" por sus superiores.

Entre 1918 y 1923 efectuó estudios estratégicos sobre nuestra frontera Este, los cuales incluyen un **Informe sobre un viaje al río Puelo**, que Merino efectuó en febrero de 1923 y que le serviría más tarde cuando inició sus exploraciones aéreas sobre la zona de Aysén en 1929.

Además de este viaje de estudio, Merino tuvo la oportunidad de recorrer el territorio nacional de norte a sur hasta sus más apartados rincones, antecedente muy valioso para comprender el temprano interés que tuvo sobre la Aviación como único medio eficaz para mantener las comunicaciones del país y la eventual defensa de su patrimonio territorial.

Años después, en una entrevista que concedió a la revista **Chile Aéreo**, recordaba esos viajes y las proyecciones que ellos tuvieron sobre esta temprana concepción estratégica suya:

*"Me jacto de conocer como pocos el territorio patrio; ya como oficial de Estado Mayor debía recorrer a caballo gran parte de nuestras fronteras del norte, la región de los lagos y la de los valles cordilleranos, así como las patagónicas".*²⁹

"La realidad geográfica de nuestro territorio, la escasez de medios de comunicación y los obstáculos naturales que impedían o hacían muy difícil su integración ofrecían a mis cavilaciones como oficial de Estado Mayor una solu-

ción posible -continuó diciendo Merino en esa misma entrevista- la defensa del territorio patrio, que no podrían realizar jamás las tradicionales fuerzas de defensa, podría ser lograda con el desarrollo de la aviación militar, entonces incipiente."

Así, poco a poco pero inexorablemente, el joven capitán Merino fue acercándose al conocimiento de las ventajas de la aviación y de sus posibilidades tácticas y estratégicas como arma de combate.

Por esta razón estimamos que sus comentarios sobre ser un supuesto "lego en aeronáutica", como él mismo lo declara en una entrevista, recordando su nombramiento como Director de la Escuela de Aviación en 1927, es una simple añagaza, propia del carácter festivo de Merino.

CAPITULO III

Paréntesis Diplomático

1922 - 1925

En agosto de 1922, estando todavía en el Estado Mayor, el Ministerio de Guerra designó a Merino ayudante del General de División Luis Felipe Brieba Arán, en ocasión en que este alto oficial integró la Embajada Especial que nuestro país envió a Brasil con motivo de celebrar esa nación amiga el primer centenario de su independencia nacional en septiembre de aquel año.

A pesar de la crisis económica que afectaba a Chile, debido a la recesión que sufría la industria salitrera, como consecuencia de las condiciones económicas imperantes en la post-guerra, el gobierno de don Arturo Alessandri, que afrontaba una delicada situación en sus ya difíciles relaciones con Perú, derivada del plebiscito pendiente en las provincias de Tacna y Arica, estimó de gran importancia para los intereses del país, el envío de esta embajada especial.

La misión a Brasil, integrada por distinguidas personalidades de nuestro mundo político, social, deportivo y militar, estuvo presidida por el economista don Guillermo Subercaseaux como embajador especial, teniendo como secretario a don Arturo Alessandri Rodríguez, hijo del Presidente.

Las Fuerzas Armadas llevaron una representación que expresaba el alto interés de nuestro gobierno para reforzar los viejos lazos de amistad con nuestro tradicional amigo continental. El General Brieba Arán, quien ocupaba el cargo de Jefe del Estado Mayor General desde 1920, era un distinguido profesional y cumplido caballero que honraba a su institución. Entre 1912 y 1917 había sido Director de la Academia de Guerra, período en que tuvo como alumnos a oficiales que serían después prominentes personalidades en el mundo político-social y castrense de su tiempo. Entre ellos, Carlos Ibáñez del Campo, Bartolomé Blanche, Marmaduke Grove, Rafael González, Agustín Moreno, José María Barceló y Arturo Merino Benítez, su ayudante en esta embajada especial.

Ascendido a General de Brigada en 1917, viajó ese año a España al mando de los oficiales que debían incorporarse a los institutos técnicos de ese país. De vuelta a Chile, ascendió a General de División en enero de 1921. Unido por una estrecha

amistad personal con el Presidente Alessandri, el General Brieba Arán gozaba de gran ascendiente en las esferas de gobierno. Después de esta fecha sería nombrado Ministro de Guerra, cargo que ejerció entre febrero y julio de 1924; primer Director del Hospital Militar que ahora lleva su nombre; Presidente de la Cruz Roja de Chile y Presidente del Consejo de la Caja de Retiro y Montepío de las Fuerzas de la Defensa Nacional. Fallecería en Santiago en mayo de 1945. Además del General Brieba, la delegación estuvo formada por una selecta representación de la Armada Nacional, presidida por el Almirante Agustín Fontaine, quien llevó como ayudante al Capitán Agustín Prat.

Complementaba esta embajada especial el senador Guillermo Bañados, el diputado Carlos Alberto Ruiz y doña Elvira Santa Cruz, como representantes de nuestro país al Congreso Americano del Niño, el que se efectuaría en Río de Janeiro en esos mismos días.

Las fiestas centenarias de Brasil dieron lugar a espontáneas manifestaciones de simpatía para la delegación chilena, la que en todo momento fue objeto de atenciones preferentes.

La delegación de la Escuela de Caballería tuvo un buen lucimiento durante el desarrollo del concurso internacional de equitación, habiendo empatado el primer lugar, por lo que se sugirió que se echara a la suerte el resultado con el equipo argentino, lo que fue rechazado por el jefe de la delegación ecuestre chilena, Mayor Ibáñez, pues se había ido a competir y no a jugar a la suerte el primer puesto. Al repetirse la competencia, la yegua "Chilenita", conducida por el Capitán Galvarino Zúñiga obtuvo el triunfo, saltando 2,12 mts., récord sudamericano de entonces, dando gran prestigio a la Escuela de Caballería, a su Director, Mayor Ibáñez y a sus jinetes.

Las fiestas culminaron con un desfile militar de treinta mil hombres, los que demostraron los progresos que había alcanzado el Ejército brasileño, gracias a la misión militar francesa presidida por el General Maurice Gamelin, quien en la última guerra europea había tenido una destacada participación.

Una revista naval desarrollada en la bahía de Río, con participación de naves brasileñas y extranjeras, tuvo características de especial grandiosidad.

La delegación chilena, que participó en todos estos actos, tuvo un especial lucimiento. Cada uno de sus miembros cumplió su deber con elegancia, dignidad y discreción. En un reportaje publicado en la revista **Sucesos**, el senador don Guillermo Bañados, a su regreso de Brasil, comentando la brillante participación de la embajada especial chilena declaró al periodista que lo entrevistaba:

"No hablaré del General Brieba ni del Almirante Fontaine, ni de sus ayudantes, capitanes Merino y Prat, porque a fuer de buenos militares y marinos, saben siempre dejar en alto la bandera en todo lugar y en todo momento."³⁰

La presencia del futuro creador del poder aéreo de Chile en Río de Janeiro,

coincidió con el audaz vuelo que efectuó a Brasil el Capitán Diego Aracena Aguilar, quien intentó en esos días llegar a Río de Janeiro llevando un mensaje especial del Presidente Alessandri Palma al pueblo brasileño, hazaña que fue calificada en su oportunidad como sorprendente, "que venía a colocar a nuestra fuerza aérea en un lugar preponderante en los anales de la aeronáutica mundial".³¹

Merino sintió también, como todos los chilenos, el legítimo orgullo de ver a un compatriota suyo alcanzar el reconocimiento mundial por esa arriesgada hazaña y debió compartir el alborozo del momento.

Es oportuno recordar la espontánea solidaridad que este vuelo provocó en el as de la aeronáutica brasileña y mundial, José Santos Dumont, quien en todo momento prestó amplio apoyo a Aracena, lo que motivó a la Municipalidad de Santiago más tarde a darle su nombre a la Avenida de El Rosario, en el barrio Recoleta de la capital.

A fines del mes de septiembre las delegaciones chilenas regresaron al país. El General Brieba y su ayudante, el Capitán Merino, después de una breve visita a Montevideo y Buenos Aires, llegaron a Santiago a principios de octubre, reintegrándose ambos a sus actividades habituales en el Estado Mayor General del Ejército.

Adicto Militar en Brasil

El feliz desempeño de Merino como ayudante del General Brieba durante estas fiestas contribuyó a su prestigio personal dentro de las filas del Ejército y en las esferas de gobierno, lo que motivó su nombramiento como Adicto Militar a nuestra embajada en ese país en junio de 1923, en reemplazo del Mayor Blas Pimentel, quien terminaba su misión.

A la fecha, el Capitán Merino continuaba en el Estado Mayor General, y al mismo tiempo ocupaba el importante cargo de Director-Secretario del Club Militar, al cual lo había llevado la confianza y el afecto de sus camaradas de armas.

La misión diplomática-militar de Merino en Brasil, que duraría hasta 1925, fue todo un éxito. Su simpatía personal, su figura distinguida y sus valiosos contactos personales, contribuyeron a crearle un ambiente en extremo favorable para su desempeño.

El cargo de Adicto Militar en Brasil, siempre estimado el país más amigo nuestro en el continente, en un difícil período de nuestras relaciones exteriores, cuando nuestro país soportaba la ofensiva diplomática de nuestros vecinos en el norte, con apoyo del Departamento de Estado norteamericano, en torno al problema plebiscitario, tenía suma importancia por sus múltiples implicancias. Quiso el destino que en esos mismos años ocupara el difícil cargo de Adicto Naval en nuestra embajada en Argen-

tina su hermano Julio, lo que hace presumir la existencia de una valiosa correspondencia entre ambos, la cual todavía permanece inédita para la investigación histórica.

Durante su permanencia en Río de Janeiro, entonces la capital de los Estados Unidos de Brasil, Merino tuvo la ocasión de contactarse con importantes personalidades del mundo social, diplomático, militar y científico de esa época.

Entre esas personalidades, Merino tuvo la oportunidad de conocer "*detenidamente*", como recordase años después, al entonces "*brillante General Gamelin, jefe de la Comisión Instructora del Ejército brasileño, que durante tres años hizo allí una labor inteligentísima y eficaz*".³²

Los años durante los cuales Gamelin, una de las grandes figuras militares de Francia durante la Primera Guerra Mundial, estuvo en Brasil, contribuyeron, según escribió Merino en esa misma oportunidad, a su "reblandecimiento", cuyas lamentables consecuencias costarían caras a su patria en 1940.

Durante esos años también le cupo a Merino alternar con Santos Dumont, principal figura de nuestro continente en el mundo aeronáutico. Era éste un viejo amigo de nuestro país. Había venido por primera vez a Chile en el año 1916 como delegado del Aero Club de los EE.UU. a participar en el Primer Congreso Aeronáutico Sudamericano, efectuado en Santiago en marzo de ese año, invitado especialmente por el Aero Club de Chile. En noviembre de 1922 había viajado de nuevo a nuestro país para agradecer a la ciudad de Santiago haber puesto su nombre a la antigua Avenida El Rosario y "a saludar a sus amigos y a conocer el gran desarrollo de la aviación de Chile".³³

Santos Dumont, como ya lo hemos dicho, había manifestado sus simpatías por nuestro país y por su aviación, en ocasión del accidentado vuelo del Capitán Aracena a Río el año anterior.

El Capitán Merino, siempre atento al desarrollo tecnológico de la aviación y a sus posibilidades como medio de comunicación y de transporte, tuvo ocasión de conversar largamente con Santos Dumont, como lo anota en su obra el historiador Alfonso Cuadrado.

Una fotografía publicada en esta misma interesante obra, registra la presencia de ambas personalidades durante el acto de inauguración del monumento de la escultora Rebeca Matte, llamada "Los Aviadores", que el gobierno de Chile encargó a esta ilustre artista para ser donado a Brasil con motivo del centenario de su Independencia Nacional, la que fue colocada en los jardines de la Plaza Mavá, en Río de Janeiro, en noviembre de 1923.

La inauguración de este hermoso monumento, que representa también "la fe en los altos destinos de la aviación, una de cuyas figuras consiste en un aviador que se estrelló contra el suelo y pagó con su vida el arrojo de explorar los aires, mientras otro aviador contempla el triste cuadro que le ofrece su compañero de heroísmo y

que con su actitud le promete seguir la empresa de luchar contra los vientos y las tempestades aéreas", alcanzó grandes caracteres y fue muy concurrido, asistiendo junto a Santos Dumont, delegaciones de la Escuela de Aviación Naval y Militar y otras, además del Presidente de la República, ministros de Estado, y embajadores de EE.UU., Francia, Inglaterra, Cuba, China, Japón, México, Argentina, España, Checoslovaquia, Polonia, Perú, Ecuador, Portugal, Bélgica, Colombia, Bolivia y Holanda.³⁴

El gobierno del Brasil quiso así darle una gran solemnidad a este acto de confraternidad chileno-brasileña.

"Al hacer entrega del monumento, pequeño por sus dimensiones, pero grande por la intensidad del afecto con que es entregado a los cuidados del pueblo brasileño, será un testigo permanente que recordará en el futuro la secular amistad jamás empañada que existe entre vuestro país y el mío".³⁵

Treinta y cinco años más tarde, en ceremonia efectuada el viernes 12 de diciembre de 1958 frente a la fachada principal del Palacio de Bellas Artes en Santiago, la Fuerza Aérea de Chile reconoció oficialmente la réplica de esta obra escultórica, que estaba en ese lugar desde el año 1930, como el "Monumento a la Aeronáutica Nacional".³⁶

Merino inició sus actividades protocolares en el mundo diplomático de Río en el año 1924, asistiendo a la gran recepción de año nuevo ofrecida por el gobierno en el Palacio Cattete. Una fotografía publicada en la revista fluminense **Fon Fon**, del 12 de enero de ese año, lo muestra en tenuta de gala de Capitán del arma de artillería, junto a los ministros de Uruguay, España, Checoslovaquia y Cuba.

Durante la permanencia en Brasil, Merino fue un fino observador del desarrollo político de ese país, en especial de la crisis que en julio de ese año tuvo que enfrentar el Presidente Arturo Benardes, cuyo gobierno, después de ser afectado por un creciente descontento popular, tuvo que sofocar un movimiento insurreccional en San Pablo y Río Grande del Sur, encabezado por el General Isidoro López, ocasión en que se vio obligado a transar con sus opositores, concediendo importantes reformas económicas y sociales.

Brasil no había quedado al margen de los diversos intentos revolucionarios, fallidos o exitosos, con que los hombres de armas de los países americanos trataban de superar los graves problemas socio-económicos que afectaban a sus países como consecuencia de los coletazos de la post-guerra y que como salida estaban señalando las grandes dictaduras de Mussolini, en Italia; Primo de Rivera, en España; Pilsudsky, en Polonia y Kemal Atatürk, en Turquía.

Pronto Merino tendría noticias parecidas desde su propio país.

En efecto, en 1924, el sistema político parlamentario que regía en Chile desde 1891, empezó a sufrir sus primeros y más serios resquebrajamientos. La crisis venía

gestándose desde 1920, año crucial de nuestra historia, que había llevado a la Presidencia de la República a don Arturo Alessandri Palma, fogoso político, que haciéndose eco de las corrientes ideológicas del mundo de la postguerra, había ofrecido al país un amplio programa de reformas políticas, económicas y sociales, las cuales, una vez asumido el poder, había perfeccionado en proyectos de leyes que había enviado a la consideración del Congreso Nacional, y que permanecían en sus comisiones sin ser despachadas.

La gran mayoría de la oficialidad del Ejército había simpatizado con el programa político de Alessandri.

"El Ejército de Chile no pudo quedar al margen de esta revolución espiritual, de este choque entre el individualismo del siglo XIX y el nuevo espíritu social de solidaridad, propio de nuestra centuria, fundamentado en una postura realmente democrática".

"La oficialidad de nuestro Ejército, con una notable cultura, lograda en modernos institutos militares y en frecuentes contactos con las Fuerzas Armadas de Alemania, Francia e Italia, captó, desde un comienzo, las nuevas inquietudes con sus definiciones económicas y sus aspiraciones de reivindicación social."³⁷

Un ejemplo de las simpatías que la candidatura alessandrista y su programa habían provocado en las filas del Ejército, fue el entonces Mayor Carlos Ibáñez del Campo, quien en el año 1920 era Prefecto de Policía de Iquique, nombrado en 1919 en ese cargo en razón a la constante agitación social entre el proletariado pampino. Ibáñez, a contar del histórico año 1924, iba a constituirse en la figura central del proceso político nacional.

"Efectivamente, yo era un alessandrista, miraba con interés la legislación social que éste propiciaba y me parecía que sólo en brazos del pueblo podía imponerla."³⁸

A la distancia de más de sesenta y cinco años, el historiador Gonzalo Vial ha escrito:

"El año 20, el alessandrismo de la oficialidad fue muy grande. Se manifestó de mil maneras, sobre todo cuando el candidato corrió peligro de perderse entre la elección popular (junio) y el fallo del tribunal de honor (septiembre). La casa del "León" se vio entonces llena de militares desafiantemente uniformados."

Desgraciadamente, los anhelos de bien público del Presidente Alessandri, con los cuales habían compartido con entusiasmo la juventud militar, no fueron comprendidos por un sector importante de la opinión pública nacional, la que detentaba las mayorías parlamentarias que se oponían a las reformas propuestas por el Presidente. Así, los proyectos de Código del Trabajo y de las llamadas Leyes Sociales permanecieron por más de tres años y medio en el Congreso Nacional y ahí, durmiendo el sueño de los justos, las encontraron los acontecimientos que culminaron con la inter-

vención de las Fuerzas Armadas en el ámbito político nacional.

Los sucesos revolucionarios que conmovieron a nuestro país entre 1924 y 1925, cuyos detalles llegaron a Río, como a todas las capitales del continente, no afectaron el normal desempeño de Merino como Adicto Militar.

Pero, a consecuencia de la reestructuración del anquilosado escalafón militar, efectuada por la revolución de septiembre, el Capitán Merino, quien tenía ya 36 años de edad y había cumplido más de once en su grado, fue ascendido a Mayor el 18 de octubre de ese año, recuperando su antigüedad desde el 26 del mes anterior.³⁹

Entre el 11 de febrero y el 1 de marzo de 1925, empujado por los acontecimientos, le correspondió a Merino, junto al embajador chileno en Río de Janeiro y a todo el personal de nuestra representación diplomática en Brasil, recibir al Presidente Alessandri, quien viajaba desde Europa a nuestro país, llamado a reasumir como Presidente de Chile.

Era la tercera vez en la vida que el destino acercaba a Merino al gran caudillo que tanto admiraba. Siendo la primera, cuando junto al General Brieba Arán lo visitaban para despedirse, antes de viajar juntos con la Embajada Especial a Río en 1922, y la segunda, al agradecerle su nombramiento como Adicto Militar en Brasil. Como curicano, y a pesar de la leal colaboración de Merino con el gobierno de Ibáñez, en ese entonces pecado mortal para el fogoso León, éste siempre tuvo hacia los Merino una especial simpatía. Recuérdese que en esos mismos años su hermano Julio, futuro Contraalmirante, fue nombrado Adicto Naval en Argentina. Y, adelantándonos cronológicamente, veremos cómo en 1932 Alessandri apoyará a Merino y lo mantendrá en el cargo de Presidente de la Línea Aérea Nacional por tres períodos sucesivos.

El 19 de agosto de 1925, cuando Merino iniciaba el tercer año en su cargo, fue reemplazado por el Teniente Coronel Agustín Benedicto Pinochet y destinado a prestar nuevamente sus servicios en el Estado Mayor del Ejército.⁴⁰

Al abandonar Brasil a fines de septiembre, después de cumplir una exitosa misión, que a juicio del Coronel Duval había desempeñado "con el fulgor de su inteligencia, de su tacto y de su discreción", el Mayor Merino fue objeto de una emotiva manifestación de despedida ofrecida por el Ejército de Brasil en los salones del elegante Jockey Club de Río, la que alcanzó grandes caracteres y fue prestigiada por la presencia de las más altas autoridades del país hermano.

Al ofrecerlo, el Coronel Duval sintetizó en hermosos y cálidos conceptos la impresión que dejaba Merino entre sus hermanos de armas brasileños, después de más de dos años de permanencia en Brasil, diciendo:

"El Comandante Merino es un hombre culto y de sociedad, caballero de fina educación y profesional militar de gran valor, alcanzando con esos atributos un creci-

do número de amigos en el cuerpo diplomático y en círculos civiles y militares."

En su discurso de contestación, Merino evocó los viejos vínculos que unían a Brasil con Chile, recordó a Santos Dumont, "*quien deslumbró al mundo con sus invenciones geniales*", y terminó haciendo una alusión a la fraternidad chileno-brasileña a través de sus respectivos ejércitos, afirmando:

*"Admirador profundo de las virtudes cívicas y militares de vuestro Ejército, levanto mi copa por su felicidad y progreso, seguro como estoy de que si los campos de batalla quieren reunir alguna vez nuestras huestes guerreras, acudirán ellas fraternalmente unidas hasta la muerte o la victoria tras un mismo ideal."*⁴¹

El 27 de septiembre, el Teniente Coronel Almerio de Moura, Jefe de Gabinete del Estado Mayor del Ejército y su esposa ofrecieron al matrimonio Merino-Ossa una cena de despedida en su idílica residencia de Villa Asunción, "en medio de las manifestaciones más sinceras y cordiales".⁴²

CAPITULO IV

Del Estado Mayor a la Escuela de Aviación

Merino regresó a Chile en octubre de 1925, cuando recién abandonaba por segunda vez su alto cargo el Presidente Alessandri empujado por la dinámica de los acontecimientos, y el país se enfrentaba ante una nueva elección presidencial y parlamentaria que renovarían los poderes públicos bajo la vigencia de una nueva Constitución Política.

Esta nueva Carta Fundamental, que regiría en nuestro país durante cincuenta y cinco años, había sido jurada por el Presidente Alessandri y las más altas autoridades civiles y militares del país, el 18 del mes anterior y entraría en vigencia a contar del 18 de octubre de 1925.

Este documento era la expresión jurídica del espíritu que inspiró a la juventud militar, aquella que inició en 1924 el histórico proceso que abrió a su patria una nueva era, cuyas grandes características fueron el ordenamiento político, social y económico del país.

Merino se había mantenido alejado hasta geográficamente de este interesante proceso revolucionario, pero su espíritu, que vibró siempre con la justicia social en su larga vida, supo comprender el alcance que este proceso había tenido en relación a las clases más desvalidas de la sociedad, dejando oportuno testimonio de su opinión al respecto.

*"Las transformaciones mayores que trajeron los movimientos revolucionarios últimos, en que los militares y los marinos tuvieron situación decisiva, fueron precisamente beneficiosos en alto grado para las clases populares."*⁴³

Así lo comprendió Merino en 1926 y así era la realidad histórica. Ello explica entonces su leal adhesión y su entusiasta colaboración con el gobierno del General Ibáñez -líder indiscutido de la juventud militar- que se iniciaría al año siguiente, así como su definida posición en los sucesos que se desarrollarían en el país en 1932. En estos antecedentes y no en otros juicios deben los historiadores basarse para juzgar la actuación de Merino en esa fase de nuestra historia.

A su regreso al país, el Mayor Merino fue destinado a servir como jefe de la

Sección Operaciones del Estado Mayor General, en un período de graves tensiones internacionales con nuestros vecinos del norte, organismo que en ese entonces estaba al mando del General don Pedro Charpin Rivas, uno de los jefes más eminentes que tuvo el Ejército en ese período.

Mientras estuvo en el Estado Mayor General, Merino se dedicó al estudio y preparación de los planes de guerra y de los proyectos operativos que el momento internacional que vivía nuestro país exigía.

Efectivamente, a partir desde esa fecha hasta muy entrado el año 1926, el conflicto diplomático con Perú por el plebiscito pendiente sobre las provincias de Tacna y Arica se había agudizado y se había ampliado a Bolivia, debido a la oferta que en su oportunidad había hecho el Gobierno peruano a este último país de concederle un puerto en la provincia de Arica si obtenía el triunfo en el plebiscito. Por otra parte, el árbitro norteamericano, General Pershing, designado por Chile y por Perú para presidir el proyectado referéndum, renunció a su alto cargo en el mes de diciembre de 1925, sosteniendo la imposibilidad de realizar este acto si nuestro país continuaba como ocupante del territorio en disputa; y, aduciendo motivos de salud regresó definitivamente a Estados Unidos. En su reemplazo fue nombrado en enero siguiente, el general William Lassiter, en ese tiempo comandante de las fuerzas de su país en Panamá.

La exaltación del sentimiento público, tanto en Perú como en nuestro país, junto a la violencia desatada en la zona del futuro plebiscito y la reiterada opinión del nuevo árbitro norteamericano, quien sostenía que el referéndum era realizable bajo la ocupación chilena, puso al arbitraje en un gravísimo impasse. "El país quedó abocado a una situación tan difícil como no la había conocido desde los días de la Guerra del Pacífico", ha escrito un distinguido historiador.⁴⁴

Todavía siendo Jefe del Departamento Operaciones en el Estado Mayor, Merino fue nombrado el 26 de marzo de 1926 profesor de Historia Militar en la Academia de Guerra, donde desarrolló interesantes temas sobre política y estrategia, los que por su amenidad y contenido tuvieron mucha aceptación entre los oficiales alumnos.

Convencido de las ventajas de la aviación militar en el mundo, en base a las experiencias recogidas durante la última guerra mundial y a las informaciones que había recogido en Brasil sobre el progreso alcanzado por la aviación de ese país y sobre todo en Argentina, Merino usó la tribuna que le ofrecía la Academia de Guerra para formar conciencia del impacto que produciría en la estrategia futura el desarrollo armado de la nueva dimensión. "Siendo un insigne escritor y brillante orador, sus palabras convencían de primera a los jóvenes oficiales que le escuchaban. A su vez le engendraban violentas disputas y polémicas con los más antiguos, de mentalidad irreversible, que por sus altos cargos no podían aceptar un cambio tan fundamental en el status orgánico existente en las Fuerzas Armadas. Para estos últimos, Merino Benítez

era un irreverente. Para los primeros, un líder."⁴⁵

En el mes de julio de este mismo año, el Ministro de Guerra, Coronel Ibáñez, empeñado en modernizar el Ejército y reorganizar sus mandos para obtener una mayor eficiencia profesional en sus reparticiones, entre otras designaciones hechas con este propósito, nombró al Mayor Merino Director de la Escuela de Aviación.

El Ministro de Guerra había elegido al hombre adecuado para ese cargo. Por su conocimiento personal, sabía de sus excelentes antecedentes profesionales y de su interés por el desarrollo de la aviación. Durante el año 1914 habían sido compañeros en la Academia de Guerra, mientras Merino estaba en primer año, Ibáñez cursaba el último y después habían servido juntos en el Estado Mayor. En 1922, el destino nuevamente los había unido haciendo parte de la Embajada Especial enviada por nuestro país al centenario del Brasil.

El nuevo cargo concedido a Merino, atendiendo a sus reconocidas condiciones de mando y de gran carácter, debió parecerle al joven Mayor de Artillería un verdadero presente griego.

La aviación militar, de la cual hacía parte importante la Escuela, afrontaba todavía los coletazos de la mayor crisis institucional de su corta historia, la cual había afectado seriamente su disciplina y quizás hasta su misma existencia.

Las dificultades internas en la Aviación Militar venían desde lejos. Ya en 1922, una Comisión Investigadora de la Cámara, presidida por los diputados Domingo Durán Morales y Agustín Correa Bravo, haciéndose eco de las acusaciones de su colega don Víctor Celis Maturana, efectuó en agosto de ese año una sonada inspección de los servicios aéreos, la cual, si bien no pudo establecer en su informe "ninguna responsabilidad material concreta", "...evidenció falta de criterio técnico en la dirección de los servicios".⁴⁶ No obstante esta grave conclusión, su jefe, General Luis Contreras Sotomayor, quien había sido suspendido de su cargo durante el sumario, reasumió su alto cargo.

El audaz raid del Capitán Aracena hizo olvidar a la opinión pública los problemas que estaba sufriendo la Aviación Militar, pero el trágico accidente que costó la vida al Teniente Yávar, el 11 de diciembre de ese año, dio lugar a que al despedir sus restos el Director de la Escuela de Aviación, Capitán Urzúa Lavín, denunciara públicamente el pésimo estado del material de vuelo. Este gravísimo cargo provocó el revuelo consiguiente en la opinión pública, el que se reflejó en los editoriales de los principales diarios de la capital. La denuncia del capitán Urzúa Lavín, quien tenía brillantes antecedentes profesionales, y que había asumido su cargo después de haber servido como Agregado en la Legación de nuestro país en Francia, donde había perfeccionado sus conocimientos técnicos, basados en la experiencia de la pasada guerra europea, obligó al entonces Ministro de la Guerra Hernán Correa Roberts a ordenar un sumario para establecer los hechos. "Jamás el Ejército ha tenido un Ministro

más mediocre y más inepto", asegura Columbano Millas, quien durante diez años fue Secretario privado de los Ministros de Guerra, en su obra **Los secretos que divulga un secretario privado de los ministros de guerra**, 1923. El fiscal fue el Capitán Víctor Contreras, Jefe de la Sección Técnica de la Inspección General de Aviación, es decir, un subalterno inmediato de su Jefe, el General Luis Contreras, en consecuencia una vez más este jefe quedó al margen de sus directas responsabilidades. No habiéndose comprobado ningún cargo grave a Urzúa Lavín, pese a su prestigio fue sancionado por el Ministro Correa Roberts, obligándolo a abandonar su puesto y a trasladarse al Regimiento Coraceros de Viña del Mar, en su reemplazo fue nombrado el Capitán Aracena, la estrella de la Aviación Militar en esos días, quien fue a su vez reemplazado por el Capitán Federico Baraona.

Pero sería esta la última vez que el General Contreras saldría indemne de los cargos que se le hacían.

Después de los sucesos de 1924, y como consecuencia del antagonismo que se produjo entre la Junta de Gobierno y la Junta Militar, que cuidaba del fiel cumplimiento del programa de Gobierno que a nombre del Ejército se había ofrecido al país en tan dramáticas circunstancias, la totalidad de los oficiales de la Escuela de Aeronáutica Militar y de las escuadrillas, elevó a la Junta Militar un memorándum que contenía gravísimas críticas a la gestión del General Contreras en la Aviación, las cuales pusieron de manifiesto el estado desastroso en que se encontraba la Aviación Militar a fines de 1924.

En ese informe, fechado en El Bosque, el 3 de diciembre de ese convulsionado año, los más prestigiosos oficiales de la Aviación Militar, encabezados por el Director de la Escuela de Aeronáutica, Capitán Federico Baraona, junto a un selecto grupo de oficiales que en el futuro de esta relación tendrán una señalada presencia en el desarrollo de la aviación militar, en la civil y en la vida nacional, suscribieron un documento sin precedentes en ninguna institución castrense hasta esa época y que constituye la más grave acusación que se haya hecho en la historia de nuestro país, denunciando nuestra más completa indefensión militar. Decía en parte dicho informe:

"Brasil, Argentina, Perú, Colombia, Uruguay y tal vez Ecuador y Paraguay, mantienen servicios aéreos muy superiores a los nuestros. En la actualidad podemos decir con absoluta seguridad, que no habría una sola máquina en estado de salir a campaña. No hay aviación de caza, de combate, ni de bombardeo...".

"El material de Escuela es casi nulo. Sólo hay una máquina en condiciones de servir para la instrucción. Los motores son un peligro para la vida de los pilotos. No se dispone de laboratorios de enseñanza, ni de canchas de tiro, ni de bombardeo, ni experimentales, ni sistemas de instrucciones. No hay un servicio radiotelegráfico, tampoco meteorológico, ni de observación. Nunca se ha hecho un ejercicio de movilización, ni se ha instruido tropa para atender los servicios de comunicaciones."

El informe continuaba con severas críticas contra el estado de la Aviación Civil, sobre la instrucción inglesa, la colecta pública efectuada en 1920 y el bautizo de los aviones adquiridos con esos dineros, llegando a la conclusión final que esos oficiales habían perdido la confianza en el General Contreras y que solicitaban su retiro por "falta de condiciones militares y de hombría".⁴⁷

El torpedo era demasiado explosivo, Contreras llamó a su inmediato, el Coronel Francisco Javier Díaz, le entregó el mando, pidió un fiscal e inició su expediente de jubilación del Ejército.

A raíz de los sucesos revolucionarios del 23 de enero de 1925, asumió el mando de los Servicios Aéreos el Teniente Coronel Marmaduke Grove Vallejos, quien había sido uno de los altos oficiales del Ejército que con más entusiasmo había participado en ellos.

A pesar de su dinámica personalidad, el Comandante Grove, quien fue ascendido días después al grado de Coronel, no pudo impulsar el desarrollo de la aviación, como eran sus propósitos y para lo cual había sido nombrado por el nuevo gobierno, debido, en gran parte, a las limitaciones de la situación económica y a las contingencias del agitado año político que empezó a vivir el país desde enero hasta el mes de octubre, cuando nuevas elecciones presidenciales y parlamentarias le pusieron fin.

La labor cumplida por el Coronel Grove en la Dirección General de Aeronáutica consistió en poner en servicio los dos aparatos Junkers que habían llegado al país en diciembre del año anterior; el encargo hecho en el exterior para adquirir: una docena de biplanos Bristol Lucifer de 110 caballos, para instrucción; una docena de biplanos Vickers Vixen de guerra de 425 H.P.; otros tantos monoplanos Vickers Wibault monoplazas; y seis Junkers de bombardeo del tipo R 42,⁴⁸ los que llegarían a comienzos del año siguiente, reemplazando el antiguo material existente, y el proyecto de establecer un servicio aéreo de pasajeros entre Santiago y Valparaíso, cuyos detalles se publicaron en el Boletín del Ministerio de Guerra de fecha 20 de junio de 1925, pero cuya puesta en servicio no obtuvo el éxito esperado.

En un reportaje que la revista **Zig Zag** le hizo al Coronel Grove en relación a los servicios aéreos, este distinguido jefe reconoció indirectamente la crítica situación que estaban sufriendo al afirmar que:

"Una escuadra aérea aún no hay, pero dentro de poco habrá el mínimo de lo que nos hace falta. Este servicio debe mejorarse, es de una absoluta necesidad hacerlo; la aviación es hoy por hoy el más eficaz elemento de guerra".

El reportaje concluía con una amarga reflexión de F.H., su redactor:

"Me alejo pensando en que alguien ha dicho, o escrito, que la aviación de guerra chilena está en inferioridad de condiciones que la del Perú, de la Argentina, del Brasil, del Uruguay y de casi todos los países de Sud América... Comprendo que el Sr. Grove no haya querido hablar para el público de la verdadera situación de la

aviación".⁴⁹

En enero de 1926 el breve período de mando del Coronel Grove terminó súbitamente debido a que "publicó una carta contra el envío de militares a Europa y el Ministro de Guerra, considerando que esas apreciaciones faltaban a la disciplina, le aplicó un arresto de 24 horas en su casa. Poco después fue nombrado Adicto Militar a la Legación en Suecia, con la misión de estudiar en Europa los últimos adelantos en aeronáutica⁵⁰ y con la orden perentoria de abandonar el país "antes del 20 del presente".⁵¹

Después de algún tiempo, el Coronel Grove se unió en Europa con los políticos opositores exiliados que conspiraban contra el Gobierno del Presidente Ibáñez, quien lo exoneró del Ejército y le inició un proceso militar.

El Coronel Grove fue reemplazado en su cargo de Director General de Aeronáutica por el Teniente Coronel don Elías Veloso Rivera, oficial de artillería y de Estado Mayor, quien venía de mandar al Grupo de Artillería a Caballo N° 2. Veloso asumió su cargo el 22 de enero de 1926.

Durante su gestión como Director General de Aeronáutica, el Teniente Coronel Veloso tuvo una permanente preocupación por mejorar los servicios y aumentar el material de vuelo existente, el cual sólo constaba de doce aviones a la fecha que asumió su cargo. A principios de 1926 la Aviación Militar recibió los doce aparatos encargados por su ex Comandante Grove, los cuales reforzaron considerablemente la Aviación Militar, levantando de paso la decaída moral de sus miembros.

En consecuencia, se puede afirmar sin exageración alguna, que estas nuevas adquisiciones venían prácticamente a renovar a fondo a nuestra Aviación Militar.

Por su parte, la Escuela, bajo el mando del Capitán Enrique Zuñiga Cooper hizo importantes innovaciones en sus planes de estudio e implementó un vuelo sin escalas entre Santiago y Buenos Aires en febrero de 1926.

Este vuelo, efectuado inicialmente por tres aviones Vickers, piloteados por los capitales Armando Castro y Andrés Sosa y el Teniente Carlos Montecinos, tenía por objeto llevar los saludos del Gobierno, del pueblo y del Ejército al aviador español Ramón Franco, que recientemente había llegado a Buenos Aires después de cruzar el Atlántico Sur en su famoso hidroavión "Plus Ultra", en un vuelo por etapas, hazaña que había impactado a la opinión pública mundial y en especial a la de nuestro continente.

A pesar de no haberse logrado en su integridad el vuelo proyectado, el raid del Capitán Castro y la presencia en Buenos Aires del Jefe de nuestra Aviación Militar, fue motivo de variadas expresiones de confraternidad chileno-argentina y de solidaridad con nuestros aviadores.

Pero este fue el último de los raids internacionales en los cuales se expondría la vida de nuestros pilotos y la integridad de sus aviones, las primeras tan valiosas y

los segundos siempre tan difíciles de adquirir. Nuevos criterios se impondrían dentro de muy poco tiempo más, abriendo amplios horizontes al arrojo y valentía de nuestros aviadores.

A pesar de los esfuerzos hechos por el Teniente Coronel Veloso para superar los problemas que se presentaban en la Escuela de Aviación, todavía subsistían en ella viejas y relajadas prácticas y la indisciplina, tan difíciles de erradicar, y que eran tácitamente toleradas por su Director, con lo que se hacía más difícil su normal funcionamiento.

Pese a que éste tenía valiosos antecedentes profesionales, los que había perfeccionado durante su permanencia de alrededor de dos años en Estados Unidos, y a su destacada participación en los sucesos revolucionarios de 1924 y 1925, junto a su jefe, el Coronel Grove y del Coronel Ibáñez, la superioridad militar estimó que no era la persona adecuada para señalar nuevos rumbos al establecimiento, estimando que esta situación no podía prolongarse por más tiempo sin poner en peligro la estabilidad y buena marcha de la institución, el Ministro de Guerra, Coronel Ibáñez del Campo y el Teniente Coronel Veloso, conocedores de la gran capacidad profesional y de organización del entonces Jefe de Operaciones del Estado Mayor del Ejército, Arturo Merino Benítez, lo nombraron con fecha 17 de julio de 1926, Director de la Escuela de Aviación.⁵²

Con el nombramiento de Merino se cerraba una etapa en la historia de la Escuela y de la Aviación Militar y se abría otra, cuyas insospechadas proyecciones estaban muy lejos de las más optimistas presunciones de los aviadores de esos tiempos, a la cual, con justicia, se la ha llamado "La Era de Merino Benítez".

Merino, periodista

Merino tuvo siempre una franca simpatía por la prensa nacional. A través de los años, colaboró en repetidas ocasiones en diversos medios con remitidos sobre variados tópicos de actualidad. Cuando asumió la dirección de la aviación tuvo una especial política de puertas abiertas hacia la prensa nacional, a la cual asoció a los principales eventos de la aeronáutica de su tiempo, y cuando fue separado de ella por los vaivenes de la política, recurrió a sus páginas para defender su gestión y la de sus leales colaboradores.

Es por eso que resulta muy interesante para el investigador recoger y analizar sus colaboraciones periodísticas, pues al no haber escrito lo que habrían sido unas valiosas "memorias", estos artículos nos dicen mucho de sus pensamientos y sus propósitos íntimos.

De acuerdo con lo recogido sobre esta faceta de su inquieta vida, las colabo-

raciones periodísticas de Merino se iniciaron en la primera mitad del año 1926 y se suspendieron al asumir su cargo de Director de la Escuela de Aviación en agosto de ese año.

En un sondeo preliminar hecho entre abril y julio de ese año, se han podido individualizar alrededor de veinte artículos periodísticos enviados a **El Mercurio** de Santiago, sobre variados temas de actualidad.

Entre ellos, "Fascismo Criollo", publicado en ese diario el 6 de abril en el cual festina la posibilidad de que exista en nuestro país un movimiento político similar al italiano, sobre el cual no duda decir que: *"más parece ser obra de farsistas que de fascistas"*.

El 23 del mismo mes, pero esta vez en **El Diario Ilustrado**, bajo el título de "Iniciativa oportuna", hizo un llamado a estimular la educación cívica en nuestros establecimientos de instrucción preguntando: *"¿Se hace algo en nuestras escuelas para cultivar el amor a la Patria, las virtudes cívicas, el desinterés, la abnegación y las fuerzas varoniles de nuestra raza?"* Recordando, además, que en Estados Unidos el plan de educación básica estima que *"en una democracia es deber primordial inculcar a la juventud el convencimiento de que el hombre y la mujer tienen la obligación de saber sacrificarse en beneficio de la comunidad cuando ello sea necesario"*. Pareciendo adivinar en 1926 lo que ahora ocurre a nuestra juventud con el Servicio Militar, agregaba: *"Uno de estos sacrificios es el deber que tiene todo muchacho de prepararse para la defensa de su patria en relación a su edad y en proporción a sus fuerzas. En esta grandiosa tarea deben aunar sus fuerzas, la escuela y el hogar, el padre y el maestro, porque sólo con la sincera cooperación de todos ellos se llegará a resultados positivos"*.

En dos artículos sobre "La Defensa Aérea" y "La Aviación Comercial", publicados en **El Mercurio**, los días 2 y 4 de junio, sucesivamente, Merino analizó en forma visionaria las ventajas que ofrecía la aviación en relación a la defensa nacional y el transporte aéreo, lo que comprueba, una vez más, los profundos conocimientos que tenía sobre esta arma y que, al ingresar a su servicio, no era un lego en la materia.

"Chile, como ningún otro país, necesita una defensa aérea eficiente -decía en el primero de sus artículos-. Su territorio larguísimo, de comunicación longitudinal difícil y pobre, impide a las fuerzas terrestres concentrarse con la rapidez necesaria en el punto amenazado. La estrechez misma de su faja territorial lo hace doblemente expuesto a una incursión de fuerzas enemigas terrestres o marítimas que pueden cortarlo en dos, separando sus fuerzas de defensa en forma peligrosa. En sus extremos lejanos, la defensa nacional allí estacionada no puede ser sino anémica, y la concentración del total de sus recursos militares en un caso dado, ha de resultar demorosa en forma excesiva si se hace por tierra y expuesta o aleatoria, si se hace por mar".

"La defensa de sus costas es problema casi insoluble, si se piensa en el ataque de una escuadra superior a la nuestra, y los recursos económicos del país no permiten aumentar en mucho ni su eficiencia, ni el poder y el número de nuestros fuertes costeros".

"Una aviación poderosa soluciona como por arte de magia gran parte del problema. Ajenos a los inconvenientes del suelo y casi independientes de las distancias gracias a su velocidad, los aviones pueden acudir a cualquier punto del territorio nacional en sólo horas de vuelo. El avión resulta hoy el rey de la guerra. Su poder es tal que ha quitado a Inglaterra todo el prestigio que le prestaba el indisputado cetro de los mares".

"Para nosotros resulta una panacea. Su escaso costo nos puede permitir tener una gran escuadra aérea y la ventaja de hacernos respetables ante cualquier gran potencia que pretendiera atacarnos. Mientras nuestras fuerzas de defensa marítima no puedan auxiliar al Ejército en sus operaciones militares, sino como medio de transporte, las de éste nada pueden servirle a aquellas en sus operaciones navales por más próximos a la costa que se realicen. La fuerza aérea, en cambio, no encuentra límite a su actividad, y lo mismo puede actuar contra fuerzas navales que entre fuerzas terrestres que nos ataquen, por muy poderosas que ellas sean".

*"De aquí que a nosotros, tanto como a Inglaterra, que ha creado el Ministerio del Aire, nos conviene incrementar el poder aéreo y tenerlo en una sola mano para hacerlo así más eficiente."*⁵³ (Subrayado del autor)

El resto de las colaboraciones de Merino a las cuales nos hemos referido, abordaron interesantes temas militares, tanto en el campo profesional como en defensa del Ejército, injusta y violentamente criticado por algunos círculos políticos en aquellos meses, como tendremos la ocasión de evocar más adelante.

Después de recordar que ni el Ejército ni la Armada solicitaron ningún privilegio constitucional ni legal para sus miembros, para precaverse de eventuales persecuciones una vez que entregaran el gobierno a la civilidad, escribía Merino el 28 de mayo en **El Mercurio**:

"...sin querer evitar los duros y enconados ataques que veían venir, al contrario, ellos han buscado en la pureza de su conciencia cívica el mejor escudo contra la injusticia y la incomprensión; y el aplauso inesperado y de rara nobleza, que suele disonar entre el conjunto de diatribas, es el galardón máspreciado a su corazón de patriotas."

En la Comandancia de la Escuela de Aviación

Merino recibió el mando de la Escuela de manos de su jefe suplente, Capitán Enrique Zúñiga Cooper, el 11 de agosto de 1926.

Al respecto, años después Merino recordaría que:

*"Cuando me hice cargo de mi nuevo puesto abandonando mi apasionante trabajo sobre nuestros planes de guerra y operaciones, la Escuela no era ni sombra de lo que es hoy y estaba entonces en estado caótico por falta de un jefe apropiado."*⁵⁴

"Dirigía la Escuela -recordó en otra oportunidad- un joven oficial recién llegado de Estados Unidos de Norte América, donde hiciera un curso de vuelo un tanto inseguro y que no tenía el ascendiente necesario ante sus camaradas".

*"La Escuela de entonces había pasado por muchas vicisitudes, altas y bajas en su desarrollo y sus Directores, que eran oficiales de Ejército, se cambiaban continuamente, pero mantenía, a pesar de todo, su magnífica tradición de vuelo. Todo se estaba concentrando en la Escuela El Bosque y en la Base de Quinteros. A la primera iban los oficiales del Ejército y a la segunda los de la Marina de Guerra; no llegaban a veinte los que mantenían su actividad de vuelo, porque continuamente regresaban a sus unidades militares o a sus barcos. Después de permanecer un año en la Escuela de Aviación, recibiendo instrucción de vuelo. Al volver, ya habían perdido todo contacto con ella."*⁵⁵

Comprendiendo que no podía ser un buen líder para sus hombres si no dominaba la técnica del vuelo, esencia de la institución que mandaría como jefe, Merino decidió hacer un curso para obtener su título de piloto, sirviéndole como instructores de vuelo los prestigiosos alumnos avanzados de la misma Escuela Carlos Montesinos y Roberto Ewing, y después, Oscar Silva Mora, quien en 1935 sería Director de LAN.

"Me impuse esta obligación 'in mente', para cumplir con dignidad y eficiencia", recordaría Merino más tarde.⁵⁶

Merino empezó su aprendizaje en un aparato Bristol, modelo 83, terminándolo en un De Havilland Gipsy Moth, recibiendo finalmente su título de Piloto Militar de Guerra, categoría B, el 4 de junio de 1928, según D.S.P. J. N° 1658, firmado por el Presidente Ibáñez y su Ministro de la Guerra, General don Bartolomé Blanche Espejo.

El nombramiento de Merino, artillero, oficial de Estado Mayor, sobre quien sus subalternos es posible que sólo conocieran en ese tiempo su conferencia **Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas**, desarrollada ocho años antes en el Estado Mayor, contribuía a que ellos desconocieron sus antecedentes para comandar eficientemente esta moderna y compleja fuerza de combate. Por lo tanto su in-

tempestivo nombramiento, que indirectamente parecía un desconocimiento del valor profesional de distinguidos altos oficiales de la aeronáutica de ese entonces, causó un enorme revuelo entre el personal de la Escuela y de la Institución.

"Los oficiales antiguos miraron con malos ojos la llegada de este jefe entendido en artillería y en Estado Mayor, pero lego en aeronáutica, y salvo honrosas excepciones me siguieron durante largos años con enojo muy cordial", recordó Merino en su oportunidad.

"El cuerpo de aviadores militares en ese entonces, fluctuaba alrededor de una veintena de sobrevivientes de la edad heroica de la aviación", confidenció en otra entrevista que se lo hizo años más tarde, *"estaban acostumbrados a sentirse hombres excepcionales con derecho a todo y, en lo posible, sin obligación alguna, sobre todo en lo relacionado con la disciplina propia del cuartel, o relativa a su perfeccionamiento intelectual o físico. La realización de un raid internacional de renombre constituía toda su ambición y la meta más excelsa; era algo curioso, mientras no titubeaban en jugarse la vida en una aventura de vuelo en los ya escasos De Havilland, vacilaban mucho, y aún se detenían a esperar un compañero antes de atravesar de noche el parque de la entrada de la Escuela, donde se alza el monumento a los mártires de la aviación y entre cuyos árboles añosos se paseaban los gnomos y los espíritus de los muertos que algunos médiums noche a noche solían evocar. Era el reino de la paradoja".* Un testigo de ese tiempo, el Teniente Arturo Meneses, agrega:

"Los nuestros eran formidables pilotos, grandes valores personales, verdaderos acróbatas que se jugaban la vida en cada proeza... Eso sucedía mientras nuestro Ejército era más germano y disciplinado que nunca, en tanto los aviadores -sin diferencias jerárquicas, sin limitaciones de trabajos especiales- hacían lo que les venía en gana con sus aviones, sólo como gestos de valor. Soñaban y vivían... Una época en que, en contraste con la pulcritud del uniforme del Ejército, los aviadores usaban unos desordenados overoles que hacían palidecer de rabia el espíritu militar de los generales, que como una compensación a sus riesgos aceptaban la indisciplina y el desordenado vestir de los aviadores."⁵⁷

"...pero un día llegó a la aviación Arturo Merino Benítez- sigue recordando Meneses Kingsley- y todo cambió."

"Era oficial de Estado Mayor de Artillería y el Presidente Ibáñez lo mandó a hacerse cargo de ese grupo de indisciplinados heroicos. En dos semanas puso disciplina y terminó con las tenidas de "cowboy", como se llamaba entonces a las ropas de los aviadores, y puso fin a los vuelos con riesgos inútiles. Con ese material humano formó una aviación profesional donde era necesario resguardar la vida de cada piloto. Así comenzó el estudio, con clases de gimnasia a las siete de la mañana, horas regulares de vuelo, clases técnicas, conferencias y recogida al cuartel a medianoche.

Aquello fue el horror para esos aviadores libertarios. Arturo Merino esperaba en la puerta de la Escuela la llegada de sus hombres, con su chaqueta de cuero, los brazos cruzados en la espalda y las piernas abiertas, como un padre que ha dado permiso a sus hijos sólo hasta las doce de la noche."⁵⁸

Junto con hacer interesantes innovaciones en la conducción de su establecimiento, Merino se preocupó de incentivar el desarrollo de la aviación civil. A pesar de sus problemas internos, el Aéreo Club de Chile, gracias a la ayuda del Ministro de Guerra Coronel Ibáñez y de Merino, pudo organizar el 11 de septiembre un Festival Aéreo en El Bosque, en el cual participaron conocidos pilotos civiles como Clodomiro Figueroa, Federico Helfmann, Salvador Sanfuentes y César Copetta entre otros, y los vuelos en formación presentados por la Escuela de Aviación, los bombardeos aéreos, ejecutados por el Grupo Mixto N°3, formado por los capitanes Andrés Soza, Francisco Lagreze y Osvaldo Acuña y los tenientes Humberto Zanelli y Julio Maldonado. Además actuaron los acróbatas aéreos capitanes Alfredo Fuentes, Roberto Ewing, Marcial Arredondo, Alberto Vallejos y Emilio Brandenburg, los tenientes Carlos Montecinos, Oscar Silva, José Vera y Mario Barros.

El Festival fue presidido por el Presidente Figueroa, el Ministro de Guerra y el Jefe de los Servicios Aéreos, Coronel Veloso, y presentó además concursos de aterrizajes, cazas de globos, carreras de aeroplanos y la primera presentación de un poderoso avión Junkers de tres motores de 300 H.P. que provocó la admiración del público. Presidió el jurado el propio Merino en su calidad de Director de la Escuela y principal organizador del evento, quien estaba especialmente interesado en estimular el desarrollo de la aviación civil como un medio de ir formando una futura reserva de pilotos para la defensa nacional, preocupación que fructificaría dos años más tarde, al darle vida definitiva al Aero Club de Chile, el cual vegetaba desde hacía algunos años.

Al mismo tiempo en que Merino cooperaba con las actividades de la aviación civil, se preocupó de preparar una modesta participación de sus alumnos en la Parada Militar del 19 de septiembre, la cual, años después, recordaría con sabrosos comentarios:

"En base a los pilotos antiguos, ordené la preparación de una bandada de siete aviones para el desfile en las Fiestas Patrias y asesorándome de los aviadores más prestigiosos en la base como Ewing y Montecinos, ordené la formación para un vuelo de ensayo. El leader debía ser Brandenbreg, en cuyo avión me instalé como pasajero, y tras él, formando cuña, los restantes. Dí la señal para el decolaje y noté apenas despegamos, una maniobra extraña y muy violenta. El piloto montó bruscamente y entró en un viraje muy cerrado a la derecha, lo que produjo el desorden y pánico consiguiente. Sin seguridad para juzgar la maniobra, miré los aviones que seguían y comprobé que la formación se ha-

bía disuelto, y luego, que los pilotos comenzaban a aterrizar. Se lo advertí al piloto, quien en respuesta clavó el avión y realizó un 'Looping'. Cogí al piloto por el hombro y zamarreándolo fuertemente le ordené aterrizar. Ya en tierra y reunidos a mi alrededor los pilotos, uno de ellos (Montecinos) contestó a mi pregunta: 'Mi Comandante, yo no sé cómo no nos hemos muerto todos. La montada y el viraje repentino del leader casi nos hace chocar unos con otros. Nos hemos escapado por un milagro.'

"Ordené repetir la formación media hora más tarde, pero mientras me paseaba cabizbajo por la cancha, reflexionando en lo ocurrido y en que el piloto leader debía tener más copas en el cuerpo que lo conveniente, sentí gritos que venían desde los hangares, acompañados de señales de alarma. Al volverme ví un avión en carrera para decolar que se me venía encima, dejándome apenas el tiempo de dar un salto al costado que me salvó de ser partido por la hélice, aunque de todos modos me alcanzó el extremo del plano inferior del avión, golpeándome en las caderas y haciéndome dar una voltereta en el aire. El viejo piloto civil Etchegaray casi liquida mi incipiente carrera de aviador. Ni las explicaciones que me diera, ni el llevar una linda pasajera en su avión, pudieron naturalmente calmar mi enojo. Fue éste mi estreno en aquel medio en que se comentaba sin embargo aquella frase con que uno de ellos calificara el conjunto: 'El aviador es un hombre que prefiere matarse a trabajar'. Tal era la aviación que recibía y que dejara, cinco años más tarde, como la más disciplinada, eficiente y poderosa del continente."⁵⁹

A pesar de estos imprevistos, días más tarde, la Escuadrilla de la Escuela de Aviación, formada por los siete Vickers, manejada por los pilotos seleccionados por Merino, formando una V en correcta alineación, sobrevoló la elipse del Parque Cousiño durante la Parada Militar de septiembre hasta perderse en el horizonte. Cerraba este sobrio desfile el Grupo Mixto de Aviación N° 3, que presentó ocho aviones más.

"A su regreso, esas unidades aéreas efectuaron diversas pruebas. Terminada la revista, evolucionó durante algunos minutos sobre la cancha el avión F.1, piloteado por el aviador Clodomiro Figueroa."⁶⁰

Pero al margen de la vida de Merino y del de la aviación nacional, en el país empezaron a precipitarse trascendentales acontecimientos políticos. Como se recordará, el 24 de diciembre de 1925 había asumido el mando supremo del país el ex Vicepresidente don Emiliano Figueroa Larraín, quien había sido elegido para ese cargo el 24 de octubre de ese mismo año como candidato único de los partidos políticos, en oposición al médico militar y ex Ministro de Higiene, Asistencia, Trabajo y Previsión Social, don José Santos Salas Morales, quien fue apoyado por un movimiento popular, llamado de los asalariados. La armonía de los partidos políticos con

el nuevo mandatario duró muy poco. A pesar de que los parlamentarios habían sido elegidos en noviembre sobre la base de un arbitraje propuesto por el Presidente electo Figueroa Larraín, una vez instalado el Parlamento, estos demostraron a poco andar, que no comprendían a cabalidad la profunda mutación del sistema político emergido de la Revolución Militar y de la nueva Carta Fundamental, tratando de volver a las prácticas del viejo parlamentarismo, recurriendo al anacrónico recurso de las interpelaciones y acusaciones parlamentarias, las que sumadas a las expresiones hirientes de algunos diputados contra el Ejército, que llegaron a la injuria, a la grosería y a veces hasta incitar a la ruptura de la disciplina castrense. Se caracterizaron por la procacidad de sus términos los diputados Pedro León Ugalde, Enrique Matte Figueroa y Ramón Alzamora.

Entre el manajo de "flores parlamentarias", podemos recordar al primero, quien planteó en su oportunidad suprimir la Escuela de Infantería y la de Caballería, "donde sólo se va a aprender equitación y elegantes posturas a caballo";⁶¹ al segundo, por su audaz afirmación de que en las incidencias de los años 1924 y 1925, el Ejército "había descuidado la espada para asaltar el presupuesto nacional";⁶² y al tercero, por decir que las FF.AA. "no son otra cosa que simples fuerzas parasitarias que se están comiendo los pulmones de las fuerzas productoras de la nación."⁶³

Los violentos ataques al Ejército y a la permanencia del Coronel Ibáñez en el cargo de Ministro de Guerra, obligaron a éste a presentarse a la Cámara de Diputados para defender personalmente su honra y la de sus subalternos.

La presencia en los bancos de Ministros, del indiscutido caudillo de la Revolución Militar de septiembre de 1924, causó un enorme revuelo entre los opositores del gobierno en el Parlamento y provocó un grave incidente entre el Ministro de la Guerra y el apasionado Presidente de la Cámara Sr. Gumucio, la cual fue superada tras difíciles y complicadas negociaciones.

Los ataques parlamentarios contra el Ejército e Ibáñez y el gesto de este último de presentarse frente al Parlamento en defensa de sus fueros, volcó sobre el Ministro la simpatía de todos sus compañeros de armas y la de un sector civil que vio en el caudillo militar al hombre que era necesario para echar a andar con mano firme los postulados contenidos en la nueva Constitución Política y en la moderna legislación impulsada por la juventud militar y aprobada a última hora por el Congreso anterior en 1924, la cual todavía era letra muerta.

Pasadas las Fiestas Patrias, el ambiente político-social entró en el inicio de una crisis que después de diversas alternativas, demostró, una vez más, la incompreensión del estamento político tradicional sobre el momento histórico que vivía el país después del período revolucionario 1924-1925. La crisis culminaría el 9 de febrero del año siguiente con un cambio trascendental en el juego político, social y económico de Chile.

El 24 de septiembre, durante el desarrollo de la llamada "Convención de Asalariados", que unía en su seno a importantes sectores de trabajadores no afiliados a los partidos obreros tradicionales, Federico Fernández, uno de sus dirigentes, de larga trayectoria como agitador social, pronunció un violento discurso denunciando que "militares habían vendido su casaca al oro extranjero" y que "con sus bayonetas habían servido de lacayos a los bandidos que se encontraban en La Moneda y que sólo se habían apoderado de las arcas fiscales para mejorar sus sueldos."

En atención a la diatriba de Fernández, el Director General de Policía ordenó su inmediata detención, lo que fue ratificado por el Ministro del Interior don Maximiliano Ibáñez y por el Presidente de la República, y se designó como fiscal militar al Mayor Arturo Merino Benítez para ver la causa por injurias al Ejército.

En medio de la expectación que causó este proceso y de sus implicancias políticas y jurídicas, se presentó una acusación constitucional contra el Ministro del Interior, cuyo único y presunto delito había sido ordenar a la policía la detención del vociferante e irresponsable agitador. Merino se abocó al proceso que se desarrolló entre octubre de 1926 y marzo de 1927, terminando con una sentencia de seis meses de prisión para Fernández, la que empezó a ser cumplida el 3 de este último mes.

El informe de Merino como fiscal militar, emitido el 2 de noviembre de 1926, constituyó una pieza de gran valor jurídico y mereció su publicación en los diarios de la época.

Al analizar los cargos hechos a Fernández en los partes policiales, se le atribuía la comisión de tres delitos: injurias al Ejército; proposición de alzamiento a mano armada contra el Gobierno e injurias contra las autoridades. Merino determinó que sólo el primero de ellos daba mérito para que se abocara al sumario la justicia militar, estimando que los restantes eran de jurisdicción de los tribunales ordinarios de justicia.

Considerando las injurias al Ejército, las estimó como muy graves, pues afectaban a sus oficiales, *"de cuyo prestigio depende en mucho la disciplina de todo cuerpo armado, la firmeza de las instituciones y la seguridad del Estado"*.

Pero no obstante considerar este delito como muy grave y que *"puede ser penado, ya que los oficiales no tienen, ni pretenden tener, derecho a privilegios especiales entre los demás ciudadanos, como no sean los de llevar sobre sí mayor acervo de deberes y sacrificios para con la patria"*, Merino llegó a la conclusión que *"este delito de Fernández aparece desprovisto de importancia por el hecho de que personas con mayor cultura (alusión indirecta a los parlamentarios que habían expresado parecidas opiniones, sin recibir sanción alguna) han hecho también al Ejército blanco de injustos ataques y han quedado en la impunidad, debido al derecho de inviolabilidad de que gozan."*

Considerando que ni el Ministerio Público en el caso del delito de injuria con-

tra el Presidente de la República, como tampoco el Ejército se habían querellado contra Fernández, porque *"mal podría responsabilizar al más irresponsable de sus detractores una institución que debe hacer culto de la equidad y el honor"*, y que además el inculpado había desmentido públicamente los conceptos que se atribuían sobre el Ejército, citando como testigos a los diputados Alzamora, Ayala, Silva Lastra y Bart, y que con ello parte del daño hecho había sido reparado, el fiscal Merino creyó procedente sobreeser al inculpado en lo relativo al delito de injurias al Ejército y pasar los antecedentes a la justicia ordinaria para que conociera de los demás cargos que le imputaban a Fernández, la que lo condenó a una prisión de seis meses.

Como puede apreciar el lector, la justicia militar recientemente recodificada por el movimiento militar de 1924, juzgaba con equidad y justo equilibrio los delitos contra el Estado y no en la forma en que la leyenda negra le atribuyó en su época.,

La resolución del fiscal fue elogiosamente apreciada en todos los círculos y sus conclusiones tuvieron el mérito de haber sabido interpretar las circunstancias del momento en que vivía el país.

Emitido su informe, Merino se abocó de nuevo con todo su entusiasmo a sus labores profesionales en la Escuela a su mando, la cual a fines de noviembre fue visitada oficialmente, y por primera vez, por el poderoso Coronel Ibáñez.

La visita se efectuó el 22 de ese mes, en medio de las agitadas negociaciones que habían llevado a la formación del Ministerio presidido por Manuel Silva Vicuña y la reciente confirmación de Ibáñez como Ministro de la Guerra. Y tuvo el mérito de ser la primera que en carácter oficial tendría el hombre fuerte del régimen y futuro mandatario con la realidad aeronáutica de su país.

Al levantar su copa para ofrecer al Ministro el tradicional brindis de saludo, Merino, con la habitual franqueza que caracterizó toda su vida, y teniendo el íntimo propósito de darle a la aviación militar una clara individualidad, que la identificase como propia y fuese haciendo conciencia de su futura independencia del Ejército, le propuso *"la necesidad de dotar a los pilotos militares de uniformes especiales que presten las comodidades necesarias durante las prácticas de vuelo y demás actividades."* Además, le solicitó al Ministro su ayuda para subsanar las múltiples deficiencias que afectaban al servicio debido a la falta de elementos adecuados.

Las palabras de Merino impresionaron al adusto Ministro, no acostumbrado a recibir peticiones tan directas de sus subordinados, sin embargo, al responder el brindis que se le ofrecía, resaltó la importancia cada vez mayor que estaba adquiriendo la Aviación Militar, manifestando que estaba bien informado de sus necesidades y aspiraciones, y que se haría un deber de firmar todo proyecto que, de acuerdo con las posibilidades del erario, permitiese el desarrollo y el incremento de esta arma a la cual él le atribuía gran importancia, tanto en un conflicto armado, como para mantener el

orden interno del país.

El entusiasmo de Ibáñez por ver al fin una Escuela bien organizada, disciplinada, y que había superado las anteriores dificultades internas, se manifestó compartiendo con los oficiales alumnos, con gran espíritu de camaradería y con frases ingeniosas y oportunas sobre el servicio y sus vivencias y aceptando, de muy buen grado, volar en un Vickers, piloteado por el Capitán Julio Maldonado, gesto que fue muy aplaudido y comentado por los presentes a este acto.⁶⁴

Los resultados de los primeros seis meses de instrucción de los pilotos bajo el mando de Merino quedaron de manifiesto en la revista final del año, efectuada en "El Bosque", en la mañana del 23 de diciembre, la que fue presenciada por el Presidente Figueroa Larraín; el Ministro del Interior, don Manuel Rivas Vicuña; el de Guerra, Coronel Ibáñez; y otras altas autoridades militares y de gobierno.

La revista fue impecable y demostró la alta preparación técnica alcanzada por los alumnos, entre los cuales se destacaron los tenientes Lisboa, Bate, Riveros, Schaerer y Arredondo.⁶⁵ Merino fue felicitado efusivamente por el Presidente y por el Ministro de Guerra, declarando el primero que "el éxito de la fiesta se debía en gran parte al Comandante Merino que, en poco tiempo, había logrado infundir en los alumnos entusiasmo por el arriesgado trabajo que hacían con peligro diario de sus vidas."⁶⁶

Por su parte, el Coronel Ibáñez expresó que tanto los alumnos como los maestros y directores del establecimiento se habían hecho acreedores a sus más entusiastas aplausos.

Este acto terminó con un almuerzo en el Casino de la Escuela. Además de las autoridades invitadas asistieron el Agregado Militar británico y los agregados navales de Brasil y Argentina. Agradeció la presencia de los invitados el Mayor Merino, quien expresó su satisfacción por la forma en que había sido hecha la revista y manifestó sus sentimientos de pesar por la trágica muerte de los tenientes Javier Ibáñez Vásquez y Juan Castro Encina y los mecánicos Carlos Hurtado y Pedro Verdugo, ocurridas en un trágico accidente en el mes anterior.⁶⁷

Esta revista marcó el comienzo de la espectacular y brillante carrera profesional de Merino, quien pasó de inmediato a ser considerado en el ambiente nacional como el principal impulsor de nuestra aviación.

Pocos días más tarde, el 29 de diciembre, Merino fue ascendido a Teniente Coronel, continuando a cargo de la Escuela hasta agosto de 1928.

Durante estos dos años, Merino realizaría una titánica obra de organización, la cual recibió, reiteradamente, el reconocimiento oficial del Gobierno y de la opinión pública nacional.

Fue en esos años que "con mayor denuedo defiende su idea de unificar los servicios de aviación, idea que haría realidad cuatro años más tarde, granjeándose numerosos opositores", recuerda en su obra el historiador Cuadrado Merino.

En efecto, fue precisamente en esa época en la cual Merino profundizó sus planes para organizar a la Aviación como un arma independiente, para dar una fisonomía propia y definitiva a la aviación civil, crear una línea aérea postal y comercial, adquirir una fábrica de aviones para terminar con la dependencia extranjera y proponer la formación de un Ministerio del Aire.

Desde esta fecha en adelante, hasta 1931, el destino de Merino estaría íntimamente unido con la suerte futura de estas bases fundamentales del poder aéreo nacional, por cuya creación pondría al servicio de su patria toda su capacidad organizativa, su recia voluntad, y muchas veces, hasta su propia existencia.

Su lucha sería ardua y dura. Tendría tenaces opositores, terribles detractores, pero también tendría a su favor patrióticas voluntades que sostendrían sus esfuerzos titánicos para dotar a su patria de un elemento vital para su defensa, que estaba colocándose a la vanguardia del progreso bélico del mundo.

Merino en la Inspección de Aviación de la Inspección General del Ejército

La exitosa gestión cumplida por Merino en la Dirección de la Escuela de Aviación, llevó al gobierno a nombrarlo Inspector de Aviación en la Inspección General del Ejército, conservando su cargo en la Escuela.

El nombramiento de Merino en este alto cargo inspectivo, conservando el anterior, causó enorme revuelo en el Ejército y una gran alegría entre sus oficiales y sus alumnos de la Escuela, quienes después de verlo actuar tan brillantemente en el desempeño de su cargo de Comandante, empezaban a comprenderlo y a valorizar sus logros.

El nuevo cargo asumido por Merino, creado por el gobierno y la superioridad militar, se encuadró dentro de las profundas reformas que la organización del Estado, de sus servicios y de su orientación política y administrativa le había dado el gobierno desde la constitución del gabinete ministerial presidido por el Coronel Ibáñez en febrero de 1927.

Este año señero en nuestra historia, como lo había sido el de 1920 y lo sería 1973 en el horizonte de nuestro futuro político, económico y social, marcó un hito en nuestro suceder.

Hemos visto en páginas anteriores los antecedentes políticos y sociales que llevaron a las Fuerzas Armadas, y en especial al Ejército, a intervenir en la marcha política y administrativa del país, a dictar una nueva Constitución Política y a dar un nuevo ordenamiento jurídico a Chile. Hemos visto también cómo esta nueva concep-

ción política, surgida de este ordenamiento constitucional estaba siendo resistida desde 1926 por un sector de la clase política dirigente, que parecía no comprender las profundas transformaciones que se habían iniciado en el país desde septiembre de 1924.

Por su parte, el gobierno, predicho por Figueroa, quien desde el mes de noviembre del año anterior tenía como Ministro del Interior a don Manuel Rivas Vicuña, representante típico del viejo régimen parlamentario, sostenía una política de inmovilidad que contribuía al malestar general del país, debido a la falta de solución a los grandes problemas que la inercia gubernativa había dejado acumularse.

Esta situación se agudizó en el mes de enero de 1927, lo que preocupó a las Fuerzas Armadas y en especial al Ejército, el cual veía que la incapacidad del Gobierno para resolver los numerosos problemas pendientes, ponía en peligro el cumplimiento del programa de acción gubernativa ofrecido al país en septiembre de 1924.

A principios de febrero, la situación era asfixiante y flotaba en el ambiente una gran desorientación que amenazaba la estabilidad del país, lo que decidió al poderoso Ministro de la Guerra a declarar al país que "ha llegado la hora definitiva y de liquidación de cuentas... Hay que aplicar el termocauterio arriba y abajo. Después de esta operación el país quedará tranquilo..."

El enérgico manifiesto del Coronel Ibáñez derribó el Ministerio presidido por Rivas Vicuña, el cual estaba huérfano de todo apoyo político y en la misma noche del 9 de febrero, fecha de su renuncia, el Presidente Figueroa solicitó a Ibáñez que asumiera la cartera del Interior, encabezando un gabinete ministerial compuesto por hombres de acción dispuestos a imprimir al gobierno una conducción política, económica y social de acuerdo con las circunstancias.

La llegada del Coronel al cargo administrativo más importante del país después de Presidente de la República, abrió a la gran masa ciudadana, cansada del inoperante juego político y de la incapacidad de los partidos para dar solución a sus múltiples problemas, una era de real prosperidad y de progreso, que el país no registraba desde la administración Balmaceda.

Entre las numerosas y variadas medidas que tomó el nuevo gabinete, que más parecía ser un nuevo gobierno, fue el nombramiento, hecho el 18 de febrero, del distinguido General don Francisco Javier Díaz Valderrama como Inspector General del Ejército, quien suprimió la Dirección General de Aeronáutica y dejó la Dirección de Aviación como un departamento del Ministerio de Guerra, creando además la Inspección de Aviación, dependiente de la Inspección General del Ejército, con mando sobre la Escuela de Aviación Militar, formándose al mismo tiempo un Comando de Regimiento de Aviación con los grupos de esa arma que se organizaban a lo largo del país, el cual quedó bajo las órdenes del Teniente Coronel Elías Veloso, quien fue nombrado Director de Aviación, quedando como Inspector de Aviación Arturo Me-

rino, como ya hemos adelantado.

Con el respaldo recibido, Merino asumió, aún con más entusiasmo y dedicación sus planes de modernización de los servicios a su cargo y sus estudios tendientes a organizar la aviación.

En el curso del año 1927, Merino continuó introduciéndole importantes modificaciones a la Escuela de Aviación, poniendo también en vigencia un nuevo Reglamento Orgánico, el cual agilizó sensiblemente su funcionamiento, en atención a la petición que había hecho Merino al entonces Ministro de la Guerra, Coronel Ibáñez, a la cual ya nos hemos referido, se modificó el uniforme en uso en la Escuela, introduciéndole, entre otras novedades, la que después fue la tradicional piocha roja de los pilotos de guerra. Junto a estas reformas, el gobierno ordenó hacer en la Escuela importantes inversiones en edificios, como Casino de Oficiales, Taller de Mecánica, Pabellón de Cancha, Polígono de tiro, etc., y trabajos de mejoramiento de las canchas de aterrizaje y en el abovedamiento de un peligroso canal, el cual obstaculizaba la extensión de su pista hacia el norte.⁶⁸

Las mejoras introducidas por Merino en la Escuela fueron muy aplaudidas por la opinión pública, que vio en ellas un ejemplo más del espíritu de renovación del momento que vivía el país. Desde Londres, el ex jefe de la aeronáutica, Coronel don Marmaduke Grove, le escribía a Merino con fecha 9 de abril:

"Mucha alegría me proporciona con todos los trabajos que me dice se efectúan en la Escuela para que sea lo que debe ser, y mucho celebro que al fin se esté abovedando el canal que era una afrenta y la prueba más evidente de la desidia ante el gran peligro que significaba su ubicación y cuánto hacía disminuir las bondades de la cancha."⁶⁹

La presencia de prestigiosos aviadores extranjeros en Santiago, muchos de los cuales volaban en sus aparatos, tanto por espíritu deportivo, como para exhibirlos para interesar a nuestro gobierno o a posibles empresarios en adquirirlos para su uso comercial, dio gran movimiento a nuestro único aeródromo.

A principios de enero, el Teniente Aviador de la Marina de los EE.UU., G.T. Cuddihy aterrizó en El Bosque piloteando un moderno avión Curtiss Hawk de 450 H.P., que el gobierno chileno había recibido recientemente de una partida de cuarenta y cuatro aparatos de ese tipo que venían en camino, los cuales habían sido recepcionados en los EE.UU. por el Capitán Marcial Arredondo. Durante el mismo mes, llegó a Santiago, contratado por la casa Folsh y Cía., agentes generales de la fábrica de aviones Junkers, el Capitán Walter Fridensburg, el "aviador de alta mar más renombrado de Alemania, antiguo oficial de la Marina de Guerra de ese país y as de su aviación durante la última guerra, quien venía a promover la venta de aparatos de esta marca."⁷⁰

En febrero, días después que la Escuela de Aviación celebrara su décimo ter-

cer aniversario, arribó a El Bosque una escuadrilla de anfibios norteamericanos, al mando del Comandante, Mayor Dargue, quien traía una carta autógrafa del Presidente Coolidge al Presidente Figueroa Larraín y otra del Ministro del Tesoro de los EE.UU. a nuestro Ministro de Hacienda. La presencia de sus pilotos en Santiago dio lugar a varias manifestaciones en su honor, entre ellas, al almuerzo que Merino les ofreció en el Casino de El Bosque, oportunidad en que pronunció un elocuente brindis en favor de la confraternidad americana, recordando los sacrificios hechos por nuestro país por cultivar este fraterno sentimiento.⁷¹

Al margen de esta actividad aeronáutica, otros sectores interesados en su desarrollo y progreso empezaron a hacer presencia en este medio en pleno.

En el mes de abril, cumpliendo un programa previamente establecido, la Aviación Naval, cuya Dirección estaba a cargo del Capitán de Fragata Luis Dávila organizó un importante vuelo hacia el norte del país en modernos hidroplanos recién adquiridos, el que fue comandado por el Jefe de Escuadrilla, Capitán Francke. El éxito obtenido por la Armada en este vuelo experimental, renovó el optimismo de sus aviadores, los que empezaron a preparar un raid hasta Magallanes.

Por otra parte, el 3 de mayo, la Compañía Sudamericana de Transporte Aéreo, organizada por el empresario francés de Valparaíso, Luis Testart, dirigida por su Jefe Técnico, el piloto francés Eduardo Deckert, ex miembro de la Aviación Francesa, quien había tenido una destacada actuación en la última guerra, inauguró con su avión "Cóndor", el primer servicio aerpostal comercial en Chile, el que unía a Santiago con Valparaíso, cuyas concesiones legales le habían sido otorgadas durante la administración Alessandri y corroboradas posteriormente por las dos Juntas de Gobierno sucesivamente.

Estos dos hechos, cuyas proyecciones estimó Merino como una amenaza real a sus anhelos de crear una línea postal hacia el norte, le afectaron profundamente, por cuanto todavía sus proyectos no lograban convencer a los dudosos, ni obtener el apoyo oficial necesario para llevarlos a la realidad.

Desgraciadamente, dos lamentables accidentes, que costaron la vida a dos importantes pilotos de la Escuela, los capitanes Roberto Ewing Lazarte, quien había sido su maestro de vuelo, y Francisco Vial Larraín, los cuales estuvieron apenas separados por unos días, afectaron aún más la moral de Merino.

Durante los funerales del primero de ellos, al que asistió el Vicepresidente Ibáñez y las más altas autoridades militares, de gobierno y el embajador de Inglaterra, Merino despidió sus restos y los del mecánico que le acompañaba, el conscripto Arredondo, "con un hermoso y sentido discurso", diciendo que *"este accidente costaba la vida al más meritorio de los miembros de la Aviación"*.⁷²

Treinta y siete días más tarde, mientras los acongojados ánimos de Merino y de los oficiales de la Escuela todavía no se reponían de la sensible pérdida del maes-

tro Ewing y su mecánico, el joven Teniente Francisco Vial Larraín, junto a su mecánico, cabo Romilio Cáceres, fallecían trágicamente al chocar con el Cerro El Roble, en las cercanías de Caleu.

Este nuevo accidente causó conmoción pública y contribuyó, aún más, al abatimiento moral de Merino y de la oficialidad y alumnos de la Escuela. Haciéndose eco de ese sentimiento, Merino abrió su dolido corazón en ocasión de sus funerales, diciendo al borde de su tumba:

"Ayer no más, trajimos al maestro y ahora volvemos con los restos del que fue su alumno más noble y más leal. Tras la muerte de aquel, realidad brillante, hoy el destrozo de una esperanza que era orgullo de la Escuela".

"Su Dirección, siente vacilar sus energías y aniquilada su moral ante estas muertes, que por suerte aciaga, vienen a herirla en lo más caro y sensible, pero del mismo recuerdo de los caídos y del ejemplo de sus virtudes ciudadanas, habrá de sacar fuerzas y nuevo impulso para seguir adelante en su ardua labor, en su difícil camino que la muerte señala a cada paso con víctimas elegidas entre sus colaboradores más leales y queridos."

Por su parte, la prensa nacional, interpretando el sentimiento público ante estas dos muertes y preocupada de la ola de pesimismo que abatía los espíritus, decía:

"Es necesario sacudirnos esta depresión; es preciso que los que viven y en los que palpitan alientos heroicos, luchen denodadamente contra esta fatalidad, que, como una sentencia del misterio, crucifica a nuestros aviadores en la cruz de muerte de sus propios aviones."

"A nuestros aviadores, que han demostrado ser los primeros de Sudamérica."⁷³

Ocho meses más tarde, Merino, acompañado por una corta comitiva, ascendió a la cumbre del Cerro El Roble para colocar una placa de bronce en el sitio del accidente, en recuerdo del Teniente Vial y su acompañante.

Según nos cuenta el historiador Alfonso Cuadrado, una fotografía del malogrado Teniente "estuvo siempre en el escritorio del Comodoro Merino."

A pesar de estas dolorosas pérdidas, la demanda por servir en la aviación continuó y fueron muchos los oficiales que solicitaron a sus respectivos mandos el pase necesario para ingresar a ella.

En efecto, el prestigio que empezó a tener la Escuela a partir de 1927, incentivó a muchos oficiales a solicitar a sus respectivos comandantes su pase a la aviación. Este verdadero éxodo de oficiales jóvenes, alarmó a los jefes de unidades, muchos de los cuales rechazaban de plano el pase de sus oficiales al arma aérea", nos cuenta el historiador Enrique Flores.⁷⁴

En estas circunstancias Merino, rompiendo audazmente con las reglas del protocolo militar, aún más, hasta con el conducto regular, tan respetado por la tradición castrense, y dando, una vez más, muestras de su carácter autoritario, exhibiendo el

amplio apoyo que gozaba de la superioridad militar, siempre de acuerdo con lo que nos cuenta Flores, "optó por dirigirse en forma directa a los casinos de las unidades militares, a fin de que los interesados enviaran sus antecedentes sin recurrir al conducto regular. Una vez aprobados, la Dirección de Aviación remitía los pasajes a los postulantes seleccionados, quienes, recién en esta etapa, daban a conocer sus intenciones de convertirse en aviadores."

Como se comprenderá, un acto de esta naturaleza, rayano en la indisciplina, sólo podía ejecutarlo un jefe como Merino, voluntarioso e incondicionalmente apoyado por el propio Presidente de la República.

Un gran crítico de su gestión en la aviación, escribiría años después, refiriéndose al amplio apoyo que recibiera Merino de parte de Ibáñez:

"Para muchos sigue siendo todavía un misterio que la excepcional aptitud del Presidente Ibáñez para poner mano de acero sobre el más leve asomo de acción personalista dentro de las Fuerzas Armadas, permaneciera indiferente ante el desembozado caudillaje del Comandante Merino Benítez."⁷⁵

Es esta una realidad que desconcierta a sus biógrafos; pero al mismo tiempo que confirma la enérgica voluntad que animaba al Comodoro, la que a veces llegaba a la arbitrariedad, provocando profundas reacciones en su contra.

Los logros obtenidos en el curso de instrucción correspondiente al año 1927 fueron óptimos, siendo muy celebrados por la prensa nacional. El año de estudios en la Escuela culminó con un festival aéreo en El Bosque, el que fue prestigiado por el Ministro de Guerra, General Blanche y otras altas autoridades. Durante su desarrollo, los pilotos Rafael Sáenz, Marcial Arredondo y Juan del Villar participaron en espectaculares pruebas que provocaron el entusiasmo de los miles de asistentes al evento, "y las felicitaciones al Comandante Merino Benítez por el brillante pie en que ha logrado mantener nuestra Escuela, que ha merecido sinceros elogios de cuantos extranjeros la han visitado."⁷⁶

La falta de cooperación de algunos sectores del Ejército, quienes veían con malos ojos la gran atracción que tenía la Aviación Militar entre sus jóvenes oficiales, fue otro factor que entorpeció la acción de Merino que quería formar a sus aviadores en base a la elite de la oficialidad.

La titánica tarea de Merino lo obligó a vencer no sólo incomprendimientos ajenos a las Fuerzas Armadas, sino que, por desgracia, dentro de las filas mismas del Ejército.

Pero su avasalladora voluntad no se detenía ante los obstáculos.

En su oportunidad Merino había dicho al respecto:

"Necesitamos pilotos de selección, hombres jóvenes y valerosos, abnegados y conscientes de su misión, seleccionados intelectual, física y moralmente, que no admitan parangón con los pilotos de otras naciones. Tenemos jóvenes

con pasta para ello y debemos atraerlos a la aviación e instruirlos con esmero".

"Para tener pilotos de selección se necesita, es cierto, un ambiente favorable en el Ejército entero, en el país. Conozco casos de jefes, que sin darse cuenta de la importancia que tiene para la defensa nacional esta selección de nuestros pilotos, han aconsejado a sus jóvenes oficiales abstenerse de ir a la Escuela de Aviación, a fin de no ver disminuido su cuerpo de oficiales con la ida de sus elementos más entusiastas. Criterio pequeño es este, que olvida la finalidad misma del Ejército: asegurar la defensa nacional ante la conveniencia de la instrucción en una unidad determinada".

"Todos los oficiales conscientes y patriotas deberían contribuir en su esfera de acción a que nuestros pilotos sean formados por la elite de nuestra oficialidad."

Así terminó para Merino un año de encontradas emociones, que le trajo profundos abatimientos morales por la pérdida de dos de sus más queridos oficiales, pero que también le brindó grandes éxitos profesionales que le hacían vislumbrar un gran futuro.

Notas

- 1 "Descendencia de don Juan Nicolás Merino de Heredia en Chile 1650-1971", por Juan Pablo Crisóstomo M.; Santiago, 1971.
- 2 Rectificación al texto de la obra citada del escritor Juan Pablo Crisóstomo M. en base a la obra "Portafolio de la Historia de España", 1^{er} Tomo, pág. 137; Barcelona, 1914.
- 3 Ver: "Ensayo de Onomatología" por Valentín Letelier; Madrid-España, 1906.
- 4 "Don Dionisio Perfecto Merino, patriota curicano"; *La Prensa*, Curicó, 19-9-1966.
- 5 "Historia de Chile", por Diego Barros Arana, Tomo 10, pág. 511. 1889.
- 6 "El Comodoro Arturo Merino Benítez", por Alfonso Cuadrado Merino, pag. 18; Santiago, 1994.
- 7 "Historia de la Batalla de Huamachuco", por Nicanor Molinare, pág. 71; Santiago, 1913.
- 8 Carta de don Pedro Moisés Merino al General don José Velásquez, de fecha 1^o de Marzo de 1890; Archivo Histórico de la Academia de Historia Militar.
- 9 "Guía General de las provincias de Ñuble, Concepción, Bio-Bio, Arauco, Malleco y Cautín", por Roberto Espinoza; Santiago, 1891.
- 10 Testamento de don Pedro Eliseo Merino. Archivo Nacional; Notariales de Chillán, 1896.
- 11 "La Escuela Militar del Libertador General Bernardo O'Higgins", Florencio Infante D.; Santiago, 1985.
- 12 "Presidencia de Riesco - 1901 - 1906", por Germán Riesco; Santiago, 1950.
- 13 *El Mercurio*, Santiago, 5 de abril de 1903.
- 14 "La Escuela Militar de comienzos de siglo en campaña" (16 de enero - 5 de febrero 1907), por el historiador militar don Sergio López Rubio, publicado en Anuario "Infantes de la Patria", págs. 78 a 81; Santiago, 1990.
- 15 Conferencia en la Academia de Guerra, en Memorial del Ejército; Santiago, octubre de 1928.

- 16 Mensaje presidencial al Congreso Nacional, solicitando la creación del servicio de aeronáutica militar y la fundación de una escuela para el personal destinado a este servicio; Cámara de Diputados, sesión del 24 de enero de 1913.
- 17 *El Mercurio*, Valparaíso, 12 de enero de 1911.
- 18 *El Mercurio*, Santiago, 12 de enero de 1911.
- 19 "El general de división don Pedro Pablo Dartnell Encina, creador del poder aéreo de Chile", Conferencia del Coronel de Aviación don Mario Jahn Barrera. Anuario de la Academia de Historia Militar; Santiago, 1993.
- 20 "Recordando", Archivo Cuadrado Merino.
- 21 Ejército de Chile, Academia de Guerra, 1886 - 1936.
- 22 "Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile", Virgilio Figueroa, Tomos 4 y 5; Santiago, 1931.
- 23 Viaje de Estado Mayor. Marzo de 1917, pág. 63, Archivo de la Academia de Historia Militar.
- 24 Pág. 234 de este mismo documento.
- 25 "Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas", por Arturo Merino Benítez; Santiago, 1918.
- 26 Id.
- 27 Prólogo a la obra del historiador don Alfonso Cuadrado Merino, ya citada; 2a. Edición, 1994.
- 28 *El Mercurio*, Santiago, 17 de julio de 1920.
- 29 *Chile Aéreo*, septiembre-octubre de 1943.
- 30 Revista *Sucesos*, Santiago; septiembre de 1922
- 31 Informe del Inspector interino de Aviación, Coronel Monreal, publicado en *El Mercurio*; Santiago, 29 de septiembre de 1922.
- 32 *El Imparcial*, Santiago, 24 de febrero de 1942.

- 33 *El Mercurio*, Santiago 10 de noviembre de 1922.
- 34 *La Nación*, Santiago, 20 de noviembre de 1923.
- 35 *El Mercurio*, Valparaíso, 20 de noviembre de 1923.
- 36 Diarios de Santiago del 13 de diciembre de 1958.
- 37 "Historia del Ejército de Chile", Tomo VII pág. 207. Estado Mayor del Ejército, obra coordinada por el Profesor Militar, Coronel Virgilio Espinoza Palma; Santiago, 1988.
- 38 "Historia de Chile (1891-1973)". Gonzalo Vial Correa. Volumen III, pág. 133; Santiago, 1988.
- 39 Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, 22 de noviembre de 1924.
- 40 Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, 22 de agosto de 1925.
- 41 Alfonso Cuadrado Merino, ob.cit.
- 42 Revista *Universal*, Río de Janeiro; octubre de 1925.
- 43 *El Mercurio*, Santiago, 29 de mayo de 1926.
- 44 "Alessandri, agitador y demoledor", por Ricardo Donoso. Tomo I, pág. 475; 1953.
- 45 "El Comodoro del Aire don Arturo Merino B. - Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea", *Revista de la Fuerza Aérea*; mayo de 1970.
- 46 "Historia de la Aviación de Chile", Enrique Flores Alvarez, Tomo II, pág. 110; Edición de 1934.
- 47 El texto completo de este documento, en "Historia Completa y Documentada del Período Revolucionario 1924-1925", por el General E. Monreal, págs. 136 a 141; Santiago, 1929.
- 48 "Recordando", ob.cit.
- 49 Revista *Zig Zag* del 28 de febrero de 1925.
- 50 Boletín del Ministerio de Guerra; Primer Semestre de 1926, pág. 14083.
- 51 Virgilio Figueroa, ob.cit. Tomo 3, pág. 380.
- 52 *La Nación*, 18 de julio de 1926.
- 53 *El Mercurio*, 2 de junio de 1926.

- 54 "Mi descargo", por Arturo Merino Benítez, en *El Imparcial*; 24 de agosto de 1931.
- 55 "Recordando", ob.cit.
- 56 Id.
- 57 "La Escuadrilla de los Condenados", por Wilfredo Mayorga, en Revista *Ercilla*.
- 58 Id.
- 59 "Recordando", ob.cit.
- 60 *El Mercurio*, 20 de septiembre de 1926.
- 61 Sesión del 14 de junio de 1926.
- 62 Sesión del 4 de octubre de 1926.
- 63 Sesión del 6 de septiembre de 1926.
- 64 *El Mercurio*, Santiago, 23 de noviembre de 1926.
- 65 Revista *Auto Aéreo*, Santiago, enero de 1928.
- 66 Revista *Auto Aéreo*, Santiago, enero de 1928.
- 67 *El Mercurio*, 24 de diciembre de 1926.
- 68 Revista *Auto Aéreo*, mayo de 1927.
- 69 Archivo Cuadrado Merino.
- 70 Revista *Auto Aéreo*, Santiago.
- 71 Detalles de esta visita en *Los Tiempos*, Santiago, 19 y 22 de febrero de 1927.
- 72 *El Mercurio*, 11 de mayo de 1927.
- 73 Revista *Zig-Zag*, 26 de junio de 1927.
- 74 "Historia Aeronáutica de Chile", por el Coronel de Aviación (R) Sr. Enrique Flores Alvarez, en *Revista Fuerza Aérea de Chile*, pág. 39; octubre de 1978, .
- 75 "Por Rutas Extraviadas", por Ramón Vergara Montero, pág. 15; Santiago, 1933.
- 76 Revista *Auto Aéreo*, Santiago, enero de 1928.



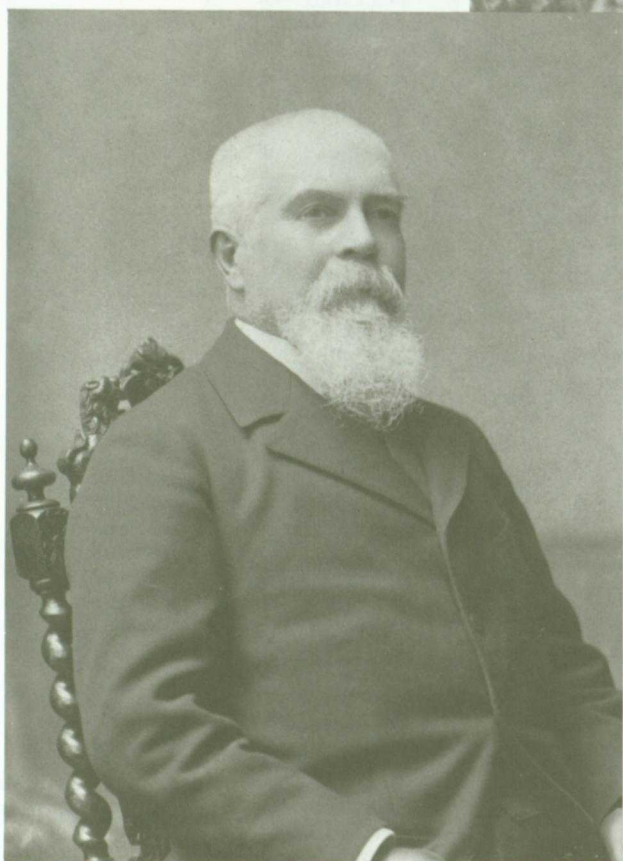
Armadura para caballero y caballo;
estilo maximiliano. Alemania 1520



Los jinetes alados com-
baten sin armadura



Doña Clorinda Benítez de Merino,
madre del Comodoro



Don Pedro Eliseo Merino Feliú,
padre del Comodoro



En los comienzos de su vida como oficial de Ejército



El joven Teniente Merino



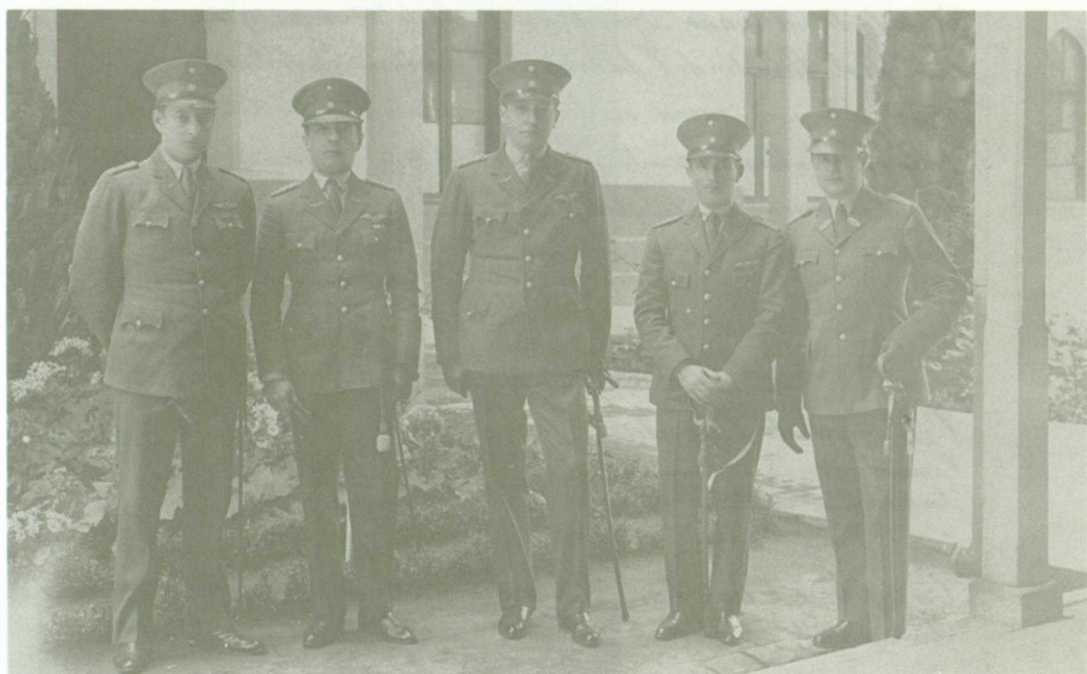
La oficialidad del Regimiento de Artillería N° 4 Miraflores.
El Teniente Merino es el tercero de izquierda a derecha en la tercera fila



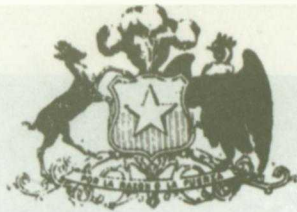
El Comandante Arturo Merino Benítez, Director de la Escuela de Aviación,
y los oficiales bajo su mando



Con don Emiliano Figueroa Larraín, durante el izamiento del Pabellón Nacional



1927, la Inspección de Aviación. De izquierda a derecha: Capitán Oscar Herreros Walker, Capitán Federico Baraona Walton, Comandante Arturo Merino Benítez, Capitán David Yussef Urrea, Capitán Julio Fernández Cea



El Presidente de la Republica de Chile

Por cuanto se halla vacante el empleo de Teniente-Coronel de Ejército en el arma de Artillería he venido en conferirle al Señor don Arturo Javier Benítez que cumple con los requisitos exigidos por la Ley de ascensos de 26 de febrero de 1925

Por tanto ordeno que lo hayan i reconocen por tal Teniente-Coronel de Ejército para lo que ordeno que se expidiese el presente despacho firmado de mi mano, signado con el sello de Gobierno i refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento de Guerra del que se tomara raxon en las oficinas respectivas Dado en Santiago a veintinueve dias del mes de Diciembre de mil novecientos veintiseis -

E. F. Jimenez

J. Jeanes

Tribunal de Cuentas

Tomado raxon Santiago 3 de Enero de 1927

J. Jeanes

Cumplase i anótase

Santiago 14 de J de 1927

Dirección del Tesoro

Anulado a fjs. 27 del Libro de Expensas

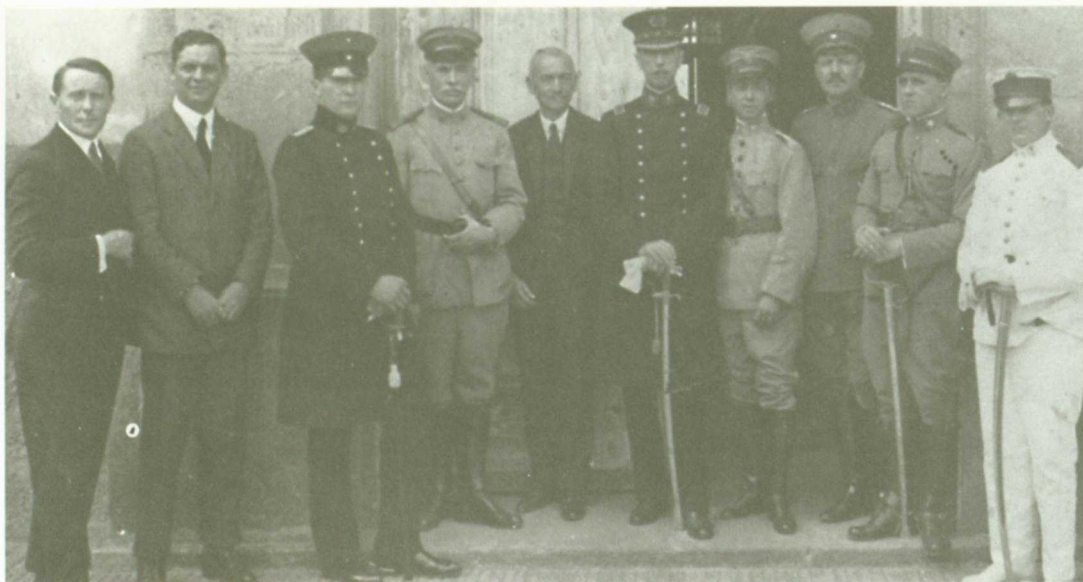
J. Jeanes

Departamento del Personal

Anulado a fjs. N.º 507 del Libro de Estados del Depto del Personal del Ministerio de Guerra

J. Jeanes
Teniente Coronel de Ejército

J. Jeanes
26 Coronel de Ejército

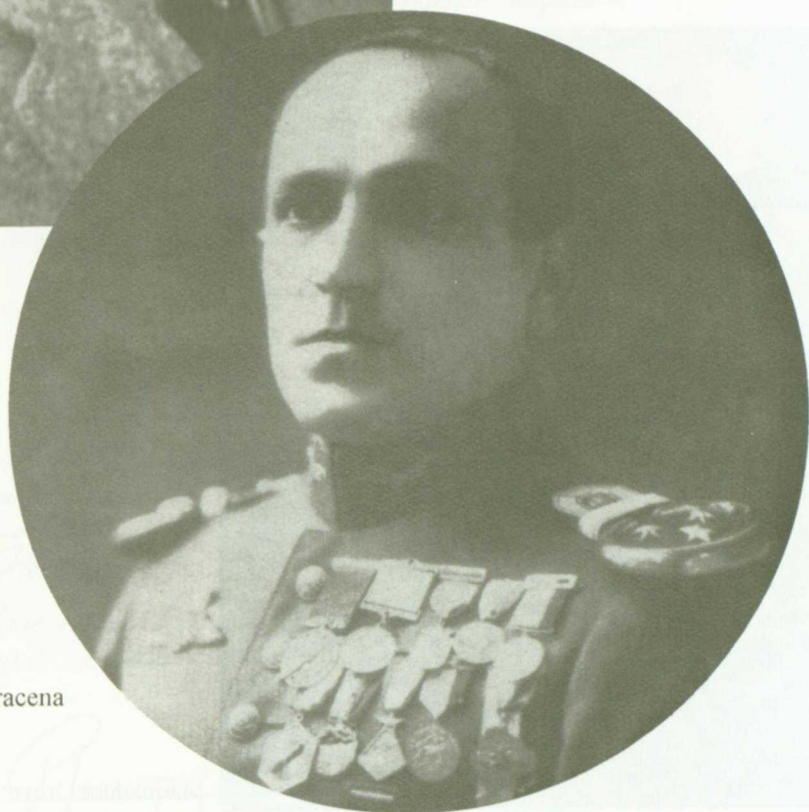


Embajada enviada a la celebración del Centenario de Brasil (1922), junto a autoridades de ese país. Merino es el tercero de izquierda a derecha; en el mismo orden el sexto es el General Luis Brieba, y el octavo el Mayor Carlos Ibáñez del Campo



Marmaduke Grove

Don Clodomiro Figueroa



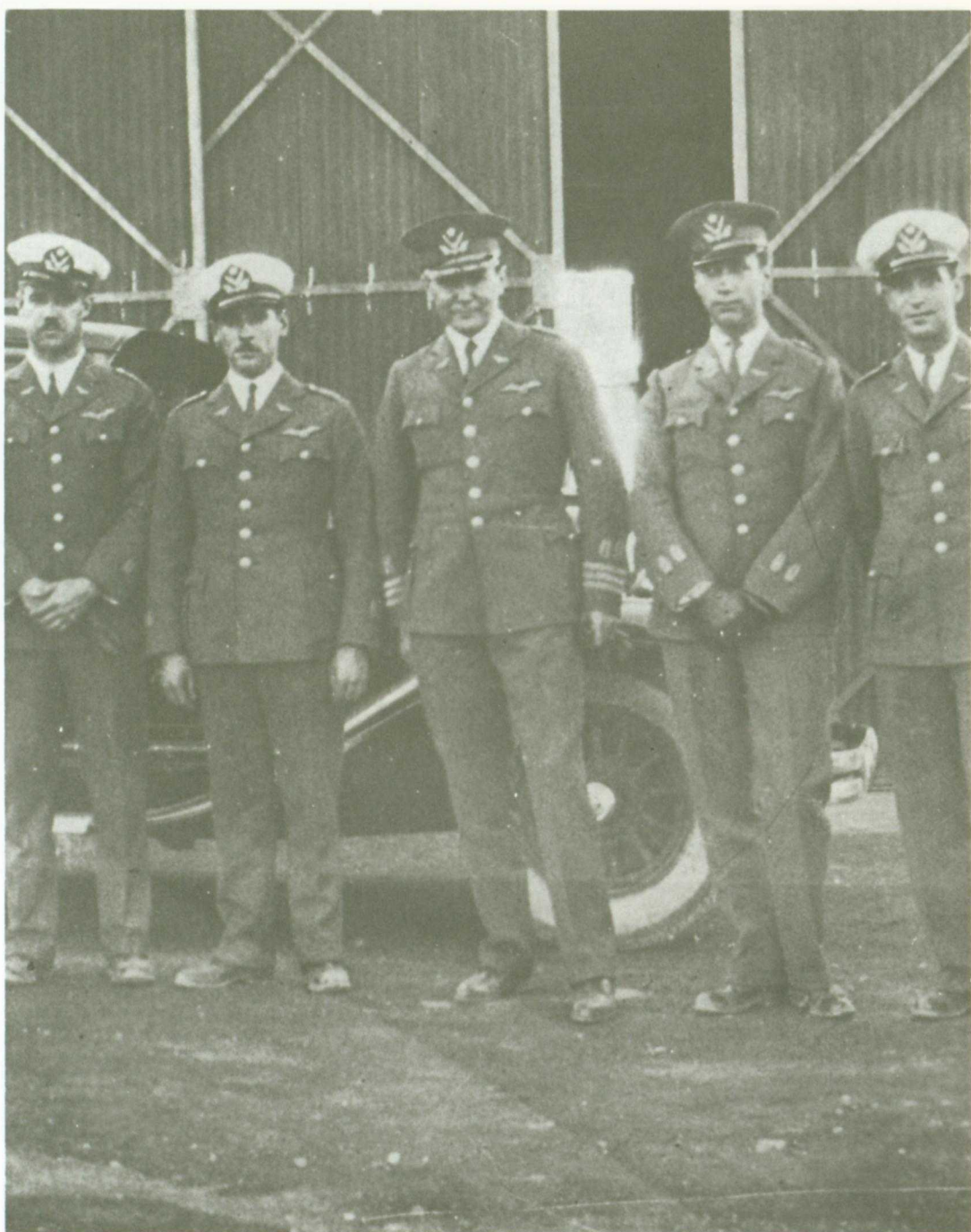
Don Diego Aracena



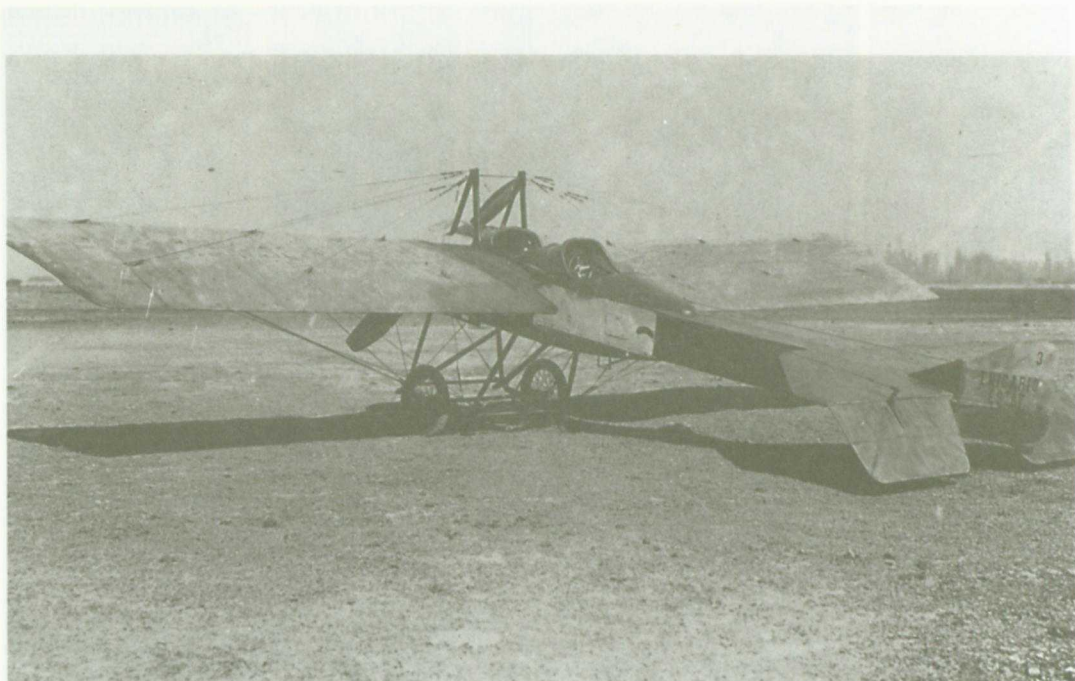
Avión Curtiss donado por sus fabricantes al Comodoro
y que éste cedió al Club Aéreo de Chile



Oleo de Miguel Venegas Cifuentes



Merino con algunos oficiales bajo su mando.
Se puede apreciar cómo evolucionaban los uniformes





Unidos en la vida y en la muerte. Obra escultórica de Rebeca Matte

SEGUNDA PARTE

1928-1931

Nacimiento del poder aéreo de Chile

Se marcó en la vida del Comodoro Ibarra el inicio de la realización de sus planes para dar a su Patria el Poder Aéreo que ella necesitaba para afianzar sus salvaguardas su independencia, su autonomía y su tiempo.

Desarrolló técnica y científicamente por la aviación mundial estableciendo un sistema de vuelos continuos, especialmente entre nuestros vuelos del norte y sur del océano de Estrecho de Magallanes, Merino, Antofagasta e Iquique, las que nuestros ejércitos de defensa aérea mundialmente para proteger a nuestros puertos de comercio y su explotación geográfica. Ya hemos visto anteriormente que la gran estrategia de Merino era la posibilidad de los vuelos en que había en el Estrecho de Magallanes, oportunidad en que había resguardado patria y pulso el nacional, planeando en su estrategia la idea que sólo una modesta y eficiente sería capaz de proteger la integridad del territorio y de salir a los cielos. Más allá de eso, Merino siempre manifestó su especial preocupación por el bienestar de los extremos geográficos del territorio nacional, tanto de los que se abren hacia ellos, no sólo los acercarían a la zona central de Chile que ellos integrarían con toda fuerza esa zona del país a la nación.

Para forjar esa herramienta, bien es necesario tener en cuenta la actividad de la Armada y la Fuerza Aérea, y organizar la aviación en Chile, una fuerza aérea, organizada que, además de los vuelos que se hicieron especialmente en el cumplimiento de la línea aérea, también se dio un servicio de pasajeros para servir.

Después de su visita presenciar, Ibarra llegó a Chile, y se dio a conocer a su vez de ingresar al Servicio Aéreo Militar, y se dio a conocer de que era de todo punto necesario dar vida a una fuerza aérea que era una defensa para el país.

Después de un artículo periodístico, Merino fundó el primer periódico de la aviación con el nombre de "El Comodoro".

Nace el poder aéreo de Chile

1928 marcó en la vida del Comodoro Merino el inicio de la realización de sus grandes sueños para dar a su Patria el Poder Aéreo que ella necesitaba para afianzar su progreso y salvaguardar su integridad como nación libre y soberana.

El desarrollo técnico alcanzado por la aviación mundial estaba haciéndose presente también en nuestro continente, especialmente entre nuestros vecinos del norte y del este. Como oficial de Estado Mayor, Merino tenía clara conciencia que nuestras tradicionales fuerzas de defensa serían insuficientes para proteger a nuestro país, debido a su extensa costa y su accidentada geografía. Ya hemos visto anteriormente que la concepción estratégica de Merino venía gestándose desde los años en que había servido en el Estado Mayor, oportunidad en que había recorrido palmo a palmo el territorio nacional, plasmándose en su conciencia la idea que sólo una moderna y eficiente aviación sería capaz de proteger su integridad territorial y de unir a su país a través de sus cielos. Más allá aún, Merino siempre manifestó su especial preocupación por el aislamiento de los extremos geográficos del territorio nacional, considerando que las rutas que se abriesen hacia ellos, no sólo los acercarían a la zona central del país, sino que ellos integrarían con más fuerza esas zonas aisladas a la nacionalidad.

Para forjar esa herramienta, Merino estimaba necesario la unificación de la Aviación Militar y la Naval en un solo organismo rector, y organizar la aviación civil y una línea aérea comercial, organismos que, además de desarrollar sus misiones específicas, servirían como complemento a la futura aviación unificada, como un semillero de futuros profesionales para servirla.

Conforme a su visión precursora, Merino tenía en su mente este proyecto mucho tiempo antes de ingresar al Servicio Aéreo. Un día lo expuso por la prensa, sosteniendo que era de todo punto necesario dar vida a la aviación comercial si se quería contar con una defensa aérea eficiente.¹

En este mismo artículo periodístico, Merino insistía en que *"nuestro Gobierno debe subvencionar con esplendidez toda empresa que se encargue de estable-*

cer rutas comerciales por el aire, a lo largo o través del territorio, sólo así se logrará contar con elementos suficientes para el caso de una guerra. Además, los estudios y observaciones meteorológicas, hoy tan pobres en lo relativo a la navegación aérea, tomarían el desarrollo necesario. El establecimiento de rutas aéreas que surquen el territorio, fuera de las ventajas que ofrecería al comercio y a las comunicaciones entre el centro del país y sus extremos, daría, además, nacimiento a una nueva industria que ya los mejicanos dominan, la construcción de motores de aviación."

En una conferencia sobre nuestra aviación que dictaría en 1928, analizando la futura creación de la línea aérea al norte y el interés de los gobiernos extranjeros por instalar esas líneas en nuestro país y a las grandes subvenciones que pagaban a esas compañías, por su íntima relación con la defensa nacional, Merino se refirió, por primera vez en su vida, al Poder Aéreo, concepto aparecido más tarde en la jerga aeronáutica de las grandes potencias.

Ese Poder Aéreo, sería para Merino su idea fija en todos esos años y para obtenerlo para su Patria, su poderosa voluntad no contempló obstáculos ni incomprensiones hasta verlo hecho realidad.

El proyecto de formar una línea aérea comercial en Chile venía gestándose desde 1920, fecha en que el industrial porteño de origen francés, Luis Testart, había presentado al Congreso Nacional una solicitud pidiendo la concesión para explotar los caminos del aire en el país, estableciendo en principio un correo aéreo entre Santiago y Valparaíso. Después de muchas tramitaciones, el proyecto de Testart vino a ser Ley en diciembre de 1925, demorándose su ejecución hasta mayo de 1927, fecha en que por fin se inició el primer vuelo de un avión correo.

"Por desgracia para el señor Testart -nos cuenta Merino en sus recuerdos ya citados- en 1928 se mató su único piloto, el aviador García Rolland, al chocar el avión de la empresa en las canchas del Club Hípico de Santiago. El contrato que había suscrito Testart exigía para su validez el cumplimiento de una condición: unir por el aire una vez por semana a lo menos dos ciudades del país y caducaba en caso de suspenderse los vuelos por más de seis meses".²

En consecuencia, el Gobierno ordenó la caducidad de su concesión.

Debemos recordar que la Compañía de Aeronavegación de Testart, siendo filial de la línea aerpostal francesa Latecoere, era una punta de lanza del comercio aéreo internacional en nuestros cielos, en consecuencia la medida tomada por el Gobierno de caducar su concesión fue aplaudida por la opinión pública nacional. Al respecto, la revista **Auto-Aéreo**, vocera de los sectores afines a los círculos aeronáuticos del país, en su número correspondiente a Julio de 1928, decía:

"Como es sabido, en todos los países de cierta cultura los gobiernos se han reservado para sí, o para compañías nacionales, la explotación de las líneas de tráfico

comercial de cabotaje, ya que constituyen elementos muy importantes para el comercio y para la defensa del territorio nacional".

El proyecto de Merino, acariciado desde que se había hecho cargo de la Dirección de la Escuela e insinuado desde el año antes, como hemos visto, coincidió con la especial preocupación que tenía el Presidente Ibáñez de facilitar las comunicaciones entre los extremos geográficos del territorio nacional con la capital de la República.

Por esta razón, se comprende que el proyecto de Merino de establecer una línea aerocomercial hacia las lejanas provincias nortinas, tuviesen de su parte una entusiasta acogida y el franco auspicio del entonces influyente Ministro de Relaciones Exteriores, Conrado Ríos Gallardo, un apasionado propulsor de la aviación comercial, quien ya el año anterior había apoyado al empresario francés Sr. Testart en su primer intento de establecerla en nuestro país. También apoyó el proyecto de Merino, con todo el peso de su prestigio, el empresario porteño Adolfo Ibáñez Bollano, quien, desde el año anterior ejercía el cargo de Ministro en la cartera de Fomento, recién creada en abril de 1927.

El Presidente Ibáñez, animado del propósito de impulsar toda iniciativa que fuese en beneficio del proyecto del país y conociendo, como ya hemos visto, la capacidad de organización de Merino, ordenó al General Bartolomé Blanche, a la sazón Ministro de Guerra, que iniciara los estudios correspondientes.

Deseando tener la más amplia información posible, el Ministro Blanche nombró con fecha 12 de enero de 1928, mediante una orden ministerial confidencial, una comisión especial para que le informara sobre las ventajas y conveniencias de establecer una línea aérea comercial entre Santiago y Arica, en base a los pilotos y máquinas de la aviación militar.

Esta comisión, que fue presidida por el entonces Director de Aviación, Comandante Elías Veloso, fue integrada por Merino, como Director de la Escuela de Aviación, el Mayor Ramón Vergara Montero, Director de la Maestranza y del Parque Central de Aviación, y por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona.

En sesión celebrada el 16 de febrero, la Comisión acordó, con el voto en contra del Mayor Vergara, "recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada".

El voto disidente de Vergara lo basó en sus dudas sobre el financiamiento del proyecto para hacerlo remunerativo, proponiendo llamar a propuestas a las compañías internacionales, las que, a su juicio, contaban con experiencia y podían ejercer una propuesta ventajosa.³

Merino había ganado su primera gran batalla. Se crearía el servicio postal al norte en base a sus pilotos alumnos y sería él quien organizaría la empresa aerocomercial.

¿Pero con qué aviones podía Merino llevar a cabo sus sueños de crear un servicio aéreo postal en Chile? El material de vuelo al cual podía echar mano tenía excelentes características para fines bélicos, pero estaba muy distante de servir a sus propósitos. Los Bristol Lucifer de 130 H.P. carecían de la autonomía de vuelo necesaria; por otra parte, los Vickers Vixen, excelentes aparatos para fines bélicos, tenían una capacidad excesiva en relación a su reducida capacidad de carga y en su cabina sólo cabían el piloto y un mecánico. Menos se podían considerar aptos a los Vickers Wibault, por ser aparatos monoplasas.

Cuando parecía que era imposible crear el soñado servicio aerpostal con este material de vuelo, la firma importadora Morrinson y Cía. exhibió en sus vitrinas, abiertas a la curiosidad del público en la calle Ahumada de la capital, un esbelto y pequeño biplano de construcción inglesa, marca De Havilland Moth Cirrus de 80 H.P.

La presencia de este avión en una vitrina comercial en pleno corazón de la capital de Chile, impresionó a Merino y entusiasmó a sus más cercanos colaboradores para llevar adelante su anhelado proyecto. Pocos días más tarde, la casa Morrinson y Cía. autorizó el traslado del avión a El Bosque para que se hicieran con él las pruebas necesarias para conocer prácticamente sus ventajas. Después que varios oficiales y el propio Merino probaron su facilidad operacional, dieron su opinión favorable a su adquisición, impresionados por su sencilla construcción, bajo consumo de combustible y autonomía de vuelo y por tener la ventaja de aterrizar en un espacio reducido. Merino había encontrado en ellos el medio preciso para llevar a la realidad su sueño de dar a su Patria una línea aérea comercial.

Teniendo esta carta de triunfo en la mano, la Comisión Especial, después de oír las opiniones del Comandante Veloso y del Mayor Baraona, quienes propusieron adquirir máquinas biplazas, que tuviesen un motor de 220 H.P., con un techo de 4.000 mts., cuatro horas de autonomía de vuelo y 140 kms. de velocidad; y, las del Mayor Aracena, que propuso adoptar un tipo de avión anfíbio, aprobó la proposición de Merino, quien, entusiasmado por los resultados de las experiencias hechas en El Bosque con el aparato Moth, propuso con la fe del convencido, la adquisición de este tipo de avión monoplasa.

Para poder obtener que la Comisión aceptara su propuesta, Merino tuvo que recurrir a toda su capacidad de persuasión, considerando la opinión contraria de Veloso y Baraona y la abstención de Aracena y de Vergara, hasta que ésta acordó recomendar la adquisición de 20 aviones Cirrus Moth, de 60 y 80 H.P.

En esta oportunidad, como ocurriría siempre en el futuro cuando surgiesen dudas y vacilaciones, Merino pondría en la balanza de las decisiones su voluntad de hombre de acción y de visionario. Si bien es cierto que presionó a sus iguales y empujó los acontecimientos, lo hizo siempre inspirado en la grandeza de sus ideales al

servicio del progreso de la Institución.

El quiso ver sus grandes sueños hechos realidad; sabía de las indecisiones de los hombres, de sus vacilaciones y de sus veleidades frente a las grandes encrucijadas. Por esta razón, lo veremos en su quehacer futuro siempre imponiéndose sobre los demás y quemando etapas, sin omitir sacrificios ni esfuerzos para conseguirlo, guiado sólo por su estrella y apoyado en su fe.

En atención a las conclusiones de la Comisión, el Presidente Ibáñez aprobó el proyecto de Merino y ordenó de inmediato al Agregado Militar en nuestra Embajada en Inglaterra, Coronel Marmaduke Grove, la adquisición de una partida de 20 aviones Moth Cirrus, los cuales Merino destinaría más adelante, para servir en la futura línea aero postal. Además, en esa misma oportunidad, se le encomendó también al Coronel Grove la compra de cuatro hidroaviones para la escuela de acuatizaje, compra que se hizo por insinuación del Presidente Ibáñez, quien estimaba altamente conveniente este tipo de aparatos para la aviación militar.

*"La compra de aviones Moth -diría más tarde Merino- se hizo a indicación del suscrito, como el avión más indicado para iniciar la línea postal Santiago-Arica, considerando su magnífico rendimiento. En efecto, este avión costó cada uno 780 libras, es decir, la mitad del precio pagado por los actuales aviones de la Escuela, y su consumo es un tercio menor. Además, su autonomía de vuelo, cuatro horas; su velocidad, y sus grandes cualidades aerodinámicas, lo hacen muy recomendable para volar por regiones desprovistas de campos de aterrizaje, ya que pueden hacerlo a una velocidad muy pequeña, en espacios los más reducidos."*⁴

Meses más tarde, le correspondería al Capitán Carlos Montecinos, uno de los más prestigiosos pilotos de la Aviación Militar, viajar a Inglaterra para recibirse de los aviones adquiridos a la firma De Havilland.

En septiembre, en la conferencia sobre **Nuestra Aviación Militar**, que Merino leyó en la Academia de Guerra, volvió a mencionar la compra de los Moth, diciendo:

"Como es de dominio de todos, viene en viaje al país una partida de aviones ligeros De Havilland, tipo Moth, con motor Cirrus de 80 H.P. destinados a servir como aviones estafetas entre Santiago y Arica. Pronto deben quedar instalados los aeródromos necesarios y también tendremos los servicios de radio y meteorológicos en funciones a lo largo de ese sector del país".

"El avión elegido es, a mi juicio, el avión más perfecto, si se atiende a su rendimiento potencial, y prueba acaba de dar ganando el primero, tercero y cuarto de los lugares en la carrera última por la Copa del Rey de Inglaterra en que toman parte toda clase de aviones".

"Su valor de compra, por lo demás, es igual a la mitad exacta del costo

de los aviones usados en nuestra Escuela para el aprendizaje de vuelo, y su consumo en esencia y en aceite no llega a dos tercios del que aquellos gastan. Estos aviones, por su cualidad de aterrizar en espacios reducidos, serían para el Ejército, en caso de guerra, un elemento de enlace de primer orden."⁵

Mientras los aviones Moth llegaban a nuestro país y terminaban al mismo tiempo su curso de instrucción los alumnos de la Escuela que serían los futuros pilotos de la aerolínea postal Norte, Merino siguió desarrollando sus planes para organizar este servicio, al margen de sus obligaciones como Director de este establecimiento y de su curso de piloto, el cual, como ya hemos dicho, llegaría a su término a mediados de 1928. El 16 de marzo de 1928, Merino presentó al Ministro de Guerra el primer proyecto de constitución de la línea aeropostal, que él tituló: **Estudio respecto a una línea aérea postal entre Santiago e Iquique**, en la cual analiza y explica todas las etapas para organizarla. Así, detalla paso a paso el recorrido, el material y las instalaciones, el personal, la línea en servicio, su organización y funcionamiento y el financiamiento.

La revista especializada **Auto Aéreo**, en su número correspondiente a julio decía a sus lectores:

"El Gobierno se preocupa de ultimar los preparativos para establecer una línea de aviación postal entre Santiago y Arica con escala en Antofagasta e Iquique, y talvez en Ovalle y Copiapó, según sean las facilidades que en estos puntos se encuentren para instalar aeródromos".

"La Dirección de Aviación, encargada de darle desarrollo a los propósitos del Gobierno, relativos a la navegación aérea, está preocupada de cumplir con los deseos del Presidente de la República y del señor Ministro de Guerra, en el sentido de que tal línea postal comience sus servicios en el verano próximo con el máximo de seguridades y de puntualidad. A este efecto ya viene en viaje el material de aviones estafetas necesario, y próximamente irá el Director de Aviación a ubicar en definitiva los aeródromos de Ovalle, Copiapó y Antofagasta, así como las construcciones necesarias".

"Una vez en servicio, esta línea postal, con sus aeródromos y comunicaciones necesarios, llegará el momento de pensar establecer una línea para pasajeros en aviones de mayor capacidad."

A fines de agosto, Merino inició una gira al norte chico en un Vickers Wibault, acompañado por otro aparato, piloteado por el Capitán Herreros; pero una falla afectó la bomba de bencina del avión de Merino, obligándolo a aterrizar en un lugar cercano a Vallenar.⁶

Al mes siguiente voló nuevamente al norte, alcanzando esta vez hasta Arica, supervigilando la construcción de las canchas de aterrizaje que servirían a la futura línea aeropostal.

Director General de Aeronáutica

"Junto con aprobar la creación de una línea aerpostal -recordó Merino años más tarde- Ibáñez, aceptando mis ideas, me hizo nombrar Director de la Aviación Militar y me autorizó para llevar a cabo mi proyecto."

En efecto, el 12 de abril de 1928, el Ministerio de Guerra promovió al cargo de Subsecretario de esa cartera al Teniente Coronel Veloso, quien a la fecha ocupaba el cargo de Director de los Servicios de Aviación y nombró en su reemplazo a Merino, reteniendo su cargo de Director de la Escuela hasta el mes de julio de ese mismo año, fecha en que asumió su dirección el entonces Mayor Diego Aracena Aguilar.

Terminaba así una importante etapa en la vida del Comodoro, durante la cual su contacto con la aviación le había forjado una nueva concepción de la vida y una nueva formación profesional y organizativa, la que daría la mejor impronta para su futuro desempeño.

Su despedida de la Escuela alcanzó momentos de gran emoción, pues ella fue ofrecida por los sub-oficiales y clases que servían en ese establecimiento de instrucción a la que se adhirieron los oficiales de planta y representantes de los cursos de aplicación e instrucción y el propio nuevo Director del plantel, Mayor Diego Aracena. La despedida consistió en un gran almuerzo de camaradería que se efectuó en el casino de sub-oficiales de El Bosque, a mediodía del 2 de agosto, el que fue ofrecido por un Sargento Primero de apellido Pizarro, quien en sencillas y emocionadas palabras recordó la trascendental tarea cumplida por Merino a favor de la Escuela y su constante preocupación personal por sus subalternos más modestos.

Al agradecer Merino las palabras de Pizarro y la manifestación de despedida que se le ofrecía, dijo a los asistentes:

"Los años que aquí pasé en esta Escuela borran ya, aún antes de adornarse con la patina del tiempo transcurrido, todos los otros recuerdos de mi vida".

"Fui aquí, a un mismo tiempo, alumno y Director. Hallé a mi lado jóvenes maestros que me enseñaron diligentes el noble arte del vuelo; subalternos que fueron leales amigos; compañeros a quienes la muerte ahondó en mi cariño con huellas inolvidables".

"Viví aquí días de luto, de tragedia y otros de alegrías y de triunfo. Aquí sentí la noble sensación del mando amplio, completo, responsable; muchas veces cuando el desaliento se apoderó de mi espíritu y dudé del acierto de mi Dirección, sentí fijarse en mí las miradas tristes de mis jóvenes oficiales en aquellos días de tragedia y me pareció ver generosas simpatías, muda adhesión, nunca un reproche en sus ojos, que eran pozos de desesperación y de pena."

El nombramiento del Comandante Merino en propiedad en su nuevo cargo y

la entrega de la Escuela el 30 de julio,⁷ a su nuevo Comando, nombrado por D.S. de fecha 10 de julio, fueron recibidos por la opinión pública con amplia complacencia. Sintetizando ese sentimiento, la entonces popular revista **Zig Zag** decía en su edición del 18 de agosto de ese año:

"La Dirección General
de Aeronáutica y su Nuevo Director

"El más moderno y al propio tiempo uno de los más vitales organismos de nuestro Ejército ha sido colocado, por decisión del Supremo Gobierno, en manos de un jefe distinguido por su talento y espíritu militar. Nos referimos al Comandante don Arturo Merino, nombrado últimamente Director General de Aeronáutica.

"El comandante Merino, jefe meritísimo, como hemos dicho, graduado oficial del Estado Mayor, alto Instituto en el cual se aquilatan en forma indudable las cualidades complejísimas que deben concurrir en nuestros oficiales superiores, comandaba hasta la fecha de su nuevo nombramiento, la Escuela de Aviación Militar, plantel en donde en forma brillante, demás está decirlo, hizo despliegue de sus conocimientos e iniciativa excepcionales en orden a la más completa eficiencia técnica y práctica de los aviadores de guerra, a quienes, además, supo, dentro de la Institución, proporcionarles todas las ventajas y comodidades a que les hacen merecedores los sacrificios de su delicada preparación. Comprendiéndolo así, sus subalternos despidieron al comandante Merino en forma muy sincera y simpática, con un almuerzo que la semana pasada le ofrecieron al jefe que se ausenta para ocupar un puesto de mayor responsabilidad".

"El nuevo e importante cargo que se da al señor comandante Merino, es una oportunidad más que se ofrece a su inteligencia, dotes militares y preparación técnica en el ramo".

"Y esta última anotación, que debíamos haber hecho resaltar al comienzo de estas breves líneas informativas, es otro de los méritos que el Supremo Gobierno ha debido contemplar para llevar al señor Merino a la Dirección General de los Servicios Aéreos. Pues el talentoso jefe es también piloto aviador militar, graduación que supo conquistar sometiéndose al más exigente plan de eficiencia y rindiendo una a una las pruebas reglamentarias. Y esto, sin dejar de mano los múltiples quehaceres que su especial preparación lo ha obligado a atender durante toda su carrera militar".

"En la cual, además, es una de sus más brillantes notas el desempeño de su misión como Agregado Militar a nuestra Embajada en el Brasil, en cuya sociedad como asimismo entre sus camaradas del Ejército de aquel país hermano, su caballerosidad y don de gentes supieron conquistarle todos los afectos y distinciones".

"Nuestra Revista felicita muy sinceramente al distinguido jefe y estamos segu-

ros que más de alguna de nuestras páginas habrán de registrar en el futuro, destacadas actuaciones de su iniciativa en el cargo de responsabilidad que le ha sido confiado."

Adelantándonos al tiempo, la misma revista se refería a la labor de Merino al cumplir su primer año a cargo de la Dirección General de Aeronáutica en la siguiente crónica:

"El Primer Aniversario del Director General de Aeronáutica

"Al hacerse cargo de la Dirección, hizo ver al Gobierno la deficiencia de su organización y obtuvo una organización más adecuada a las funciones que ese organismo debe atender".

"Entre otras secciones consiguió la creación de las secciones Intendencia y de Expedición Aeronáutica, encargada esta última de todo lo relativo al derecho aéreo; convenciones, aeronavegación comercial y aviación civil".

"Tocóle desde el puesto de Director de Aviación, realizar la idea que él lanzara como Director de la Escuela de El Bosque: organizar una línea aérea entre Santiago y Arica, a fin de controlar el tránsito aéreo en ese sector del país, llamado a un intenso movimiento de compañías extranjeras. El realizar esa idea, significó obtener la aprobación a los reglamentos que hubo que redactar y a su plan de instalaciones en los aeródromos que debieron elegirse en ciertos puntos de la larga ruta. Hoy, esos aeródromos están por terminarse en Ovalle, Copiapó y Antofagasta, y sumados a los de Iquique y Arica, completan la red norte".

"La adquisición de material apropiado a una línea experimental, con oficiales recién salidos de la Escuela, y todas las disposiciones necesarias a su funcionamiento, exigieron la inspección personal por vía aérea del propio Director, que lo hizo en forma digna de encomio".

"Pero, además, debió reconocer campos de aterrizaje en lugares tan alejados, como Calama, donde su avión fue el primero que llegara a esas regiones".

"La adquisición del eficiente material aéreo adquirido durante el año último, y la dirección de las construcciones del aeródromo de Iquique, modelo en su género, fueron otras tantas tareas de responsabilidad que debió resolver".

"Pero donde su trabajo como Director de Aviación ha tenido especial acierto, fue en la organización de las actividades civiles de aviación. El resurgimiento de un club aéreo, la formación del ambiente aeronáutico en el país, y la defensa del aire patrio para la futura aviación nacional, ante el empuje de las ambiciones extranjeras por obtener concesiones que envolvían monopolios o que condenaban al país a no tener jamás líneas nacionales, fueron campañas en que lo acompañó un éxito halagador, asegurado, indudablemente, por el decidido apoyo que le prestara S.E. el Presi-

dente de la República, entusiasta propulsor de nuestra aviación nacional."

Al asumir el alto cargo de Director General de Aeronáutica, el que le concedía la más amplia tuición sobre la aviación nacional, Merino se transformó en el "gran dictador" de los cielos de Chile, entregando para su Patria todos sus esfuerzos en favor del progreso de la Aviación Nacional. Recién cumplía cuarenta años de edad y estaba en la plenitud de su estado físico e intelectual.

De constitución atlética y ágil, gozaba de una excelente salud, lo que le permitía una dinámica actividad mental y física y la prolongación de sus jornadas de trabajo más allá de lo normal. Además, Merino tuvo la ventaja, sobre muchos otros colaboradores del Presidente Ibáñez, de contar con su amplia confianza, y, aún más, con su apoyo moral irrestricto, el que siempre le manifestó en las grandes encrucijadas de su carrera profesional. Para destacar más aún este apoyo, recordemos de paso que Merino no había participado en ningún movimiento destinado a llevar a Ibáñez a la Presidencia de la República. Su carrera profesional estuvo estrictamente ajustada a las normas legales, por lo tanto podía exhibir frente al Presidente y su Gobierno, su absoluta solvencia moral que se basaba en la lealtad debida al mando y en el éxito de su gestión como Director de la Escuela de Aviación.

Así lo comprendió Ibáñez, quien, a pesar de su carácter reservado, parco, y más que todo, desconfiado, valoró la gran personalidad de Merino y tuvo la visión de la proyección que tendría su tenaz y firme carácter para imponerse sobre muchas voluntades que no comprendían y que estimaban prematura la creación del futuro poder aéreo de nuestro país en base a los proyectos de Merino, estudiados, analizados y discutidos en muchas noches en vela, con sus más íntimos colaboradores durante su mandato en la Escuela.

Gracias a ese apoyo, la influencia de Merino en la aviación de esos años fue incontrastable. Nada se hacía sin su parecer, su carácter caudillesco, dominante y absorbente, estaba indisolublemente unido a sus éxitos y a sus fracasos. Todo lo que hizo por la aviación en esos tres años está vinculado a la acción personal de Merino.

Uno de sus mayores críticos, el entonces Teniente Coronel Vergara Montero, ha escrito refiriéndose a su actuación en la Aviación:

"Su paso por la Aviación está marcado con el sello de un desenfrenado caudillismo, mal éste como ninguno, incompatible con la salud de un organismo armado, y que su causante logró siempre disfrazar con la artificiosa exterioridad de un vigoroso ascendiente de Jefe".

Es decir, ejerció el mando como después lo han ejercido los jefes en nuestra Fuerza Aérea, por tanto podemos afirmar que sus éxitos y sus fracasos durante ese período fueron de su más absoluta responsabilidad y reflejo de su carácter y condiciones de mando.

Como brillante alumno de la Academia de Guerra, como destacado miembro

del Estado Mayor después y como Director de la Escuela de Aviación, Merino había demostrado un alto sentido de organización.

Pero fue en esta nueva etapa que iniciaba, cuando había de cumplir la más gigantesca tarea organizativa que hombre alguno habría de realizar en nuestro país para llevar a cabo la creación de las bases fundamentales para formar el Poder Aéreo de Chile, en un plazo de poco más de dos años, corridos desde abril de 1928, fecha de su nombramiento interino como Jefe de los Servicios Aeronáuticos, hasta marzo de 1930, fecha de la unificación de esos servicios y de la creación de la Subsecretaría de Aviación, a un paso del Ministerio respectivo.

Su estrecho contacto con los alumnos que cursaban su primer año en la Escuela y que se recibirían de pilotos a fines de 1928, fueron creando entre Merino y esos audaces muchachos una corriente de mutua simpatía que los llevó a una plena comprensión y camaradería. Así, Merino pudo aquilatar el valor personal de esos jóvenes y el gran perfeccionamiento profesional que estaban adquiriendo bajo el mando de maestros de vuelo tan distinguidos como los tenientes Ewing, Acuña y otros. Y ellos, a su vez comprendieron la trascendencia de su proyecto y lo hicieron suyo.

Merino siempre vibró con la juventud; la amó y tuvo fe en ella. Sabía que los hombres en la madurez de la vida sintetizan el presente con todos sus temores, angustias y limitaciones; mientras que la juventud es el porvenir immaculado que sonríe, la esperanza que se renueva permanentemente como un signo de protesta del ideal frente a las impurezas de la realidad.

Por eso, Merino buscó en la juventud de sus alumnos el gran futuro de la aviación de su Patria.

Conociendo, poco a poco, la excelente calidad humana y profesional de esos jóvenes alumnos, Merino fue acariciando el sueño de organizar, con los más aventajados, una línea aérea postal que cubriese todo el territorio.

Merino, recurriendo a todos los conocimientos y experiencias que le daba su condición de Oficial de Estado Mayor, recogió todos los antecedentes necesarios para crear un Servicio Aéreo postal y los estudió, analizó y criticó en largas noches de insomnio en su oficina de mando en la Escuela. Una vez sacadas las conclusiones y estando ya a fines del año 1927, *"propuse -nos cuenta él mismo- organizar, con los pilotos que terminarían a fines de 1928 su curso de dos años, una línea aérea entre Santiago y Arica, a fin de acercar al centro del país el lejano norte."*⁸

Como complemento obligado de la futura aeronavegación comercial, durante este mismo año de 1928, Merino, con amplia visión de la futura realidad aeronáutica de su país, impulsó también la reorganización de la aviación civil, cuyo "Aéreo Club de Chile", fundado en 1913, al calor del entusiasmo de las incipientes actividades aeronáuticas de ese año, después de algún tiempo de vida, había caído en el mayor descrédito.

"Cuando me incorporé a la Aviación Militar -recordaría años después Merino en un reportaje- la aviación civil o deportiva llevaba vida por demás anémica; a pesar del entusiasmo de los pocos aviadores civiles que solían volar en sus aviones propios. El Aéreo Club, fundado por don Jorge Matte en los inicios de la aviación chilena, se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último Presidente, el malogrado Raúl Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club. Ante tal situación y bajo su dirección entusiasta, comenzamos a organizar el nuevo Club Aéreo que él no alcanzó a conocer; a su muerte, tan lamentada como prematura, yo debí reemplazarlo y muy luego logramos dar término al proyecto de Estatutos y obtener la personería jurídica respectiva para la nueva institución que no debía cargar con las responsabilidades de la antigua y estar a cubierto de tan triste decadencia. En los nuevos Estatutos, se reservó la calidad de socio activo sólo para los que tuviesen el título de piloto aeronáutico, a fin de evitar lo ya ocurrido cuando el espíritu deportivo de unos pocos socios pilotos, fue ahogado por otras aficiones de los socios no pilotos, que constituían la gran mayoría".

"En el primer Directorio de ese nuevo Club que lleva hoy vida tan floreciente, me acompañaron con su valiosa ayuda Salvador Sanfuentes, el amigo de todos los tiempos, y Jorge Lathrop, el entusiasmo juvenil hecho aviador, muerto más tarde como aviador militar al estrellarse su avión de guerra entre la camanchaca nortina en los Cóndores de Iquique. Con ellos, más el entonces Capitán Rafael Sáenz, que hacía de secretario, Aladino Azzari y otros que aparecen en un grupo fotográfico que conservo, redactamos el Reglamento que debía completar las disposiciones generales de los Estatutos, hicimos reparar la ruinoso casa que existía en el extremo sur-poniente de Los Cerrillos, la amoblamos, y en el renovado entusiasmo, lanzamos el primer número de "Chile Aéreo", cuya Dirección inmediata mantuve por varios años."⁹

Como hemos visto, una de las causas principales del fracaso del Aéreo Club de Chile había sido su mal financiamiento. Reaccionando ante esta realidad Merino buscó y encontró la solución al gran problema a través de las actividades deportivas del propio Club que presidía. Recuerda Merino así sus comienzos:

"Para acumular fondos para el Club Aéreo organizamos un festival con gimkana, concurso de aterrizajes y vuelos populares. Y más adelante, en 1929, adquirido ya el fundo Los Cerrillos, un nuevo festival en este campo, permitió recolectar nuevos fondos. Desgraciadamente se produjo en esa ocasión, un hecho por demás doloroso. Simulando un bombardeo con bolsas de harina sobre un auto de carrera que evolucionaba en tierra tratando de burlar al bombardeero, en una de las pasadas rasante, una rueda del Moth pasó a llevar la cabeza

del magnífico y entusiasta piloto civil Schaub que perdió la vida".

"La inauguración de los tres hangares construidos en el costado Sur de Los Cerrillos, destinados al Club Aéreo y al piloto civil Clodomiro Figueroa, que había sido despojado del suyo en El Bosque para montar una maestranza, y del Casino del Club Aéreo en la casa que había sido refaccionada y que, como ya dijimos, existía en el extremo sur poniente al borde del camino, dio ocasión a una recepción y baile de los socios y familias, invitadas con asistencia del Presidente Ibáñez, que tomó los caracteres de inolvidable recuerdo,"¹⁰ la que se efectuó el 28 de septiembre de 1930, en medio de los coletazos del fracasado intento revolucionario contra el Gobierno en Concepción, que la historia política de Chile ha llamado el "Complot del Avión Rojo". Fue seguramente por esta razón que Merino quiso darle a este acto una expresión de solidaridad y de apoyo al General Ibáñez, quien como Presidente Honorario del Club era su figura más representativa "y que le dió ayuda tan valiosa y decidida".¹¹

En su discurso de ofrecimiento en el almuerzo organizado por el Club en su nuevo y hermoso local, Merino manifestó con su habitual elocuencia:

"Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos son garantía que no surcarán nuestro aire patrio ni las bajezas ni las intrigas; no forma nuestro Club mercenarios del aire, dispuestos a servir cualquiera bandera; forma caballeros del aire sin tacha 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."¹²

Así, Merino y sus colaboradores dieron forma definitiva a la organización que impulsaría desde aquellos años hasta el presente a la aviación civil de Chile.

Su posterior desarrollo y los extraordinarios servicios que ha prestado al país a lo largo de su existencia pertenecen a su propia historia.

Hoy, agrupados todos los Clubes Aéreos del país en la Federación Aérea de Chile, que comprende a la aviación sin motor, el vuelo a vela, el paracaidismo y el aeromodelismo, constituyen, junto a la Aviación Comercial la reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

Al cumplirse cuarenta años de la fundación de esta importante rama de la aviación nacional, Merino, cargando ya a sus espaldas ochenta de sus largos años de vida, luciendo en la solapa de su vestón la insignia N° 1 de esa Institución, recibió en el aeródromo de Tobalaba el homenaje de sus socios y autoridades y su nombre quedó en primer lugar en la nómina de todos los presidentes que desde 1928 habían regido sus destinos.

CAPITULO II

El año de Merino

El lapso comprendido entre los meses de marzo de 1929 y marzo de 1930 constituyó el "Año de Merino". Así lo juzgaron sus contemporáneos, así lo ha de juzgar la historia.¹³

Las grandes realizaciones que efectuó Merino en ese año en el campo aeronáutico de Chile, así lo ameritan. Si bien es cierto que los logros obtenidos en aquel plazo de doce meses fueron el resultado de las iniciativas tomadas en el año anterior, no es menos cierto que en este histórico año, esas y otras nuevas, dieron al período marzo de 1929 a marzo de 1930 la fisonomía de ser el más importante en la historia de la aviación chilena.

Figura señera de ese hito histórico fue nuestro biografiado, quien se une para siempre a la historia de nuestra aviación y se proyecta en ella como el hombre de su destino.

A raíz del histórico cruce del Atlántico por Lindbergh, en mayo de 1927, las grandes empresas de aeronavegación de los EE.UU. iniciaron la conquista de su "patio trasero", el que comprendía, en primera importancia, la vital zona del Caribe, y después los cielos del continente sudamericano.

En noviembre de 1928 el candidato republicano Herbert Hoover, quien tenía como uno de los principales objetivos unir la América del Sur con la del Norte por medio de la aviación, fue elegido Presidente de los EE.UU.

En diciembre de ese mismo año, Hoover, en calidad de Presidente Electo, visitó algunos países americanos del Pacífico a bordo del poderoso acorazado "Maryland", llegando a nuestro país por Valparaíso a principios de ese mes. Después de permanecer en Santiago por dos días, continuó su viaje por ferrocarril hacia Argentina y Uruguay.

En aquellos años veinte, mientras los estados europeos, tanto vencidos como vencedores del reciente conflicto, sufrían grandes penurias financieras y sus correspondientes conflictos sociales, el coloso del norte gozaba de una era de gran prosperidad. Era la época del charleston y del Gran Gatsby.

A su paso por Santiago, Hoover fue agasajado generosamente por el Gobierno, debido a sus estrechos contactos con el mundo financiero de Wall Street.

Rompiendo el protocolo, Merino, de acuerdo con el Ministro de Relaciones Exteriores, ordenó que dos escuadrillas de aviones de la Escuela sobrevolasen a baja altura la comitiva presidencial, en su trayecto entre la Estación Alameda y el Palacio de la Embajada norteamericana, sito en aquellos años frente al Parque Forestal, "lo que llevó una nota de animación al público que esperaba animoso la llegada de Mr. Hoover", informaba el diario **La Nación** al día siguiente.

Pero al margen de los agasajos sociales y oficiales, Mr. Hoover hizo algunos contactos con nuestras autoridades, en especial con nuestro Ministro de Guerra, General Blanche, para favorecer el establecimiento de una línea de aeronavegación entre Cristóbal, en la zona del Canal de Panamá, y Santiago de Chile, para proyectarla después hacia el Atlántico.

"Durante su reciente viaje a la América Latina Mr. Hoover manifestó su profundo interés en esta cuestión", informaba el decano de nuestra prensa con fecha 2 de febrero de 1929.

*"El Presidente Electo de los Estados Unidos de América -recordó Merino en una inserción en el vespertino **El Imparcial**, de fecha 23 de agosto de 1931- había pedido a nuestro Gobierno, a su paso por Chile, facilidades para el vuelo de sus aviones a través del aire patrio, y ya el circuito Lindbergh alrededor del mar de las Antillas estaba en su poder."*

Estas gestiones prosiguieron después por intermedio del embajador de los EE.UU., quien gozaba de gran prestigio en nuestro gobierno, debido a las estrechas relaciones de éste con el de norteamérica y, en especial, con la banca de ese gran país.

Mientras estas presiones diplomáticas continuaban, la prensa diaria daba amplias informaciones sobre el inminente "establecimiento de una línea aérea entre Cristóbal, Panamá y Santiago de Chile"¹⁴, y que el Departamento de Correos de EE.UU. había abierto propuestas para ello para el 28 de febrero. El día 4, las noticias decían que ese día Lindbergh iniciaría el vuelo inaugural del servicio aerpostal entre Miami y Panamá y que sería nombrado por Hoover, Subsecretario de Comercio.

Más tarde se anunció que el propio Lindbergh inauguraría las futuras líneas aero-comerciales de la Pan American Airways a Sud América, "la que espera poder tender pronto sus líneas a Santiago de Chile y desde allí a Buenos Aires y Montevideo y que con este fin hace activas gestiones en Chile y Ecuador".¹⁵

Ante la inminencia del peligro de que el cielo de nuestro país y que el comercio de cabotaje aéreo fuese dominado por una empresa extranjera, Merino apresuró sus gestiones para organizar el correo aéreo en base a los pilotos y las máquinas de la Aviación Militar.

En efecto, el día 10 de ese mismo mes había regresado de Temuco, en vuelo directo entre Maquehua y El Bosque, donde había viajado días antes para pasar revista a esta nueva base y el día 13 se entrevistó urgentemente con el Ministro del Interior, ocasión en que se acordó inaugurar impostergablemente el servicio en veinte días más.

Para una mejor comprensión de la relación que tuvo la creación de la línea aérea al norte y las presiones norteamericanas, recordemos que a esta fecha los aviones Moth ya estaban en vuelo y que Merino había aprovechado muy bien los meses del año ya corridos, organizando la futura Empresa, adiestrando a los jóvenes pilotos y buscando los sitios adecuados para construir las futuras canchas de aterrizaje, los hangares, los sistemas de señalización y demás elementos para asegurarle su infraestructura.

Ya en los primeros días de 1929, en su gran tarea por buscar los lugares en que se construirían los futuros aeródromos para establecer la ruta al norte, había volado Merino incansablemente por los cielos nortinos. El 7 de enero de 1929, usando su Curtis Falcon favorito, inició un amplio recorrido, visitando detenidamente Vallenar, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Calama.

Acompañado por tres oficiales del Grupo Los Cóndores de Iquique llegó hasta San Pedro de Atacama, cerca de la frontera con Bolivia. Era la primera vez que llegaba un avión hasta ese lejano lugar.

Sobre este histórico vuelo, recordaría Merino después un incidente que casi le costó la vida:

"El primero que aterrizó fui yo y también yo el primero en decolar en esa cancha, difícil por la altura y mucho más porque el viento estaba de través. De ancho la cancha no tendría más de doscientos metros, y está ubicada a una altura superior a 2.420 mts. sobre el mar. En el momento del despegue, uno de los indios de la región creyó hacer una hazaña tratando de salir montado en su mula al encuentro de mi avión para correrle. Yo, observando por el costado izquierdo del capot, como es de regla, mientras corría a todo motor el menguado terreno del despegue, no pude ver, ni nadie lo habría podido, dado el alto capot de estos aviones, durante el pinguineo, y lo sorprendente del suceso; no pude ver, digo, al entusiasta muchacho que salió a hacerme lo que llaman nuestros huasos 'una cortada'. Sólo el choque del ala derecha de mi avión con su cabalgadura vino a advertirme del golpe y que un muchacho había pasado de cabalgar su mula, a cabalgar el ala inferior de mi máquina. Lo recio del choque detuvo el impulso de la máquina, que ya comenzaba a desprenderse del suelo, y vino el natural accidente del cual resultó el tren de aterrizaje destrozado, así como el plano inferior y doblada la hélice."¹⁶

A mediados de ese mismo mes, Merino volvió a volar al norte del país para vigilar las obras iniciadas para construir aeródromos en esa zona. Entrevistado por **El Mercurio** de Antofagasta, después de haber visitado las obras efectuadas en Copiapó, Merino dio a conocer públicamente la inminente puesta en marcha del servicio aeropostal al norte y sus futuras proyecciones, el cual estaba siendo demorado debido a la lentitud de los trabajos en Copiapó y la suspensión que había efectuado a los iniciados en Portezuelo, en Antofagasta, porque la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia había aducido derechos de propiedad sobre los terrenos en que se construía la obra, los cuales habían sido cedidos en su oportunidad por la Lautaro Nitrate al Gobierno para el futuro Servicio Postal. Solucionado el problema legal, Merino ordenó continuar los trabajos con suma urgencia.

Desde que habían llegado los Moth, los futuros pilotos de la línea al norte habían empezado, poco a poco, a familiarizarse con su manejo hasta llegar a dominarlos plenamente.

Una vez que los alumnos pilotos recibieron sus correspondientes brevets, Merino seleccionó a nueve de ellos, que estimó como los más aptos, para servir en la línea al norte.

Ellos fueron: Julio Fuente-Alba Bonniard, Emilio Larraín Ortúzar, Roberto Costabal García Huidobro, Ramón Lisboa Mendiluci, Armando Rivera Fuentes, Jorge Bate Potts, Rolando Sepúlveda, Carlos Baldeig Alarcón y Arturo Meneses Kinsley, dejándolos bajo el mando directo, como Director del futuro Correo Aéreo, del maestro de vuelo, Capitán Osvaldo Acuña.

A mediados de enero todo estaba preparado. Después de varios vuelos por la ruta elegida, los diez pilotos se concentraron en El Bosque, esperando la fecha de la partida definitiva para establecer las postas previstas. El día 20, Merino ordenó su zarpe al norte para el día siguiente en la mañana.

En la contribución que hizo el autor de estas páginas en el libro **Chile, de la tierra al espacio**, se han detallado los pormenores de este histórico vuelo inaugural. Sin embargo, dejemos la palabra al propio Merino para que nos cuente sus impresiones sobre este primer vuelo de los aviones de la línea al norte:

"...salieron desde El Bosque hacia el Norte los pilotos con sus aviones para estacionarse en los nuevos aeródromos (a excepción del de Vallenar) y establecer un servicio de transporte de correo aéreo entre una posta y otra al estilo del servicio que había inaugurado por el Africa la Latecoere francesa".

"Fuera del campo de Arica que contaba con un hangar, los otros debieron ser dotados durante el curso del año 1929. Los pilotos y mecánicos se acomodaron en un principio sin instalación alguna y emplearon el Telégrafo del Estado para sus comunicaciones entre las distintas postas y Santiago".

"En Santiago, para volar a Ovalle ida y vuelta, quedaron Meneses y Ri-

vera; en Ovalle para cubrir la etapa hasta Copiapó, Lisboa y Larráin; en Copiapó para seguir a Antofagasta, Fuente Alba y Sepúlveda; Bate y Costabal hacían el tramo Antofagasta-Iquique. En este último punto, para alcanzar hasta Arica, Baldeig".¹⁷

"El tercer día después de la partida el Capitán Acuña, nombrado Jefe del nuevo servicio, desilusionado con el inicial fracaso, pues fueron pocos los pilotos que alcanzaron con sus pequeños aviones el punto designado, me envió un telegrama desde Antofagasta renunciando al puesto. Aceptada su renuncia, tomé bajo mi dirección inmediata el nuevo servicio, secundado en forma por demás abnegada e inteligente por el joven y entusiasta piloto Armando Rivera que ejercía las funciones de Ayudante de la nueva empresa".

"Cuando comenzaron a volar nuestros aviones -recordó Merino- pasaban las angustias más grandes". "Muchas noches, con mi ayudante el piloto Armando Rivera, esperamos informaciones en el telégrafo de Santiago para saber de algún avión que no llegó a su destino. No teníamos radio y la única manera de saberlo era consultar a los telégrafos de las ciudades de la ruta y preguntarles si habían visto pasar un avión en uno u otro rumbo, o si en el silencio de la noche norteña escucharon por un instante el runrun de su motor. Cuántas dificultades, cuántas vacilaciones y dudas pudieron correr nuestra voluntad en los primeros vuelos, porque muy pocos pilotos alcanzaron con sus máquinas los puntos designados el día de la partida. La limitada capacidad de los aviones los obligó a descender antes de sus destinos."

El semi-fracaso de este raid al norte, motivó críticas veladas y comentarios desfavorables sobre Merino, acusándolo de precipitación y falta de organización, pero la firme voluntad del Comodoro se afianzó una vez más y nada ni nadie lo hizo abandonar la tarea que se había impuesto. Por la autocensura de la prensa que existía en ese tiempo, este fracaso no tuvo mayor trascendencia en la opinión pública, por esa razón todo no pasó más allá de comentarios de los sectores que siempre habían sostenido la ventaja de haber entregado el cabotaje aéreo nacional a las empresas extranjeras.

Sin embargo, estos comentarios olvidaron maliciosamente de establecer que los percances que sufrieron los siete aviones que quedaron inutilizados en esta primera jornada se debieron a extravíos en la ruta y a otras causas ajenas a la calidad del material empleado y que eran naturales en un servicio nuevo, cuyos pilotos no tenían práctica de navegación y desconocían en absoluto la ruta.

"Por otra parte, esos sectores de opinión parecían no considerar que en esos tiempos la aviación comercial no alcanzaba todavía el pleno dominio técnico que alcanzaría en los años posteriores y que, por esos mismos días apareció en las revistas de aviación el caso ocurrido al iniciarse cierta Línea Aeropostal entre Nueva York y

el oeste, cuando, de los catorce aviones que iniciaron el Servicio, sólo uno llegó a su destino, accidentándose los restantes, a pesar de que se trataba de aviones de mucho mayor potencia".¹⁸

No obstante, como ya lo hemos dicho anteriormente, Merino, contando con la plena confianza del Presidente Ibáñez, continuó con su plan original.

Así llegó el 5 de marzo de 1929, quizás uno de los días más importantes en la vida de Merino. Fue el día de la inauguración oficial del Servicio Aéreo Postal, efectuado en horas de la mañana, con la presencia del Presidente Ibáñez, sus ministros y las más altas autoridades de la República, cuyos detalles corresponden a la historia misma de la Aviación Comercial en Chile, por tanto sería superfluo volver a repetirlos. Sólo es preciso reiterar el valor histórico de esta fecha, por cuanto ella marcó para siempre la fecha del aniversario de la futura Línea Aérea Nacional y ella está indisolublemente unida al recuerdo del ilustre Comodoro.

Adelantándose al juicio de la historia, al dar cuenta de este acto inaugural, el diario **La Nación**, del 6 de marzo de ese año decía:

"Es del dominio público que, desde algunos años a esta parte, la aviación nacional pasa por un período de franco progreso, dentro de las actividades que le son propias".

"Ha correspondido de un modo especial llevar a la realidad este importante desenvolvimiento al actual Director de los Servicios Aéreos".

"Con su reconocida laboriosidad y versación, el comandante señor Merino Benítez, en breve tiempo, ha conquistado para la aviación chilena una situación de franco florecimiento, la que ha culminado con la inauguración oficial del Correo Aéreo Postal, efectuada en la mañana de ayer."

Pero la alegría del momento que invadió con toda justicia el alma de Merino, en esos felices días, se vio pocos días más tarde borrada por la trágica noticia de la muerte de uno de sus jóvenes pilotos en medio del desierto nortino.

Merino recuerda así este triste episodio:

"Doce días después de la iniciación del servicio, el 17 de Marzo de ese año 1929, no llegó un Teniente a su punto de destino. Fuente Alba, en vuelo directo de Antofagasta a Copiapó, llevando al mecánico Sargento Rebolledo y herramientas para revisar el motor de uno de los aviones estacionados en este último punto. Largas y angustiosas esperas durante cinco días se sucedieron hasta que un aviso del Telégrafo del Estado aclaró el misterio. Fuente Alba había caído con su avión a la altura de la Estación Varillas del ferrocarril a Bolivia en los faldeos de la Sierra Vicuña Mackenna. Su mecánico relató lo sucedido; iban montando la larga sierra que se extiende de Antofagasta al Sur cuando una ráfaga de viento volcó el avión perdiendo la poca altura que llevaba y decapitando al piloto al estrellarse en la costra salitrosa. El mecánico, muy mal

*herido, con el pie izquierdo quebrado y la cadera derecha y clavícula rotas y mano derecha zafada, debió recorrer arrastrándose, hasta la línea telegráfica, único signo de vida que divisaba en el horizonte. Después de agotadores días y noches de esfuerzo titánico logró derribar un poste de la línea provocando la alarma y el envío de un guarda hilos que lo encontró agonizante. Aún recuerdo la emoción que me embargara al recibir, junto con la noticia del hallazgo del piloto muerto y de la correspondencia recogida, el anuncio del otro piloto de la posta que terminaba así: 'la correspondencia ensangrentada siguió en correo aéreo para alcanzar su destino. La posta no ha suspendido su servicio, ni lo suspenderá'. Y esto, ante los despojos del compañero muerto. Pensé cuántos recibirían esas cartas en esos momentos con indiferencia o disgustados talvez por las manchas de sangre que teñían sus sobres o envolturas, sin saber que eran de sangre generosa derramada junto con su vida por un joven aviador en su abnegado servicio. Julio Fuente Alba Bonniard era un mozo de 22 años y el Sargento Rebolledo un poco mayor."*¹⁹

Los funerales del primer mártir de la aviación comercial fueron solemnes. Sus restos llegaron por mar a Valparaíso el 26 de marzo, siendo recibidos por una comisión especial de aviadores y después de recibir el homenaje de las autoridades y del pueblo porteño, fueron embarcados por ferrocarril a Santiago; desde la estación Mapocho fueron llevados al Cementerio General; antes de ser inhumados en el Mausoleo del Ejército, Merino despidió sus restos en una pieza oratoria "en la que severamente se desenvuelve la entereza del soldado ante la desgracia", informó **La Nación** el 28 de marzo.

Se ha reprochado a Merino que exigía de sus aviadores extraordinarios esfuerzos en el cumplimiento de sus órdenes, los cuales muchas veces arriesgaban seriamente su vida o bien caían en demanda del cumplimiento de los audaces objetivos por él exigidos. Haciéndose eco de apreciaciones expresadas al calor de la pasión política de esos tiempos, contenidas en el folleto escrito en 1933 por el entonces Teniente Coronel Vergara Montero, la reciente **Historia de Chile -1891-1973**, del historiador don Gonzalo Vial, única fuente que le sirvió para referirse a la obra de Merino durante la primera administración del General Ibáñez, afirma que Merino "hizo correr a sus hombres mortales peligros", reconociendo eso sí, "ninguno que no corriera también él mismo".²⁰

Sin embargo, los porfiados hechos demuestran lo contrario, es decir, la profunda preocupación de Merino por la seguridad de sus hombres y que con cada accidente que ellos sufrieron en aquella época de grandes hazañas en pos de la conquista de nuevas rutas para unir a nuestro país por medio de la aviación, vibró intensamente y la congoja de su alma se expresó en documentos que la reflejan y que el distinguido historiador no recogió.

Aún más, esa preocupación se manifestó mucho antes de la creación de la Línea Aérea Nacional y de la Fuerza Aérea Nacional. En efecto, al presentar al Gobierno su proyecto de creación de la primera de estas instituciones, en marzo de 1928, en su informe Merino decía:

"Hay que sacrificar la rapidez del viaje y la comodidad de las máquinas a trueque de asegurar el mínimum de accidentes, aún considerando aterrizajes forzados por falla del motor".

"Como es sabido, estas fallas, hoy muy poco probables, ocurren en toda clase de máquinas cuando menos se las espera: una obturación de la cañería de aceite, una filtración del sistema de enfriamiento, cables que se sueltan, etc., etc., pueden obligar a interrumpir el vuelo y a un aterrizaje forzado".

Agregando que si este aterrizaje se efectuara en lugares llanos no habría mayor peligro, pero que si éste ocurriese *"en terrenos montañosos y quebrados, la falla del motor puede significar con toda probabilidad la destrucción de la máquina y también la muerte del piloto"*.

Para mayor seguridad en los vuelos, Merino proponía en su informe dividir la duración del vuelo en varias etapas para revisar las máquinas en cada una de ellas y usar máquinas livianas que son fáciles de aterrizar en espacios pequeños.

Además de estos antecedentes debemos recordar que en esa época, pionera de la aviación comercial, eran muy frecuentes los accidentes y ellos afectaban hasta las más prestigiosas aerolíneas del mundo.

"Es que la aviación ha sido así -escribió Merino en sus Recuerdos ya citados anteriormente- cada paso adelante ha exigido un sacrificio, desde el soñado vuelo de Icaro."

El accidente sufrido por el Teniente Fuente Alba causó una gran impresión en la opinión pública y parecía confirmar los temores que la línea aérea al norte era prematura y afectó la moral de sus pilotos, lo que motivó a Merino para volar al norte a principios de mayo a fin de tomar contacto con ellos y evitar así que el abatimiento se apoderara de sus jóvenes corazones.

El historiador Cuadrado Merino, basándose en los datos contenidos en el libro de vuelo del Comodoro, anota en su obra ya citada el itinerario cumplido por Merino en la primera semana de ese mes: "El 05 de Mayo de 1929 vuela la distancia Santiago-Antofagasta en 7 horas, 15 minutos. El 06, hace el tramo hasta Iquique, demorando 2:10 hrs. La inspección de los trabajos de construcción e infraestructura de la Base Los Cóndores lo retardaron hasta el nueve, en que despegó rumbo a Tacna, donde arriba después de 1:30 hrs., regresando ese mismo día a Arica. El 10 realiza su espectacular vuelo directo entre Arica y Santiago, cubriendo la distancia en 8 hrs. de vuelo".

Este histórico vuelo, que Merino efectuó acompañado por su fiel mecánico,

Sargento 2° Alejandro Vidal, en el tiempo récord de 8 horas en su avión favorito, un Curtiss Falcon de 240 H.P. en vuelo directo entre estas dos ciudades, causó una profunda sensación en los círculos aeronáuticos nacionales, toda vez que "los aviadores extranjeros que han logrado cubrir una distancia semejante en un vuelo, han empleado diez y más horas", decía la revista **Zig Zag** en mayo de ese año.

Sin embargo, la hazaña de Merino, la cual tuvo hacia el exterior una merecida y entusiasta acogida, obedeció a una reacción emocional muy propia de su carácter, motivada por una disposición del Ministro de Guerra, General Blanche, quien había ordenado efectuar grandes maniobras aéreas en la zona del salitre, ante las cuales Merino estuvo en desacuerdo por razones desconocidas; por lo tanto, según nos informa el diario **La Nación** del 11 de mayo "al tener conocimiento en la mañana de ayer de la determinación del Gobierno, se trasladó inmediatamente a la capital".

"Minutos más tarde -nos sigue informando este diario- el Comandante señor Merino llegaba al Ministerio de Guerra con el fin de ponerse a las órdenes del Ministro, General Blanche. Como no lo encontrara en su despacho, se dirigió luego a la Presidencia de la República, donde el Primer Mandatario de la Nación lo recibió en audiencia especial. En el salón de palacio también se encontraba presente el señor Ministro de Guerra. Al cabo de algunos momentos el Director de Aviación, abandonaba el Palacio de La Moneda".

Leyendo entre líneas la redacción que el diario dio a la noticia de la llegada de Merino a El Bosque, después de su súbita decisión de viajar a Santiago en la misma mañana en que recibió la noticia de la orden del Gobierno de efectuar las maniobras, bajarse del avión y dirigirse de inmediato al despacho del Ministro, no encontrarlo en su Ministerio para después dirigirse a La Moneda a entrevistarse con Ibáñez y abandonar su despacho pocos momentos más tarde, y asociarla con el carácter impulsivo de Merino, son antecedentes suficientes para comprender por qué el Gobierno echó pie atrás y las proyectadas maniobras no se llevaron a cabo.

Desgraciadamente el incidente no quedó registrado en ningún documento, pero la crónica periodística, aunque morigerada por las circunstancias y a pesar de haber sido publicada en un diario de Gobierno, es bastante elocuente y es un testimonio de la gran influencia que había alcanzado Merino en las alturas del poder.

Una vez establecida la línea aerpostal hacia el norte, nuestras autoridades de Gobierno empezaron nuevamente a ser presionadas por los intereses aerocomerciales extranjeros para obtener concesiones para sus empresas.

La legislación vigente en la época estaba basada en los acuerdos de la Conferencia Internacional de París de 1919, en la cual se sentó en forma categórica el principio de soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo que cubre el respectivo territorio, complementada por nuestra legislación contenida en el Decreto Ley N° 675, del 14 de octubre de 1925. Pero en la práctica, por un principio de

reciprocidad, se concedieron permisos especiales para la entrada al país de aviones extranjeros comerciales, reservando en forma exclusiva el comercio de cabotaje aéreo para los nacionales. Este acuerdo funcionó perfectamente en los países europeos de pequeños territorios metropolitanos y ricas y lejanas colonias, para llegar a las cuales era preciso atravesar otras naciones, o bien entre países iberoamericanos que por razones económicas no les permitía organizar líneas de aeronavegación de largo aliento y que por esa causa nunca pretenderían llegar con sus aviones a los EE.UU., ni menos aún a Europa.

Así, mientras en los países vecinos, Argentina, Perú y Bolivia se gestionaron acuerdos de aeronavegación en base a reciprocidad, nuestro país declaró que este principio era para nosotros un derecho ilusorio, por cuanto entregábamos todas las ventajas a aquellas potencias a cambio de nada.

Hasta 1929 era el Gobierno quien concedía las autorizaciones para instalar líneas extranjeras y el Gobierno de los EE.UU., por medio de su influyente embajador en Chile, Mr. Culberton, había presionado a nuestro Gobierno a fin de obtener ventajas para la Panamerican Grace Air, más conocida como PANAGRA. Estas ventajas fueron concedidas porque en ese mismo tiempo Chile gestionaba la contratación de grandes empréstitos en los EE.UU. y se necesitaba tener grato a ese país. El Presidente Ibáñez, de acuerdo con Merino, para evitar futuras presiones, resolvió desligar al Gobierno de toda resolución en estos asuntos y trasladar esa atribución a una empresa controlada por el Estado, pero con autonomía plena y personalidad jurídica, cuya prosperidad dependiera precisamente de la buena defensa de los intereses nacionales atacados vigorosamente por las compañías extranjeras, apoyadas eficazmente en sus gestiones por sus respectivas representaciones diplomáticas.

Esa fue, entonces, la razón que tuvo el Gobierno posteriormente para modificar el nombre de la Línea Postal Santiago-Arica por Línea Aérea Nacional, otorgándole la correspondiente personería jurídica y la exclusividad del correo aeronáutico en el país. En el futuro sería la LAN, presidida por Merino, quien otorgaría los permisos de instalación de nuevas líneas aéreas comerciales, asunto que el Gobierno no se sentía con la independencia necesaria frente a las consideraciones que debía atender. Sin embargo el Decreto con Fuerza de Ley respectivo, que llevó fecha 15 de mayo de 1931, por deficiencias en su tramitación, no fue Ley de la República hasta agosto de 1932, cuando Merino, imponiendo toda su influencia en el Gobierno Provisional de Carlos Dávila, pudo obtener su promulgación definitiva.

Detrás de esta relación, es necesario recordar las profundas tensiones que esta hábil resolución del Gobierno, inspirada en el espíritu nacionalista de Merino, provocó en los círculos aeronáuticos extranjeros, y aún más en el propio Gobierno, donde había personeros que deseaban que el comercio de cabotaje aéreo fuese servido por líneas extranjeras.

Pero Merino, con un hondo sentido patriótico y su voluntariosa intransigencia, pudo más que esos círculos y ahorró para su país la vergüenza de que pilotos y empresas extranjeras iniciaran los vuelos comerciales, como ocurrió en Argentina, donde fueron los aviadores franceses de la Lacoetere los que abrieron sus rutas; en Bolivia y en Colombia los alemanes, y los norteamericanos en Perú.

"Chile, gracias a Merino, inicia sus servicios comerciales con su propio esfuerzo. No hay capitales extranjeros. No hay tripulaciones de otros países que vengán a servir, ni siquiera en los primeros meses, nuestras rutas nacionales".²¹

Merino había defendido lo que él estimaba que sería lo mejor para su Patria y para la estabilidad de su empresa, redactando los editoriales de la revista **Chile Aéreo** N° 5, 6 y 7 bajo los respectivos titulares de "Las concesiones a las compañías extranjeras de aeronavegación comercial"; "Sobre nuestro espacio aéreo" y "La defensa del aire patrio", los que contienen su pensamiento al respecto.

"La Línea Aérea Postal Santiago-Arica" fue prestigiándose y dándose a conocer poco a poco al público, el que, pasada la etapa inicial de sus servicios empezó a interesarse por este novedoso medio de comunicación y, superando la natural desconfianza de los primeros tiempos, comenzó a utilizarla.

La demanda del público por el nuevo servicio obligó a Merino a solicitar del Gobierno un material de vuelo que tuviese mayor capacidad para transportar pasajeros. Así se adquirieron siete monomotores Fairchild con motor Jacobs de 225 H.P. con capacidad para un piloto y cuatro pasajeros. Posteriormente, se construyó en Los Cerrillos otro Fairchild modificado, propulsado por un motor de 450 H.P., marca Wright, con capacidad para seis pasajeros y el piloto.

Al entrar en servicio estos nuevos aviones, a mediados del mes de julio de 1929, la Línea aumentó su prestigio y empezó a efectuar un transporte regular de pasajeros, los que aumentaron su demanda para utilizar sus servicios.

Entusiasmado Merino con esta mayor demanda, solicitó, a fines de este mismo año la compra de tres trimotores Ford, con capacidad para 14 pasajeros cada uno. Estos aviones eran semejantes a los que estaba usando en ese mismo tiempo la Pan American Grace Airways, la más prestigiosa compañía de aeronavegación de los EE.UU.

Los trimotores Ford llegaron al país a principios del año siguiente. El primero de ellos entró en servicio el 27 de marzo de ese año con un viaje inaugural hacia Arica, piloteado por el Capitán Arturo Herrera y como oficial de ruta al Teniente José Ruíz de Castro, llevando como pasajeros a un grupo de periodistas y reporteros gráficos de los diarios capitalinos. Despidieron este primer vuelo el Presidente Ibáñez, el Ministro David Hermosilla y el propio Merino.

"Majestuosamente, apaciblemente, con la solemnidad y con la serena paz con que se producen los acontecimientos grandes, hoy debe posarse sobre nuestro puer-

to aéreo una de las nuevas máquinas adquiridas por la Línea Aérea Nacional para el servicio de pasajeros y de transporte de correspondencia entre Santiago y Arica", editorializó el diario **El Pacífico**, de Arica, el 30 de marzo de 1930, agregando que:

"El Comandante Merino, aventurero del aire, visionario del porvenir, vencedor de la muerte, en el espacio de un año apenas, ha sabido dotar al país de un servicio de correo y de pasajeros que, hecho íntegramente por personal chileno, funciona con admirable regularidad y es un timbre de orgullo para nuestra capacidad racial".

El mismo día en que entraron en servicio los trimotores, los que por sus condiciones técnicas y por su mayor capacidad para el transporte de pasajeros dieron a la Empresa su estabilidad definitiva, el Gobierno de Francia, por intermedio de su adicto militar, Comandante Blaizot, ofreció al General Blanche y a Merino un almuerzo en el Club de la Unión con motivo del reciente ingreso de ambos a la Legión de Honor de su país.

En el momento culminante de esta manifestación, el Comandante Blaizot dirigiéndose a Merino le dijo:

"Es para mi un gran placer ver hoy día otra estrella de honor, la estrella de nuestros valientes, lucir sobre vuestro pecho que representa a los de todos los atrevidos pilotos chilenos. Gracias a vuestro valor, a vuestra confianza inquebrantable en las cualidades de vuestra raza, habeis puesto a los servicios aéreos de Chile en un pie de organización y de eficiencia, a tal punto, que os merece la más alta recompensa del Gobierno y al mismo tiempo causa de admiración nuestra".

El prestigio personal de Merino y de nuestros servicios aerocomerciales fueron, poco a poco, traspasando nuestras fronteras. En el número correspondiente a abril de 1930 de la revista norteamericana **Aero-Digest**, es decir, a un año de haberse creado la línea aérea, John Montgomery, Presidente de la American International Airways y Vice-Presidente de la línea comercial NYRBA, después de recorrer toda sudamérica en visita de estudio, se refirió encomiásticamente a nuestra línea de aviación, escribiendo:

"El lejano Chile, a pesar de haber comenzado a desarrollar los transportes por medio de la aviación mucho más tarde que ninguno de los otros países, tiene asumido en la actualidad el lugar de honor en la aviación en la América del Sur. Aquí han instalado una línea de transporte que alcanza desde Arica en el norte, hasta Puerto Montt en el sur: una distancia de 1.700 millas. A lo largo de la ruta completa se encuentra instalado un espléndido sistema de aeropuertos, completamente equipados e interconectados por radio. Todo el personal envuelto en la operación, incluyendo pilotos y mecánicos, es chileno".

"El Coronel Arturo Merino, Director de la Aviación Civil y Jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército, es una de las figuras principales en la aviación sudamericana y

posee habilidad y visión excepcionales. Ha triunfado en sus esfuerzos para colocar a la aviación nacional chilena en una base que, automáticamente, la coloca entre las principales del mundo".²²

Al crear la Línea Aérea Nacional, Merino también tuvo presente su importancia como reserva y complemento de nuestra Aviación Militar. Al respecto, Merino sostuvo en su oportunidad esa realidad diciendo que:

"Conviene reflexionar en lo que significa una aviación comercial propia como refuerzo de nuestra potencia militar".

"Desde su organización misma significó un refuerzo efectivo para nuestra Fuerza Aérea al crear los aeródromos y estaciones de radio que jalonan todo el país y que le permiten a esta Institución mantener el control del aire patrio y poder concentrar sus aviones de corto radio de acción en cualquier parte del territorio nacional. Si no se hubiera creado la Línea Aérea Nacional seguramente no existirían aún o estarían en poder de alguna compañía extranjera los aeródromos e instalaciones de Arica, Antofagasta, Copiapó, Vallenar, Ovalle, Chillán, Puerto Montt y Magallanes, aeródromos comerciales los primeros y bases militares estos últimos, creadas unas y otras con la mira de unir con nuestra línea aérea todo el largo del país".

"Y la LAN seguirá creando y manteniendo nuevos aeródromos, como en Calama, Tocopilla, Potrerillos, Vallenar, La Serena, Andacollo, etc., donde nuestra Fuerza Aérea tendrá bases seguras de aprovisionamiento en el momento que desee sin costo alguno para ella y dentro de poco, cuando la LAN esté más crecida, sin costo para el Erario Nacional".

"Pero, además, y sin detenernos en lo que significa como refuerzo de nuestra organización militar el mantener esa red de aeródromos y en constante entrenamiento de vuelo un número de pilotos selectos capaces de volar en toda ruta y en todo tiempo, como lo exige el servicio de la LAN, queda que considerar el aspecto relacionado con el material de aviones comerciales, que en constante renovación, le permite hoy al país y le permitirá mañana, contar con los aviones más rápidos y potentes que pueda ambicionar su Fuerza Aérea. Ya dióse el caso de una Alemania que sin tener aviación militar, construyó a base de aviones comerciales un prestigio tal que le permitió al día siguiente de declarar organizada su Fuerza Aérea, jactarse de ocupar el segundo o tercer puesto entre las aviaciones militares de mayor rango en el mundo, de larga y costosa preparación".

"Es que entre los elementos bélicos que dan fuerza a una institución armada, el avión de bombardeo, incontenible en su acción como lo han probado y lo prueban numerosas maniobras y estudios, ha pasado a ser el factor decisivo y preponderante en una acción de guerra aérea".

"Las organizaciones de la defensa terrestre, baterías y demás elementos no cubren sino mediocrementemente ciertos centros. Los aviones de caza ya van declarando su impotencia para seguir a los grandes aviones de alta velocidad, porque el factor hombre a las velocidades que exige una caza aérea de tales aviones, no permite una maniobra rápida y fulminante que es el secreto de su éxito. La resistencia física del hombre llega a un límite y no resiste más. Esto que es ya un axioma entre los entendidos del problema aeronáutico, va dando de día en día mayor importancia al gran avión de bombardeo".

"Ahora bien, hay que considerar que entre nosotros, en Sud América, donde el bombardeo toma una importancia mucho más decisiva que en Europa, bien provista de fábricas de material bélico y con una tupida red caminera y ferroviaria, hay que considerar, decimos, que entre nosotros un bombardeo feliz puede paralizar una campaña, lo que en otras partes no ocurrirá. Tenemos una sola fábrica de material de guerra y de municiones, tenemos un solo ferrocarril y un solo camino troncal que forzosamente emplea la serie de puentes sobre nuestros ríos; obras de arte y fábrica de municiones que, destruidas, significan la suspensión de nuestras comunicaciones a lo largo del país y la supresión de la única fuente de renovación de nuestro escaso material de guerra".

"Pues bien, la guerra aérea que ha demostrado la impotencia de una defensa terrestre o aérea para detener el bombardeo, no ofrece otra posibilidad de contrarrestarlo o de paralizarlo, que el ejercicio más amplio y aún destructor de esa misma arma: el bombardeo sobre los puntos importantes del país agresor".

"La amenaza sola de duras represalias, al contar con una potente flota de aviones de bombardeo, será generalmente suficiente para desistir, al contrario, del empleo de ese medio de guerra".

"Nuestra situación geográfica exige, por lo tanto, que el país cuente con una flota considerable de aviones de bombardeo, continuamente renovada y en constante actividad, y como tal cosa resultaría costosa en exceso para nuestra capacidad económica si se pensara que fuera la Fuerza Aérea Nacional quien tuviera a su cargo el mantener y renovar toda esa flota, no queda otra solución que seguir el ejemplo de Alemania, desarrollando una aviación comercial poderosa (que entre nosotros llegará pronto a costearse sus gastos), pues el buen avión de transporte y el buen piloto de transporte, se pueden convertir rápidamente en elementos de bombardeo inmejorables".

"Hemos querido terminar esta Memoria con estos comentarios de índole militar, a fin de que también sean considerados por el público lector, al apreciar el significado e importancia de nuestra Empresa una vez conocidos los datos ya anotados sobre su marcha".

"No nos ciega, por lo tanto, ningún errado preconcepto al rogar a nuestros conciudadanos y a nuestros representantes en el Gobierno de la República, que miren esta Empresa de utilidad pública en toda su verdadera importancia y que le presten en sus respectivas esferas de acción, toda la ayuda que puedan prestarle."

Establecido el servicio aerpostal hacia el norte, Merino se dedicó por entero a preparar la participación que tendría la Aviación Militar en las próximas maniobras que efectuaría el Ejército en la zona central del país, a mediados del mes de marzo.

Estas maniobras alcanzaron gran connotación en su tiempo por el número de hombres participantes y por haber sido presenciadas por el General Wilhelm Heye, en esos años Comandante en Jefe del Ejército Alemán.

Merino ordenó la participación de la Aviación en los dos bandos tradicionales en que se divide el Ejército en esos casos, designando al Director de la Escuela, Mayor Aracena en el Partido Azul, y al Mayor Armando Castro en el Partido Rojo; cada bando con 15 aviones de los tipos Vixens, Moth, Wibault y Avro, dispuestos en una escuadrilla de caza, una de observación y una de enlace. Estableciéndose la primera en los alrededores de Talca y la segunda, cerca de Linares.

Merino y sus principales colaboradores quedaron adjuntos al Partido Azul.

Rompiendo precedentes, Merino hizo participar en estas maniobras a la Aviación Civil, lo que constituyó una gran novedad en esos tiempos, distinguiéndose en los desplazamientos estratégicos y correspondientes vuelos de observación, los aviadores civiles Salvador Sanfuentes, Federico Helfmann, Aladino Azzari y Eduardo Etchegaray.

La Reserva Militar Aérea, creada y desarrollada por la visión de Merino, había demostrado su eficiencia y su efectividad en la defensa del país, por tanto, finalizadas las maniobras, Merino, la Aviación Militar y la Aviación Civil, recibieron las felicitaciones del Ministro de Guerra y del Presidente Ibáñez.

La compra del fundo Los Cerrillos

Siempre mirando hacia el futuro, Merino tenía el propósito de adquirir un sitio adecuado para el funcionamiento de un aeropuerto propio para la línea aérea comercial, que reemplazaría en poco tiempo a la línea aerpostal que pronto empezaría a operar hacia el norte.

Para ello necesitaba fondos, pero, pese a sus requerimientos, el Gobierno no estaba en condiciones de financiar ninguna adquisición, a pesar que comprendía la necesidad de hacerla. Además, el terreno por adquirir tenía que reunir varias condiciones, entre ellas, estar relativamente cerca de Santiago, e, idealmente, cerca tam-

bién del aeródromo de El Bosque.

En estas circunstancias, como caída del cielo, el empresario norteamericano Daniel Guggenheim, quien desde algunos años atrás tenía fuertes intereses económicos invertidos en nuestra industria minera y salitrera y una excelente relación financiera con el Gobierno del General Ibáñez, decidió donarle la suma de US\$ 500.000 para fomentar el desarrollo de la aviación civil en nuestro país.

Una publicación contemporánea comentó:

"La Aviación Civil es la reserva de la Aviación Militar, y por ello estamos seguros que el Gobierno confeccionará un bien meditado programa para su rápido desarrollo. La Aviación Civil tendrá que responder a su misión, o sea, ser efectivamente la reserva de la Aviación Militar".

"Toca la feliz coincidencia que el señor Merino es, a la vez, Presidente del Club Aéreo de Chile, en forma que, tiene a su mano el extraer de esta Institución preparados colaboradores. Hacemos fervientes votos por el feliz y pronto desarrollo de la verdadera aviación civil que merece Chile, ya que contamos con un precioso elemento, como es el Teniente Coronel señor Merino."²³

Con la donación Guggenheim depositada a nombre del Presidente Ibáñez en el National City Bank de Nueva York, Merino pudo tomar importantes iniciativas en torno a su proyecto, entre ellas iniciar la búsqueda de un terreno para construir un aeródromo para la aviación civil y comercial.

El historiador Barriga Kreft nos cuenta que Merino tuvo la intención de adquirir para aeródromo parte del fundo Santa Teresa de Lo Ovalle que era de propiedad del padre de Graciela Cooper Godoy, la primera aviadora civil de Chile.

"Santa Teresa de Ovalle -agrega Barriga Kreft- estaba en terrenos colindantes con aquellos donde hoy en día precisamente está el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, lo que demuestra la visión del ilustre precursor, quien ya en aquel entonces vislumbró que esa ubicación, alejada de lugares poblados, se prestaba para el desarrollo futuro de las actividades aéreas."²⁴

Descartada la posible adquisición del fundo Santa Teresa de Ovalle, Merino siguió buscando un terreno apropiado para sus propósitos. En conocimiento de las intenciones de Merino, el corredor de propiedades Ramón Ramírez Sáenz, le ofreció con fecha 3 de abril de 1929 la venta del fundo Los Cerrillos, de propiedad del Arzobispado de Concepción. El fundo tenía 80 hectáreas de extensión y estaba ubicado en el camino a Melipilla, a más o menos 6 kilómetros de la capital. El precio era \$1.000.000, con una hipoteca por \$ 250.000.

Encontrando Merino conveniente para los intereses fiscales esta oferta, y después de intensas negociaciones con el Tattersal, arrendador del predio, con el Arzobispado penquista y con el corredor, realizó la transacción comercial y llegó a un acuerdo el 25 de julio, conservando el precio ofrecido originalmente.

Tres años más tarde, en marzo de 1932, ante los injustos ataques del Ministro Luis Gutiérrez Alliende contra Merino, acusándolo de malos manejos en esta negociación, el corredor Ramírez Sáenz envió un remitido al diario **El Imparcial**, que éste publicó en su editorial del 14 de marzo de ese año, donde decía:

"De lo expuesto se deduce que la actitud del señor Merino Benítez evitó al fisco un mayor desembolso de \$ 200.000 por parte del precio. Consiguió una rebaja de \$ 51.995, sacrificando al Tattersal en sus justas expectativas del dinero que representaba la cosecha de pasto de 60 cuadras y del dinero de las dos comisiones que me correspondía por los dos negocios resueltos y que me fueron compensados en parte por las dos instituciones que con el Fisco hicieron negocios."

"Queda, pues, constancia, que el señor Merino Benítez, en defensa de los intereses del Fisco, no sólo obtuvo estas rebajas de precio en la negociación comercial aludida, sino que se opuso, insistentemente y tenazmente, a que se me pagaran las comisiones que me correspondían por parte del Fisco, y que repito, me fueron compensadas por las partes contratantes".

"En consecuencia -agregaba el remitido de Ramírez Sáenz- no se puede hacer un reconocimiento más justo de la actitud de un alto funcionario público."

Nunca se conoció de parte de Gutiérrez Alliende réplica alguna.

La compra de Los Cerrillos y la posterior instalación en sus terrenos del aeropuerto proyectado, contribuyó a afianzar el funcionamiento de la Línea Aeropostal a Arica y a todo el posterior comercio aeronáutico del país y de la aviación comercial extranjera.

Al llegar el mes de septiembre, la preparación de la Parada Militar ocupó la atención de Merino, quien deseaba en esta oportunidad efectuar un gran despliegue de sus fuerzas en la elipse del Parque Cousiño. Los preparativos empezaron con la concentración en El Bosque de 62 aviones, que volaron desde las respectivas bases diseminadas a lo largo del territorio nacional sin que se registrara ningún accidente.

"Desgraciadamente -informó el diario **La Nación** del 20 de septiembre- debido a la densa neblina existente en los momentos en que se desarrollaba la Parada Militar, la presentación de la Fuerza Aérea no pudo realizarse como se había anunciado. Sin embargo, a las 16.30 hrs., en circunstancias que las tropas desfilaban frente al Jefe de las Fuerzas por la Avenida de Las Delicias, más de medio centenar de aviones evolucionaron sobre la ciudad, pasando a baja altura sobre las columnas en marcha." (Rectificación al historiador Flores, quien escribió que la aviación había participado en la Parada en el Parque Cousiño)

Aunque la Aviación no participó en la Parada en el Parque, esta histórica presentación masiva sobre Santiago impresionó profundamente a las autoridades y a la opinión pública en general, los que pudieron ver por sus propios ojos la verdadera

dimensión que había alcanzado esta nueva rama de la defensa, gracias al empuje y la fe de Merino, quien recibió las felicitaciones escritas del Presidente Ibáñez dejando constancia en su comunicación "de la eficaz actuación del Director de Aviación, a quien está encomendada esta importante rama de la Defensa Nacional".

Con justa razón entonces escribiría después sobre este importante episodio el historiador Flores:

"El Comandante Merino vivió en esos días los momentos más gratos de su vida profesional, al comprobar el reconocimiento de todos los sectores por su obra, que trascendió más allá de las fronteras con el comentario difundido en Norteamérica y en Europa."²⁵

Un himno para la Fuerza Aérea

A fines de 1929, cuando culminaban los esfuerzos para unificar los servicios de la aviación militar, Merino se había preocupado en darle a la futura Fuerza Aérea un himno que simbolizara su espíritu institucional. Entre muchos otros proyectos que se le presentaron para cumplir ese deseo suyo, en su memoria se impuso el recuerdo de unos hermosos versos que había escrito un joven oficial en homenaje a un compañero fallecido trágicamente hacía poco tiempo.

En efecto, en la tarde del 18 de noviembre de ese año, había muerto en un lamentable accidente el joven subteniente Carlos Schell Gubert, alumno de la Escuela, quien efectuaba ejercicios de vuelo en una máquina de instrucción, perteneciendo al arma de infantería, había ingresado a la aviación en marzo último, destacándose por su simpatía y por ser uno de los mejores alumnos del curso.²⁶

A sus funerales asistieron las más altas autoridades aeronáuticas, presididas por el propio Merino y por el Director de la Escuela, Comandante Aracena y, entre muchas otras personas, el entonces Subteniente Diego Barros Ortíz, joven oficial de fina sensibilidad, compañero y amigo del fallecido quien, afectado profundamente por su desgracia, compuso después unos hermosos versos en su homenaje, que impresionaron al Comandante Merino y los retuvo en la memoria.

"Por esos años -recordaría más tarde Barros Ortíz- cayó abatido en "suprema sed de cielo", mi camarada el Sub-Teniente Schell. Yo volaba mis primeras horas de piloto y cuando mi amigo cayó rendido en su avión con el mismo vaivén de una hoja en la tormenta, sufrí terrible impacto; era el primero en morir en nuestro curso, sus veinte años eran nuestros veinte años, sus sueños fueron nuestros sueños. Por él se escribió "Camaradas", versos que nos repetían "camaradas en la vida y en la muerte, camaradas". Era una congoja encerrada en un verso simple. Uno de los nuestros, tocado por la tristeza de las palabras, se apresuró en mostrárselos al Comodoro

Merino. Estaba por nacer la Fuerza Aérea. Era un maravilloso alumbramiento de alas y hélices unidas en un solo haz. Me dijo el Comodoro "Busquemos, Teniente, un músico para ellos. Será el himno de la nueva Fuerza Aérea."²⁷

Meses después, el prestigioso maestro Francisco Piccioni Nassi, le compuso una hermosa partitura, siendo estrenada en público por el Coro del Teatro Municipal en la noche del 18 de septiembre de 1930, en presencia del Presidente Ibáñez y de las más altas autoridades de la República.

Días más tarde, en ocasión de inaugurarse el nuevo edificio construido por el Gobierno para sede del Club Aéreo de Chile en el aeródromo de Los Cerrillos, acto presidido por el Presidente, sus ministros y los altos jefes de la FAN, su joven autor "recitó esta inspirada composición, arrancando grandes aplausos de la numerosa concurrencia"²⁸ que asistía al almuerzo oficial con que se celebraba este acto inaugural.

Pero la melodía compuesta por Piccioni no trascendió por mucho tiempo, porque Merino no la encontró lo suficientemente vibrante y marcial como él deseaba fuese el Himno institucional de la nueva Fuerza Aérea, y se dio al maestro Cerruti el encargo de componer otra partitura más de acuerdo con el espíritu aguerrido de la Fuerza Aérea. El prestigioso artista cumplió a plena cabalidad, entregando la bellísima melodía que pronto se hizo carne en todos los hombres del aire.

A pesar de haberse adoptado el nuevo himno de inmediato y con mucho entusiasmo, los difíciles tiempos que rodearon su nacimiento y divulgación, postergaron su consagración como himno oficial de la Fuerza Aérea hasta el 3 de febrero de 1933, mediante el Decreto Oficial respectivo.

En octubre de 1927, una vez que Merino había asumido su cargo de Director de la Escuela, interesado en conocer la futura ruta al sur, voló hasta Pucallpa, integrando la Escuadrilla de Aplicación de este establecimiento, la que fue comandada por el Teniente Oscar Silva Mora.²⁹

El día 30 del mes siguiente, Merino voló a Concepción, al mando de una escuadrilla de seis Vickers Wibault de la Escuela, alcanzando en los días siguientes hasta Los Angeles, Osorno y Puerto Montt, en un viaje que causó la admiración de sus habitantes y el aplauso de la prensa local que dijo:

"El espectáculo que nos ofreció la escuadrilla que comanda el Director Marino Benítez, fue sencillamente soberbio, sublime".³⁰

El 3 de agosto de 1928, habiendo asumido Merino la Dirección de los Servicios de Aviación, ordenó fundar la base aérea de Maguelán, en Temuco, abriendo así la primera etapa de la ruta al sur.

En noviembre de 1928, preocupado por conocer personalmente los lugares más apropiados para establecer los futuros aeródromos que servirían a la proyectada

dimensión que existía en estos días. En la noche del 18 de septiembre de 1930, en presencia del presidente Ibáñez y de una numerosa familia, siendo escuchada en público por el Comodoro Barros y de

las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República.

Por la melódica compuesta por el Comodoro Barros y de las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República.

A pesar de haberse abolido el nuevo himno de la Fuerza Aérea, el Comodoro Barros y de las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República.

A las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República. En esa noche, en la oportunidad de la recepción, las más altas autoridades de la República.

Por esos años -recordaría más tarde Barros Ortiz- cayó abatido en "suprema sed de cielo", mi camarada el Sub-Teniente Sebüll. Yo volaba mis primeras horas de piloto y cuando mi amigo cayó rendido en su avión con el mismo varón de una hoja en la tormenta, sufrí un terrible impacto que el primero en morir en nuestro curso sus veinte años eran nuestros veinte años, sus sueños fueron nuestros sueños. Por él se escribió "Camaradas", versos que nos repetían "camaradas en la vida y en la muerte, camaradas". Era una congia encerrada en un verso simple. Uno de los nuestros, tomado por la frialdad de las palabras, se apresuró en mostrárselos al Comodoro

CAPITULO III

La conquista de los cielos australes

"Yo tengo un camino construido -dijo Merino Benítez al entonces Presidente Ibáñez cuando éste le expresó su desaliento- el de los cielos de Chile".²⁹

Estas palabras, dichas por Merino simbolizan, más que cualquier otro documento oficial, su gran visión de unir a su Patria por "los cielos de Chile". Ellas fueron respuesta a las patrióticas cavilaciones del Presidente Ibáñez sobre la necesidad que tenía Chile de disponer de fáciles comunicaciones con la zona austral de su territorio.

Establecida la línea aeropostal al Norte, Merino empezó sus preparativos para extenderla hacia el lejano sur. Veamos cronológicamente la apertura de esta ruta.

Antes que ingresara Merino al Servicio Aéreo, en enero de 1926, una escuadrilla de Vickers Vixen con siete unidades, había visitado Puerto Montt, camino hacia Chiloé, a fin de concurrir a los actos de celebración del centenario de su incorporación a Chile, pero no pudo aterrizar en la isla, debido a la falta de lugar apropiado para hacerlo.

En octubre de 1927, una vez que Merino había asumido su cargo de Director de la Escuela, interesado en conocer la futura ruta al sur, voló hasta Parral, integrando la Escuadrilla de Aplicación de este establecimiento, la que fue comandada por el Teniente Oscar Silva Mora.³⁰

El día 20 del mes siguiente, Merino voló a Concepción, al mando de una escuadrilla de seis Vickers Wibault de la Escuela, alcanzando en los días siguientes hasta Los Angeles, Osorno y Puerto Montt, en un raid que causó la admiración de sus habitantes y el aplauso de la prensa local que dijo:

"El espectáculo que nos ofreció la escuadrilla que comanda el Director Merino Benítez, fue sencillamente soberbio, sublime".³¹

El 3 de agosto de 1928, habiendo asumido Merino la Dirección de los Servicios de Aviación, ordenó fundar la base aérea de Maquehua, en Temuco, abriendo así la primera etapa de la ruta al sur.

En noviembre de 1928, preocupado por conocer personalmente los lugares más apropiados para establecer los futuros aeródromos que servirían a la proyectada

línea aérea al sur, Merino había volado en el Moth N° 12 llegando hasta Temuco, con una breve detención en Chillán, volviendo en el mismo día a Santiago. De acuerdo con sus planes, Merino, en su condición de Director de Aeronáutica ofició a las autoridades de Talca, Constitución y otras ciudades solicitándoles que le proporcionaran canchas de aterrizajes adecuadas para servir a la Aviación de Guerra. Desgraciadamente la solicitud de Merino no tuvo una respuesta satisfactoria.

A fines de este mismo mes, una vez que los jóvenes alumnos de la Escuela de Aviación tenían ya pleno dominio sobre los nuevos aviones, Merino ordenó que la escuadrilla de los Moth volara hacia el sur con la intención de llegar hasta Temuco, coincidiendo con la visita que el Presidente Ibáñez hacía en esos mismos días a esa zona. En su vuelo hacia el sur, la escuadrilla se detuvo en Cauquenes, lugar en que un fuerte temporal de lluvia y huracanados vientos la mantuvo en tierra desde el 27 al 30 de noviembre.

Pero minutos después de la medianoche, al nacer el 1° de diciembre, un terremoto sacudió la zona central de Chile, principalmente Talca y Constitución, dejando trescientos muertos, centenares de heridos y daños calculados sobre los ciento cincuenta millones de pesos. En Cauquenes se derrumbaron los edificios del teatro, del hospital, la escuela de hombres, la torre de la iglesia de San Francisco y un costado de la catedral; en Talca, el 75% de las casas quedaron destruidas y el veinte en mal estado; en Constitución, la ciudad fue arrasada quedando sólo el 20% de las casas habitables; en San Javier el 80% de los edificios deteriorados, y así en otros pueblos y villas menores.³²

Sin conocer la magnitud del desastre, por interrupción de las líneas telegráficas y telefónicas, la escuadrilla continuó su viaje a Temuco, pero la reanudación del temporal los obligó a volar hasta Chillán cuando ya cruzaban sobre el Bío Bío. Sólo en esa ciudad vinieron a darse cuenta de las proporciones del terremoto, pero no les fue posible prestar una ayuda efectiva a los pueblos afectados.

"Efectivamente -informaba la revista **Zig Zag** poco después de la catástrofe- si la aviación de guerra hubiese contado con canchas de aterrizajes en esos pueblos, esa repartición del Ejército habría podido prestar incalculables servicios en la catástrofe última, sobre todo en lo que a primeros auxilios se refiere. Esa falta de canchas dejó fuera de acción a los aviones de guerra y los aviones de escuela que andaban en vuelo de instrucción por el sur, sólo pudieron prestar un apoyo moral con su presencia en la zona devastada por el terremoto".

En febrero de 1929, alternando con los vuelos que en el verano de ese año hizo para estudiar los futuros aeródromos que utilizaría la línea postal al norte, Merino, a bordo de un Curtiss Falcon, vuela hacia Temuco, y desde la capital de la Frontera, hacia Puerto Saavedra y Valdivia. El 1° de marzo, Merino dispuso que dos Vickers de la base de Maquehua, en Temuco, sobrevolaran la ruta hacia Puerto Montt,

llegando a ese puerto el mismo día. Por otra parte, ordenó el estudio por tierra de la futura ruta hasta Última Esperanza, en Magallanes.

Dedicado por completo a dirigir los primeros vuelos de la línea aeropostal al Norte y a soportar las consecuencias que trajo a su prestigio el fatal accidente ocurrido al Teniente Fuente Alba, Merino concentró en los meses posteriores toda su atención a esa línea aérea, suspendiendo sus exploraciones hacia el sur. Pero, según recuerda el propio Merino:

"A mediados de ese año 1929, llegaron a incrementar el servicio seis aviones Fairchild para cuatro pasajeros y me preparé para extender la línea aeropostal hasta Pto. Montt, con aterrizaje intermedio en Temuco y aún en Chillán, si las circunstancias lo exigieran. Logrado lo anterior al llegar el verano, aprovechando la llegada de seis aviones anfibios Vickers Vedette, e instalados en Pto. Montt, quise iniciar personalmente los vuelos al río Puelo, el Palena y Pto. Aysén."

Como primer paso para conquistar definitivamente el cielo austral, Merino ordenó, el 27 de julio de 1929, la formación de la "Escuadrilla de Anfibios N° 1 Línea Experimental Puerto Montt-Aysén", compuesta por seis aviones Canadian Vickers Vedette, al mando del Capitán de Bandada Modesto Vergara Montero, la que, después de numerosas prácticas en aguas de la laguna de Aculeo y en Quintero, voló al sur, haciendo escalas en Chillán, Temuco y Valdivia, llegando a Chamiza, Puerto Montt, el 19 de noviembre. Cinco días más tarde, catorce aviones más, al mando del Director de la Escuela de Aviación llegaba hasta Puerto Montt en viaje de instrucción.

En el mes de diciembre de 1929, una vez instalada lo mejor posible la nueva base aérea de Chamiza, los anfibios estuvieron en condiciones de prestar un efectivo servicio, volando entre Puerto Montt y Ancud como la primera etapa de la futura línea aérea a Magallanes. Preocupado por la pronta ejecución de su proyecto, el 10 de ese mismo mes, Merino se dirigió por ferrocarril a Puerto Montt. Impuesto de la escasa actividad de vuelo desarrollada por la escuadrilla, tomó el toro por las astas y abordó uno de los Vickers Vedette, el que fue piloteado por el Teniente Félix Schaerer, muy popular entre sus camaradas por su sobrenombre de "Otto", y un mecánico. Acompañado por otro anfibio, piloteado por el Jefe de la Escuadrilla de Chamiza, un oficial y su mecánico, emprendió el vuelo hacia la desembocadura del río Palena, donde esperaban reabastecerse de bencina en un depósito que previamente había sido levantado en ese lugar.

La audacia de Merino alarmó a las autoridades puertomontinas. *"No comprendían que sin llevar un práctico a bordo, o sin conocer de visu la entrada del Palena, pudiéramos lanzarnos en su búsqueda"*, recordaría el propio Merino años después. *"Nuestros amigos de Pto. Montt, entre ellos más de un marino destacado allí, creyeron que era un deber el disuadirme de lo que ellos estimaban como una aventura".*³³

Además, como recuerda Merino en esa misma oportunidad, *"los pequeños anfibios Vickers Vedette, aunque estaban premunidos de un motor Wrigth, el mismo que usara Lindbergh en su vuelo transatlántico, no fueron una adquisición afortunada. Su bote de madera, por la absorción paulatina de humedad, fue perdiendo sus condiciones de vuelo, que ya eran pobres por la escasa potencia del motor (170 H.P.). Sin embargo eran sólidos y resistieron bien el entrenamiento de los pilotos; su elección puede excusarse, porque en aquella época, nadie conocía prácticamente en Chile el tipo anfibio, aunque si, teóricamente, sus ventajas. Ellos permitieron formar un numeroso grupo de pilotos, que se habituaron a volar con el peor tiempo y aptos por su habilidad y alto espíritu para afrontar más tarde la ruta a Magallanes"*.

Durante su vuelo a Palena, los Vickers se enfrentaron con algunos fuertes chubascos, y siempre el techo de nubes se mantuvo a menos de 500 mts. sobre el mar.

"La visibilidad era más que suficiente -agrega Merino en ese mismo artículo-, pero no pudimos distinguir sino las laderas de los altos cerros que atalayan la costa y cuyas cimas, por lo general, están cubiertas de nubes."

Al sobrevolar la desembocadura del Puelo, Merino recordó su exploración, hecha entre lluvias torrenciales, temporales de viento y por el bosque virgen e impenetrable, cuando era miembro del Estado Mayor y cuyos detalles, todavía guardados en su prodigiosa memoria, dejan oportuna constancia en el mismo artículo.

Dos horas más tarde estaban a la vista del Palena, luego acuatizaron en medio de un chubasco, de esos que los chilotes llaman "llover a cántaros". Después de una larga jornada de más de una hora de duración, caminando por una playa mojada y blandenga, encontraron al radiotelegrafista y a un señor que estudiaba una senda al interior.

"Después del alborozo -recuerda Merino- y de comer unas tortillas, hubo que pensar en el regreso y en cómo abastecer de bencina nuestros aviones. Y tomando cada uno al hombro un tarro del preciado combustible, y a la cabeza de todos el Jefe de la Aviación Militar, recorrimos, en casi dos horas, la playa arenosa, mientras la lluvia nos azotaba implacablemente. Bajo ella, y haciendo un reparo con las mantas de abrigo, cargamos las máquinas y emprendimos, por fin, el regreso".

*"El Palena ya estaba conquistado."*³⁴

El buen éxito que tuvo este vuelo, a pesar de los infaltables inconvenientes propios del clima de la zona, alentó a Merino a extender sus vuelos hacia Puerto Aysén; revisadas las máquinas, Merino ordenó alistar los mismos aviones para volar al día subsiguiente a fin de alcanzar su nuevo objetivo. Por enfermedad del Jefe de la base de Chamiza, que, como hemos dicho acompañó a Merino en el vuelo a Palena,

fue reemplazado por el Capitán Rafael Sáenz Salazar. La elección de su compañero fue difícil para Merino, pues todos los jóvenes oficiales querían compartir con él la emoción del vuelo, como recordaría el propio Merino años después.

"Había entonces entre el personal más joven de nuestra Aviación Militar una emulación y un entusiasmo por el servicio riesgoso y duro que esas empresas envolvían, que no fue compartido por los oficiales más antiguos del servicio, acostumbrados a una vida más cómoda, aunque el Comandante en Jefe era en aquellos días el primero en correr los riesgos y marcar con su ejemplo nuevas rutas al entusiasmo de los jóvenes oficiales".³⁵

Un percance ocurrido a última hora en el tren de aterrizaje del anfíbio que conducía Sáenz lo obligó a abandonar el vuelo en Palena. Pero Merino, tenaz en la consecución del objetivo trazado, no vaciló un instante y enfiló su avión hacia el estuario del Aysén.

Después de volar sobre Palena y a lo largo del canal de Moraleda, dejando a su derecha las innumerables islas Guaitecas y a la izquierda la gran isla Magdalena, toda ella base y ladera del enorme macizo del Mentolat, y llevando ya una hora de vuelo, sobrevoló la península Oyarzún para encontrarse por fin en pleno estuario del Aysén.

"En esa primera llegada al enorme estero -recordaba años después el Comodoro- me sentí sobrecogido por la solemnidad del espectáculo: abajo el mar, el mar pulido como un espejo, arriba, sobre nuestras cabezas, el compacto domo de nubes, apoyado su borde en ambos lados sobre montañas abruptas cubiertas de vegetación que lucen a manera de capiteles enormes ventisqueros con sus mazas de hielo quebrado en tono verde claro y azul".

Pero el maravilloso vuelo sobre tierras desconocidas tuvo sus sorpresas por fenómenos que hasta ese tiempo ningún aviador nuestro había experimentado.

"Junto con la sensación de grandeza, la sensación del peligro -continuó recordando Merino en esa misma oportunidad- un violento y súbito sacudón hizo que nuestro pequeño anfíbio, que se veía tan insignificante en esas soledades, bajara de golpe trescientos metros. Nos miramos alarmados los pilotos y seguimos con cierto temor la ruta".

"Dos horas después de dejar el Palena, volábamos ya sobre Pto. Aysén, a cuyo frente en el ancho río, el teniente Schaerer hizo un espléndido acuatizaje".

La llegada de Merino y su copiloto a Aysén fue apoteósica.

"Toda la población nos recibió clamorosa en los muelles, nos festejó como vencedores, y en un concurrido banquete dióse rienda suelta al entusiasmo que provocaba el viaje efectuado y el anuncio de una unión aérea permanente con la civilización."

Al responder el discurso de ofrecimiento del Intendente Subrogante, Roberto

Butrón, Merino contestó con vibrantes palabras y dejándose llevar por su entusiasmo declaró inaugurada oficialmente la línea aérea hacia Puerto Aysén, lo que mereció "una salva de aplausos el hermoso discurso del Sr. Merino", informó a sus lectores el periódico **El Aysén** el 18 de ese mes.

Al día siguiente, una gran multitud utilizando toda clase de embarcaciones, visitó la ribera poniente del río, donde el día anterior había quedado amarrado el Vickers Vedette. En la tarde, miles de ayseninos asistieron al espectáculo nunca visto para ellos, de ver correr primero por el río y luego remontarse por los aires al avión que conducía a Merino y a Schaerer de vuelta a Puerto Montt.

"Después de volar sobre el Palena y viendo que no estaba el otro avión, seguimos también rumbo a Pto. Montt".

"El viento adverso del norte, nos retardaba el viaje haciéndonos consumir más bencina de lo calculado, de modo que no fue gran sorpresa cuando frente a la isla Huar, y a diez minutos de vuelo de Puerto Montt, el motor comenzó a ratear en esa forma característica que acusa falta de bencina".

"Acuatizamos naturalmente, bajamos las ruedas y salimos a una de esas infinitas playas de Chiloé, tan a menudo bajas y pedregosas, cubiertas de choros, que se confunden con el negro y resbaloso pedregal.

"¿Qué hacer? Medio de comunicación, ninguno; sólo un buen bote con cuatro remeros que demorarían cinco horas en alcanzar a Pto. Montt. Y los chubascos chilotes ya nos tenían calados hasta los huesos.

"Dejamos el avión bajo custodia y con Schaerer emprendimos un regreso en bote que demoró siete horas.

"El mar grueso y amenazante nos molestaría menos que la lluvia tenaz y el frío de la noche. Por fin, a las dos de la madrugada tocamos el muelle de Pto. Montt y pudimos pensar en sacarnos la ropa mojada. Por fortuna nadie nos esperaba y la noticia de que Sáenz no había llegado del Palena y estaba perdido no pudimos saberla hasta el siguiente día, de modo que dormimos con la conciencia tranquila."³⁶

Durante doce días Merino estuvo en la zona de Puerto Montt supervigilando la organización de la nueva base y preparando al mismo tiempo su gran salto hacia Magallanes, practicando diariamente acuatizajes y otras maniobras en la laguna Pumalín y en el mar. Luego volvió a Santiago a fin de organizar este histórico vuelo.

Mientras tanto, el servicio aéreo de Santiago a Puerto Montt se inauguraba el 5 de enero, con el vuelo de dos trimotores Junkers de la Dirección de los Servicios Aéreos, los que partieron desde El Bosque a las 8.10 hrs. de ese día, comandados por el Capitán Alfredo Fuentes y por el Teniente Luis Lepe, llevando como pasajeros al diputado Ignacio García Henríquez, al Mayor de Intendencia Carlos Sepúlveda, al representante de los diarios **La Nación** y **Los Tiempos**, Fernando Mardonez y el

periodista Enrique Guzmán, de **El Diario Ilustrado**, y el señor Víctor Sepúlveda.

A las 12.55 hrs. los aviones llegaron a Temuco y a las 16.30 reanudaron su viaje al sur. A pesar del mal tiempo reinante, los aviones hicieron el recorrido con un promedio de ciento treinta kilómetros por hora hasta Puerto Montt, a donde llegaron a las 19 hrs., siendo cordialmente agazajados en el Hotel Hein por el director del diario **El Llanquihue**, Ewaldo Hohmann.

El Junkers N° 3, piloteado por el Teniente Lepe, regresó a Santiago el 8 de enero a las 17.40 hrs., habiendo partido de Puerto Montt a las 9 A.M, con una escala en Temuco para abastecerse de bencina.³⁷

La Dirección Aeronáutica acordó que el nuevo servicio hacia Puerto Montt tendría un costo de \$ 600 y que el primer avión que haría el servicio partiría el 8, combinando con los anfibios que continuarían más tarde hasta Puerto Aysén. El día 13, Merino viajó en su avión Falcon para imponerse en persona del mejor funcionamiento de la nueva línea. El 14, un Junkers con siete pasajeros, al mando del Teniente Lepe, inauguraba oficialmente el servicio.

Al dar la noticia del establecimiento de la nueva línea, que permitiría unir Puerto Montt con Arica, el diario **La Nación** del 15 de enero de ese año, decía:

"Este éxito corresponde, principalmente, y es de justicia reconocerlo, al Comandante señor Merino Benítez que, con fe inquebrantable, con esa fe que transporta las montañas, persiguió y alcanzó el ideal de atar su patria con una red aérea".

El día 14 Merino voló a Puerto Montt a inspeccionar el buen funcionamiento del nuevo servicio y a preparar su vuelo al sur, iniciando prácticas de vuelo y acuatizaje en el mar y en la laguna de Pumalín en compañía del piloto Capitán Alfredo Fuentes.

Pero, en la tarde del 23, un radiograma urgente enviado desde Puerto Aysén trajo la noticia de la pérdida del joven teniente Aníbal Vidal, mientras volaba en un Vickers Vedette sobre las aguas del estuario del Aysén, en compañía de otro avión del mismo tipo que piloteaba el Teniente Schaerer.

La pérdida de este joven y simpático oficial impresionó profundamente a Merino. Con Vidal, su equipo perdía uno de sus mejores hombres y ponía en peligro todos sus proyectos.

Al recibir la trágica noticia de la desaparición de Vidal, Merino y el capitán Fuentes suspendieron de inmediato sus prácticas de vuelo y se dirigieron hacia el sur a bordo del avión Junkers. Al respecto, Merino recordaría después:

*"Volamos al sitio del desastre, y después de recorrer los alrededores, acuatizamos allí mismo, en la vecindad de una barca que hacía rebúsqueda de restos náufragos para ayudar en la triste tarea".*³⁸

Pero, a pesar de la intensa búsqueda hecha por Merino y por otros pilotos *"no se encontraron más restos del avión y de sus tripulantes, que una rueda que*

flotaba sobre las aguas".

"Desolados ante la inútil inspección, continuamos el vuelo a Puerto Aysén, a donde llegamos al atardecer del día 25 de enero de 1930 -recordaría Merino en el mismo artículo periodístico ya citado-. Durante el viaje reflexioné sobre el enorme alcance de ese accidente fatal. No sólo se perdía uno de los oficiales más jóvenes y entusiastas, sino que, además el de más fibra y el de más talla moral; y su accidente venía a rematar en forma definitiva esa empresa de la línea a Magallanes, haciéndola aparecer como una aventura absurda y descabellada".

"Es cierto que desde hacía meses se volaba sin contratiempo entre Pto. Montt y el Aysén, pero tras esos seis meses, de los seis anfibios Vedette, perdido el de Vidal, sólo quedaban dos en estado de vuelo; es cierto que ya estaba cancelado el período experimental, cuando los pilotos aprendían el acuatizaje y solían aterrizar con el bote sin bajar las ruedas, o chocaban en pleno vuelo con esos cables de alambres que suelen atravesar las vías de Chiloé; pero en todo caso, se terminaban los aviones y aún tenían desgraciadamente eco los comentarios derrotistas de más de un jefe de aviación que señalaba esa ruta como una tentativa de suicidas".

"Y, ahora esto de que una ráfaga de viento volcara un avión en pleno vuelo, era para matar todo espíritu de empresa más al sur, región de vientos de trágica fama".

"Todas estas reflexiones se las hizo durante el vuelo el Jefe de la Aviación Militar" escribió el propio Merino, recordando años después estas trágicas circunstancias.³⁹

Al llegar a Puerto Aysén, Merino sólo encontró dolor y desaliento *"porque el joven teniente Aníbal Vidal era para quererlo como a un hijo predilecto. Atraía su bizarra presencia y notable coraje. Desaliento, porque las dificultades del vuelo en esas regiones deshabitadas, de cambios climáticos intensos y sorprendidos y con vientos huracanados que hacen y deshacen las nubes arrastrándolas a velocidades fantásticas, parecían acrecentarse"*, recordó Merino años después.

Ante la desmoralización de sus hombres, y reaccionando para superar su propio dolor, y con el pensamiento puesto en la memoria del teniente Vidal y de su compañero, le ordenó al capitán Fuentes: *"Haga cargar el avión a full y ponga a bordo cuatro latas de bencina, porque mañana a las 8 A.M. partiremos a Magallanes"*. Y así se hizo. *"Era mi homenaje al "Pibe" Vidal y a su mecánico, el sargento 2º Ernesto Román, caídos en las aguas del río Aysén que besaban entonces enormes ventisqueros".⁴⁰*

Hubo precipitación en la decisión de Merino. Sin duda alguna sí la hubo, considerando que del éxito de este vuelo dependía nada menos que la unificación de los Servicios Aeronáuticos del país y la creación de la futura Fuerza Aérea Nacional.

Es el propio Merino quien nos refiere ese "momento estelar" de la historia de nuestra aviación, cuando nos cuenta que:

"Esa empresa era auspiciada con gran entusiasmo por el Director de la Aviación Militar, que veía en ella la realización de sus ideales en cuanto a unir con el centro del país, por una línea aérea, ese lejano territorio. Pero, además de eso, y del riesgo que envolvía y que la hacía empresa digna del espíritu esforzado de los aviadores de aquel entonces, hubo otra razón poderosa para intentar-la".

"Se jugaba en esa empresa la suerte de la nueva Fuerza Aérea, institución que ya estaba mentalmente planeada, pero que no conseguía triunfar en el ánimo de los hombres del Gobierno, aún dominados por los prejuicios y los sofismas con que ciertos elementos, marinos en su mayoría, combatían la idea de la aviación única, independiente del Ejército y de la Marina de Guerra".

"El vuelo a Magallanes, que los aviadores navales, con su espléndido material de botes Dornier, no habían podido emprender, realizado por pilotos del Ejército, en aviones de tierra, vendría a demostrar que la aviación es independiente en su elemento propio, el aire, de la tierra y del mar y que tanto puede dominar empresas sobre el océano como sobre la tierra firme."

Hasta el último momento el raid aéreo hasta Magallanes fue considerado algo completamente imposible. *"Al recordar aquellos días -escribiría Merino años más tarde- necesariamente acude a mi memoria cierta discusión que se desarrolló hasta altas horas de la noche, y en vísperas de ese viaje, en casa de una distinguida familia, residente en Pto. Montt, donde los aviadores encontraban siempre acogida muy simpática y amable. Terciaban en el debate, un capitán aviador militar, el comandante Marín, aviador naval y, en esa época, Comandante de un escampavía al ancla en Pto. Montt, y el Jefe de la Aviación Militar".*

"Confirmada por éste la efectividad de su proyecto de volar a Magallanes, recibió del marino aviador tal cúmulo de argumentos y razones que probaban lo imposible de esa empresa, lo descabellado del proyecto, que se necesitó de todo el entusiasmo y la fe, que dominaba a los aviadores militares, para que no desistieran de su intento".

"Después de explicar la fuerza formidable de los vientos que se desarrollan en la región, y lo intrincado de ese laberinto de canales, entre la confusa maraña de islas, le dijo al Jefe de la Aviación Militar, como argumento decisivo: 'Si Ud. lograra realizar ese viaje imposible, quiere decir que yo he perdido el tiempo tontamente pues siendo un aviador más antiguo que Ud., después de recorrer un año estos parajes entre Pto. Montt y Magallanes a cargo de mi escampavía estudiando la posibilidad de efectuar ese vuelo, he tenido que llegar a la conclusión de su imposibilidad'. Y mostrando un grueso infolio que llevaba en

su abrigo, exclamó: 'Este es el derrotero. Aquí tiene Ud. estudiadas, una a una, las innumerables caletas y refugios que hay en toda esa brava zona... Aquí tiene sobre cada una, un análisis acabado, anotada su ubicación exacta, su fondo, la clase de sus orillas, la periodicidad de los vientos, los recursos de agua, víveres y leña, en fin todo... Y todo Ud. esto lo ignora y pretende realizar ese viaje, que yo, que lo conozco, lo considero irrealizable...'

"En realidad -reconoce Merino en este interesante artículo- sus razones eran de una lógica aplastante", agregando que "sólo el entusiasmo loco que dominaba a los militares, y el apoyo simpático que las hermosas damas de la casa, las señoras Y.R. de O. y J.R. de W., prestaban entusiastas a la empresa, llevadas de su perspicaz intuición femenina, pudo vencer la propaganda derrotista".

"Una de estas distinguidas damas terminó con la argumentación contraria poniéndola en solfa y tarareando aquello tan en boga por esos días de 'las pelotas, las pelotas, las pelotas de carey...', cambiándole su letra por otra, adecuada a las circunstancias: 'las caletas, las caletas, las caletas de Marín...'"

La ingeniosa y festiva salida de la dama puertomontina debió de recibirse con el buen humor tradicional de los hombres de los cielos, con lo cual la reunión terminaría felizmente, deseándoles los mejores augurios a Merino y sus camaradas en la histórica jornada por cumplir.

A primeras horas de la mañana del 26 de enero de 1930, bajo chubascos y cerrazones, el Junker, amarrado a un tronco, en medio del caudaloso río Aysén, recibió sus últimas latas de bencina y de benzol, y embarcó su tripulación.

"Aunque el Jefe de la Aviación Militar había practicado ya en Puerto Montt las maniobras de acuatizaje y de despegue, reconociendo en el capitán Fuentes su larga experiencia en el manejo de estos trimotores, le encargó de esas maniobras que, como es sabido, son las más delicadas y él se hizo cargo de la navegación, es decir, de elegir la ruta y calcular la situación alcanzada y los rumbos por seguir. Durante el vuelo se turnarían ambos pilotos en el manejo del avión, pues el frío en el puesto de pilotaje lo exigió muy a menudo".

"Completaban la tripulación el radiotelegrafista Sargento 1° Luis Soto, el fotógrafo, sargento Moreno, el cabo 1° mecánico Luis Espinoza y el mecánico alemán Fritz Reiche, de la fábrica Junkers de Alemania".

"El despegue fue laborioso, por el peso del combustible que llevábamos, y debimos recorrer gran parte del río para obtener el despegue."⁴¹

El histórico vuelo de Merino se efectuó bajo "un plan de trabajo elaborado por nuestro Director, Comandante Merino," como atestiguó su compañero el Capitán Fuentes al llegar a Magallanes,⁴² es decir, como hemos visto, de total responsabilidad suya, fue verdaderamente un vuelo hacia lo desconocido, sin informaciones sobre el tiempo, sin materiales de salvavidas, sin la cooperación de la Armada y sin

otras mayores precauciones, volando entre lluvias y vientos huracanados, constituyó la mayor hazaña de la Aviación Militar de Chile en su tiempo.

Dejamos la pluma para que sea el propio Merino quien, con la amenidad con que recordaba las hazañas que había efectuado durante su vida, nos cuente, como el mejor testigo y protagonista sus impresiones durante su histórico vuelo al sur.

"Partimos en un Junker trimotor con flotadores, con nuestra carga completa de combustible, además de un peso extra de 650 libras de nafta, en vista de no poder renovar nuestra provisión de gasolina, en ninguno de los parajes del tránsito, el 26 de enero, a las 8 y 30 de la mañana."

"A la salida del estuario del Aysén el tiempo estaba muy revuelto. Chubascos y cerrazones se sucedían con intervalos semidespejados".

"En el estero de los Elefantes el tiempo empeoró, reduciendo la visibilidad a veces a cien metros. Sobre el Istmo de Ofqui, con sus pintorescos ventisqueros que recuerdan los paisajes de los países escandinavos, las nubes se alzaron un tanto, permitiéndonos volar a 300 metros de altura sobre el río, los témpanos y la laguna San Rafael, la que ofrecía un extraño aspecto, cubierta hasta sus orillas, de témpanos blancos o verdes de todos tamaños, como una artística alfombra de la naturaleza".

"Después de atravesar el Golfo de San Esteban llegamos al famoso Golfo de Penas, que nos recibió con buena cara en un comienzo, pero que luego se nos presentó cerrado y amenazante. Cuando entrábamos en el primero, Soto, nuestro hábil radiotelegrafista, consiguió comunicarse con un barco que nos anunció muy mal tiempo en el golfo y cerrazón con fuertes vientos. Al recibir el comunicado, pensé lo poco que sirve la radiotelegrafía, cuando se está empeñado en un raid resuelto a realizarlo a toda costa".

"Al Capitán Fuentes, mi compañero de aventura, que llevaba en ese momento, como en la mayor parte del viaje, el volante, le traduje el despacho, diciéndole al oído: 'Dicen que en este maldito Golfo de Penas andan los diablos sueltos'. Para precavernos del mal tiempo, tomamos rumbo a la costa entre la Isla de San Javier y el Seno de los Jesuitas; la visibilidad escasa nos obligaba a volar a 50 metros del agua, con viento y lluvia, es decir, sobre una marejada violenta y para nosotros preñada de amenazas".

"Así viajamos hasta encontrar el Canal Messier entre las numerosas entradas que presentaba la costa Sur del Golfo al navegante que desde el Norte lo atraviesa por vez primera. Tuvimos algunos cambios de ideas sobre cual sería la entrada del Canal que la visibilidad escasa hacía más difícil de reconocer; pero después de un momento de duda, tomé el volante y marqué el rumbo hacia las Islas Ayatán, que teníamos a la vista, y ya sobre ellas, tomé resueltamente rumbo al Sur".

"Momentos después ya en el abrigado canal y pude con tranquilidad decirle a Reiche, el inspector de máquinas, que no las llevaba todas consigo: "Hemos hecho ya la peor parte del viaje", una baliza nos avisó más tarde que en realidad íbamos por buena ruta. Más al Sur encontramos las Balizas de la Angostura Inglesa que no pasamos por temor a las rachas de vientos. Seguimos más al Oriente de la Puntilla Paraíso, por la Ensenada Duque de Edimburgo y luego por el Canal Mide, llegamos a Isla Inocentes y de ahí al Canal Sarmiento. Volamos por las laderas de la Isla Esperanza, nombre que, en medio de las dudas y del temporal que reinaba en esos momentos, cobró importancia magna. El resto de la ruta, hasta que torcimos rumbo hacia el Seno de Ultima Esperanza, fue una monótona sucesión de chubascos y vendavales que disminuían la visibilidad, a veces en forma alarmante".

"Al llegar al Canal de las Montañas, a la altura de Caribes, las rachas de viento adquirieron una fuerza tan violenta que resolví volver atrás y acuatizar en una ensenada que divisábamos al pasar por 'ancón sin salida'. Eran las tres de la tarde y según mis datos, los vientos disminuirían su fuerza con la caída del sol".

"La empresa de amarrar el Junker a una puntilla protectora, de modo que pudiéramos detener los motores, fue ruda. Cuando lo obtuvimos, una racha nos cortó la amarra, mientras arrastraba el ancla como si fuera una pluma. Una nueva operación de amarre se hizo imposible porque nuestro botecito de goma, tripulado por el 1° Soto y el Cabo Espinoza, al llegar a la orilla fue pinchado por una roca y se desinfló en forma por demás rápida, dejándonos sin medio de trasladarnos a la playa".

"Acepté, entonces, como solución obligada la proposición de usar los flotadores para llegar a la orilla".

"Hecho esto paramos los motores y saltamos a la playa más idealmente bella del mundo; en sus contornos, ventisqueros formidables y de rara belleza se mostraban cada vez que el huracán barría los nublados de un punto a otro; al frente, hacia el sur, teníamos el monte Bounery y a nuestra espalda el cerro Fermest con sus nieves maravillosas. Mientras pasaba la violencia del viento y después de renovar la provisión de aceite, nos dimos a la tarea de mariscar en la playa a fin de prepararnos comida si las circunstancias nos obligaban a pasar allí la noche".

"Cuando quisimos zarpar, porque ya el viento disminuía, la marea decreciente nos dejó un flotador sobre una roca filuda y no pudimos hacerlo hasta que la marea volvió a subir, a las 20 horas, cuando ya estaba resuelto pasar la noche allí".

"Desprendido el avión pude dar orden de seguir a Natales, pero mientras

tanto habíamos tomado la resolución de realizar un 'ancón sin salida', aunque ello nos costara la rotura de uno de los flotadores al reposar sobre la roca. Las rachas de viento, que nos obligaron a tomar el volante a los dos pilotos y a hacer uso de todas nuestras fuerzas físicas y psíquicas en el manejo, ya habían producido en el compartimiento de los mecánicos algunos disturbios inesperados. Las latas de benzol, que llevábamos como recurso de auxilio para el caso de que se nos agotasen los estanques, saltaron hasta el techo de la cabina, junto con algunos aparatos radiotelegráficos y fotográficos, iniciándose en ese instante un endemoniado bailoteo de estos objetos, a tal punto que Reiche creyó perdida toda posibilidad de salvarse".

"La cabina se había transformado en una coctelera, y dentro de ella, los pilotos estábamos preocupados sólo del manejo del avión en el que concentramos todas nuestras facultades. Durante todo el tiempo de esta lucha terrible contra los elementos, permanecemos ajenos, casi pudiera decirse ignorantes del desorden interior; nuestros mecánicos eran lanzados de cabeza unos contra otros, a causa de los fenomenales tumbos que el viento hacía dar a nuestro Junker".

"Según supimos después, ese día azotó la región uno de los vientos huracanados que suelen desatarse en la zona, el que, según expresó el Comandante en jefe del Apostadero de Magallanes, llegó a tener fuerza siete u ocho, es decir, de excepcional violencia".

"El vuelo de 'Ancón sin salida' a Natales duró una hora, y después de acuatizar y amarrar el avión a una boya, saltamos a tierra entre un gentío que nos vitoreaba incesantemente".

"El raid estaba hecho en su primera parte, ya que el vuelo entre Natales y Magallanes era cuestión de una hora, y se hace por regiones amplias y seguras".

"Al día siguiente, al probar los motores, notamos un funcionamiento anormal en el derecho, el cual vibraba en forma inquietante. Se hizo una revisión detenida, se encontró, como única causa de esa anormalidad, la desastilladura de una punta de la hélice derecha, lo que lógicamente, producía un desequilibrio. El desaliento duró pocos minutos; sin detener los otros motores, la hélice rota fue amputada en sus puntas para volverla al equilibrio".

"Hecha la operación, el motor funcionó en buenas condiciones e iniciamos el decollage con 500 litros de agua en el flotador derecho y una de las tres hélices, 10 centímetros más corta. Corrimos mil metros, y, nada... Ya Fuentes desistía y, resignado, detenía los motores cuando yo, más testarudo, empujé de nuevo las llaves al frente, y después de correr otro tanto, el Junkers levantó el vuelo, dejando en el aire una gloriosa estela blanca y los 500 litros de agua que volvían a salir por donde mismo entraron. Seguimos ya sin inquietudes, en una

atmósfera muy aceptable, por sobre el estero Abstracción y el seno Skiring que tomamos desde el archipiélago Señoret".

"Avistamos Magallanes desde Cabeza del Mar. A las 10 pasamos sobre la ciudad a mil metros de altura, en un vuelo recto, impertubable, a fin de tomar un mosaico fotográfico que, por desgracia, como consecuencia de los disturbios del Canal de las Montañas, resultó mediocre. En seguida, el Capitán Fuentes, hizo frente al muelle, un acuatizaje perfecto".

"Mientras amarrábamos el avión, a una boya, especialmente preparada por la autoridad marítima, nos dimos cuenta de que, a pesar de no avisar nuestro viaje, sino desde Natales, nos esperaba una gran masa de público que exteriorizaba con entusiasmo sus simpatías, con bulliciosos aplausos, haciéndonos comprender de golpe la importancia e imperiosa necesidad de establecer una Línea Aérea de Magallanes que la mantenga en contacto con el resto del país, propiciando así un mayor desenvolvimiento a su laboriosidad y creciente industria."⁴³

"En la mañana del 27 -recordaría en otra ocasión Merino- todo Magallanes salió a las calles al sentir el ruido del avión, creyendo que se trataba de un aparato argentino, cuya aviación había anunciado que intentaría realizar ese primer vuelo, en competencia con nuestra aviación naval que también abrigaba tal proyecto. Cuando distinguieron los colores de nuestro escudo, la alegría fue indescriptible, y siguió desbordante de entusiasmo patrio en sucesivos festejos a los afortunados tripulantes."⁴⁴

Un testigo presencial recordaba años después la llegada de Merino a Punta Arenas:

"Me parece verlo. Bajó del avión con unas botas altas, una chaqueta de cuero, una mirada resuelta. El gentío lo esperaba en las calles para aplaudir y admirar a quien, venciendo una de las rutas más difíciles del mundo, llegaba con su mensaje de acercamiento, llevando el progreso y la actividad".

"El pueblo de Punta Arenas le abrió una calle de afectos y de agradecimientos. Hoy veo llegar todos los días el avión LAN y siempre recuerdo aquel día de fe y de temeridad. Quien acostumbra a viajar en esta ruta podrá darse cuenta mejor de la hazaña de ese vuelo."⁴⁵

Junto con recibir el entusiasta saludo de las autoridades y de la muchedumbre congregada en el muelle y en sus alrededores, Merino recibió también el siguiente telegrama del Presidente Ibáñez: "Cariñosas felicitaciones por intrépido y afortunado vuelo." Carlos Ibáñez C.⁴⁶

Mientras el júbilo de la población magallánica se desbordaba en plazas y avenidas y la Municipalidad local rendía un homenaje a Merino y a sus camaradas, condecorándolos con medallas de oro por la hazaña cumplida, la prensa santiaguina

se limitaba a dar a conocer al público los sobrios telegramas con que Intendentes y autoridades informaban sobre el paso del Junkers sobre sus respectivas jurisdicciones.

Así, el día 27, **Los Tiempos** publicó el telegrama del Intendente de Chiloé, quien comunicó al Ministerio de Guerra en la mañana de ese día:

"Un trimotor Junkers con Comandante señor Merino Benítez y el capitán señor Fuentes, amarizó a las 21 horas 15 en Puerto Natales. Intendente de Chiloé".

Al día siguiente, **El Mercurio** informaba a sus lectores que "El Director de Aviación, en un avión Junkers, hizo el raid Aysén-Magallanes."

La Nación, por su parte, con un poco más de énfasis informaba:

"Por primera vez llegó un avión chileno a Magallanes. El Comandante Merino Benítez cubrió el raid desde el Aysén en un Junkers. Más de 1.000 kilómetros en dos etapas."

La gran hazaña cumplida por Merino impresionó profundamente al medio aeronáutico nacional, como también al extranjero, quien puso sus ojos en nuestra aviación pues el vuelo a Magallanes reafirmaba la apreciación unánime de considerarla la más prestigiosa de Sudamérica.

El lamentable y posterior accidente, por sus características y circunstancias, no empaña en lo más mínimo el valor de este histórico vuelo por regiones poco conocidas sin más compañía que la legítima ambición de Merino de unir a su Patria a través del aire, lo cual venía soñando desde los lejanos días en que, como oficial de Estado Mayor, visitó las regiones extremas del país.

Después de recibir los merecidos homenajes de la comunidad magallánica y de descansar unos días, mientras se reparaba el avión que tenía su flotador roto y amputada en sus extremos la hélice del motor derecho, a causa de una desastilladura, Merino y sus compañeros iniciaron un vuelo para buscar posibles lugares para instalar una cancha de aterrizaje, llevando a bordo al Intendente de Magallanes, señor Chaparro Ruminot, quien deseaba sobrevolar de paso ciertas regiones inexploradas, pedidas al Gobierno en concesión.

Pese a sus averías, las cuales por su naturaleza no pudieron repararse en su totalidad, el Junker, hábilmente pilotado por el Capitán Fuentes, sobrevoló la península de Brunswick a mil metros de altura, sin alejarse de la costa. Antes de llegar al Cabo Froward, teniendo en cuenta que la visibilidad era escasa, el avión se dirigió rumbo a la isla Dawson, al sur del Estrecho, región que también el Intendente deseaba sobrevolar y que aparecía más despejada.

Entonces sucedió lo inesperado:

"Cruzábamos la isla Dawson a una altura de 1.300 metros -declaró por oficio Merino al Juez Letrado de Magallanes que efectuó la indagación judicial por el accidente- cuando se produjo una falla en el motor central del avión".

"Los otros dos motores capaces de mantener el avión en vuelo, no eran, sin embargo, suficientes para mantenerlo en la altura ganada, por lo que se hizo necesario pensar en un punto para amarizar, que estuviera socorrido por los vapores que siguen la ruta que conduce a Magallanes. Con tal fin se inició el vuelo de regreso a la costa de la península de Brunswick, azotándonos un viento contrario cada vez más recio que retardaba el avance del avión con probabilidades de un amarizaje lejano de la costa. En efecto, a dos millas de la costa, frente a la Estancia Aguas Frescas, hubo que amarizar con fuerte viento y en un mar muy agitado. Estas condiciones desfavorables para el amarizaje produjeron la rotura de los soportes de los flotadores, quedando el avión por su propio peso adherido a los flotadores, que amenazaban alejarse de él en cualquier momento. Así, y arrastrados por el viento reinante que nos llevaba mar adentro, permanecemos seis horas en espera del resultado de los llamados de auxilio que repetía incesantemente nuestro radiotelegrafista Sargento 1° Soto. A las 22.30 hrs., el avión ya estaba sumergido hasta perderse sus motores bajo el agua y la inundación de la cabina trasera hacía suspender el trabajo de la radio, reuniéndose sobre el ala izquierda que aún sobresalía del agua, toda la tripulación".

"Minutos antes de las 23 horas, un golpe de mar más violento inclinó aún más la proa del avión y soltó algunas amarras de los flotadores, precisamente cuando el barco que llegaba a auxiliarnos se encontraba a unos cien metros de distancia. Terminaba de inspeccionar la nueva colocación de los flotadores con la ayuda de una lamparilla eléctrica, y de exclamar: 'nos hundimos, el bote al agua', cuando un golpe de mar pasó sobre el ala en que estábamos, arrojándome al mar. Al volver a la superficie pude tomarme del bote de goma al que estaba sujeto el cabo Espinoza. Mientras hacía esfuerzos por enderezarlo ya que estaba volcado, pasó cerca de mi un flotador que alcancé con una mano, mientras me sostenía unido al bote de goma con la otra. Tomado a este flotador, pero hundido en el agua estaba el Intendente Chaparro, a quien, dándole una mano ayudé a subirse sobre el flotador, del que debí asirme mientras esto hacía con la mano izquierda después de pasar el brazo por el cordel que circundaba el bote de goma. Como no podía subir también sobre el flotador, me quedé en la posición indicada con el cuerpo sumergido en el agua, hasta el momento en que chocó con el grupo nuestro la proa del remolcador 'Antonio Díaz', cuya tripulación nos izó a bordo. Si la llegada tan oportuna del remolcador tarda unos cinco minutos más, estoy cierto que no habría podido salvarme, pues el frío del agua que me entumecía rápidamente, me habría quitado las fuerzas para sostenerme a flote."⁴⁷

Conforme a su entereza de carácter, Merino siempre asumió sus responsabilidades en todos sus actos, por muy dolorosos que ellos fuesen y cualquiera su grado

de intervención en ellos. El caso del accidente de Aguas Frescas no fue una excepción.

Se ha culpado a Merino que el Junkers no tenía elementos de salvamento y que, poco antes del vuelo, el mecánico Reiche le había advertido que el avión no podía volar sin cambiarse antes la hélice al motor derecho y que el propio Capitán Fuentes habría expresado a otras personas en tierra que este vuelo sería "el vuelo de la muerte".

Esta última y grave acusación a Merino, nació de lo declarado por el mecánico alemán Reiche al diario de guerrilla política contra el Gobierno de Ibáñez y sus principales colaboradores, titulado *El Sol*, y que éste publicó el 19 de agosto de 1931, cuando arreciaba una campaña de desprestigio de Merino y que dos años después publicara el Comandante Vergara Montero en su folleto "Por rutas extraviadas". Conceptos nacidos en circunstancias especiales de nuestro suceder histórico y que, lamentablemente, han sido recogidas recientemente por un distinguido historiador.

Sin embargo, Merino, cuidadoso de aclarar cualquiera duda que en el futuro pudiese ensombrecer su gran hazaña y el lamentable accidente que muchos han pretendido magnificar para así bajar el perfil al histórico vuelo a Magallanes, solicitó en su oportunidad al Ministro de Guerra, General don Bartolomé Blanche, que ordenara la instrucción del Sumario de rigor, a lo que el severísimo Ministro estimó "que no lo creía necesario".⁴⁸

A pesar de ello, Merino solicitó un informe sobre el accidente a cada uno de los sobrevivientes. Respecto a lo informado por Reiche, Merino reconoce que *"es efectivo que el mecánico Reiche me declaró antes del vuelo que el avión no podía volar sin cambiarse antes la hélice al motor derecho. Esa hélice se había desastillado en uno de sus extremos en el vuelo Puerto Montt-Natales, y tras una pequeña reparación había resistido el vuelo Natales-Magallanes; pero, tras la reparación más detenida en este último punto, y una nueva inspección ocular de mi parte, tuve la seguridad de que serviría aún, sobre todo para un vuelo corto por las cercanías. Si el accidente se hubiese producido por ruptura de esa hélice, o por falla de este motor, yo tendría la exclusiva responsabilidad por este percance, pero la hélice y el motor derecho funcionaron perfectamente, aún al máximun de revoluciones a que se le sometió después de la detención producida en el motor central."*

En el informe de Reiche, que trataba, como agente de la casa Junkers, de quitar responsabilidad a la firma constructora por esa grave falla del material (quebradura del cigüeñal, que ya ocurriera en otros tres motores de la misma fábrica), aparecen los siguientes párrafos, que no se transcribieron en el diario *El Sol*, ni en la publicación de Vergara Montero y que tampoco recoge Gonzalo Vial:

"Después de un vuelo de más o menos una hora y media, y a una altura de 1.500 mts., estando sobre la isla Dawson, falló el motor central. Me limito a dejar constancia del hecho que el motor central comenzó a fallar de repente. Si la causa ha sido una ruptura de una parte del cigüeñal y de bielas, o si la causa es otra, es difícil decir sin inspeccionar el interior del motor".

Entre ambos párrafos Reiche trata de encontrar cierta relación de esta falla del motor central con aquello de que el lateral derecho llevara la hélice recortada en sus extremos, lo que es un absurdo. Hasta el momento del percance, los tres motores funcionaban perfectamente a un régimen normal y sin la menor vibración extraña. Por lo demás, como es sabido, los motores marchan absolutamente independientes unos de otros.

Espinoza, el otro mecánico, dijo en su informe:

"Había volado el avión como una hora y media y estaba al otro lado del Estrecho de Magallanes, cuando se sintió un golpe muy brusco y fuerte que estremeció el avión; inmediatamente miré por la ventanilla de la cabina de los instrumentos, y pude observar que el contador de revoluciones del motor central se había detenido". "Las causas a que atribuyo la falla de este motor pueden ser varias; pero, a mi juicio, fue el tronchamiento del eje cigüeñal, y me baso, para así pensar, en el golpe fuerte y brusco que hizo estremecer reciamente el avión, y la hélice que se detuvo en el acto..." "En ese instante llega el barco que fue a chocar con el flotador, muy cerca de nosotros, y la quilla de éste le hizo una lesión en el labio a mi Comandante, quien me gritó que quitara la cabeza para que no me cayera la quilla encima; en ese momento largaron un salvavidas en un cordel, y mi comandante me ordenó que me salvara primero".

Merino termina el análisis de los informes de los mecánicos recordando que:

"Conviene advertir que ambos estábamos sumidos en el agua heladísima de ese mar, y que fuimos salvados cuando ya estábamos próximos a perder el conocimiento, pues el frío del agua produce la paralización del sistema circulatorio, y el corazón deja de funcionar."

Dos días después del trágico accidente, mientras el Junkers estaba sumergido en las aguas del Estrecho, el vapor "Alejandro" soltó sus amarras junto al muelle fiscal de Magallanes para recoger a los tripulantes sobrevivientes. Al zarpar, de pie sobre la cubierta, solo, erguido, recio, con su corazón de hombre de bien muy dolorido, Merino se alejó de la muchedumbre que lo despedía con agitar de pañuelos. Y cuando se rasgó el aire con el ronco pitar de sirenas, esquivó la mirada para que no lo viesan enjugar una lágrima.

Cuando aún su ánimo no alcanzaba a reponerse de la emocionada despedida de los magallánicos, en el momento en que el "Alejandro" detuvo sus máquinas para permitir que se arrojara al mar una corona de flores en el lugar del accidente, un fotógrafo le sacó una instantánea que refleja más que mil palabras la congoja de Me-

rino. Fue publicada en la obra **El Comodoro Merino Benítez**, por el historiador Alfonso Cuadrado Merino, en 1994.

Después de tres días de navegación, el "Alejandro" ancló en Puerto Montt.

Merino se embarcó en Puerto Montt hacia Santiago a bordo de su Curtiss Falcon, a las 2 de la tarde del 15 de febrero y en viaje directo, llegó a El Bosque a las 18.30 hrs., donde fue recibido por las más altas autoridades de la Aviación Militar, la oficialidad de la Escuela y por su familia. Después de saludar a cada una de las personas que lo esperaban, una profunda emoción le impidió por algunos momentos conversar con Aracena y con su familia.

El periodista de **El Diario Ilustrado**, quien cubrió la noticia de la llegada de Merino a Santiago, informó a sus lectores al día siguiente:

"Un cuadro conmovedor.

"En el campo de aviación de El Bosque, fuimos testigos mudos ayer, de un cuadro conmovedor a la llegada del Director General de los Servicios Aéreos, Comandante don Arturo Merino Benítez.

"Eran las 6 de la tarde, cuando arribamos al aeródromo de la Escuela Militar de Aviación. Estaban allí, la esposa del comandante Merino Benítez, sus dos hijos mayores y tres de sus hermanos. Se esperaba que el avión llegara de un momento a otro. De repente se sintió el peculiar ruido de motor, y todos miraron hacia el sur. El Falcon se acercaba velozmente hacia el campo. Faltaban pocos minutos para las 6.30. Instantes después aterrizaba el avión pilotado por el comandante Merino en forma impecable y llegaba hasta la cancha de cemento. Allí detuvo el motor del Falcon y descendió el aviador de la cabina. Avanzaron hasta el avión la señora del comandante Merino y sus dos hijos, sus hermanos, jefes y oficiales. Después de saludar a sus compañeros, el comandante se acerca a su esposa con quien se unen en estrecho abrazo, mudo por la emoción. Besó en las mejillas a sus hijos y todo en un mutismo absoluto que sobrecogió a los presentes."

A pesar del trágico epílogo que tuvo esta hazaña, el raid de Merino a Magallanes provocó grandes esperanzas entre los habitantes de ese lejano territorio, y una de las aspiraciones más sentidas de la comunidad magallánica fue que se estableciera cuanto antes un servicio aerocomercial hacia el sur que terminase con el aislamiento de ese territorio.

Así lo manifestó Manuel Zorrilla, director del diario **El Magallanes**, en ocasión de su visita a Santiago, en abril de 1930, después de viajar en automóvil desde Magallanes hasta Río Gallegos, donde abordó un avión argentino de línea comercial recién inaugurada, para llegar a Buenos Aires después de dos días de vuelo con etapas sucesivas en diferentes puertos del litoral del Atlántico, y de ahí por vía aérea internacional hacia Santiago.

Pero pasarían muchos años antes que los anhelos de los magallánicos de tener

una línea aérea comercial que los uniera con el resto del país fuese una realidad.

El accidente de Aguas Frescas afectó profundamente la moral de Merino, y su férrea voluntad sufrió una gran depresión, hasta el punto de pensar en abandonar su gran tarea precozmente, cuando estaba muy próximo a llevar a la realidad su gran sueño de unificar los servicios aeronáuticos del país bajo un Ministerio del Aire y crear la Fuerza Aérea como un arma independiente.

Muchos pensaban que este triste episodio terminaría con la espectacular carrera de Merino, viendo así alejada toda posibilidad de una posible unificación de los servicios aéreos bajo su temido mando. La estricta autocensura de prensa de esos tiempos impidió que se publicaran críticas en contra suya y de su gestión en la Aviación Militar, pero después de la caída del Gobierno, al año siguiente, hubo articulistas que no vacilaron en calificar al vuelo a Magallanes como criminal.⁴⁹

*"La impresión lastimosa que dejó en mi ánimo aquel accidente me hizo, entonces, desear mi alejamiento de la Aviación, y así se lo expresé al Ministro de Guerra de aquel entonces y al propio Presidente Ibáñez, pero este último me alentó cariñosamente a continuar mi obra. -recordaría años después el propio Merino, agregando que- El General Blanche, Ministro de Guerra, me expresó con noble comprensión, al pedirle yo que ordenara la instrucción del sumario de rigor, 'que no lo creía necesario', demostrándome con ello su invariable confianza."*⁵⁰

El Presidente Ibáñez le había dado su apoyo desde el primer momento que supo del accidente y la feliz escapada, por medio de un telegrama que le envió desde las Termas de Chillán, donde en conjunto con los jefes de los partidos políticos estaba preparando la nómina de las personas que serían los futuros miembros del Congreso Nacional, el llamado "Congreso Termal", cuyo texto fue el siguiente:

"Comandante Merino Benítez

Magallanes

Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y al felicitarlo por su escapada formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte el espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que queden en funciones la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago. Como medida previa ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en ese proyecto que desea

usted traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuanto antes. Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos.

C. Ibáñez C."

Para el Gobierno, la renuncia de Merino habría significado poner término, o por lo menos postergar por un largo tiempo, el proyecto de unir Magallanes con el resto del país, lo cual habría constituido un desastre aún mayor que el sufrido por el valiente aviador en las frías aguas del Estrecho.

Además, el trágico accidente parecía darle la razón a quienes se oponían al proyecto por prematuro. Recordemos, por otra parte, que en esos mismos meses, la Aviación Naval preparaba un vuelo a Magallanes, pero de acuerdo a un juicio de un contemporáneo, "Celosa de su superioridad por obtener los éxitos que siempre habían alcanzado sus aviadores en los varios raids a lo largo de la costa, desde Arica hasta Quellón, no encontraba oportuna todavía la realización, hasta no completar en forma su estudio técnico-naval, pues no deseaba que se efectuara el simple vuelo, sino que en esa apartada región se hicieran estudios sujetos a especiales directivos, para con ello aportar a la institución beneficios técnico-estratégicos."

Apoyando el proyecto de unificar los servicios aéreos propuesto por Merino, un artículo editorial del diario de la prensa nacional había dicho pocos días antes:

"Para nadie es un misterio el enorme desarrollo adquirido en casi todos los países por la aviación, tanto militar como industrial, comercial y deportiva".

"En países jóvenes como el nuestro es fácil encauzar y dirigir desde el principio el desarrollo de la aviación en general y de sus servicios aéreos, siempre que tengamos un organismo directivo con independencia de acción que pueda fijar la pauta en su desarrollo, de acuerdo con las necesidades del país y de los recursos económicos de que se disponga".

"Hace poco, decía un distinguido aviador francés, que la aviación, en el estado de progreso actual, no podía ni debía ser un parásito del Ejército ni de la Marina. Como todo cuerpo con vida propia, necesita independencia en su crecimiento, manteniendo siempre el debido contacto en su trabajo con el Ejército y la Marina, quienes no podrán prescindir nunca de la valiosa cooperación de esta fuerza que será decisiva en la vida de un país, tanto en la paz como en la guerra."

La tarea emprendida por Merino no fue fácil. Al contrario, estuvo llena de obstáculos e incomprendiones. Pero su gran carácter fue el motor de sus acciones, siempre al servicio de su grandes ideales en favor de su patria, a quien siempre tuvo

El accidente de Aguas Fricas afectó profundamente a la gran voluntad sufrida una gran depresión, hasta el punto de pensar su gran tarea próximamente, cuando estaba muy próximo a la realización y así lo comunicó al Comandante de Marina Magallanes por lo que por lo menos postergar por un largo tiempo el proyecto de unificación de los territorios de Magallanes y las Fricas, hasta que se desentrañe con mayor precisión lo que por el momento se trata de hacer.

El Comandante de Marina Magallanes, en consecuencia, se comprometió a estudiar el proyecto de unificación de los territorios de Magallanes y las Fricas, y a presentar un informe a la Junta de Gobierno de la Comandancia en Jefe de la Armada, para que se tomara la decisión de si se debía o no continuar con el proyecto de unificación. El Comandante de Marina Magallanes, en consecuencia, se comprometió a estudiar el proyecto de unificación de los territorios de Magallanes y las Fricas, y a presentar un informe a la Junta de Gobierno de la Comandancia en Jefe de la Armada, para que se tomara la decisión de si se debía o no continuar con el proyecto de unificación. El Comandante de Marina Magallanes, en consecuencia, se comprometió a estudiar el proyecto de unificación de los territorios de Magallanes y las Fricas, y a presentar un informe a la Junta de Gobierno de la Comandancia en Jefe de la Armada, para que se tomara la decisión de si se debía o no continuar con el proyecto de unificación.

El Presidente Ibáñez le había dado su apoyo desde el primer momento que supo del accidente y la feliz escapada, por medio de un telegrama que le envió desde las Tertulias del Chillán, dando en conjunto con los jefes de los partidos políticos establecidos preparatoria la admisión de las personas que serían los futuros miembros del Congreso Nacional, el llamado "Congreso Terrenal", cuyo texto fue el siguiente:

Comandante Héctor Benítez
Magallanes

Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y te felicito por tu escapada formulada votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte el espíritu intrepido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados, de manera que queden en funcionamiento la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Ayacucho y Santiago. Como medida previa ya que en aviadado pude observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en ese proyecto que desea

La creación de la Fuerza Aérea Nacional

Apoyado en la reiterada confianza del Gobierno, y recuperado su tradicional estado anímico, siempre dispuesto a jugarse por entero en cada ocasión, Merino apresuró las últimas instancias que le quedaban para dar fin a su gran proyecto de unificar los servicios aeronáuticos del país.

El proyecto de Merino para crear un organismo que unificara todo lo concerniente a la aviación nacional, contemplaba originalmente la creación de un Ministerio del Aire, el que el Gobierno no estimó necesario establecer, por tener todavía una flota aérea proporcionalmente pequeña, como correspondía a un país de escasos recursos. No obstante ello, veremos más adelante, como Merino insistiría una y otra vez para obtener dicho ministerio.

Apoyando el proyecto de unificar los servicios aéreos propuesto por Merino, un artículo editorial del decano de la prensa nacional había dicho pocos días antes:

"Para nadie es un misterio el enorme desarrollo adquirido en casi todos los países por la aviación, tanto militar como industrial, comercial y deportiva".

"En países jóvenes como el nuestro es fácil encauzar y dirigir desde el principio el desarrollo de la aviación en general y de sus servicios aéreos, siempre que tengamos un organismo directivo con independencia de acción que puede fijar la pauta en su desarrollo, de acuerdo con las necesidades del país y de los recursos económicos de que se disponga".

"Hace poco, decía un distinguido aviador francés, que la aviación, en el estado de progreso actual, no podía ni debía ser un parásito del Ejército ni de la Marina. Como todo cuerpo con vida propia, necesita independencia en su crecimiento, manteniendo siempre el debido contacto en su trabajo con el Ejército y la Marina, quienes no podrán prescindir nunca de la valiosa cooperación de esta fuerza que será decisiva en la vida de un país, tanto en la paz como en la guerra."⁵¹

La tarea emprendida por Merino no fue fácil. Al contrario, estuvo llena de obstáculos e incomprensiones. Pero su gran carácter fue el motor de sus acciones, siempre al servicio de su grandes ideales en favor de su patria, a quien siempre tuvo

presente a lo largo de su vida.

Su gran coraje moral y físico le permitía luchar por ellos con valentía y siempre con éxito.

"Era tan digno en lo personal y tan profesionalmente honrado, que en muchas ocasiones logró sus propósitos a riesgo de su propia vida. Consciente de lo bueno y de lo malo, y por respeto a los suyos y a sí mismo, no vaciló -siendo un joven Teniente Coronel- en discrepar enérgicamente con oficiales del Ejército y de la Armada mucho más antiguos que él, con lo cual se hizo poco simpático y peligroso para aquellos que le temían y envidiaban. No vacilaba en tomar las decisiones más difíciles si él tenía la responsabilidad de hacerlo, y nunca dejó que otros respondieran por ellas."⁵²

Efectivamente, la idea de Merino de fusionar los servicios aéreos de la Marina y del Ejército nunca fue grata para los marinos aviadores, que también habían tenido su propia y brillante trayectoria. Pero esta oposición, la que era sorda en aquellos años, debido a la conducción del Gobierno y que nunca trascendió a la prensa, tampoco por razones obvias, tuvo amplia difusión después que cayó el Gobierno de Ibáñez.

Como un ejemplo de esas opiniones contrarias, que la prensa publicó después de la salida de Merino de la Subsecretaría de Aviación en 1931, son los apasionados conceptos que publicó el periódico *Crítica* de Santiago, el 23 de agosto de ese año.

"Uno de los mayores errores cometidos en nuestras Fuerzas Armadas, con el único objeto de saciar ambiciones personales, fue la unificación de las aviaciones militar y naval. De esta manera, vimos con singular asombro la creación de una Subsecretaría, el aumento fantástico de los efectivos en plazas y puestos innecesarios, y como coronación feliz de esta maravilla, la elevación al rango de Comodoro y Subsecretario de Aviación de Arturo Merino Benítez, uno de los más grandes mamones de la Dictadura."

Así como éste, fueron otros varios los artículos o remitidos que fueron publicados en los pasquines o periódicos amarillos de esa convulsa época. Más adelante, cuando recordemos los hechos que llevaron al Gobierno a pedir la renuncia a Merino, quien se defendía a su vez de estos cargos, la mayoría anónimos, veremos las reacciones que su viril espíritu y su pluma acerada tuvo ante esos ataques.

El pensamiento de quienes se oponían a la unificación de los servicios aéreos, se manifestó también posteriormente a través de voceros periodísticos más importantes como *El Diario Ilustrado* y *El Mercurio*. Este último publicó en su edición del 27 de septiembre de 1932, al calor de los sucesos revolucionarios de esos días, la opinión de un "alto jefe de la Armada", que recordaba las razones por las cuales esta institución había tenido una opinión contraria a la fusión:

"Al respecto, es preciso recordar que la Armada se opuso siempre a la unificación de los servicios aéreos, por considerar innecesaria la creación de una tercera

institución armada en un país de la potencia militar y económica de Chile, y por haber soluciones menos gravosas, más prácticas y ajustadas a nuestras necesidades para satisfacer los diversos problemas que se desprenden de los distintos modos de empleo del arma aérea, sea como auxiliar del Ejército, Marina o independiente."

Separada por tres años de distancia de la fecha en que fueron publicadas estas líneas, el Capitán de Fragata Arturo Young Ward, polemizando con Merino desde las páginas de **La Nación** el 3 de agosto de 1935, entregaba al juicio público los siguientes conceptos que se tenían en 1930 y que, por razones muy comprensibles, no se expresaron en público en ese tiempo, los que sintetizan, más que ninguna otra, la opinión de la Armada de ese entonces:

"Tiene razón el señor M.B. al afirmar que los marinos combatían la idea de la aviación independiente. Aquellos oficiales, como los de hoy, siempre pensando en la eficiencia de las fuerzas navales puestas a sus órdenes, que una Marina bien organizada debía tener incorporadas a sus fuerzas aviones, tal como tiene submarinos, destroyers o minadores".

"Aquellos marinos sabían que entregar sus fuerzas de aviación unificada era sensiblemente perder un importante factor en la potencia naval."

Al momento de fusionarse con la FAN, la Aviación Naval tenía sólo ocho años de vida como rama independiente de la aviación militar, pues había sido creada por D.S. N° 584, del 30 de junio de 1922.

La primera base aérea fue instalada en "Las Torpederas", dentro de la bahía de Valparaíso, bajo el mando del entonces Capitán de Corbeta, don Arístides del Solar, cuando aún dependía de la Aviación Militar.

La Aviación Naval gozaba de un gran prestigio profesional. Sus aviadores habían efectuado importantes vuelos a lo largo del país; en abril de 1927 sus hidroaviones, bajo el mando del Capitán de Fragata Luis Dávila habían efectuado un raid Quintero-Mejillones-Arica, volando en grandes etapas para regresar al sur en vuelos cortos, de puerto en puerto y de caleta en caleta, levantando la carta aérea de la región norte y proyectando también en esa misma época un vuelo a Magallanes. Marcó un hito importante en la corta vida de la Aviación Naval, el exitoso vuelo de tres hidroaviones que en enero de 1929 alcanzó por etapas hasta Quellón, en Chiloé, bajo el mando del Capitán de Corbeta Humberto Marín. Este vuelo coincidió con el primer raid que efectuaron más al norte los aviones de la futura línea aeropostal, lo que da una imagen del intenso movimiento aeronáutico de nuestro país en ese año.

A mediados de marzo había expectación en el ambiente aeronáutico nacional. Corrían rumores que debido al accidente de Merino en Aguas Frescas, la decisión gubernamental sobre la unificación de los servicios aéreos podía postergarse por algún tiempo en espera que se disipara la pesada atmósfera que rodeaba las actividades aéreas nacionales. Pero la prensa del día 20 informó que desde el día anterior se

encontraba listo para ser tramitado un decreto que creaba la Subsecretaría de Aviación, de la cual pasarían a depender todos los servicios aéreos del país.

El Mercurio del 21 dio la noticia que el decreto estaba firmado por el Presidente Ibáñez y su Ministro del Interior y entregó algunos antecedentes sobre la organización de la aviación en Gran Bretaña, Francia e Italia, agregando que todavía no se sabía a quién se nombraría como Subsecretario, pero que "ayer tarde, el Comandante señor Merino Benítez celebró una detenida entrevista con el Presidente de la República."

Finalmente, el viernes 21 se dio a conocer oficialmente el texto del D.S. N° 1167 del Ministerio del Interior, Sección Gobierno, firmado por el Presidente Ibáñez; David Hermosilla, Ministro del Interior; Rodolfo Jaramillo, de Hacienda; Bartolomé Blanche, de Guerra y Carlos Frödden, de Marina, por medio del cual se creaba la Subsecretaría de Aviación.

El mismo día, en base al decreto anterior, el Presidente y el Ministro del Interior firmaron el D.S. N° 1170, por medio del cual se nombró Subsecretario de Aviación al Comandante Arturo Merino Benítez.

El Mercurio del 22 de marzo, comentó:

"El nombramiento del Comandante señor Merino Benítez ha sido recibido con aplausos en los círculos aeronáuticos, conocidos como son sus esfuerzos en favor de nuestros servicios aéreos, a los que ha consagrado sus mayores actividades."

Una vez que asumió en pleno su nuevo cargo, Merino se abocó con toda su conocida capacidad de trabajo a organizar su nuevo Departamento.

El 28 de marzo, con su firma y la del Presidente Ibáñez y su Ministro del Interior, se decretó la organización administrativa de la Subsecretaría de Aviación, del Estado Mayor, la Dirección de Aeronáutica, la Dirección del Servicio Administrativo, la Dirección del Personal y del Material.

El 3 de abril se nombró a los jefes de reparticiones de la Subsecretaría y el día 4 se creó el Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación y se dio a publicidad la siguiente proclama de Merino a la aviación nacional unificada:

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

CIRCULAR

1.-El Decreto Supremo con carácter de Ley N° 1167 de 21-III- 1930 ha creado la Sub-secretaría de Aviación separando de las Instituciones Militares las formaciones destinadas a constituir la nueva Fuerza Aérea.

Por lo tanto, cesa en sus funciones la actual Dirección de Aviación y pasa

su personal a integrar la Subsecretaría de Aviación que desde este momento se hará cargo del mando de todas las Unidades y Reparticiones de Aviación del Ejército y de la Armada.

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

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

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

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

(Fdo.) ARTURO MERINO B.

Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.."

La creación de la Subsecretaría de Aviación y el nombramiento de Merino como su jefe recibió el aplauso de la opinión pública nacional. La revista **Zig-Zag**, de fecha 5 de abril, decía editorialmente, refiriéndose a este nuevo organismo:

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

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

Por su parte, la revista especializada **Auto y Turismo**, correspondiente al mes de abril de 1930, después de dar cuenta de la creación de la Subsecretaría y considerarla como un paso seguro hacia el progreso de nuestra aviación como también por

haber sido designado para desempeñar el puesto de Subsecretario "al Comandante señor Merino Benítez, militar activo y entusiasta a cuyo esfuerzo se debe buena parte del elevado progreso que marca nuestra aviación dentro de la vida sudamericana."

El domingo 5 de abril, día aniversario de la batalla de Maipú, Merino ofreció un gran almuerzo a todos los aviadores del país, civiles, militares y navales, en el casino de la Escuela de Aviación, al cual asistió el Presidente Ibáñez, los Ministros de Guerra y Marina y altos jefes y oficiales de aviación y una delegación de la base naval de Quintero que llegó en seis aviones.

En su ofrecimiento, Merino pronunció un discurso que el Presidente Ibáñez calificó como un verdadero programa de trabajo, por la claridad de las ideas, por el espíritu práctico que lo animaba y por el magnífico sentido futurista del autor.

Como un símbolo del espíritu de progreso de la nueva institución, un grupo de veinticinco jóvenes, estudiantes distinguidos de las Escuelas de Artes y Oficios e Ingeniería, se embarcaron ese mismo día en el transatlántico Santa Rita en Valparaíso rumbo a Nueva York, para ingresar a los talleres de la fábrica Curtiss en EE.UU., para perfeccionarse en su profesión.

Al momento de zarpar pidieron al corresponsal de **La Nación**, quien los despedía, que expresaran sus agradecimientos a Merino, quien les había allanado todas las dificultades para este viaje.

El 1° de mayo se fijó la planta del personal de tropa que correspondía a las distintas reparticiones de la Subsecretaría, y finalmente el 11 de julio se nombró a los nuevos Comandantes de Escuadrilla, Capitanes de Bandada, Tenientes 1°, Tenientes 2° y Alféreces de Aviación y a los oficiales de la rama terrestre en el Escalafón de Guerra de la Fuerza Aérea.

Estas medidas básicas, estimadas como los fundamentos de nuestra aviación militar, fueron poco a poco complementándose con la creación de nuevas reparticiones, las que contribuyeron a su progreso técnico y profesional.

Entre ellas cabe mencionar el Servicio de Fotogrametría, al cual Merino le dio una gran importancia e impulsó con entusiasmo, dejándolo a cargo del Teniente 1° Tristán Herazo Valenzuela y del Capitán de reserva Leopoldo Díaz Garcés; completaba su personal el ingeniero técnico Arturo Langer y los suboficiales Ricardo Pavez Suzarte y Ramón Pavez Suzarte, fotógrafos de gran preparación y experiencia.

Por otra parte impulsó los trabajos sobre meteorología que había organizado el año anterior bajo la dirección del especialista Julio Bustos Navarrete, Director del Observatorio de El Salto, quien al crearse la Estación Meteorológica de la Escuela de Aviación en El Bosque, asumió el cargo de Jefe de Servicio. Posteriormente, Merino encargó a Europa una dotación instrumental completa de barómetros, termógrafos, hidrógrafos, teodolitos y otros instrumentos necesarios para un buen servicio.

En un estudio hecho en años posteriores, Merino analizó, en base a su buen

criterio de Oficial de Estado Mayor, las reales necesidades que tenía la Aviación Militar a la fecha de su fundación en marzo de 1930.

"Las necesidades de la FACH en 1920 eran completar su organización como institución independiente que debía asumir la responsabilidad de asegurar la defensa aérea del territorio, considerando sus fronteras terrestres y marítimas por lo demás tan cercanas entre sí".

"La parte más débil de un país como el nuestro, tan largo y angosto, reside en su vulnerabilidad ante un bombardeo aéreo que no sólo puede alcanzar y destruir sus centros vitales, sino que acortar sus comunicaciones tan simples y extendidas a través de numerosos ríos y obras de arte."

Se habían establecido escuadrillas en Puerto Montt y Magallanes, que con las unidades de El Bosque y Colina en Santiago y los grupos de Iquique en el norte y Temuco en el sur constituían las bases indispensables para organizar la defensa del aire patrio y para mantener la cooperación con el Ejército y la Escuadra en sus ejercicios de paz y en caso de un conflicto.

Por lo demás, se había organizado un servicio, rudimentario aún, de escuchas a lo largo de la frontera terrestre, a base de personas establecidas en los pasos cordilleranos, que recibían una pequeña retribución por sus avisos del paso de aviones, y se esperaba dotarlas de estaciones pequeñas de radiotelefonía. Los servicios de transporte de la LAN recorrían ya tres veces en la semana el cielo patrio entre Arica y el Aysén.

En cuanto a material de vuelo, estábamos con superioridad muy marcada sobre todos los otros países americanos, ya que contábamos en aviones de caza para la defensa del aire patrio, con los 18 Curtiss Hawk, los más veloces y eficientes del mundo, con los 36 biplazas Curtiss Falcon para cooperar con las fuerzas de superficie (Ejército y Marina), unos y otros construidos en la Fábrica Curtiss en Los Cerrillos, fuera de los biplanos Vickers Vixen y los Wibault de caza, que completaban una dotación de 100 aviones de guerra; entre estos se contaban seis Junker de bombardeo del tipo más poderoso existente en el mundo, cuyas bombas de 300 libras eran entonces lo más destructor que existía.

Si en cuanto a material podíamos estar muy satisfechos, en cuanto a organización, la nuestra admitía comparación ventajosa con las más avanzadas del mundo (Inglaterra, Francia y Estados Unidos), de las cuales habíamos tomado lo mejor. Nuestras leyes y reglamentos respondían a tales exigencias.

¿Cuáles eran entonces las necesidades de la FACH en 1930, fecha de su creación? Sólo consolidar sus conquistas; afirmar de modo perdurable el entusiasmo y el espíritu de abnegación de su espléndido personal, mantener el más eficiente material de aviones, ya que en aviación la calidad prima sobre la cantidad y, por último, evitar la burocracia y el mohor que invade estas instituciones en tiempos de paz, cuan-

do no están sometidas a un esfuerzo permanente de superación.

En 1943, interrogado por un periodista sobre cuáles habían sido sus puntos de vista para fundar y organizar la Fuerza Aérea de Chile, Merino contestó que la organización de la FAN fue producto de un trabajo anterior sostenido, agregando que *"no fue producto de un eureka sorpresivo y deslumbrante. Mientras nuestra aviación militar tomaba un inesperado vuelo, llegando a organizar con sus escasos recursos la Línea Aeropostal Santiago-Arica, que muy luego pasó a ser la LAN de hoy, aunque entonces volaba tres veces por semana entre Santiago, Puerto Montt y el Aysén, la aviación naval, con un material de botes Dornier muy eficiente, llevaba una vida por demás lánguida y sin horizontes. Era de rigor, entonces, que la militar absorbiera a la otra"*.

*"Por lo demás, la configuración de nuestro territorio, en que casi se topan las fronteras marítimas con las terrestres, recomendaban más que en otro país cualquiera, la unificación de sus elementos aéreos a fin de obtener economía y eficiencia. 'Se han creado los ejércitos para defender las fronteras terrestres, se han creado las armadas para defender las marítimas, hoy cuando surge una nueva frontera, el aire, es preciso crear una fuerza aérea destinada a su defensa'. Así pensaron los ingleses y fueron seguidos algunos años después por la Italia de Mussolini y la España de Primo de Rivera. Tras ellos seguimos nosotros en 1930, doce años después que Inglaterra. Más tarde adoptarían la nueva doctrina, creando sus Fuerzas Aéreas, muchos otros países y, justamente doce años después que nosotros, Brasil."*⁵³

El "año de Merino" significó también para su gran protagonista un ascenso en su carrera profesional, reconocimiento oficial de sus méritos, y una expresión más del profundo prestigio que Merino había alcanzado en las esferas del Gobierno.

Cuatro meses después de la unificación de los servicios aéreos, el 11 de julio de 1930, el Teniente Coronel de Ejército Sr. Merino, quien desde 1926 tenía ese grado, fue nombrado Comandante de Escuadrilla en el escalafón de la nueva FAN, a fin de guardar el correspondiente nivel con la graduación de las demás instituciones castrenses.

Dos meses más tarde, Merino ascendió al grado de Comandante de Grupo, correspondiente a lo que hoy es un Coronel, continuando siempre en la Subsecretaría de Aviación.

Coincidió este ascenso de Merino con la presencia en Santiago de los oficiales de los grupos de aviación 1 y 2, de Temuco e Iquique, respectivamente, quienes habían sido concentrados para que participaran en la Parada Militar del 19 de septiembre junto a los aviadores de Santiago. Esto dio motivo a que estos oficiales, que sumaban 140 entre jefes y subalternos, le ofrecieran a Merino una gran manifestación en su honor en el Restaurant Santiago el 10 de septiembre, lo cual dejó en evidencia

las profundas simpatías que los subalternos tenían por su jefe jerárquico. Así quedó constancia en el discurso del Comandante Jessen, ex miembro de la fusionada Aviación Naval, quien dijo entre otros conceptos:

"Cúmplenos rendir homenaje en esta sencilla manifestación a nuestro primer Comandante de Grupo, Arturo Merino, persona en quien el Gobierno ha reconocido al Jefe tesonero y meritorio, digno de llevar honrosamente este nuevo grado, y en quien nosotros, además, reconocemos al distinguido jefe que ha sabido levantar la aviación nacional al primer puesto en Sudamérica."

Y rompiendo todos los protocolos conocidos en las tradicionales manifestaciones sociales castrenses, Jessen agregó:

"Hemos efectuado este homenaje en un recinto civil y en traje civil, confundiéndonos como amigos, sin ostentación de jerarquías, para demostrar amistosamente, una vez más, al camarada Merino nuestra franca y leal adhesión, que por una feliz coincidencia está representada por nuestros compañeros venidos de todos los puestos, donde se trabaja para lograr que, unidos tanto en la prosperidad como en el infortunio, lleguemos a cumplir con nuestra aspiración de servir y cooperar al progreso de la patria".

"Camarada Merino: os pido que en esta manifestación no sólo veáis un testimonio de franco aprecio, sino también un reconocimiento merecido al jefe que logró crear la aviación nacional como una fuerza independiente, dándole su verdadero lugar al lado del Ejército y de la Armada."

Merino por su parte agradeció el homenaje recibido *"por la unión férrea de las fuerzas aéreas de la nación, que ojalá fuese eterna, para llegar a conquistar así con el impulso, entusiasmo y cariño de todos, el primer lugar entre las fuerzas del aire sudamericanas y pido a los concurrentes levantar sus copas en honor del Presidente Ibáñez, a quien se le debe el gran auge e importancia que tienen en la actualidad los servicios a mi cargo, porque él es el eje que sostiene toda obra de engrandecimiento nacional."*

En medio de esta euforia de entusiasmo por la persona de Merino y con el orgullo de ser considerada la mejor aviación del continente sudamericano y una de las mejor organizadas en el mundo, la Fuerza Aérea unificada por vez primera participó en la gran Parada del 19 de septiembre. Las buenas condiciones climáticas reinantes permitieron esta vez una demostración masiva de cincuenta y seis aviones sobre el Parque Cousiño. Como ocurrió en el año anterior, Merino recibió múltiples manifestaciones de aplauso por esta brillante presentación.

Al día siguiente, el diario **La Nación** informaba a sus lectores:

"Todas las cabezas se levantaron hacia la imponente bandada y siguieron con lento movimiento la airosa trayectoria de los aviones. Estos, en formación rígida y con elástico movimiento -como si quisieran competir en apostura marcial con los infantes-

pasaron hacia el norte y después de describir un gran círculo sobre la ciudad, volvieron nuevamente sobre la elipse, y fue entonces, una vez más, como si el desfile se hubiese suspendido, y en vez de la elipse del Parque, la revista militar se estuviese realizando en la pista sin límites del espacio."

Merino y el arte

A pesar de sus múltiples preocupaciones, Merino tuvo una muy especial simpatía por la música operática y sus grandes artistas. Esas simpatías las demostró en hechos. En septiembre de 1930, debido a la interrupción de las comunicaciones ferroviarias transandinas, algunos artistas de la Compañía de Opera que debería actuar en la temporada lírica de ese año quedaron aislados en Mendoza, y su presencia en el Municipal era vital para el normal desarrollo de las representaciones y no había esperanzas de una pronta reanudación del tráfico ferroviario.

Informado Merino de este percance que podía malograr su arte favorito, por su cuenta y contando sólo con una simple autorización del Cónsul argentino en nuestro país, envió el 4 de ese mes un avión militar al aeropuerto de los Tamarindos, en Mendoza, llevando al Secretario de la Embajada argentina en Chile y al empresario del Teatro Municipal, con la misión de conducir a Santiago a los artistas que faltaban.

El gesto de Merino provocó en Argentina revuelo de marca mayor y se suscitaban serias dificultades con las autoridades aeronáuticas transandinas, las que, después de laboriosas gestiones de nuestro embajador en Buenos Aires, autorizaron el vuelo de regreso con los artistas.

El público que disfrutó con la excepcional temporada lírica de ese año, en que se destacaron tres divos como Franci, Tito Schipa y Fedor Chaliapin, debieron a la gran autonomía de mando que tenía Merino, horas de intenso regocijo espiritual.

Ya lo había observado el Comandante Francisco Torres, Jefe de la Aviación Militar de Argentina, en su visita a Chile el año anterior, afirmando que "Merino Benítez es, sin exageración, el clarividente del porvenir de la aviación en Sudamérica. Dichoso él, que goza de esa autonomía tan necesaria y provechosa, cuando los que gobiernan saben elegir a sus colaboradores entre los más capacitados."⁵⁴

Instalación de la primera fábrica de aviones en Chile

Pasadas las Fiestas Patrias, el país fue sorprendido por el intento revolucionario ocurrido en Concepción, al cual nos hemos referido anteriormente, el que causó

enorme expectación en todos los círculos, pero no tuvo otra trascendencia que afianzar la confianza del pueblo y las Fuerzas Armadas en el Presidente Ibáñez, quien al recibir su adhesión en una recepción que reunió a toda la oficialidad de la Guarnición de Santiago y a delegaciones de la Armada Nacional en el Club Militar, después de evocar la tragedia de Balmaceda, de quien era un gran admirador, y a la "era de desgobierno y anarquía que condujo a la corrupción y a la ruina nacionales", agregó:

"Para suerte de Chile vino la revolución salvadora de septiembre, que tuvo su primer estallido en este mismo recinto. Las Fuerzas Armadas, únicos organismos que habían quedado a salvo de la corrupción que todo lo había contaminado y que conservaban vivo e intacto el sentimiento del patriotismo y de la abnegación, salvaron así al país".

"Ahora se ha conseguido también corromper a algunos miembros del Ejército y se ha querido derrumbar el régimen implantado por la revolución, con promesas falaces, halagadoras, pero irrealizables por quienes esgrimen el engaño como pedestal de ambiciones personales. Afortunadamente las Fuerzas Armadas continúan siendo el baluarte de la patria. Este es mi orgullo de soldado y mi satisfacción de gobernante".

"En nombre de la patria, por su tranquilidad, su progreso y grandeza, yo formulo votos por la disciplina nacional y por la eficiencia y disciplina del Ejército y demás fuerzas armadas."

Frente a este episodio, que la historia ha llamado "El Complot del avión rojo", lo que indica el cambio de los métodos conspirativos, usando un moderno medio nunca antes utilizado en nuestra historia política, Merino y los altos jefes de la Fuerza Aérea Nacional expresaron su lealtad a Ibáñez y su Gobierno, formando la delegación más numerosa entre los asistentes al Club Militar.

El orden institucional no fue alterado, y el país, bajo la firme conducción del Presidente, siguió por su senda de progreso, a pesar de que ya su economía empezaba a sufrir los primeros coletazos de la crisis del siglo, iniciada en la Bolsa de Wall Street a fines del año anterior.

Sin embargo Merino pudo concretar su antiguo anhelo de obtener la instalación en nuestro país de una fábrica para construir aviones, la que afianzaría la independencia de nuestros servicios aéreos del comercio aeronáutico internacional.

En 1928, en ocasión de la conferencia que dictaría en la Academia de Guerra, a la cual nos hemos referido anteriormente, Merino había dicho:

"Continuamente llegan a las autoridades chilenas propuestas, muy desinteresadas siempre, para instalar en el país fábricas de aviones o de motores, y cuesta un largo proceso mental su resolución".

"Después de estudiarlas, aparece claro de nuevo la sorda lucha por desplazar algún vendedor contrario".

"Atrae indudablemente la oportunidad de contar con tales fábricas que nos independicen del extranjero en nuestro abastecimiento de material aéreo, pero tras un análisis de las garantías que se ofrecen y de las ventajas que reportan a la defensa del país se ve, el que no tiene intereses preconcebidos al respecto, forzado a desestimar su oportunidad."

Pero ésta por fin llegó, gracias a la certera visión de Merino, quien al visitar Arica a mediados de 1928, se impuso que en su aduana, y en tránsito frustrado hacia Bolivia, había quedado en sus bodegas el núcleo principal de una fábrica de aviones que ese país había adquirido a la firma norteamericana Curtiss Wright.

Aprovechando esta oportunidad, y la necesidad que tenía nuestro país de adquirir aviones de combate Curtiss Falcon a la casa matriz de la Curtiss en los Estados Unidos, se negoció la construcción de una parte de ellos siempre que esta firma lo hiciera en Chile, en una fábrica suya levantada en Santiago, con la inversión de seis millones de pesos.

Después de prolongadas negociaciones, la Curtiss pudo instalar esta fábrica en un sitio vecino al aeropuerto de Los Cerrillos, la cual fue inaugurada por el Presidente Ibáñez y por Merino en una lluviosa tarde del sábado 18 de octubre de 1930.

Se había conseguido así crear un puntal muy importante, el cual terminaba con la dependencia del país del mercado internacional aeronáutico y que, por consiguiente, aseguraba la continuidad de los planes de Merino de organizar para su país una aviación libre de las contingencias extranjeras.

Merino y los vuelos populares

Al margen de la creación de los servicios aeronáuticos del país, Merino se preocupó de estimular la formación de una conciencia aérea nacional.

Estos intentos, aunque no lograron crear masivamente esa conciencia, no fueron en vano. Cada episodio del desarrollo de la aviación, fuese relacionado con la aviación militar, la comercial o la civil, eran ampliamente difundidos por la prensa y las revistas ilustradas de ese tiempo. A poco, la masa popular empezó a interesarse en los asuntos aeronáuticos y a acudir a los aerodrómos de El Bosque o de Los Cerrillos, cuando en ellos se efectuaban festivales o ceremonias.

Además, la opinión pública seguía con gran atención los grandes raids transatlánticos que los ases de la aviación internacional efectuaban en esos años con gran despliegue de publicidad.

Los nombres de Lindbergh, Nuggenser, Franco, captaban la imaginación popular; luego los grandes pioneros de nuestra aviación, como Acevedo, Figueroa, Bello,

Godoy y Cortínez fueron formando la leyenda de la nuestra.

Y, más recientemente, la creación de la línea aerocomercial al norte, la histórica hazaña de Merino en Magallanes, la reciente creación de la Fuerza Aérea Nacional, fueron motivaciones más que suficientes para que en una opinión pública atenta al crecimiento aéreo nacional se fuese desarrollando poco a poco, una conciencia colectiva sobre la aviación y sus enormes posibilidades para el futuro.

Como una respuesta a este interés público, las revistas ilustradas especializadas y también las informativas, fueron dando a conocer sus progresos, así también como la prensa diaria, que publicaba las noticias de sus logros con grandes caracteres.

En un intento por acercar al público al quehacer aeronáutico nacional, Merino, a contar de mayo de 1930, había ordenado organizar vuelos populares en Los Cerrillos para las clases trabajadoras. Y así, en cada fin de semana, grupos de obreros y sus familiares volaron por los cielos santiaguinos.

Merino y el vuelo sin motor

Otra de las grandes iniciativas de Merino, llevadas a cabo durante el histórico año 1930, tendiente a formar la conciencia aeronáutica de nuestro país y al mismo tiempo formar una reserva para la Fuerza Aérea, fue el estímulo que le dio a los vuelos sin motor.

Merino, atento observador del desarrollo aeronáutico mundial, siempre al día sobre las nuevas técnicas de vuelo que se empleaban en el extranjero, tenía una elevada visión de lo que sería la introducción del vuelo sin motor en nuestro país como un medio para formar en su juventud la conciencia aérea que él deseaba desarrollar en Chile. Observaba con admiración cómo la juventud de Inglaterra, Unión Soviética y Alemania, especialmente, era estimulada por sus respectivas autoridades aeronáuticas en esa dirección. Además, como oficial de Estado Mayor, comprendía también el inmenso valor que este nuevo deporte tenía para la defensa nacional. Captando esa realidad y mirando como siempre al futuro, Merino dijo en su oportunidad:

*"Sólo el planeador puede popularizar el vuelo y formar la gran reserva de pilotos que precisa la defensa de una nación; el avión provisto de motor, resulta un deporte por demás caro para los jóvenes estudiantes que deben integrar esa reserva."*⁵⁵

Las experiencias de vuelos sin motor venían efectuándose desde varios años atrás. Ya en 1923, un audaz piloto de nuestra Aviación Militar, el Teniente Carlos Montecinos, de la Escuela de esta institución, efectuó varios intentos por volar en los

cerros de Chena en un planeador inventado por Alfredo Leigh.⁵⁶

Pero no fue sino hasta 1930 cuando el vuelo sin motor recibiría el impulso del Club Aéreo de Chile, el que, por iniciativa de su Presidente, Arturo Merino, encargaría un deslizador o avión sin motor a fin de hacer las primeras experiencias en nuestro país. El deslizador adquirido en los EE.UU., era un avión pequeño, del tipo llamado secundario, muy liviano, con ruedas pequeñas y un patín, el que llegó a Chile a fines de ese año. Las primeras pruebas hechas en este aparato a mediados de noviembre en el aeródromo de Los Cerrillos, resultaron altamente novedosas y fueron presenciadas por una numerosa concurrencia. Ella consistió en el arrastre del pequeño avión por un automóvil; después de recorrer un corto espacio, el avión se elevaba hasta una altura media de cien metros para enseguida planear plácidamente por varios centenares de metros. Les correspondió actuar como los primeros pilotos planeadores, a los prestigiosos aviadores militares, capitanes Carlos Montecinos y Rafael Sáenz y al teniente Aurelio Celedón, quienes, bajo la mirada vigilante de Merino se desempeñaron con todo éxito.

Al dar cuenta de este acontecimiento, la revista **Zig Zag**, del 22 de ese mismo mes, decía: "Los deslizamientos en avión sin motor, aún cuando se practican desde muy antiguo, tienen importancia en Europa y en los Estados Unidos, exclusivamente desde el punto de vista deportivo. Y es en este mismo sentido que el comandante Merino Benítez ha tratado de divulgar estas experiencias en nuestro país, a fin de que sea vasta y ampliamente practicado uno de los aspectos más novedosos de la navegación aérea."

Pero, a pesar de esta inocente aplicación del vuelo sin motor, bien nos dice la historia de la aviación alemana cómo la juventud de ese país, en los años en que vivía bajo el dictado de Versalles, se volcó con enorme entusiasmo a este deporte, cuyos cultores, después de levantadas las prohibiciones de ese Tratado, fueron los mejores pilotos de la Luftwaffe.

A partir de esta iniciativa de Merino, el vuelo sin motor ha tenido en nuestro país un importante desarrollo hasta obtener grandes logros internacionales, los que han marcado en su historia espectaculares hazañas.

A fines de este año, Merino realizó una demostración de la nueva herramienta que había forjado para el progreso de su país, para lo cual organizó, con la colaboración de sus más entusiastas oficiales, una gran revista de aviación en el aeródromo de El Bosque, la que se efectuaría en horas de la mañana del 31 de diciembre.

Sería esta la primera ocasión en que la aeronáutica militar haría una presentación pública en gran escala desde la unificación de los servicios aéreos. Este festival sería por lo tanto muy significativo en relación a la unidad de la aviación naval y la aviación militar, para lo cual Merino, para destacar la fusión y la armonía existente en

la nueva Fuerza Aérea Nacional, designó al Comandante don Manuel Franke, en ese entonces Director de la Escuela de Aviación, uno de los más distinguidos jefes de la ex rama aérea naval, para que dirigiese la revista, la que fue presenciada el día indicado por las más altas autoridades de gobierno, encabezadas por el Presidente Ibáñez y altos jefes militares y navales, miembros del cuerpo diplomático, y por supuesto por el propio Merino como Subsecretario de Aviación.

El desarrollo de la demostración aérea fue espectacular; las acrobacias y la temeridad que desarrollaron las escuadrillas de instrucción y la de aplicación, impresionaron a los asistentes que no cabían en sí de admiración por el alto grado profesional de los alumnos y por los aviadores de planta.

Entre las fases de los ejercicios desarrollados, por primera vez se bombardeó desde la altura de 1.500 metros un simulado buque de guerra con todo éxito.

Nadie habría podido imaginar en ese entonces que sólo nueve meses más tarde el blanco no sería un barco simulado, sino un auténtico buque de guerra el bombardeado.

El éxito de esta revista de aviación, la última que Merino tendría la oportunidad de presentar como Subsecretario de Aviación, es decir como Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, traspasó las fronteras nacionales.

Entre las publicaciones periodísticas extranjeras que se preocuparon de este verdadero acontecimiento, recordemos a la prestigiosa revista británica **The Airplane**, cuyo corresponsal de paso en Chile presenció la exhibición, y escribió en sus páginas:

"El último día de 1930, la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea chilena presentó su "revista final" en el aeródromo de El Bosque en Santiago".

"La exhibición fue sumamente bien presentada, y la eficiencia fue la nota alta de toda la presentación".

"El programa completo, el cual fue organizado por el Comandante de Grupo don Arturo Merino, el oficial a cargo de la Fuerza Aérea, fue digno de ser notado por la excelencia del vuelo y por la amenidad de cada maniobra..."

Así, el prestigio alcanzado en Chile por Merino también atravesó las fronteras del país y su nombre fue conocido también en Inglaterra como una de las más importantes personalidades aeronáuticas de América. Una publicación norteamericana de amplia difusión, la revista **Aero Digest** había escrito en marzo de ese mismo año elogiando la aviación chilena y sosteniendo que Merino era una de las figuras principales de la aviación sudamericana y que poseía habilidades y una visión excepcional, con las cuales había colocado nuestra aviación entre las principales del mundo.

Pronto, tanto los círculos aeronáuticos americanos como los ingleses tendrían ocasión de conocer personalmente al esforzado paladín, forjador del poder aéreo de nuestra patria.

Así se cerró 1930, año histórico en el desarrollo de la aeronáutica nacional.

La Revista que finalizó tan espectacularmente llevó al ánimo de Merino un instante de inmensa satisfacción personal, y al evocar en su intimidad la dura tarea cumplida a lo largo de ese año, un justificado y legítimo orgullo debió haber inundado su espíritu. Se habían cumplido todos los sueños acariciados desde que había ingresado al mundo aeronáutico nacional en 1926. En cuatro largos años había logrado consolidarlos a través de un Club Aéreo civil, de una línea aérea comercial, una fábrica de aviones y finalmente a través de una Fuerza Aérea Nacional de alta eficiencia. Sólo quedaba por organizar un Ministerio de Aviación dedicado exclusivamente a la atención de los asuntos aeronáuticos.

Seguramente nunca pasaría por su mente que al año siguiente, consolidados sus principales logros y estando en la cumbre de su prestigio personal y profesional y después de haber recibido en los EE.UU. y en Europa los más grandes reconocimientos por su ímproba tarea, al final de los ocho meses de ese año quedaría al margen de su querida aviación.

CAPITULO V

El año 1931

1931 fue un año aciago para Chile y el mundo. La agudización de la crisis económica desatada el viernes negro de octubre de 1929 en la bolsa de Nueva York, empezó a golpear dramáticamente a nuestra economía, especialmente a nuestro comercio de minerales.

A pesar de este grave fenómeno, el cual, de acuerdo con los estudios hechos con posterioridad a la crisis por organismos especializados de la Liga de las Naciones, afectó a nuestro país más que a ningún otro en el mundo, el año anterior se había podido hacer frente a la adversidad en forma relativamente exitosa, gracias a las oportunas medidas del Gobierno.

En un Manifiesto de Año Nuevo al país, el Presidente Ibáñez había dicho:

"Es muy halagador para mí dejar constancia de que la situación excepcionalmente grave por la cual atraviesa el mundo entero ha sido atenuada en Chile eficazmente, merced a una severa política de economías, que ha permitido cerrar sin déficit el año financiero. Las medidas de previsión adoptadas nos hacen esperar para los próximos años la consolidación de las finanzas públicas y entonces podremos palpar el bienestar que se dejará sentir en todas las actividades nacionales."

A pesar del optimismo presidencial, seis meses después su progresista administración terminaría envuelta por las consecuencias de la crisis que en enero él estimaba posible superar.

Teniendo como fondo este dramático escenario, 1931 fue un año de grandes vicisitudes en la vida de Merino. Lo empezó siendo una figura nacional y latinoamericana de gran relieve, para terminarlo en un retiro forzado e injusto, que lo relegó casi al anonimato.

Las actividades aeronáuticas del año se iniciaron con la dinámica que el Subsecretario de Aviación le había dado a todas sus ramas.

En la tarde del 1° de enero, en medio del entusiasmo de la comitiva oficial presidida por el General Ibáñez y su esposa, la fábrica Curtiss Wright de Los Cerrillos bautizó solemnemente el primer avión Curtiss Falcon, con motor 912 de 450 H.P.

salido de sus talleres. Después que la señora Graciela Letelier de Ibáñez rompió la tradicional botella de Champagne en la hélice, el Comandante Merino Benítez, en una demostración de confianza hacia los operarios chilenos y hacia la firma constructora, solicitó hacer el primer vuelo completamente solo.

Con su tradicional arrojo, Merino sobrevoló el local de la Escuela de Aviación por más de quince minutos, siendo muy aplaudido por los asistentes al acto. Lo mismo hizo después su ayudante, el Teniente Felipe Latorre.

Este espontáneo gesto de Merino, en presencia de las más altas autoridades del país y del Agregado Aéreo de la Embajada de Gran Bretaña, y del Agregado Militar de los EE.UU., y de una gran cantidad de público causó profunda impresión entre los asistentes, los que lo felicitaron efusivamente. Una vez conocida la noticia a través de la prensa diaria, la opinión pública aplaudió su gesto, lo cual afianzó el merecido prestigio que tenía Merino como hombre valiente y audaz.

Era su fábrica, era la primera muestra de su acierto en gestar su compra.⁵⁷

A poco de andar el año, Merino obtuvo la dictación del D.S. de fecha 16 de enero que creó el Grupo de Defensa Antiaérea, pasando a integrar las unidades de la Fuerza Aérea Nacional. Al margen de su especialidad específica, este grupo nació también para instruir a los ciudadanos en el Servicio Militar y prepararlos para servir en el arma de Artillería Antiaérea.

El Grupo tuvo como su primer comandante al Teniente 1° Gustavo Bonilla Rojas y como armamento inicial, carabinas y ametralladoras Madsen, teniendo como primer cuartel el local que entonces ocupaba el Arsenal Central de Aviación en la Base Aérea de El Bosque.

Más allá de su primitiva organización como Grupo, en 1943 recibiría un moderno material antiaéreo. Al año siguiente se elevaría su categoría a Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea, y en 1948 a Regimiento de Artillería Antiaérea.

El primero siempre en el encuentro con lo desconocido

Continuando con sus sueños de unir el centro del país con los territorios más distantes del territorio nacional, a fines de enero, Merino inició un nuevo vuelo hacia la zona de Puerto Aysén para supervisar, entre otras, la construcción de la base de Puerto Lagunas, en la isla Melchor, a unas cuarenta y cinco millas marinas al oeste de Puerto Aysén.

Esta vez, el avión elegido por Merino para hacer esta gira fue un moderno anfíbio Curtiss Loening, con capacidad para ocho pasajeros y con motor de 650 H.P., adquirido el año anterior para servir al servicio aéreo al sur; pilotado por el Teniente ayudante de Merino, Felipe Latorre, llevando como pasajeros al Vice-Pre-

sidente del Club Aéreo de Chile y representante de la firma constructora del anfibio, al ingeniero de esa firma Jerry von Wagner y al arquitecto Ramón Varas, director de las obras objeto de la inspección, inició su vuelo desde Los Cerrillos hacia Puerto Montt en la mañana del día 29. El mismo día Merino también voló hacia al sur en su Curtiss Falcon, su avión favorito, reuniéndose con el resto de la comitiva en ese puerto.

Merino y las autoridades que le acompañaban, tenían un gran interés por conocer en el terreno mismo las ventajas técnicas de la máquina, para luego adquirir otras del mismo tipo para establecer en forma definitiva el servicio aéreo hasta Magallanes, uniendo así toda la extensión del territorio nacional por medio de un ágil y moderno servicio aerpostal, afirmando nuestra soberanía sobre tan alejados territorios.

Dos días más tarde, en horas de la mañana del 31 de enero, despegó el Loening desde Puerto Montt, piloteado por el Teniente Latorre, llevando a su bordo a Merino, a los señores Besa, Jerry von Wagner, Varas, al Capitán de Bandada Edison Díaz, jefe de la base de Chamiza, al telegrafista Carlos Alvarez y a un mecánico.

La ruta se llevó por las cercanías del lago Yelcho, cruzando toda la región norte del río Palena, amarizando después en la isla Leones para tomar combustible. El mismo día, el Loening sobrevoló Puerto Lagunas pasando por Puerto Aysén, continuando por el valle del río Mañiguales hasta Ñiriguao, donde aterrizó, siendo la primera vez que un avión chileno cruzaba los aires de esa región fronteriza llevando la presencia física de la patria a los abandonados y escasos colonos en ese sector del territorio nacional.

Al día siguiente, después de un vuelo de exploración por el sector fronterizo cordillerano, el que casi agotó el combustible, el avión regresó a Puerto Aysén para reabastecerse, donde lo sorprendió un frente de mal tiempo. A pesar de ello, teniendo en cuenta de que este vuelo tenía por objeto principal adoptar este tipo de avión en vuelos que se tenían que enfrentar muy a menudo con las consecuencias del duro clima de esa región, se decidió regresar a Puerto Montt bajo esas condiciones climáticas.

Durante su navegación en la zona del Canal de Moraleda, un recio viento oeste, fuerza nueve, opuso gran resistencia al hidroavión, el cual consumió casi totalmente su combustible y obligó al piloto a derivar su máquina hacia el Canal Yacaf para buscar una caleta para capear el huracán. Aprovechando un claro en el temporal, el Loening levantó vuelo nuevamente hacia el norte rumbo a la boca del río Palena, donde esperaba reabastecerse de combustible, pero se encontraron con que unos pescadores del sector habían sustraído cerca de mil litros de benzol, lo que obligó al avión a continuar su vuelo hacia el norte.

A poco de salir de Palena fue intensificándose de nuevo el viento contrario,

agotándose totalmente el combustible a la cuadra de Caleta Corcovado, obligando al avión a amarizar en la playa ubicada cinco millas al sur de Punta de Auchemó, en Chiloé continental, donde pernoctó.

Como el avión tenía telegrafista, pero no un transmisor de radio, negligencia inexplicable de su comandante, no pudo entregar a Puerto Montt su ubicación, lo que obligó a la superioridad de la base de Chamiza a ordenar la inmediata exploración de la zona por la Escuadrilla de Anfibios y el envío desde la base de Quintero de un Dornier Wall. Además se solicitó cooperación a la Armada para que enviase dos escampavías en su auxilio.

La presunta desaparición de Merino y sus acompañantes en las tormentosas aguas del Golfo de Corcovado causó profunda consternación.

El Mercurio informó a sus lectores el día 3: "Sin noticias del anfibio que piloteaba el Comandante Merino Benítez." Por su parte, **La Nación** titulaba: "Se cree que el Loening del Comandante Merino amarizó en algún paraje aislado."

Ese mismo día, un avión Vickers Vedette de la base de Chamiza, piloteado por el Teniente Félix Olmedo sobrevoló el lugar donde estaba el Loening, y mientras regresaba a Puerto Montt a dar la buena nueva, la escampavía Sobenes tomaba contacto con Merino, comunicando de inmediato por radio a Chamiza: "Fondíe sitio en que avión amarizó. Envié bote a tierra. Tripulantes avión sin novedad. Avión al parecer en buen estado."

La Sobenes regresó de inmediato a buscar bencina para que el avión volviese por sus propios medios a Puerto Montt.

Habría sido inaceptable para su orgulloso carácter, que Merino aceptase que el Loening llegara a puerto arrastrado de la nariz por una escampavía. Precisamente él, que en cada momento de la emergencia sufrida había sido quien mantuvo en alto la moral de sus acompañantes, "preocupándose de los menores detalles y con una resistencia física admirable; mientras nosotros estábamos decaídos por la insuficiencia de alimentos, él, como si fuera el más joven de la partida, efectuaba largas incursiones para ver si encontraba algo que mejorase nuestra situación", recordó después Raúl Besa en un reportaje sobre "El Aysén inexplorado", publicado por la revista **Sucesos**, el 26 de febrero de ese año.

De regreso a Puerto Montt, la Sobenes, venciendo los peligrosos roqueríos del lugar donde estaba el avión, pudo embarcar en un bote los tambores de bencina, pero el oleaje volcó la embarcación y los marineros, en un derroche de arrojo, los empujaron a nado hasta la playa.

Abastecido normalmente, el Loening pudo reanudar su vuelo hacia el norte, pero lo avanzado de la tarde y la escasa visibilidad obligó al avión a pernoctar en la caleta de Chana, llegando por fin a Puerto Montt en horas de la mañana del 4 de febrero, donde Merino y sus compañeros fueron recibidos y "efusiva e

impresionantemente congratulados por la oficialidad y personal de la escuadrilla de anfibios de la base de Chamiza y por un numeroso público que se congregó para darle sus parabienes."⁵⁸

La alta moral y el optimismo de Merino, a pesar del contratiempo sufrido, se hizo presente en la entrevista que concedió a su llegada a Chamiza al corresponsal del diario **La Nación**, durante la cual "con su característica afabilidad", le declaró que "*el viaje al Aysén obedeció al propósito de inspeccionar las construcciones que actualmente se ejecutan en Palena y Puerto Lagunas, frente al territorio nombrado, las que se destinan a facilitar la navegación aérea entre Puerto Montt y Magallanes*", y que, además, "*necesitaba conocer las condiciones de los anfibios "Loening", tipo últimamente ofrecido en venta al gobierno para vuelos a través de esas regiones. Iniciado el viaje -continuó Merino diciéndole al corresponsal- el buen tiempo reinante me permitió volar por la región cordillerana, a través de la comarca deslindada por el estero Comau y el curso superior del río Palena, lugares por donde nunca antes había pasado un avión. La misma circunstancia favorable, le agregó, nos permitió llegar a Ñirihua y Coyhaique, por la cual tampoco había pasado nunca una máquina aérea. Desgraciadamente, nos abandonó el buen tiempo y a partir de ese instante un fuerte temporal me obligó a desviar la ruta buscando protección, la que encontré en una ensenada del Canal Yacaf.*"⁵⁹

Después de pernoctar en Chamiza, Merino, piloteando el avión Falcon 18, voló hacia Maquehua en Temuco. Entonces ocurrió un incidente que fue hábilmente explotado por sus anónimos detractores después de su salida de la aviación -es decir en agosto de ese mismo año- y que en 1933 le fue enrostrado por su recalcitrante antagonista, el Teniente Coronel Montero en su folleto **Por rutas extraviadas**.

El hecho es que, al aterrizar el Falcon 18, una mala maniobra de Merino causó serios daños al tren de aterrizaje del avión, y queriendo "correr el chuncho", como era tradicional en esos años en el medio aeronáutico, Merino subió al Falcon N° 21 y se elevó sin contratiempos, pero al aterrizar chocó su avión con el Falcon 18 averiando seriamente ambos aparatos. Al intentar subir a un tercer avión del mismo tipo que permanecía cerca, desistió de hacerlo cuando su fiel ayudante, el Teniente Felipe Latorre le hizo presente con voz firme "Su vida es muy valiosa para que la exponga aquí sin cumplir sus anhelos de continuar engrandeciendo a la Fuerza Aérea".

"Como respuesta" -nos dice el historiador Flores- "el Comandante Merino exclamó con amargura: "*Hasta aquí llegó mi carrera de piloto*" y cumplió su palabra, pues su bitácora dejó de anotar horas de vuelo"⁶⁰ por lo menos en esos años.

La noticia de este incidente no trascendió a la prensa. La autocensura periodística vigente en esos años no dio lugar a ello. Sólo **El Diario Austral** de Temuco

informó a sus lectores el 6 día de febrero que:

"Extraordinario movimiento hubo ayer en la base de Maquehua con motivo del regreso del Subsecretario de Aviación, Comandante señor Arturo Merino Benítez y demás aviadores que fueron en su búsqueda. Debido a un pequeño accidente que sufriera el Falcon que piloteaba el señor Merino, y que será reparado entre hoy y mañana, el señor Subsecretario siguió viaje en el Curtiss Loening". Del segundo Falcon, ni una palabra.

Por fin Merino llegó a Santiago a las 20:00 hrs. de ese mismo accidentado día a bordo del Loening, esta vez pilotado por su ayudante, el Teniente Latorre, siendo recibido por autoridades, familiares y amigos.

Así terminó un vuelo más de Merino, quien frente a sus hombres, y arriesgando su vida, buscaba valientemente las rutas necesarias para establecer definitivamente la ansiada línea hacia la lejana Magallanes.

El incidente ocurrido al Curtiss Loening demostró que, aunque este avión podía soportar en buenas condiciones los violentos temporales del sur, el gran consumo de combustible que necesitaba para cruzar a través de ellos limitaba su radio de acción, por lo cual Merino estimó que estos aviones no eran los más adecuados para el servicio a Magallanes.

Siempre preocupado de establecer el servicio al sur, pocos días después de su regreso a Santiago, Merino autorizó a su piloto de confianza, Teniente Latorre, para que volara hacia Puerto Montt a bordo del avión "Sikorsky S-38, el cual había llegado al país, conducido por el piloto ruso Boris Sergevesky el 5 de febrero, en ocasión de la próxima visita del Príncipe de Gales a Chile.

El avión Sikorsky llevó como pasajeros al Adicto Militar norteamericano y a Raúl Besa, representante en Chile de la United Aircraft, fabricante de estas modernas máquinas. En atención a las excelentes condiciones del avión norteamericano, el Gobierno, por insinuación de Merino, lo adquirió en 32 mil dólares y ordenó la compra de otro en EE.UU. para destinarlos al servicio de la futura ruta al sur.

Desgraciadamente un accidente sufrido por el Sikorsky S-38 en la rada de Palena el 29 de marzo, y otro que destruyó el 23 de abril totalmente el segundo avión de este tipo recién adquirido, llevando a su bordo al Comandante Jessen y al representante de sus fabricantes, Raúl Besa, determinó el abandono del proyecto de línea de aeronavegación a Magallanes, postergando así por muchos años los legítimos anhelos de los hijos de esa lejana tierra, de estar unidos por la rápida vía del aire con toda la patria.

Es posible que estos contratiempos hubiesen sido superados por la enérgica voluntad de Merino, el cual nunca se arredraba frente a las dificultades, cualesquiera que ellas fuesen, pero su ausencia de Chile a contar del 4 de mayo de 1931 y su posterior separación de los servicios aéreos en agosto de ese mismo año, demoró

hasta 1937 el establecimiento de ese servicio, cuando contra su opinión, y exponiendo razones técnicas, la Fuerza Aérea, dirigida entonces por el General Aracena, inició su línea experimental a Magallanes con lamentables consecuencias.

El Príncipe de Gales y Merino

La visita que hiciera por segunda vez a nuestro país el Príncipe Eduardo de Inglaterra, heredero del trono de su reino, esta vez acompañado por su hermano Jorge en febrero de 1931, marcó un hito en la historia social chilena y en la vida de Merino.

Desde que se incorporó al quehacer aeronáutico, Merino había manifestado una gran admiración por la aviación británica, a la cual consideraba un modelo de organización y eficiencia. Esta simpatía era compartida por la amplia mayoría de los aviadores. No en vano nuestra aviación había sido formada por dos inteligentes instructores ingleses. Por tanto recibió con mucho agrado la comunicación que le envió el Agregado Aeronáutico británico E.B. Johnston, con los detalles de la visita que harían a fines de febrero del año siguiente los príncipes ingleses, la que contestó poniendo a disposición de la real visita los servicios aéreos de Chile, gentileza que este mismo funcionario le agradeció, y le solicitó al mismo entrevistas personales necesarias para arreglar los detalles de la visita de los príncipes. En nota de fecha 18 de enero, el Agregado Aeronáutico británico resumió el programa acordado con Merino, cuyos detalles incluían la recepción de los príncipes a nombre del Gobierno por el Ministro de Marina y el Comandante Merino en Antofagasta el día 21 de febrero, y el envío por la Fuerza Aérea de dos trimotores Ford y una escolta de aviones.

El programa acordado se cumplió con precisión inglesa. El tren especial que traía a los príncipes desde Bolivia llegó a la hora señalada a la estación de Portezuelo, ubicada a pocos metros del aeródromo del mismo nombre, en las cercanías de Antofagasta, lugar donde fueron recibidos por las autoridades de Gobierno, presididas por el Ministro de Marina Edgardo von Schroeders, un antiguo aviador naval y por Merino, quien había llegado junto a Raúl Besa el día anterior a bordo del moderno avión Sikorsky recientemente adquirido, piloteado por el Teniente Felipe Latorre. A su llegada fueron rodeados por miembros de la colonia británica en Antofagasta y un numeroso público estimado en diez mil personas.

"Desde la primera vez que estreché su mano, confidenció después Merino a un periodista, una corriente de simpatía me unió a él".

Esa misma mañana, a eso de las 9:45 hrs, la caravana aérea emprendió vuelo hacia el sur. La formaban el avión Sikorsky, piloteado por los tenientes Felipe Latorre

y Félix Olmedo, a cuyo bordo se embarcaron los equipajes de la comitiva real; el trimotor Ford N° 3, al mando de los alféreces José Pérez de Castro y Juan Rodríguez, que llevaba como pasajeros a los príncipes, al Ministro de Marina, al Agregado Militar inglés, al señor Arturo Besa y al Subsecretario de Aviación Comandante Merino. El Ford N° 2 trasladó al resto de la comitiva. Estos aviones, los mejores que tenía la LAN en ese tiempo, fueron escoltados por una bandada de seis aviones Curtiss, piloteados por los tenientes Lisboa, Montero, Hoerning, Baldeig, Zapata y Meneses.

Al mediodía, la comitiva aterrizó en Copiapó, donde los príncipes almorzaron con treinta comensales en la Quinta El Molino, cercana al aeropuerto.

"S.A. el Príncipe de Gales departió durante el almuerzo con el Coronel don Arturo Merino sobre diversos tópicos relacionados con el Ferrocarril Transandino y con los servicios aéreos nacionales y extranjeros", informó **El Mercurio** del 22 de enero.

Después de dar un corto paseo en automóvil, la comitiva reanudó su vuelo hacia Santiago.

Al llegar a El Bosque, y después de saludar a la comitiva oficial que los esperaba, los príncipes asistieron a un champañazo que la Aviación les ofreció en el casino de la Escuela, el cual fue ofrecido por Merino, quien dijo entre otros conceptos, "*Ha sido muy grato para la Fuerza Aérea Nacional recibir a tan distinguidos huéspedes en la misma Escuela donde se forman los pilotos militares. Quiero en esta oportunidad rendir un justo homenaje al Comodoro del Aire de la Real Fuerza Aérea británica, cuyas sobrias tradiciones han seguido los aviadores chilenos*", contestando el Príncipe de Gales en un simpático discurso en castellano, con marcado acento británico: "Para mí ha sido un gran placer haber tenido esta ocasión de darme cuenta del desarrollo maravilloso de vuestra aviación. Me permito, señor, felicitarlo de todo corazón, y agradecerle otra vez su perfecta cortesía".⁶¹

Estas palabras no fueron una simple expresión protocolar de Eduardo. El también tenía experiencia en aviación, pues había volado varias veces al final de la Guerra Mundial y habría recibido su brevet de piloto si no hubiera efectuado una temeridad volando cerca de Londres en compañía de un ex as de la guerra, por lo cual su padre le prohibió terminantemente volver a subir a un aeroplano. Pero diez años más tarde, en 1929, los vuelos de Lindbergh habían despertado en Inglaterra un enorme entusiasmo, el que también inflamó el corazón del Príncipe, quien obtuvo de su padre el permiso para volver a volar, adquiriendo un pequeño avión De Havilland Gypsy Moth, e iniciando sus lecciones de vuelo en un aeródromo de Nordholt, cerca de Londres, llegando más tarde a recibir el título de Mariscal del Aire del Imperio.⁶²

Es de suponer, entonces, que la "corriente de simpatía" que se inició en Portezuelo entre el Príncipe y Merino debió haberse acrecentado durante el vuelo a Santiago conversando sobre la aviación y sus proyecciones.

Quizás fue esta la principal razón por la cual, antes que terminase la gira, y al día siguiente de haber llegado a Santiago, Eduardo, a nombre del Gobierno de Gran Bretaña, otorgó a Merino la Condecoración de "Comandante Honorario de la División Civil de la Más excelente Orden del Imperio Británico", cuyo pergamino estaba firmado por el Rey Jorge V y por el Príncipe Eduardo, como Gran Maestre de la Orden.

Los contactos personales que tuvieron en diversas ocasiones Merino y el Príncipe Eduardo y su hermano, y la buena impresión que los ilustres huéspedes recibieron de nuestros servicios aéreos, manifestados en varias oportunidades, se puso de manifiesto al recibir Merino una invitación verbal del heredero británico para viajar a su país en fecha próxima con el objeto de visitar las organizaciones aeronáuticas y para presenciar las grandes maniobras que efectuaría la RAF en Hendon, en junio de ese año, noticia que Merino dio a conocer a la prensa a su regreso a Santiago el día 2 de mayo, agregando que el Príncipe de Gales le había manifestado que la invitación oficial que él le hacía personalmente la ratificaría oportunamente la Cancillería británica a la de nuestro país. En efecto, dos días más tarde el embajador de Gran Bretaña, Sir Henry G. Chilton envió una comunicación oficial a Merino, manifestándole que el Gobierno de S.M., apreciando altamente la cortesía demostrada por la Fuerza Aérea chilena hacia el Príncipe de Gales y su hermano, lo invitaba para visitar su país acompañados por dos oficiales más como huéspedes de su Gobierno, esperando sinceramente "que nada le impedirá a él y a sus oficiales para aceptar esta invitación".

Al mismo tiempo el embajador británico envió una nota similar a nuestra Cancillería, en la cual agregaba a la invitación oficial hecha a Merino, que "El Gobierno de Su Majestad estará muy contento de dar la bienvenida a estos oficiales como sus huéspedes en cualquier fecha y por cualquier período de tiempo que sea conveniente al Comandante Merino. Sinceramente espero -terminaba la nota-, que nada le impedirá a él y a los oficiales para aceptar esta invitación, y estaría muy agradecido si pudiera ser informado a su debido tiempo en qué fecha el Gobierno de S.M. tendrá el placer de recibirlos y durante cuánto tiempo permanecerá en Inglaterra."

El mismo día en que se recibió esta nota, los príncipes llegaban en avión a Buenos Aires, y los titulares de la prensa diaria comentaban con jolgorio la grata invitación del Gobierno inglés.

"La invitación británica fue un reconocimiento y una distinción que se hizo a nuestra Fuerza Aérea Nacional, que en este último tiempo ha logrado colocarse a la altura de los mejores servicios aéreos, gracias a la preparación y entusiasmo del Comandante señor Merino Benítez", anotó la revista **Zig-Zag**.

A la invitación británica se agregaron otras, lo que comprobaba una vez más el prestigio que Merino y la Aviación chilena habían alcanzado en el mundo.

En efecto, el propio Merino recordó en su oportunidad:

"Invitado a principios del año último por el Gobierno de Gran Bretaña para visitar las organizaciones aeronáuticas de ese país, debí aceptar tan honrosa invitación, así como la insinuación de otros gobiernos que aprovecharon la iniciativa inglesa para hacerme conocer su industria aeronáutica".

*"Por hacer honor a esas invitaciones, recorrí rápidamente, entre mayo y agosto la parte oriental de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra, Francia, Alemania y el norte de Italia, abstraído únicamente en el estudio de los progresos de la industria aeronáutica y en la organización y sistemas adoptados por las fuerzas aéreas de aquellos países."*⁶³

Sin embargo, a pesar del alto honor que se le hacía a Merino con estas invitaciones, éstas no contaron con su simpatía, como se desprende de un artículo publicado en la revista especializada **Auto-Turismo**, correspondiente al mes de junio de ese año, en la cual, al dar la noticia de su viaje, informaba que:

"Un compromiso ineludible, contraído en ocasión de la visita a Chile del Príncipe de Gales, hizo que el Subsecretario de Aviación, Coronel Merino Benítez, fuera enviado en misión especial por el Gobierno para asistir a las maniobras aéreas de Inglaterra."

Por su parte, el propio Comodoro dejó constancia de que el viaje al extranjero era ajeno a su voluntad en un remitido enviado al diario **El Imparcial** de Santiago de fecha 1° de septiembre de 1931, dejando constancia que:

"Debo agregar que mi viaje al extranjero fue dispuesto contra mi voluntad, y lo acepté sólo por cumplir un compromiso contraído por el Gobierno de mi patria con el de Gran Bretaña, al aceptarle la invitación para que yo, con dos ayudantes, visitara, como huésped del Gobierno inglés, su industria aeronáutica y la Real Fuerza Aérea."

A pesar de ello, en nota de fecha 6 del mismo mes, Merino agradeció al Embajador británico *"la amable y honrosa invitación de S.A.R. el Príncipe de Gales, cortesía que agradezco en grado sumo"*, agregando que *"es motivo de justificado orgullo para la Fuerza Aérea Nacional la confianza demostrada por sus altezas reales al viajar en sus aviones, piloteados por oficiales de la Institución."*⁶⁴

El viaje de Merino y sus oficiales, acompañado de su esposa, quien necesitaba una urgente intervención quirúrgica en Alemania, desató calumniosos comentarios de corrillo en relación al costo que este causaría al erario nacional.

Para desvirtuar esta falsa apreciación, Merino escribió una carta de su puño y letra, que fue publicada en un diario de Santiago. En ella aducía razones poderosas para realizar este paseo, pues aparte de no demandar muchos gastos a la aviación nacional, tendría el orgullo de estar representado por tres de sus más distinguidos oficiales. El señor Merino sentía grandemente tener que abandonar el terruño por primera vez, pero lo hacía por el buen nombre de la Aviación y de su querido Chile.⁶⁵

A pesar de estos y otros inconvenientes, derivados en gran parte de la situación económica del país y de sus planes de austeridad, el Gobierno autorizó el gasto de ochenta mil pesos para enviar al exterior la delegación presidida por Merino acompañado de sus oficiales, Capitán Darío Mujica y el Teniente Felipe Latorre.

En esos mismos días, Merino tuvo también la satisfacción de recibir una encomiástica comunicación de parte del ex instructor inglés mayor Frank Scott, quien terminaba una breve visita a nuestro país, en la que le felicitaba "por el formidable empuje y desarrollo que Ud. ha dado a la aviación en Chile, la que ha progresado más en los últimos años que en los anteriores veinte"; agregando que "Con franqueza, la impresión que gané es algo que no sé expresar en una lengua extraña y me sorprendió el alcance del progreso y desarrollo efectuado en los servicios aéreos bajo su mando, conociendo un poco, como conozco, de lo que había antes y de las dificultades".

La carta de Scott terminaba diciendo que:

"La cadena de aeródromos, la línea aérea nacional operando con personal militar, el espíritu que existe, todas son cosas que no sé cómo se han podido crear en tan corto tiempo y me siento orgulloso de haber tenido hace muchos años una ligera intervención en los principios del servicio que hoy existe y que es muy a la cabeza de todo lo que hay en Sudamérica y en algunos sentidos también en otras partes".

"Visité a Chile en el año 1926 y noté lo que había".

"Espero que me perdone la libertad que tomo, pero no puedo por menos que tratar de expresar algo de lo que pienso y de manifestar el sincero reconocimiento de un extranjero que tiene muchos recuerdos de Chile, por una obra magnífica."

Las apreciaciones de una autoridad aeronáutica como era Scott, de profundos conocimientos técnicos y de amplia experiencia, las que constituían un juicio valioso por el conocimiento personal que este distinguido oficial tenía de nuestra aviación después de permanecer años como su Jefe de Instrucción, debieron llenar de legítimo orgullo a Merino, quien veía así juzgada tan favorablemente su inmensa labor en favor de la aviación nacional, mientras algunos círculos todavía no se avenían con la realidad.

El viaje de Merino al extranjero tuvo también otras connotaciones que la historia aún no ha analizado con la acuciosidad que este episodio merece. Resulta un tanto desconcertante que este viaje, junto a su esposa y a dos ayudantes haya sido autorizado por el Gobierno, después que el propio Presidente Ibáñez había ordenado suspender toda gira al extranjero de los funcionarios de Gobierno que causare gastos y había ordenado a la vez el regreso de algunos de sus colaboradores que estaban en el extranjero.

Quizás sea una explicación a este aparente contrasentido; los rumores espar-

cidos, tanto por los simpatizantes de Merino como por sus enemigos, los cuales eran poderosos, en el sentido que él sería uno de los más probables sucesores en el mando supremo del propio Presidente Ibáñez, como asegura también en su folleto citado el Comandante Vergara Montero, lo cual, según la mayoría de los historiadores, incluso don Gonzalo Vial, el más reciente, era un pecado capital para Ibáñez, cuyo carácter desconfiado alejó por uno u otro medio del país a sus entrañables colaboradores como Pablo Ramírez, Conrado Ríos, José Santos Salas, Aquiles Vergara o al célebre Capitán Lazo, entre otros.

Pareciera comprobar esto un párrafo de un remitido de Merino al diario **El Imparcial** de Santiago, de fecha 24 de agosto de 1931, con el título de "Mi viaje al extranjero", en el cual reitera que la iniciativa de tal viaje no le pertenecía, y que *"lo tomé como una puerta dorada para el exilio, aunque estaba seguro de no haber dado motivo alguno para que se desconfiara de mi adhesión al señor Ibáñez, que era tan incondicional como lo habría sido para con cualquier civil que presidiera el difícil gobierno de la república."*

Consecuente con esta última parte de su remitido, y adelantándonos al tiempo, tengamos presente que esa lealtad de Merino se la brindó después de Ibáñez a todos los Presidentes constitucionales que solicitaron sus servicios: Alessandri, Aguirre Cerda, González Videla e Ibáñez otra vez.

El año transcurrido entre la creación de la Línea Aérea Nacional en 1927 y de la Subsecretaría de Aviación en 1930, período al cual los oficiales del arma llamaron con toda justicia el "Año Merino", fue celebrado solamente el sábado 28 de marzo de 1931, con un gran banquete efectuado en el casino del aeródromo de El Bosque, en honor del Presidente Ibáñez y del Comandante Merino, ofrecido por los jefes y oficiales de la FAN destacados en Santiago y por delegados de las diferentes bases aéreas del país.⁶⁶

En la mañana de ese día, Merino había dirigido a todos los servicios dependientes de su Subsecretaría una circular ministerial en la cual les expresaba su reconocimiento por la labor desarrollada por cada uno de los oficiales y personal dependiente de su repartición, y les enviaba su palabra de satisfacción por el éxito obtenido, como un merecido aliento a su abnegación diaria.

Durante el banquete en El Bosque, ofreció la manifestación el entonces Capitán de Bandada Manuel Tovarías Arroyo, uno de los oficiales más adictos a Merino, en la buena y en la mala fortuna, quien después de rendir homenaje al Presidente Ibáñez, dirigiéndose a Merino dijo:

"Nuestro jefe, el primer Comandante de Grupo de la Fuerza Aérea, representa por su parte la energía creadora, la capacidad administrativa, la conciencia y responsabilidad del mando, la autoridad técnica, la fe en el triunfo. Es, por así decirlo, la encarnación de todas las virtudes que el alto título de "Caballeros del Aire" impone,

sin excepciones al personal de la nueva institución", y levantando su copa brindó por Merino diciendo:

"Mi Comandante: todo el personal a vuestras órdenes y a cuyo nombre brindando, confía en conservar a su frente vuestra capacidad, energía y talento, para probarnos que en todo momento sabremos responder lealmente con nuestra cooperación y esfuerzo a la alta finalidad de la grandeza y seguridad de la nación."

Al responder el brindis de Tovarías, Merino en un elocuente discurso dijo:

"Señores: hace más de cien años otro Presidente, que fuera honra del Ejército y de la patria, lanzó sus inquietudes tras cuatro tablas que pretendían fijar rumbos a los destinos de esta América, y no fueron quimeras sus esperanzas, la nueva institución llegó no sólo a ser prenda de solidez para este continente, sino también orgullo patrio. Hace cien años, como hoy, fueron pocos los visionarios que acogieron con fe la nueva Armada y muchos miraron con enojo al ilustre jefe y a los oficiales que abandonaron a sus camaradas del Ejército para correr una loca aventura en elemento nuevo y traidor".

"Así suelen aparecer en su origen los grandes hechos de la historia: pobres en sí mismos, con escasos medios materiales, pero grandes en sus proyecciones y en la fe de sus creadores."⁶⁷

Al dar cuenta a la opinión pública del primer aniversario de la creación de la Subsecretaría de Aviación, el diario **La Nación** del 28 de marzo de 1931 decía en su nota editorial:

"Como en todas las obras de gran aliento, ha habido aquí un hombre que ha sido el alma de la empresa y a cuyo férvido entusiasmo y extraordinario tesón se debe gran parte de los resultados obtenidos. Es el Coronel, Comandante de Grupo, don Arturo Merino Benítez, que ha sabido, como Subsecretario de Aviación, ser a la vez el jefe técnico, militar y administrativo de nuestra Fuerza Aérea, penetrarse cabalmente del ilimitado futuro de la aviación en Chile, concebir y organizar una línea nacional como la que va desde Tacna a Magallanes, y hasta intervenir personalmente en cada uno de los múltiples detalles que requiere la atención de un servicio de su magnitud."

Por su parte la revista **Zig-Zag** acotó:

"Todo esto: conocimiento de rutas aéreas, estudios meteorológicos y climatéricos, prácticas de vuelos, etc, han sido la divisa del señor Comandante Merino, quien ha conseguido en forma práctica enlazar una actividad propiamente civil y de paz, con la necesidad de una eficiente defensa de nuestro cielo patrio."

Antes que se materializara la gira de Merino al extranjero, una delegación de la Fuerza Aérea Nacional fue especialmente invitada por el Gobierno inglés a visitar la sección aviación de la Exposición de Arte e Industria Británicas en Buenos Aires, y a una demostración aérea de las escuadrillas que condujo a Argentina a fines de

marzo al portaviones "Eagle" de la flota del Atlántico de S.M.B.

Esta delegación fue dirigida por el Comandante de Escuadrilla y Director de la Escuela de Aviación, Manuel Francke, distinguido aviador naval, quien había sido jefe de esta rama aeronáutica hasta la fecha de su fusión con la Fuerza Aérea Nacional en 1930; e integrada por el Comandante de Escuadrilla y Edecán Aéreo del Presidente Ibáñez, Armando Castro; por los Capitanes de Bandada, Marcial Arredondo, Julio Maldonado y Darío Mujica y por el ayudante de la Subsecretaría de Aviación, Teniente 1° Felipe Latorre.

La exhibición aérea británica se desarrolló brillantemente en el aeropuerto militar de "El Palomar", vecino a Buenos Aires, en presencia del Presidente General Urriburu, los Ministros de Estado del país hermano, altos jefes navales y militares argentinos, chilenos y británicos y de los embajadores de Gran Bretaña en Argentina y Chile.

Un fraternal banquete a bordo del portaviones dio término a los ejercicios, los cuales dejaron interesantes motivaciones entre nuestros oficiales.

De paso recordemos que el "Eagle" había sido originalmente el ex crucero "Cochrane", mandado a construir por nuestro país a Inglaterra en 1911, el cual, junto al acorazado "Almirante Latorre" y otras unidades navales fue requisado por el Gobierno británico al iniciarse las hostilidades, transformando el "Cochrane" en un moderno portaviones que llevó como nombre "Eagle", y que sirvió en la armada inglesa hasta su hundimiento por un torpedo del submarino alemán U-73, al mando del Teniente de navío, Helmut Rosenbaum, el 11 de agosto de 1942, en aguas del Mediterráneo central.

CAPITULO VI

Triunfo y tragedia

Imitando a Sir Winston Churchill, quien titulara así el último volumen de sus históricas memorias, damos el mismo título a este capítulo sobre la vida y el tiempo del Comodoro Arturo Merino Benítez, para señalar las veleidades del destino.

"Desde el Capitolio a la Roca Tarpella", decían los romanos. De Merino podríamos decir, desde la Corte de Saint James a la modesta casita de Marcoleta N° 96.

Este es un capítulo lleno de grandes contrastes en la vida del Comodoro y también en la de su patria.

Es desconcertante para el historiador, y lo será mucho más para el lector de hoy, conocer de lo que fue capaz la pasión política en un período tan trágico de nuestra historia, y cómo las incomprensiones y la falta de visión de unos pocos frustró la acción creadora de un hombre que lo estaba sacrificando todo en beneficio de su patria, que solo y en tan poco tiempo había echado las bases del poder aéreo de Chile y colocado su arma aérea a la cabeza de sus congéneres del continente americano.

Después de despedirse del Presidente Ibáñez, la delegación fue agasajada el día 4 de mayo por el Embajador del Reino Unido, Sir Henry G. Chilton, con un almuerzo en su residencia al cual asistieron los miembros de la representación británica y otros invitados. Durante los correspondientes brindis, se hicieron gratas referencias a las gentilezas que habían tenido el Comandante Merino y la FAN en ocasión de la gira de los Príncipes y se recordó con satisfacción y justo orgullo la opinión del Príncipe de Gales sobre los servicios aéreos chilenos, los que cada día adquirirían un mayor desarrollo.

En efecto, dos días antes, Merino había finiquitado con la compañía francesa Aeropostale la compra para la Fuerza Aérea Nacional del aeródromo que tenía esta empresa en Colina, en la suma de un millón quinientos mil pesos, incluyendo todos sus servicios e instalaciones, pues la Aeropostale, a la fecha, estaba operando en el aeropuerto de Los Cerrillos, gracias a las facilidades que Merino había otorgado.

A las 18:30 hrs. de ese mismo día, los miembros de la FAN que estaban en la capital ofrecieron a Merino y sus acompañantes un fraternal cóctel de despedida en el casino de oficiales de la Escuela de Aviación, deseándoles a un feliz viaje.

Nunca pensaría Merino que esta despedida rutinaria de sus oficiales sería la última oportunidad, por más de un año, en que tendría la ocasión de compartir con ellos en un ambiente de tan íntima cordialidad.

La delegación presidida por el Comandante Merino se embarcó en Los Cerrillos rumbo a Antofagasta a bordo de un trimotor Ford de la Línea Aérea Nacional a las diez de la mañana, siendo despedido por altos personeros de las FF.AA., por el Embajador británico y por sus relaciones sociales. Después de una detenida revisión del puerto aéreo antofagastino, la delegación siguió viaje al día siguiente a Iquique y Arica, cuyas instalaciones aéreas merecieron toda clase de elogios por su excelente mantención, en especial el aeropuerto de Arica, sobre el cual el Comandante dijo que era el mejor de Sudamérica. En Arica, Merino tuvo también la satisfacción de enterarse por la prensa de la publicación del D.S. con fecha del día, por medio del cual el Gobierno autorizaba la emisión de sellos postales para servir a LAN en su correo aéreo, sentida aspiración de esa institución.

El 7, un avión especial, puesto a disposición por la Panagra para Merino y sus oficiales, condujo a la delegación a Arequipa, continuando después hacia Lima, donde fue recibida cordialmente por las autoridades aéreas peruanas, por miembros de nuestra embajada y por particulares.

El día 9 la delegación continuó su viaje al norte, y después de aterrizar en Cristóbal y Panamá, llegó a Miami el día 11.

Al día siguiente, la delegación salió hacia Washington en un avión puesto a su servicio por la compañía Curtiss, pilotado por el as americano James Doolittle, el mismo que once años después bombardearía Tokio por primera vez en la Segunda Guerra Mundial, realizando una notable hazaña. En la capital norteamericana fue recibida cordialmente por altas autoridades aéreas de ese país, por el embajador de nuestro país en EE.UU., don Carlos Dávila, y por amigos personales del Comandante Merino.

Los aviadores chilenos permanecieron en Washington tres días, visitando los principales establecimientos aéreos comerciales, militares y navales, siendo después recibidos el día 14 en audiencia especial por el Presidente Herbert Hoover, a quien el Comandante Merino había conocido en Chile en ocasión de su visita a nuestro país en diciembre de 1928.

Por su parte, el embajador Dávila festejó al Comandante Merino y a sus oficiales con un almuerzo al que asistieron especialmente invitados los Secretarios de Estado, de Guerra y de Marina e importantes personalidades del mundo aeronáutico norteamericano.

Cumplido el acto protocolar, Merino y Dávila se reunieron privadamente y analizaron interesantes tópicos relacionados con la aflictiva situación económica de Chile, los empréstitos de la banca norteamericana y las medidas que el gobierno chileno estaba tomando para paliar sus efectos.

Un año más tarde, Merino y Dávila estarían conversando en la clandestinidad de cómo superar la crisis económica una vez que fueran gobierno.

Desde Washington, Merino y sus oficiales viajaron al interior de los EE.UU. en un trimotor Ford, piloteado por el Teniente Cousland, que el Secretario de Guerra Hurley puso a disposición de Merino por todo el tiempo de su estada en su país. ⁶⁸

Entre el 17 y 23 de mayo, la delegación visitó las fábricas e instalaciones aéreas en Ohio, Detroit, Michigan y Buffalo. Desde esta última ciudad voló hacia Nueva York, lugar donde visitó las fábricas de aviones más cercanas, como las de Curtiss, en Garden City; Chance Vought y Pratt and Withney, en Hartford y la Sikorsky, en Bridgeport Connecticut.

Estando en Nueva York, Merino fue invitado especialmente por las autoridades norteamericanas para asistir a la culminación de las grandes maniobras aéreas, presenciando el vuelo de 671 aviones navales y militares sobre Manhattan. Una de las escuadrillas participantes estuvo comandada por el Coronel Lindbergh, héroe aeronáutico norteamericano y universal.

Después de unos días de descanso, Merino y su comitiva se embarcaron rumbo a Francia en la noche del 3 de junio en el transatlántico "Corinthia", siendo recibido en ese país por nuestro embajador y por altas autoridades aeronáuticas galas.

Durante su breve permanencia en Francia, Merino y sus acompañantes visitaron las principales industrias dedicadas a la fabricación de motores para la aviación, quedando muy bien impresionados por los progresos técnicos alcanzados por la fábrica de motores Lorraine-Dietrich, por los motores Hispano-Suizo, cuyas características y perfeccionamiento los hicieron considerar superiores a los que habían visto en los EE.UU.

Teniendo siempre presente su preocupación por dotar de buenos elementos a la LAN y de ampliar definitivamente sus servicios a Magallanes, Merino visitó también la fábrica de hidroaviones "Cams" y la fábrica de aviones de transporte "Lior et Olivier", cuyos aparatos no encontró propicios para este efecto.

Finalmente, su visita a Francia culminó con una inspección a la Escuela Militar y de Aplicación Aeronáutica de Versalles, la cual le impresionó muy favorablemente en relación al proyecto que tenía en carpeta de organizar en nuestro país una Escuela de características similares.

El 24 de junio, Merino y su pequeña comitiva llegaron a Inglaterra, etapa principal de su gira por Europa. Como huésped oficial del Gobierno británico, fueron alojados en el lujoso Hotel Ritz de Londres.

Después de visitar detalladamente las instalaciones aeronáuticas británicas y de presenciar demostraciones de vuelos, que le impresionaron como *"los más preparados del mundo desde el punto de vista de su Alto Mando y de su entrenamiento para la guerra del aire"*, Merino y sus ayudantes fueron invitados por la RAF a presenciar las maniobras aéreas que se efectuaron en Hendon el 27 de junio. Resumiendo sus impresiones, tanto de las maniobras norteamericanas que había presenciado en mayo y las inglesas que presencié después, Merino escribió en este interesante informe:

"Las maniobras aéreas británicas fueron llevadas a cabo con toda honradez, desarrollando en la forma más real posible, operaciones de ataque y defensa de Londres, que constituyeron una verdadera enseñanza y una demostración del alto perfeccionamiento alcanzado." (Es oportuno observar cómo ya en 1931, cuando aún no existía la Luftwaffe, ni la menor posibilidad de un conflicto con Alemania, la RAF consideraba a Londres como el objetivo principal de un posible ataque enemigo y que el fracaso alemán en 1940 sería el punto crucial de la Segunda Guerra Mundial.) *"No puedo decir igual cosa respecto a las llamadas maniobras norteamericanas -agrega Merino en este mismo documento-, que se redujeron, a lo que pude observar, a un hermoso despliegue de setecientas y tantas máquinas en formaciones muy correctas, pero desprovistas de toda finalidad militar".*

Resumiendo sus impresiones sobre ambas maniobras aéreas, Merino, orgulloso de su aviación que formara tan eficientemente, agregó:

"En cuanto a dominio táctico del avión, unos y otros se merecen: sus formaciones y evoluciones aéreas son las más perfectas del mundo".

"Pero, pude comprobar, no sin satisfacción muy honda, que nuestra pequeña aviación chilena no les va en zaga en forma apreciable."

Finalizadas las maniobras, nuestro embajador ante la corte de Saint James, don Enrique Villegas, ofreció el 30 de junio un almuerzo de gala en la Embajada en honor de Merino y sus dos ayudantes, al que asistieron treinta invitados, entre los cuales se encontraron Lord Almulree, Ministro del Aire de Gran Bretaña; Mr. Montage, Subsecretario de Aviación, los embajadores de España y Bélgica con sus respectivas esposas, el constructor de aviones Mr. Handley Page y el héroe de Jutlandia, Almirante Lord Jellice, quienes departieron amablemente con Merino, jefe de una aviación instruida por los comandantes británicos Houston y Frank Scott.

Dos días más tarde, en la noche del 2 de julio, el Príncipe de Gales ofreció una comida oficial en el Palacio de Saint James al Comandante Merino y a sus oficiales, y a la que también asistió el Embajador Villegas, durante la cual Eduardo hizo gratos recuerdos de su visita a Chile y de su viaje en avión desde Antofagasta a Santiago y de Santiago a Valparaíso, recordando también que su segunda visita había sido más grata que la primera.

El 7 de julio, Merino y sus oficiales viajaron a Alemania, país que careciendo aún de una fuerza aérea, por imposición del Tratado de Versalles, había orientado toda su capacidad técnica y empresarial a organizar una poderosa y eficiente aviación comercial, cuyo desarrollo lo *"sorprendió y excedió sus propias expectativas, ya orientadas al respecto"*.

"Sus aeródromos comerciales -escribió en su informe-, son los mejores del mundo. Se nota una disciplina y eficiencia en el personal que no se observa en la aviación comercial de los EE.UU., que es la que le sigue en calidad."

Luego de visitar brevemente Alemania, cuyos aviadores en esos mismos días habían cruzado el Atlántico sur, entre Dakar y Recife, en un Dornier X, Merino y sus oficiales viajaron al norte de Italia para visitar su industria aeronáutica, llamándoles la atención el moderno bote volador o hidroavión de la fábrica Macci, al cual Merino llamó *"fascinante, cuyas performances envidiarían muchos aviones de caza terrestres"*, recibiendo también de parte de las autoridades aeronáuticas italianas elogios "y admiración por las técnicas de bombardeo que aplicaban nuestros pilotos".⁶⁹

Merino y sus compañeros llegaron de regreso a Londres en la noche del 14 de julio. Al día siguiente, el Lord Mayor de la ciudad les ofreció un almuerzo de honor, al cual asistió también nuestro embajador señor Villegas y altas autoridades del Gobierno británico.

Decidido su regreso a Chile para el fin de mes, el Ministro del Aire británico, Lord Almulree, ofreció a Merino y a su comitiva un gran banquete el día 20 en la Lancaster House. En su discurso de ofrecimiento, el Ministro inglés puso de relieve el profundo reconocimiento que el Gobierno de S.M.B. tenía por Merino y por la aviación chilena. En efecto, después de referirse en elocuentes términos a las "amistosas relaciones entre dos países que han compartido desde el comienzo de la Independencia de la nación chilena" y a la participación que en ella tuvo Lord Cochrane, agregó textualmente:

"Lord Cochrane fue un hombre a quien atraía toda novedad y progreso. El fue uno de los primeros defensores del barco a vapor y estoy seguro que él despertaría más feliz que sorprendido, si viera los botes voladores de la base de Quintero, patrullando los mares de Chile sobre los cuales navegaban antiguas fragatas."

Y al levantar su copa de champagne para hacer el tradicional brindis, agregó:

"Mi brindis esta noche es por el Comodoro Merino y por la Fuerza Aérea de Chile, y sería muy difícil brindar separadamente cuando el Comodoro Merino y la Fuerza Aérea es una misma cosa."

Al levantarse de su asiento para responder al discurso de Lord Amulree, "Merino fue aplaudido", informó al mundo la agencia United Press, al día siguiente del histórico homenaje a Chile, a la aviación chilena y a su jefe, en el corazón del Imperio Británico.

En un breve y sobrio discurso, Merino agradeció el solemne banquete que reunía a destacadas personalidades del mundo social y aeronáutico británico, recordando los antiguos lazos de amistad que unían a Chile y a Inglaterra, *"que se robustecen día a día a través del tiempo y de los hombres"*, agregando que:

"Nuestra flota luce aún en el Pacífico las sólidas tradiciones que hereda de Lord Cochrane y nuestra Fuerza Aérea se enorgullece de la maestría de sus pilotos formados según vuestra escuela", y terminó diciendo:

"Mi Lord, las enseñanzas de nuestros marinos, el alto ejemplo de nuestro Primer Patricio, la similitud de caracteres de nuestros pueblos, las enseñanzas de vuestros aviadores, todo crea y ambienta y alienta en mi patria un sincero, un indestructible sentimiento de simpatía hacia la vuestra, que ese gesto de vuestro Príncipe de Gales vino a reforzar con noble bizarría".

"Mi Lord, mucho agradezco la gentil hospitalidad con que me ha acogido a mí y a mis oficiales vuestro Gobierno; ello deja en mi ánimo huella imperecedera que ha de ser recordada por la aviación chilena".

*"Yo levanto mi copa, señores, por la Real Fuerza Aérea que es modelo del progreso, de abnegación y de valor."*⁷⁰

Durante la ausencia de Merino, la vida en Chile seguía su curso y la situación económica continuaba agravándose.

En el mes de mayo, mientras Merino viajaba hacia Europa, el Gobierno, en uso de las facultades administrativas extraordinarias aprobadas por el Congreso Nacional por Ley N° 4.945 del 6 de febrero de 1931, promulgó el D.S. con Fuerza de Ley N° 222 de fecha 15 de mayo de ese año, cuyo texto fue redactado por el jurista Oscar Fenner Marín, al cual ya nos hemos referido antes, que concedió a la Línea Aérea Nacional la autonomía administrativa que necesitaba para su mejor desarrollo y para dar cumplimiento a los fines que habían originado su creación. Por otro Decreto se resolvió también designar un Consejo administrativo especial para su administración.

"No dudamos -escribía en sus columnas una publicación técnica autorizada como lo era la revista **Auto y Turismo** en su edición de junio de ese mismo año-, que esta medida ha de producir antes de poco sus beneficios y ello nos permitirá continuar manteniendo la hegemonía de la aviación sudamericana en la forma brillante en que lo habíamos conseguido hasta la fecha."

Desgraciadamente, la crisis económica que azotaba nuestra economía en forma catastrófica, no permitió dar a la LAN los fondos necesarios para ampliar sus servicios comerciales, adquirir nuevos aviones y organizar administrativamente el nuevo consejo autorizado.

Tendría que pasar un año más, y que el país tuviera otra orientación política y económica, para que los anhelos de Merino fueran llevados a la realidad.

Las medidas económicas restrictivas contra la aviación empezaron con la negativa que encontró el contratista constructor del Aeródromo de Los Cerrillos, Guillermo Francke, de parte del Ministro de Hacienda para obtener cinco millones de pesos en bonos para continuar los trabajos pendientes, quien adujo que el propio Presidente Ibáñez había dado instrucciones para no entregarlos, no obstante que Merino lo había dejado finiquitado con el Ministro antes de su partida al extranjero.

Otra importante iniciativa acariciada por Merino, la creación de un Ministerio de Aviación, cuya enunciación hizo el Gobierno en el D.S. del 21 de marzo de 1930, en su artículo 8º, al crear la Subsecretaría de Aviación, "mientras se establece el Ministerio de Aviación", fue también definitivamente postergada en el tiempo por la misma causa anterior, cuando todo estaba dispuesto para su creación, en base a la legislatura de excepción concedida al Gobierno en febrero anterior.

Esta original iniciativa de Merino, la que pondría en discusión en todas las ocasiones que tuvo para llevarla a la realidad, bien merece ser recogida para la historia en esta ocasión, ya que los cronistas que se han preocupado de ella la asocian a los sucesos de septiembre de 1932 y aún, en forma incidental.

En carta fechada el 20 de mayo de 1931, enviada por el entonces Comandante don Diego Aracena Aguilar a Merino, quien estaba por llegar a Londres en esos días, se registra históricamente el fin del proyecto de establecer un Ministerio del Aire. En la parte pertinente dice así:

"En estos últimos días próximos al vencimiento de las facultades extraordinarias, se ha redactado aquí con cierto apresuramiento, un proyecto de D/L que crea el Ministerio de Aviación. Este proyecto se encuentra en manos de S.E., quien se mostraba muy favorable a esta idea. Yo estimo que el Presidente no le atribuía a esto mayor urgencia, pues de no ser así él habría pedido el proyecto con anticipación. Aunque creo que esto reportará un beneficio para el progreso de nuestro servicio, yo encuentro que habría sido preferible que Ud. se hubiese encontrado aquí, o bien haber conocido de antemano sus opiniones al respecto, ya que se trata de un paso tan trascendental".

"El texto del decreto es muy corto, contiene algunos considerandos que se refieren más o menos a lo siguiente: que la actual organización representa para el Ministerio del Interior un recargo desproporcionado de trabajo; que hay necesidad de mantener una autoridad dedicada exclusivamente a la atención de los asuntos aeronáuticos, que ello no representa ningún nuevo gasto, etc., etc., y termina con un acápite que dice "Mientras no se designe un Ministro titular, esta cartera será servida por el Ministro del Interior. Esto, como se ve, no representaría ningún cambio en la actual organización".

"Supe hoy que el Presidente le había entregado el proyecto a Fenner para que le diera otra redacción, lo que me confirma la creencia de que S.E. no estima este

asunto de tanta importancia."⁷¹

Desgraciadamente la crisis económica, cada día más aguda, y la antipatía que existía entre Merino y Fenner, hizo naufragar definitivamente el ansiado proyecto de Merino de obtener la creación del Ministerio del Aire.

Por otra parte, la rapidez de los acontecimientos que precipitaron la caída del Gobierno de Ibáñez y la ausencia de Merino de su cargo, contribuyeron también, en gran parte, a malograr el proyecto de crear el Ministerio de Aviación, organismo que Merino tenía ya plenamente estudiado y listo para su puesta en marcha. Se ha sostenido por algunos pseudo historiadores que Merino proyectaba la creación del Ministerio de Aviación como un medio de tener una figuración política a través de una cartera ministerial, y a esa ambición atribuyeron su intento de forzar los acontecimientos el año 1932, a fin de volver cuanto antes al régimen constitucional.

Merino no fue un político y su intervención misma en los sucesos que llevaron al 4 de junio de 1932, estuvieron íntimamente relacionados con la injusticia con que se le había tratado en ocasión de su incorporación y destitución en marzo de ese año. Sin embargo, de acuerdo con sus propios pensamientos, reiterados a través de toda su vida, Merino siempre tuvo una posición profundamente nacionalista. Ya veremos en estas mismas páginas la oportunidad y circunstancias en que manifestó esos principios.

Merino proponía la creación del Ministerio de Aviación por el convencimiento que tenía que el arma aérea sería decisiva en una futura guerra. Su viaje a los EE.UU. y a Europa en 1931 le daría más consistencia aún a su pensamiento y mejores razones estratégicas para insistir en su proyecto. En efecto, a fines de ese año, en un informe que redactó sobre su viaje, que él tituló **Impresión a vuelo de pájaro sobre el momento aeronáutico**, y que nunca fue posible que entregara al Gobierno de la época, Merino sostuvo:

*"Es indudable que las ideas sobre el empleo de la aviación en una guerra van evolucionando rápidamente y son ya muy escasas las opiniones dignas de atención que no acepten decididamente la conveniencia de organizar las unidades aeronáuticas teniendo en vista en forma primordial la guerra aérea, dejando en segundo término la cooperación con las fuerzas terrestres o marítimas. Muchos son los que creen, aún en Europa, con sus teatros de guerra tan pequeños y tan saturados de combatientes, que la guerra aérea puede traer la decisión antes que termine la concentración o primer despliegue estratégico de los ejércitos y escuadras, es decir antes que se inicien operaciones de carácter decisivo por las fuerzas de tierra o del mar, de ahí que mientras todas las leyes de presupuestos disminuyen lo destinado a Guerra y Marina, aumentan siempre los gastos aeronáuticos, aún cuando arrecia, en forma tan dura como hoy, la crisis económica."*⁷²

El 27 de julio, en medio de las nerviosas noticias que tanto la prensa británica como la Embajada de Chile habían estado recibiendo desde el día anterior sobre los sucesos que habían llevado a la renuncia del Presidente Ibáñez, Merino y su comitiva se embarcaron a Chile a bordo del transatlántico "Massilia", que arribaría a Buenos Aires el 14 de agosto.

La sorpresiva salida de Ibáñez del Gobierno debió haber impresionado fuertemente a Merino. Las noticias que el "Massilia" había seguido recibiendo mientras navegaba hacia América, informaban sobre destituciones de empleados públicos y de un revanchismo de parte de las nuevas autoridades de Gobierno contra todo lo hecho por el Gobierno caído, lo que era bastante preocupante para Merino y sus ayudantes, quienes, por la precipitación como habían ocurrido los hechos, carecían de todo contacto con el medio aeronáutico nacional.

A pesar del comprensible nerviosismo del momento, Merino, hombre sereno, práctico y gran organizador, aprovechó los días de navegación para ordenar sus impresiones sobre su gira, redactando también los informes técnicos surgidos de sus visitas inspectivas a las diversas industrias aeronáuticas que alcanzó a recorrer en Europa y en los Estados Unidos.

De las experiencias recogidas, Merino tuvo especial preocupación de estudiar a fondo las relacionadas con su querida Línea Aérea Nacional y con la futura creación de una Escuela de Aviación para la formación del personal propio de la institución, y terminar con la dependencia de oficiales que venían del Ejército y la Armada, los que después de su instrucción volvían a sus armas de origen.

Impresionado por la espléndida organización de la aviación comercial alemana, y por su progreso técnico, estudió exhaustivamente su sistema de transportes en el aire y en tierra y sus aeródromos, a los que calificó como los mejores del mundo, destacando en especial el hermoso pabellón de cristal que en esos años servía como restaurante en el puerto aéreo de Halle-Leipzig, *"cuyo techo está sostenido por pilares centrales de concreto que terminan en su parte superior por dos brazos o vigas en ángulo cóncavo, lo que le da un aspecto de quitasol invertido."*

Merino trabajó intensamente también en la redacción de sus impresiones sobre las maniobras norteamericanas y británicas, las cuales analizó de acuerdo a su visión de oficial de Estado Mayor, sacando las conclusiones que podrían servir a nuestra Fuerza Aérea nacional.

También redactó un interesante informe sobre su visita a la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica de Versailles, y a las fábricas de motores Lorraine-Dietrich, de hidroaviones Cams y de aviones de transporte Liore et Olivier.

Al tocar el Massilia en Río de Janeiro, Merino fue entrevistado por el diario **A Gazeta** de Sao Paulo, el cual, en su edición del 12 de agosto, después de recordar que Merino era un gran amigo de Brasil y que había estado dos años y medio como

Adicto Militar a la Embajada chilena en ese país, dio a conocer sus opiniones sobre las maniobras norteamericanas y británicas que le tocó presenciar durante su gira, agregando que la aviación chilena, guardando las proporciones, en cuanto a organización y eficiencia, podía compararse con las mejores del mundo.

Preocupado por el tema candente en Brasil en esos días, sobre la nacionalización de su aviación comercial, hasta ahora servidas por compañías extranjeras, el reportero brasileño le pidió a Merino su opinión sobre las ventajas que había tenido en Chile la unificación de los servicios aéreos y la organización de una línea comercial con pilotos militares, éste le respondió que, además de las ventajas económicas que esa unificación había representado para Chile, tenía también ventajas estratégicas, por cuanto era más importante para cualquier Gobierno tener el control aéreo del país que el marítimo, pues *"los más eficientes navíos sólo llegan a la periferia de un país enemigo, mientras los aviones pueden penetrar hasta su corazón."*

Los primeros días de la Vicepresidencia de don Juan Esteban Montero, se caracterizaron por la violenta reacción de la clase política que volvía por sus tradicionales fueros después de su ostracismo durante el Gobierno anterior, caracterizándole sus reacciones en un exagerado civilismo que envolvía "con toda la virulencia de sus resentimientos, callados por tanto tiempo."⁷³

La vuelta al país de los autocalificados como "perseguidos por la Dictadura", plenos de injustas o justas recriminaciones, las estrictas medidas tomadas por el Gobierno para paliar la crisis económica injustamente atribuida al Gobierno del General Ibáñez del Campo, la iniciación de los ajetreos políticos para la próxima campaña electoral por la presidencia de la República y el clima de desconfianza contra el Ejército, a quien suponían estar conspirando contra el orden constitucional, no obstante que esta rama de nuestra defensa no había tomado ninguna participación represiva durante los sucesos de julio y permanecía en sus cuarteles cumpliendo sus labores profesionales, caracterizaron las actividades nacionales durante el mes de agosto.

No obstante la absoluta prescindencia del Ejército y de sus mandos en el proceso político que vivía el país, el Gobierno empezó a recibir informaciones, anónimas algunas, otras provenientes de destacadas figuras políticas nacionales, sobre presuntas conspiraciones de parte del Ejército, tendientes a derrocar al Gobierno y restituir en el poder al General Ibáñez.

"La bestia negra de la sospecha había hecho su entrada en La Moneda y comenzaba a lanzar zarpazos con sus garras infectadas", escribió en la obra ya citada el General Sáez.

En efecto, tanto el Ministro del Interior como el propio Vicepresidente de la República, señor Montero, se hicieron eco de aquellos falsos rumores y tomaron la determinación de retirar del servicio a distinguidos Jefes, "por estimar que su permanencia en la institución ha afectado o puede afectar la disciplina del Ejército."⁷⁴

La nómina de jefes "eliminados del servicio" fue encabezada por el prestigioso profesional y Comandante en Jefe del Ejército, General don Pedro Charpin R, y por los generales Ambrosio Viaux, Félix Urcullu; los coroneles Luis Cabrera Gana, Caupolicán Clavel, Ernesto Mezza Franzoni; Teniente Coronel Miguel Meza; Mayor Gustavo Luco Rojas; capitanes José María Muñoz S.M. y Hernán Plaza de la Barra, lo que obligó al Ministro de Guerra, General Carlos Sáez Morales, a renunciar a su cargo por no aceptar esta injusta medida nacida de rumores injustificados, siendo reemplazado por el General Enrique Bravo Ortíz, uno de los más conspicuos miembros de los llamados "perseguidos por la Dictadura".

Como reacción ante esta triste realidad, un grupo de oficiales aviadores, considerando las circunstancias del momento político del país y la persecución que había iniciado el nuevo Gobierno contra los ex colaboradores de la administración anterior, en especial en contra de los altos mandos castrenses, suscribieron una comunicación ofreciéndole a Merino su incondicional apoyo para que reasumiera su alto cargo de Subsecretario de Aviación, que ocupaba temporalmente el Comandante Adirio Jessen.

Los remitentes deseaban que esta comunicación la recibiera Merino el mismo día de su llegada a Buenos Aires. Como no podía viajar ningún oficial a Argentina sin despertar sospechas en el Gobierno y erradas interpretaciones en la opinión pública, exacerbada por las pasiones del momento, este grupo de fieles subalternos acordó encomendarle el mensaje a Oscar Palacios Hermosilla, ex alumno de la Escuela de Aviación, a la cual había ingresado para obtener el aprendizaje necesario para servir como piloto comercial.

"Con el propósito de que pudiera arribar con toda oportunidad a Buenos Aires", declaró días más tarde Palacios a la revista **Sucesos**, "se gestionó mi viaje por avión." Pero el piloto del avión Panagra del servicio a Argentina, Mr. Smith y el empleado de esa firma F. Malagueño se opusieron a su embarque, porque Palacios no tenía pasaje ni pasaporte para realizar un viaje internacional. La intervención que hizo el Comandante Barahona Walton para que la Panagra aceptara el vuelo de Palacios, agravó la situación e hizo sospechar a la policía política del Gobierno que podría tratarse de un "complot ibañista". No pudiendo volar a Buenos Aires, Palacios intentó cruzar la cordillera por ferrocarril, pero al llegar a la estación de Juncal, "los Carabineros que iban en el tren me preguntaron si yo era el señor Palacios, y al responderles afirmativamente me dijeron que quedaba detenido."⁷⁵

El revuelo periodístico fue enorme. El Gobierno, alarmado por este hecho, lo que demostraba su debilidad, denunció el caso a la justicia y el Ministro Ernesto Bianchi Tupper inició el proceso correspondiente, interrogando a Palacios, quien estaba detenido en la Escuela de Carabineros.

La detención y el proceso iniciado a Palacios Hermosilla sensibilizaron a los

partidarios del Gobierno del Sr. Montero al rojo vivo, y empezaron a magnificar el incidente y a lanzar informaciones falsas a fin de obligar al Gobierno a tomar medidas disciplinarias contra los oficiales firmantes de la comunicación enviada a Merino.

El domingo 16 esos rumores llegaron a su clímax, cuando la emisora radial de **El Diario Ilustrado**, caracterizada por su intransigente posición antiibañista y antimilitarista, dio la noticia de que el Gobierno había ordenado el apresamiento de varios oficiales de aviación y la destitución del Subsecretario, Adirio Jessen, lo que obligó a este funcionario a formular un enérgico desmentido, el cual se publicó en los diarios del día siguiente.

Al llegar a Buenos Aires, Merino, tratando de minimizar una desagradable situación en la que no le cabía ninguna participación, rechazó el intento de envolverlo en la política partidista del momento, declarando a la prensa: *"mi actuación personal fue siempre contraria a que las instituciones armadas intervinieran en política, hasta el punto que ni siquiera tomé parte en el movimiento que llevó a Ibáñez al poder, pues en esa época me encontraba en el extranjero. Tengo la convicción de que todo miembro de las instituciones armadas está obligado a apoyar cualquier Gobierno constituido."*

Con la convicción de haber actuado siempre correctamente en el desempeño de su cargo y en la confianza que el nuevo Gobierno aprovecharía sus experiencias ganadas después de tantos años de entera y entusiasta dedicación profesional y las más recientes, obtenidas durante sus visitas a EE.UU. y Europa, con la sobriedad del soldado agregó: *"He puesto un telegrama al Ministro del Interior (del cual en ese entonces dependía la Subsecretaría de Aviación), diciéndole que parto mañana para ponerme a sus órdenes."*

Durante su viaje a Santiago, Merino se detuvo en Mendoza, ciudad en la cual se entrevistó con el ex Presidente Ibáñez, con quien comentó las incidencias de su salida del Gobierno, ocasión en que éste le confesó a Merino que "Caí porque no tuve plata. Me interfirieron un crédito que venía de Europa." Al preguntarle Merino por qué no había hecho una emisión, Ibáñez le contestó "No lo hice, porque siempre he sido partidario de no quebrar el valor de la moneda."⁷⁶

Y como para verdades, el tiempo, recordemos el reportaje hecho por el mismo periodista Guillermo García Burr, y publicado en la revista **Ercilla**, del 25-8-65, en el cual el entrevistado se refiere en detalle sobre "las zancadillas financieras" que los emigrados chilenos en París efectuaron en aquel tiempo contra el Gobierno del General Ibáñez.

Cuatro días más tarde, Merino llegaba por la combinación transandina a la Estación Mapocho, siendo recibido por un numeroso grupo de aviadores y amigos civiles.

En consideración de que el Gobierno había confirmado el día 8 de agosto al

Comandante Adirio Jessen Ahumada en el cargo de Subsecretario de Aviación, el cual desempeñaba desde el mes de mayo, en reemplazo de Merino, en viaje por los EE.UU. y Europa, al día siguiente de su llegada a Santiago, Merino, su ayudante el Teniente Felipe Latorre y el Capitán de Bandada Darío Mujica, presentaron sus saludos al Ministro del Interior don Manuel Trucco Franzani, y le dieron cuenta del resultado de su misión. Al consultarle al Ministro sobre su situación en las filas de la aviación, éste le contestó que no había cargo alguno en su contra, pero conveniencias políticas del momento aconsejaban como necesario su alejamiento de la institución.⁷⁷

En consecuencia, Merino, a fin de no crearle dificultades al nuevo Gobierno, presentó de inmediato la renuncia a su alto cargo.

El día 22 el Gobierno la aceptó y la envió a la Contraloría con trámite de urgencia, nombrando en su reemplazo al Comandante de Ejército Ramón Vergara Montero, quien anteriormente había prestado servicios en la aviación militar, pero que había sido alejado del servicio por Merino, y que en esa época pertenecía al Estado Mayor del Ejército, quien asumió su cargo el día 24 del mismo mes.

El nombramiento de Vergara Montero fue un duro golpe para Merino, que había tenido buenas razones para alejarlo del servicio, y estimó este nombramiento como una manera de hostilizarlo, lo que provocó su vehemente carácter.

La designación de Vergara Montero en ese cargo tenía su corta pero interesante historia, lo que demuestra que no sólo Merino lo rechazaba, sino también la mayoría de los oficiales en servicio activo y el propio Subsecretario en funciones. En efecto, el 7 de agosto el Gobierno había decidido nombrar a Vergara Montero Comandante en Jefe de la aviación, considerando que era deudo del señor Montero y hermano del General Carlos Vergara Montero, el hombre fuerte del Gobierno, pero esta iniciativa no prosperó, por cuanto el Subsecretario en ejercicio, Comandante Jessen, informó al Ministro del Interior que no era posible hacer este nombramiento por estar en contraposición con el Decreto Ley que había creado la Fuerza Aérea Nacional, el cual establecía que este cargo debería ser desempeñado por un oficial de dicha institución. Como hombre de derecho, el Vicepresidente nombró en su reemplazo y en propiedad al propio Jessen.⁷⁸

El nombramiento de Vergara coincidió también con una soez campaña de prensa contra Merino y los servicios aéreos por él organizados, en la que se destacó principalmente el periódico **El Sol**, fundado por un destacado grupo de los llamados "perseguidos por la Dictadura", cuyo director era el periodista Carlos Pinto Durán, quien se caracterizó por una crítica virulenta y sensacionalista contra el Gobierno del Presidente Ibáñez y contra sus funcionarios más relevantes, entre ellos Merino, a quien le enrostraron supuestas malversaciones de fondos, entre ellas las provenientes de la Donación Guggenheim; la destrucción de tres aviones en la base de Maquehua, incidente ocurrido en febrero de 1931; sobre los supuestos excesivos gastos hechos

durante su reciente gira al extranjero, sobre comisiones ilegales por compras de aviones y sobre el accidente de Aguas Frescas, ocasión en que llegó a tratársele como "asesino".

Cabe recordar que dos años más tarde, habiendo dejado Vergara Montero el cargo de Subsecretario, éste publicó un folleto justificando sus andares entre 1931 y 1932 y en el cual repite casi los mismos cargos hechos a Merino por el periódico *El Sol* en agosto de 1931.

La vuelta de Merino al seno de su patria, después de la triunfal gira que había efectuado en el extranjero, durante la cual recibió merecidos honores y reconocimientos de quienes, lejos del apasionado clima político chileno, apreciaban su inmensa labor realizada en favor del progreso aeronáutico nacional, fue impresionante para él.

Lamentablemente, el sector político nacional que había asumido el poder después de la renuncia del Presidente Ibáñez, llevado por la pasión del momento, no apreció con objetividad la inmensa labor cumplida por Merino en la aeronáutica nacional, como tampoco ponderó los beneficios que pudo haber aportado como resultado de su reciente gira por el extranjero, ya que nuestro biografiado había tenido la gran oportunidad de ver en el terreno mismo los adelantos de la aviación en los países más avanzados en esta materia en aquellos años. Con su intempestiva salida de la aviación, esta perdió su impulso vital y estuvo a punto de ser dividida nuevamente entre el Ejército y la Armada, como estaba antes de 1930 y como eran los ardientes deseos de un sector de la opinión, encabezada por el nuevo Subsecretario.

Al mismo tiempo en que se desarrollaba esta campaña periodística contra Merino y que éste había comenzado a defenderse a través de remitidos a la prensa, el Gobierno, con la aveniencia del Subsecretario de Aviación Vergara Montero, ordenó la petición de renuncia a 16 oficiales de la FAN, nombrando nuevos oficiales en su reemplazo, y puso fin al cargo de jefe de la misión aérea en Londres. Además nombró un nuevo jefe de la Línea Aérea Nacional y de los puertos aéreos de Los Cerrillos y de Arica.

Entre los oficiales llamados a retiro, o puestos a disponibilidad, estuvieron prestigiosos profesionales, cuyo único delito había sido manifestar su lealtad con Merino, en quien veían a su jefe y al fundador de su arma despojado de su cargo sin más razón que una desconfianza sin justificación alguna.

Esa nómina la encabezó el Tte. 1° Felipe Latorre, quien, como ayudante de la Subsecretaría había acompañado a Merino a Europa.

Junto a este distinguido oficial, quedaron a disposición de la Subsecretaría de Aviación, siete capitanes de bandada, nueve tenientes 1° y agregados a este organismo para que iniciaran su expediente de retiro, seis tenientes primeros más, encabezados por don Avelino Urzúa Castro, quien posteriormente llegaría a ser uno de los

primeros humoristas políticos de nuestro país.⁷⁹

Días después, se reintegraron al servicio dos capitanes de bandada y dos tenientes primeros, pero se dieron de baja a 19 alumnos de la Escuela de Aviación y a 20 funcionarios de la Subsecretaría de Aviación.⁸⁰

A pesar de su salida de la Subsecretaría en forma intempestiva, Merino, analizando con frialdad los acontecimientos no sintió su espíritu alterado,⁸¹ pero el nombramiento de Vergara en su reemplazo, las destituciones en el escalafón aéreo y el intento del Gobierno de disolver la Fuerza Aérea, la desconfianza con que se rodeó a su persona y la campaña periodística de desprestigio contra su obra y actuación profesional le afectaron profundamente.

Considerándose desligado de todo compromiso con el Gobierno, *"después de presentar mi solicitud de retiro de la Fuerza Aérea, y conocida la resolución de darle inmediato curso, tengo la libertad necesaria para defenderme de tanto cargo injusto y cruel con que se ha querido desprestigiarme a mí y también, lo que es más ingrato, a la noble institución a que perteneciera; antes de conocer la resolución gubernativa respecto a mi renuncia, me pareció un poco mezquino apresurarme a deshacer esas inculpaciones pero ya me fue expresada por el Ministro del Interior"*, escribió Merino en **El Diario Ilustrado** del 24 de agosto de 1931, iniciando así una serie de remitidos a la prensa en defensa de su gestión aeronáutica y de sus ex subalternos, quienes, frente a su injustificada y precipitada petición de renuncia le expresaron su "noble y generosa simpatía que ha compensado con exceso la triste realidad de su despedida." La reacción de Merino fue inmediata y valiente. En una "Inserción" publicada en el diario **El Imparcial**, al día siguiente en que los diarios publicaron las destituciones, llamados a retiro y a disponibilidad de los Jefes de Aviación, escribió:

"Lo que se hace en estos momentos con la aviación significa sencillamente destrozarse ese importantísimo servicio, cuya organización costara al país ingentes sumas de dinero y un derroche de energía y abnegación. Si el Supremo Gobierno desea hacer obra constructiva, debería impedir que el Subsecretario se dedique, desde ese alto puesto, a ejercer venganzas, y si ello no es posible, debería nombrar a otro funcionario que no llevara el odio y la persecución injusta como enseña de trabajo."

Días más tarde, en ese mismo diario, Merino volvió a defender valientemente a sus ex camaradas diciendo:

"Se ha anunciado por la prensa el retiro de la Fuerza Aérea de algunos oficiales distinguidos que no son del agrado del Subsecretario interino porque lo fueron mucho del anterior".

"Su delito único consiste en haber sido leales con el Jefe que organizó la Fuerza Aérea y que la mandaba hasta hace poco".

"Comprendo que para aquellos que no hacen un culto de la hidalguía y de la lealtad, tales oficiales sean indignos de estar en el servicio activo. Pero no puedo creer que el Supremo Gobierno pueda confiar, sin sobresalto, el mando de fuerzas armadas a jefes de lealtad dudosa, que mientras servían al Gobierno anterior y gozaban de su confianza, aguzaron en la sombra el puñal de la traición".

"Imposibilitado el actual Subsecretario para ingresar al escalafón de la Fuerza Aérea, pretendió destruirla, y cavó con ello su propia sepultura, compartiendo en grado sumo el prestigio del Gobierno que le confiara una misión de confianza".

"Ocho o diez oficiales de lo mejor, obligados a retirarse y el doble de ese número puestos en disponibilidad. Todos los restantes, salvo señaladísimas excepciones, trasladados de un Comando a otro y sin más razón que el capricho de un funcionario a quien el Gobierno ha entregado sin control la aviación nacional para que satisfaga odios mezquinos."

No se conoce ninguna reacción de Vergara Montero ante los emplazamientos periodísticos de Merino. La prensa de la época no registra ninguna respuesta suya.

Siete meses más tarde, en un reportaje que le hizo El Mercurio en relación con el fracasado duelo que sostuviera el 12 de marzo con Vergara Montero, Merino se refería a los artículos periodísticos que había escrito criticándolo:

"Cuando publiqué, a mediados del año último, ciertos artículos en El Imparcial, defendiéndome de cargos injustos y atacando duramente al actual Subsecretario de Aviación y no recibí la llegada de los padrinos del caso, sufrí una desilusión".

"El jefe puesto a la cabeza de la Fuerza Aérea resultaba no sólo incapaz para desempeñar el cargo, sino también incapaz para asumir la actitud que corresponde a un caballero."

Además del llamado a retiro de los Jefes de la Aviación, el Gobierno, por medio de su Ministro del Interior Horacio Hevia y el Subsecretario Vergara, ordenó hacer un estudio para disolver la Fuerza Aérea y repartir su personal entre el Ejército y la Armada.

Ante esta nueva arremetida contra la aviación, Merino envió a **El Imparcial** una inserción en la cual expresaba su alarma por esta decisión y explicaba que *"sólo una Fuerza Aérea independiente, después de asegurar el dominio del aire patrio, podía llevar la guerra aérea al territorio enemigo librando al nuestro de esa ruina y cooperar con todas sus fuerzas, ya sea en auxilio de nuestras fuerzas terrestres o de nuestra escuadra."*

A esta altura de los acontecimientos y sin que todavía el Gobierno hubiese tomado una resolución referente a la posible reorganización de la Fuerza Aérea Na-

cional, en la madrugada del 1° de septiembre estalló en Coquimbo, Talcahuano y Quintero un alzamiento armado de las tripulaciones de la Escuadra contra el Gobierno, en demanda de mejores salarios y otras exigencias, el cual provocó una intensa reacción en todo el país.

Ante estos graves acontecimientos, Merino, inspirado en los sentimientos patrióticos siempre latentes en su corazón, ofreció de inmediato sus servicios al Gobierno, *"para ayudar a reprimir la sublevación de la marinería recién iniciada en Coquimbo"*.

La noble actitud de Merino, deponiendo sus legítimas aprehensiones contra un Gobierno que le había pedido la renuncia a su cargo, sin más antecedentes que la pasión política del momento, recibió el apoyo entusiasta de los oficiales de la aviación, quienes cerraron filas junto a su ex jefe y que en la emergencia querían estar bajo su mando.

"Bajo la incansable sugestión del señor Merino Benítez -escribió en su folleto el Teniente Coronel Vergara Montero en 1933-, estos oficiales, dóciles al despótico ascendiente de su caudillo, y no pudiendo arrastrar a los elementos sanos a una actitud de franca resistencia, lograron producir al Gobierno una seria contrariedad cuando expresaron al Subsecretario de Aviación, que se trasladó al Bosque a disponer las medidas preliminares para movilizar la Fuerza Aérea y emplearla contra los sublevados, que la persona indicada para dirigir dicha empresa era el ex subsecretario, señor Merino Benítez."

Este juicio, nacido de la pluma de uno de sus más enconados detractores, comprueba una vez más el extraordinario escendiente moral que tenía Merino sobre sus hombres, a pesar de que en esos mismos días estaba cuestionado por el propio Subsecretario Vergara Montero y por el Gobierno.

A pesar de la generosa actitud de Merino y al vibrante apoyo que recibió de parte de sus oficiales que, conociendo su preparación profesional y su tradicional arrojo, deseaban luchar bajo sus órdenes, el Vicepresidente Trucco no aceptó su ofrecimiento; pero el arma que él había forjado en medio de críticas e incompresiones de los mismos sectores que ahora recurrían a su eficiencia profesional como a su última esperanza para dar término a la bochornosa situación creada por las tripulaciones de la escuadra, seguía existiendo.

En horas de la tarde del 6 de septiembre, la Fuerza Aérea Nacional, al mando del Subsecretario Vergara, atacó a los buques anclados en Coquimbo, poniendo en práctica los conocimientos tácticos que habían adquirido anteriormente en los diversos ejercicios hechos sobre blancos simulados, como ya hemos visto en páginas precedentes.

Haciendo justo reconocimiento a la formación profesional que le había dado Merino a la FAN y a la alta eficiencia bélica que el arma aérea había alcanzado gra-

cias a su creador, el entonces Capitán Julio Maldonado, uno de sus más distinguidos colaboradores, le envió el siguiente telegrama:

"Nada ni nadie podrá quitar a Ud. su parte de gloria en la jornada de ayer."

Pasada la emergencia, Merino, en carta al Vicepresidente de la República, Manuel Trucco Franzani, le recordó:

"Si los sucesos de la Armada hubiesen sorprendido al país con la aviación dividida y deshecha, como pretendió hacerlo el Ministro Sr. Hevia, y como lo anunció el mismo Subsecretario de Aviación Sr. Vergara a los mismos aviadores, seguramente el país y S.E., principalmente, por el alto puesto que ocupa, habría pasado momentos de tristes proyecciones para el futuro nacional."⁸²

Con esta misma fecha, Merino le confiaba por medio de una carta privada a su pariente el Almirante Arturo Wilson, héroe del Combate Naval de Iquique:

*"Pero si mi alejamiento de la Fuerza Aérea estaba muy en consonancia con mis ideas y no alteraba mayormente mi espíritu, los propósitos de disolverla, manifestados por el ex Ministro Hevia y por el actual Subsecretario Interino de Aviación, me sacaron de quicio y me hicieron criticar acremente al actual Gobierno, sobre todo cuando a esos anuncios se siguió la orden de retiro para numerosos oficiales aviadores de reconocido mérito y cuyo único defecto era su afecto al antiguo Jefe."*⁸³

Desgraciadamente para Merino, la opinión de algunos personeros de Gobierno, afectados por los artículos que éste había publicado en defensa de la FAN y de sus oficiales, influyeron en sus altas esferas para que éste dictara el 4 de septiembre el D.S. N° 3140 dejando a Merino en disponibilidad de la Subsecretaría de Aviación, a pesar de estar todavía tramitándose legalmente su retiro en los organismos correspondientes.⁸⁴

El texto del Decreto, basado en un supuesto informe de la Contraloría General de la República, constituía una vejación a la dignidad de Merino al poner en duda su honradez personal y dejar constancia que la razón de la sanción adoptada en su contra tenía como origen "la visita practicada en la Subsecretaría de Aviación con motivo de la entrega de esa repartición al nuevo Subsecretario, Teniente Coronel don Ramón Vergara Montero, y sin perjuicio de las medidas que puedan adoptarse posteriormente respecto al afectado."

El Inspector de la Contraloría designado por ese organismo, de apellido Tirado, se limitó a dejar constancia que en el estado de caja de la Subsecretaría existían recibos por dinero firmados por Merino, Aracena, Jessen, Tovarías, Gómez, Yusseff, Basaure, Aliaga y otros, y que correspondían a gastos varios, cuyos comprobantes quedaron pendientes después de los intempestivos despidos, traslados y promociones hechas por el nuevo Subsecretario.

¿Influiría en esta decisión del Gobierno la reacción de los oficiales de la Fuer-

za Aérea, en ocasión de los sucesos de la Escuadra, a favor de Merino?

Así parece colegirse de una declaración hecha por Merino y publicada en **El Imparcial** del 4 de septiembre, es decir en pleno estado revolucionario, en que daba cuenta haberse reunido en la noche del día 3 con un grupo de oficiales de aviación, a los cuales *"he pedido que sirvan eliminar en absoluto mi nombre de cualquier petición que hicieran al Supremo Gobierno sobre nombramiento de Subsecretario titular, una vez que deje el puesto el que actualmente lo desempeña interinamente y que no pertenece a la Fuerza Aérea."* La exabrupta medida tomada por el Gobierno contra Merino, quien tenía ganado un merecido prestigio, tanto en Chile como en el exterior como creador de los servicios aeronáuticos nacionales, y cuya exitosa gira al extranjero le había dado una renovada connotación como autoridad en el mundo de la aviación, provocó un enorme revuelo. Los cables internacionales se encargaron de llevar la noticia a los EE.UU., a Europa y a América y la libertad de prensa existente esos países permitió que fuese comentada desde diferentes ángulos.

La pasión política del momento empujó al Gobierno de Chile a acusar al creador de sus servicios aéreos de latrocinio en los caudales públicos. Saque el lector las consecuencias que tuvo este acto gubernativo para el prestigio del país y de su Gobierno, que dos días más tarde dependería de la actuación en Coquimbo de esa misma institución, creada por el hombre que ellos denigraban injustamente, como oportunamente quedó demostrado después.

Ante esta nueva injusticia del Gobierno, la que se sumaba a la petición que le había hecho el ex Ministro del Interior, Manuel Trucco Franzani, el cual ahora ejercía el cargo de Vicepresidente de la República en reemplazo del Sr. Montero, quien era candidato a la Presidencia, Merino, siempre altivo e impulsivo cualquiera fuesen las circunstancias, solicitó una entrevista personal con Mora Miranda, reemplazante de Trucco, la que se efectuó el 9 de septiembre, durante la cual se encaró altivamente con este funcionario para exigirle el restablecimiento de la verdad.

La entrevista se efectuó a las 12 de ese día, en medio de un nervioso ambiente, consecuencia de los recientes sucesos de la Armada, cuyos coletazos eran el comidillo del día. Creo oportuno transcribir íntegramente la minuta en referencia por tratarse de un documento histórico inédito, el cual refleja al político y al soldado en un diálogo muy expresivo de ambos caracteres psicológicos.

"Me recibió muy afable y comedido.

YO.- Vengo, Sr., no a pedirle una explicación sino a explicarle ciertos antecedentes que el Sr. Ministro debe ignorar cuando firmó el Decreto que establece mi disponibilidad, en vista de un informe de la Contraloría. Creo que el Sr. Ministro ha sido sorprendido y mal informado, ya que la Contraloría no ha emitido ningún informe al respecto...

EL.- ¿Cómo? Si yo lo tengo aquí a la mano... (ademán de buscarlo)

YO.- *Lo que puede tener a la mano es algún informe de persona interesada en mi contra, como el Sr. Flores Fernández, empleado en la Panagra, separado de la Aviación por robo, y que estaba en estos días hurgando los archivos de la Subsecretaría como si fuera el verdadero Subsecretario.*

EL.- Para mí, naturalmente el órgano de información es el Subsecretario.

YO.- *Pero Ud. sabía, Sr., que el mencionado Subsecretario estaba inhabilitado para informar sobre mí, después de los ataques que le hice por la prensa, y sin pedírseme que contestara los cargos que se me hacían por dicho Sr., se me puso disponible, dejándome ante el país como que la medida se tomaba por cargos comprobados contra mi honorabilidad. Y esto cuando por la censura se me impedía defenderme por los diarios. Yo, señor, he servido honradamente a mi patria por cerca de treinta años, y últimamente, olvidando como siempre mis conveniencias personales, hice una campaña para impedir que se destruyera, como se pretendía, la Aviación Nacional. Tal vez esos artículos han podido impresionar al Gobierno en mi contra, pero ha de saber el Sr. Ministro que al publicarlos sólo me guiaba un sentimiento de alto patriotismo, y no usé otras armas que las que me dictaba mi honradez profesional y mi culto a la verdad.*

EL.- Precisamente esos artículos que Ud. publicó, y que yo leí, eran de una manifiesta indisciplina, ya que Ud. estaba en servicio activo y el Gobierno no podía tolerarlos. Con ellos Ud. fomentaba la indisciplina.

YO.- *Sr., mi retiro de las filas ya estaba resuelto por el Gobierno, y me he considerado alejado de las filas desde el día en que presenté mi solicitud de retiro, al cual no sólo tengo derecho por la ley, sino que me fue impuesto por una comunicación verbal del Vicepresidente.*

EL.- Pero el Decreto que se lo concedía no estaba tramitado aún, de modo que Ud. estaba en servicio activo...

YO.- *En consecuencia, el Gobierno estima que yo he cometido un acto de indisciplina, y por eso se me ha puesto disponible...*

EL.- Sí, Sr., era un acto de abierta indisciplina...

YO.- *Entonces debió así establecerse en el Decreto respectivo, y no recurrir a un pretexto que no existía y que me haría aparecer como ladrón ante mis conciudadanos...*

EL.- No, si eso no lo puede pensar nadie; el colocar disponible a un oficial es sólo para dar tiempo al esclarecimiento de los hechos... Además la verdad, el verdadero motivo, la indisciplina que envolvían sus artículos, no era asunto que conviniera citar...

YO.- *De modo que el Decreto en que se me pone disponible, se debe a actos de indisciplina que conviene no nombrar y las conveniencias políticas exi-*

gieron tomar como pretexto un informe de la Contraloría que no ha existido...

EL.- No, Sr., yo no obro guiado por las conveniencias políticas del momento...

YO.- *Creo que se guiará entonces por la justicia, y en esta idea le ruego que le pida a la Contraloría el informe que debe pasar respecto a la visita de su Inspector a la Subsecretaría de Aviación...*

EL.- Puede estar seguro que inmediatamente pediré ese informe.⁸⁵

Entre otras consideraciones que cabría deducir históricamente de esta entrevista, aparece la actuación que tuvo como principal gestor del incidente Gobierno-Merino la figura del ex empleado de la Panagra y ex íntimo colaborador de Vergara Montero en la Maestranza de la Aviación, mientras este funcionario ocupó un alto cargo en dicho organismo, Samuel Flores Fernández, el cual, después de sincerarse con Merino envió una carta a Vergara Montero en la cual deslindaba sus responsabilidades en este lamentable incidente y entregaba valiosos antecedentes que lo liberaban del cargo sobre el cual se había basado su puesta en disponibilidad.⁸⁶

Pese a los intentos que hizo Merino para obtener una aclaración de parte del Gobierno sobre su insólita situación, no pudo obtener nada efectivo.

Meses más tarde, Merino explicó a la opinión pública lo sucedido en carta abierta al Presidente de la República:

"Quiero explicarme. En pleno vigor de la Constitución y de las leyes, yo fui separado de mi puesto como Jefe de la Aviación sin otro motivo que el de haber servido con abnegación a la República, ajeno a toda bandería política".

*"Más tarde, sin más motivos que mis artículos en **El Imparcial**, se detuvo mi expediente de retiro y se me colocó en situación de disponibilidad, para responder, según malévolamente se dijo, a una supuesta investigación por irregularidades descubiertas en los servicios administrativos de la Aviación".*

"Tres meses más tarde se terminó el sumario sin que resultara cargo alguno en mi contra. Bien sabe S.E. que, en materia de honradez y abnegación patriótica, no tengo por qué envidiar a nadie".

"Sin embargo, el Gobierno de S.E. me concedió el retiro en situación de disponibilidad, es decir, con el 80 por ciento de la pensión que me corresponde legalmente."⁸⁷

Efectivamente, pocos días después que don Juan Esteban Montero asumiera en propiedad su cargo de Presidente de la República, dictó el D.S. N° 394, del 9 de diciembre de 1931, por medio del cual dispuso el retiro temporal de Merino de la Fuerza Aérea Nacional. Este sería el primer aterrizaje forzado que tendría en su viaje.

A principios de octubre la Cámara de Diputados había aprobado por amplia mayoría una acusación constitucional contra el ex Presidente Ibáñez "por haber aban-

donado el ejercicio de sus funciones con infracción del Artículo 67 de la Constitución Política de la República de Chile", entablada por un grupo sus de miembros. El 14 de ese mismo mes, esta corporación ofició al Senado el resultado de esta acusación y designó a los diputados Alfredo Guillermo Bravo, Alfonso Figueroa y Manuel de la Lastra para sostenerla ante esa corporación.

Constituido así el Senado de la República como el más alto tribunal político para conocer esta acusación, fijó el 26 de este mes para proceder a su votación.

El ambiente en que se desarrolló esta histórica sesión fue muy tenso. Se abstuvieron de acudir los senadores Emilio Rodríguez Mendoza, Enrique Zañartu Prieto, Pedro Opazo Letelier, Gabriel Letelier, Silvestre Ochagavía, Carlos Schürmann, Alfredo Barros Errázuriz, Jacinto León Lavín y Artemio Gutiérrez.

Una enorme muchedumbre rodeó ese día el palacio del Congreso nacional, compuesta de un público que pugnaba por entrar a su recinto, o por lo menos a sus jardines, la cual era apenas controlada por las fuerzas de Carabineros a caballo, armados de sus tradicionales lanzas.

No obstante, el debate parlamentario pudo ser presenciado por una gran masa de ciudadanos que repletaban las tribunas y galerías del Senado.

Hizo uso de la palabra para explicar su posición contraria a la acusación, el líder del Partido Demócrata Fidel Estay, quien pasó así a ser el símbolo de la lealtad política en los malos y en los buenos tiempos, cuya actitud lo prestigió toda su vida, tanto entre partidarios como entre los enemigos del ex Presidente.

No sucedió así con el voto favorable a la acusación que dio el General Pedro Pablo Dartnell, amigo personal y pariente de Ibáñez, el que lo había incluido en las listas parlamentarias del llamado Congreso Termal de 1930, como representante de la entonces 6ª circunscripción provincial, que correspondían a Talca, Linares y Maule, quien oyendo tardíos y muy discutibles cargos de conciencia lo fundamentó diciendo:

"Al emitir con dolor de mi alma el voto favorable al informe de la Comisión Acusadora y contra un amigo personal y compañero de armas, hago un inmenso sacrificio en homenaje a la Constitución que he jurado respetar como Senador de la República." En un intento de aliviar su conciencia, agregó: "Considero que el excmo. Sr. Ibáñez, guiado por el propósito de servir al país como él lo creyó necesario, faltó a la Constitución y debo votar por la afirmativa, dejando a salvo su patriotismo y su rectitud de intenciones."⁸⁸

Las palabras de Dartnell causaron profunda impresión en la sala. Una publicación contemporánea registra ese dramático momento diciendo:

"Y don Pedro Pablo Dartnell, en terrible silencio, modula lentamente sus palabras. Fue amigo, fue compañero de armas. Es, sin embargo, Senador de la República y ha jurado respeto a la Constitución. Su amigo, su compañero de armas ha violado la Constitución y no tiene él otro camino que condenarlo. Las tribunas y galerías no se

convencen todavía. Quiere aplaudir. Hay un secreto temor, un pudor colectivo. Algo recóndito y obscuro".

"La votación ha terminado. La sesión ha terminado".

"Van saliendo silenciosamente los senadores. Entre ellos, vemos un cuadro triste y desolador. Don Pedro Pablo Dartnell, el amigo, el compañero de armas, se desliza solo entre la multitud."⁸⁹

La acogida que tuvo en el Senado la acusación contra el Presidente Ibáñez en lo referente a la deportación arbitraria de algunos parlamentarios de oposición en 1927, motivó a un grupo de diputados simpatizantes de su gobierno, encabezados por el representante de Chiloé, don Ignacio García Henríquez, a presentar el 23 de octubre a la consideración de su respectiva Cámara una acusación constitucional contra los senadores Pedro P. Dartnell, José Maza y Armando Jaramillo, en su condición de integrantes de la Junta de Gobierno del 23 de enero de 1925 el primero, y miembros del Consejo de Ministros de esa misma Junta, inculpándolos del mismo delito que ellos atribuían al ex mandatario, lo que dio origen a un animado debate que se desarrolló el 12 de noviembre, en el cual la consecuencia que debió tener el General Dartnell con Ibáñez fue su tópico principal.

Aprovechando la resolución de ambas cámaras del Congreso Nacional, el Gobierno, con la firma de todos los miembros de su gabinete, envió el 31 de octubre un mensaje al Parlamento solicitando su acuerdo para destituir de su cargo de General de División al ex Presidente Ibáñez, en atención de que el Senado había aprobado la acusación en referencia, "porque ella envuelve un grave cargo contra el honor y la dignidad que deben estar revestidos los actos, cualquiera que sea su naturaleza, de un General de la República."

La intención del Gobierno de destituir al ex Presidente, dejándolo sin su legítimo derecho a recibir su correspondiente pensión de retiro y viviendo en un país extranjero, provocó un justo y hondo malestar entre la oficialidad del Ejército, entre los colaboradores de su Gobierno y entre sus partidarios.

El Gobierno de Montero había declarado la guerra al ibañismo, el cual estaba recuperándose de su gran derrota en el mes de julio. El ibañismo se la declaró también al Gobierno y se sumó a la conspiración latente.

Profundamente impresionado por esta medida, la que estimó injusta e inaceptable, Merino envió a los diarios una vibrante defensa del ex mandatario, en la cual analizó los cargos que le había hecho el Senado, rechazándolos con su reconocida vehemencia.

Decía este documento:

"El Presidente Ibáñez abandonó el país, cediendo al ruego de los señores Opazo y Montero, quienes en presencia de numerosas personas, e invocando altos intereses de la patria, dieron al general Ibáñez en forma solemne y reitera-

da, la seguridad de que el permiso constitucional sería concedido y sus fueros de General, íntegramente respetados".

"El acto de fundamentar su destitución del Ejército en el hecho de abandonar sus funciones y el territorio del país sin permiso constitucional, importa, lisa y llanamente, una ingominia, doblemente inaudita, si se recuerda la amenazante presión de las turbas que, con las armas en la mano, impusieron al Parlamento una solución contraria a la concertada con el Presidente caído."

Por otra parte, el forzado retiro temporal de Merino provocó también un profundo malestar en la oficialidad de la aviación y en los círculos castrenses en general, quienes veían en esta medida del Gobierno una arbitrariedad en su contra, por no tomar en cuenta el informe del Contralor, que absolvía a Merino de los cargos que se le habían formulado y en cambio se le castigaba por su lealtad con sus ex subalternos, su Institución y con el ex Presidente Ibáñez.

Comprendiéndolo así, el propio ex mandatario, en respuesta a los saludos de Pascua y Año Nuevo que Merino le había enviado, le escribió desde Buenos Aires una carta con fecha 6 de enero de 1932 en la cual le decía:

"Mi querido amigo:

"Estoy muy agradecido de sus telegramas en que recuerda a su amigo y ex jefe, de acuerdo con el cual Ud. ha realizado en los últimos años una de las obras más meritorias para un hombre y del mayor beneficio para la patria: la organización y formación de la Aviación Nacional.

"Convencido de esta obra inmensa que le corresponde a Ud. en todo sentido, comprenderá con cuánta pena he visto confirmarse en los últimos días su retiro de las filas. Hago voto porque estos atropellos a las instituciones básicas de la patria sean pasajeros y porque los maleantes que se han apoderado de los destinos del país sean obligados a ceder sus puestos a hombres serios, capaces y responsables de sus actos."⁹⁰

Agravó la situación política y social que sufría el país en los meses finales de 1931, el intento efectuado por un grupo de veinte a treinta civiles armados, a los cuales las autoridades calificaron de miembros del Partido Comunista, quienes "acicateados por causas provenientes del malestar causado por el hambre y la miseria"⁹¹ intentaron asaltar el cuartel del Regimiento Esmeralda en Copiapó, en la noche de Navidad, y la posterior "detención de quince o veinte individuos en las afueras de Vallenar, a los que se les condujo a la Comisaría de Carabineros, y desde allí a un terreno solitario, donde se les asesinó a mansalva, sin forma alguna de juicio, bajo el cargo de ser comunistas,"⁹² hechos que causaron una enorme conmoción en la opinión pública, y que algunos sectores lo estimaron como "un complot ibañista".⁹³

Así terminó este año tan pleno de contrastes en la vida de Merino, durante el cual había estado en la cúspide de su brillante carrera profesional, recogiendo los más grandes honores que aviador alguno de Chile alcanzara en su vida, y que finalizó encontrándolo en absoluto retiro y dedicado a su familia y a los leales amigos que lo visitaban en su hogar de Marcoleta 96, evocando nostálgicos recuerdos, pero también observando con preocupación la crítica situación política, económica y social que sufría su país.

Notas

- 1 *El Mercurio*, Santiago, 4 de julio de 1926.
- 2 Archivo Cuadrado Merino.
- 3 "Por rutas extraviadas", por Ramón Vergara Montero.
- 4 Archivo Cuadrado Merino.
- 5 Publicada en el "Memorial del Ejército", octubre de 1928.
- 6 *El Mercurio* de Antofagasta, 31 de agosto de 1928.
- 7 Boletín Oficial del Ejército del 20 de julio de 1928, pág. 18309
- 8 Archivo Cuadrado Merino.
- 9 "Don Arturo Merino Benítez" en *Chile Aéreo* de septiembre-octubre de 1943.
- 10 Archivo Cuadrado Merino.
- 11 *Chile Aéreo*, octubre 1930.
- 12 *Chile Aéreo*, octubre 1930.
- 13 Revista *Zig-Zag*, marzo de 1931.
- 14 *La Nación*, 2 de febrero de 1929.
- 15 *La Nación*, 19 de febrero de 1929.
- 16 Archivo Cuadrado Merino.
- 17 Archivo Cuadrado Merino.
- 18 "Por rutas extraviadas", Arturo Merino Benítez, en *La Nación*, Santiago, 10 de junio de 1933.
- 19 Archivo Cuadrado Merino.
- 20 Gonzalo Vial, Ob. citada, Vol. IV, pág. 388.
- 21 "La Gesta Aeronáutica de Chile". Conferencia dictada por don Alfonso Cuadrado Merino en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, el 27 de noviembre de 1985.
- 22 *La Nación*, 24 de abril de 1930.

- 23 Revista Zig-Zag del 19 de enero de 1929.
- 24 "Un sueño hecho realidad" por Sergio Barriga Kreft, en *Revista de la Fuerza Aérea*, octubre de 1982.
- 25 "La Aviación chilena, primera en Sudamérica", *Revista Fuerza Aérea de Chile*, enero-junio de 1979.
- 26 *La Nación*, 19 de noviembre de 1929.
- 27 "Hojas de un viejo calendario" por Diego Barros Ortíz en *Revista Aviación Civil*, mayo de 1970.
- 28 *La Nación*, 29 de septiembre de 1930.
- 29 *El Mercurio* de Antofagasta, 2 de septiembre de 1960, "Notas del día - Los caminos del aire"
- 30 *Revista Sucesos*, del 27-10-1927.
- 31 *La Nación*, 21 al 29 de noviembre de 1927. *El Llanquihue*, Puerto Montt, 26 de noviembre de 1927.
- 32 "Catástrofes en Chile -1541-1992" por Rosa Urrutia de Hazbún y Carlos Lanza Lazcano; pág. 207.
- 33 "La Ruta aérea de Magallanes", en *La Nación*, 3 de julio de 1935.
- 34 Primer vuelo a Palena. En *La Nación* 7 de julio de 1935.
- 35 "La ruta Puerto Montt-Magallanes", en *La Nación*, 1 de julio de 1935.
- 36 Relato de Merino publicado en *La Nación*, 13 de julio de 1935.
- 37 *La Nación*, 9 de enero de 1930.
- 38 "El primer viaje a Magallanes" por Arturo Merino Benítez, en *La Nación*, 17 de agosto de 1935.
- 39 "El primer viaje a Magallanes", en *La Nación*, 17 de agosto de 1935.
- 40 Archivo Cuadrado Merino.
- 41 "El primer vuelo a Magallanes", en *La Nación*, 28 de agosto de 1935.
- 42 Detalles de la llegada de Merino a Magallanes, en *El Magallanes*, febrero de 1930.

- 43 "El primer vuelo a Magallanes", Arturo Merino Benítez.
- 44 Archivo Cuadrado Merino.
- 45 "El buscador de rutas", por Juan J. Ruth. Archivo Cuadrado Merino.
- 46 Id.
- 47 Archivo Cuadrado Merino.
- 48 "Por rutas extraviadas, el accidente de Aguas Frescas", publicado por Merino en *La Nación* del 20 de julio de 1933.
- 49 *El Sol*, Santiago, 19 de agosto de 1931.
- 50 "Por rutas extraviadas", *La Nación*, 20 de julio de 1933.
- 51 *El Mercurio*, enero 1930.
- 52 "El Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez", por el Comandante de Escuadrilla Guillermo Gómez Aguilar, en *Revista de la Fuerza Aérea*, Nº 114-115, enero-junio de 1970.
- 53 Reportaje del mes "Don Arturo Merino Benítez" en *Chile Aéreo*, septiembre-octubre 1943.
- 54 *Revista Zig-Zag* del 6 de julio de 1929.
- 55 *Chile Aéreo*, 1949.
- 56 *Aéreo-Magazine*, octubre de 1923.
- 57 En el mes de mayo del mismo año la fábrica Curtiss tenía seis nuevas máquinas listas para entregar (carta del Jefe del Estado Mayor de la FAN, Comandante Diego Aracena a Merino, quien estaba en Londres, de fecha 20 de mayo de 1931). Archivo Cuadrado Merino.
- 58 *La Nación*, 5 de febrero de 1931.
- 59 *La Nación*, 5 de febrero de 1931.
- 60 *Revista Fuerza Aérea de Chile*, enero - abril 1982.
- 61 *La Nación*, 22 de febrero de 1931.
- 62 Antecedentes contenidos en el Capítulo XIII de sus "Memorias".
- 63 Archivo Cuadrado Merino.
- 64 Archivo Cuadrado Merino.

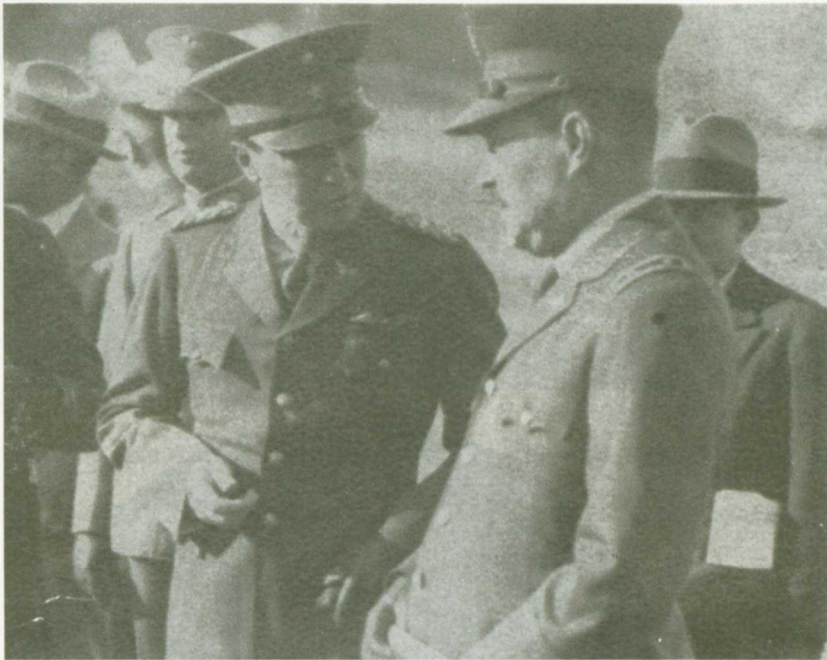
- 65 Al no poder ubicar la carta original, hemos transcrito un párrafo del diario *El Sol* de Santiago, del 13 de agosto de 1931, cuando aún Merino no llegaba a Santiago de vuelta de su viaje.
- 66 Revista *Zig-Zag*; *El Mercurio*, 29 de marzo de 1931.
- 67 *La Nación*, 29 de marzo de 1931.
- 68 En julio de 1931, mientras todavía Merino estaba en Europa, en ceremonia efectuada en la Embajada de nuestro país en Washington, el Adicto Militar, Coronel Garfías, hizo entrega al Teniente Cousland de una hermosa cajita de plata que Merino le había enviado por su intermedio, en reconocimiento de sus abnegados servicios durante las tres semanas que duró su gira por las instalaciones aéreas norteamericanas. *Washington Post*, 18 de julio de 1931.
- 69 Entrevista a Merino en *Wikén*, del 5 de marzo de 1932.
- 70 Archivo Cuadrado Merino.
- 71 Archivo Cuadrado Merino.
- 72 Archivo Cuadrado Merino.
- 73 "Recuerdos de un soldado", General Carlos Sáez Morales, Tomo 3, pág. 10.
- 74 *El Mercurio*, 16 de agosto de 1931, pág. 29.
- 75 *Segunda de las Ultimas Noticias*, Santiago, 18 de agosto de 1931, pág. 6.
- 76 Wilfredo Mayorga. "Por el aire... a la revolución", en *La Historia que falta*, tomo 2,
- 77 *El Imparcial*, Santiago, 24 de agosto de 1931.
- 78 *El Mercurio*, 19 de agosto de 1931.
- 79 "Boletín Oficial de la Aviación", del 29 de agosto de 1931.
- 80 "Boletín Oficial de la Aviación", del 5 de agosto de 1931.
- 81 Archivo Cuadrado Merino.
- 82 Carta al Vicepresidente don Manuel Trucco F., de fecha 13 de septiembre de 1931. Archivo Cuadrado Merino.
- 83 Archivo Cuadrado Merino.
- 84 *El Mercurio*, 5 de septiembre de 1931.

85	Archivo Cuadrado Merino.	63
86	Archivo Cuadrado Merino.	64
87	Revista <i>Wikén</i> , del 23 de abril 1932.	65
88	Sesión del 26 de octubre de 1931.	67
89	Revista <i>Sucesos</i> , Santiago, 26 de noviembre de 1931.	68
90	Declaraciones del senador Aquiles Concha.	69
91	Archivo Cuadrado Merino.	70
92	"Lo que supo un auditor de guerra", por Leonidas Bravo Ríos, pág. 41-42	71
93	Revista <i>Sucesos</i> , Santiago, 28 de enero de 1932.	72
94	Ensayo de Antonio A. Weiss, del 2 de marzo de 1931.	73
95	Archivo Cuadrado Merino.	74
96	Informe de la Comisión de la Verdad, del 15 de agosto de 1931.	75
97	Reseña del mes "Don Arturo Merino Benítez" del Archivo Cuadrado Merino.	76
98	"Recuerdos de un soldado", General Carlos Dávalos, pág. 10	77
99	El <i>Observador</i> , 16 de agosto de 1931, pág. 22	78
100	Reseña de los "Días Años" de Santiago, 16 de agosto de 1931, pág. 22	79
101	Informe de la Comisión de la Verdad, del 15 de agosto de 1931.	80
102	Informe de la Comisión de la Verdad, del 15 de agosto de 1931.	81
103	"Boletín Oficial de la Aviación", del 29 de agosto de 1931.	82
104	"Boletín Oficial de la Aviación", del 7 de agosto de 1931.	83
105	Archivo Cuadrado Merino.	84
106	Carta al vicepresidente don Manuel Tanco F. de Vial, del 13 de agosto de 1931.	85
107	Antecedentes contenidos en el libro "Historia de la Aviación Chilena".	86
108	Archivo Cuadrado Merino.	87
109	Informe de la Comisión de la Verdad, del 15 de agosto de 1931.	88



Inaugurando el Correo Aéreo Postal al norte, junto al Presidente, General Ibáñez





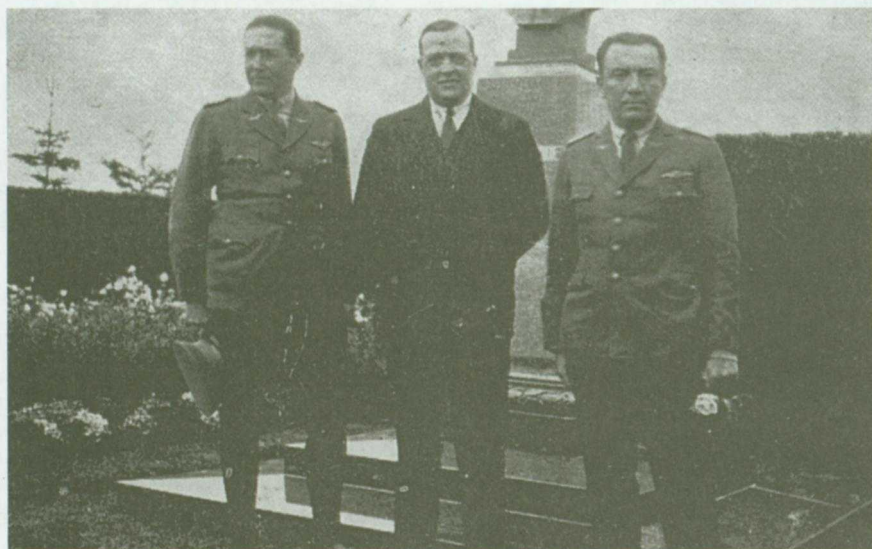
El 5 de marzo de 1929, junto al Presidente Ibáñez inaugurando servicios aeropostales



Saludando al Secretario de Defensa de EE.UU.
acompañado por el embajador de Chile Don Carlos Dávila



Como Inspector de Aviación Militar, acompaña al General Francisco Javier Díaz, Inspector General del Ejército, 1928



Durante el Raid Santiago - Puerto Montt - Magallanes, el Sub-Secretario de Aviación, Comandante Merino Benítez, junto al Gobernador Marítimo de Magallanes, Capitán de Fragata Don Miguel Elizalde, y el malogrado piloto Capitán Rodolfo Fuentes



Con el Presidente de la República Don Carlos Ibáñez del Campo en los salones del antiguo Club Militar.



El Comodoro Don Arturo Merino Benítez, (de abrigo al brazo) acompañado de miembros de la Fuerza Aérea del Perú



En compañía del Príncipe de Gales, su comitiva y un grupo de oficiales chilenos de la Fuerza Aérea



Merino Benítez en compañía del Duque de Kent y del Príncipe de Gales, futuro Eduardo VIII



Aviones militares evolucionan sobre La Moneda el día anterior a la gran revista de aviación efectuada el 19 de septiembre de 1929



El Comandante Merino Benítez



En el Bosque, en 1931.



Un momento de recogimiento en homenaje a los héroes



Una unidad de cazas Wibault en maniobras en el norte de Chile



Arturo Merino en el Estrecho de Magallanes momentos después de un homenaje a los tripulantes de un Junker accidentado en esa zona



En Antofagasta haciendo un alto en las maniobras



Avión Teniente Mery

TERCERA PARTE

1932-1970

"La política me ha jugado una mala partida y pienso buscar en ella mi desquite", afirmó evasivamente Merino a Víctor Barros Lynch, cronista de la popular revista *Wálken*, quien lo entrevistó para la edición del 3 de marzo de 1932. A lo cual, el agudo periodista acotó en su crónica una reflexión cuya que resultó profética:

"En tanto, nosotras pensamos que un hombre que habla tan francamente, no podía nunca ser un buen político"

Los hechos, los períodos oscuros, le darían razón al periodista.

Pero, sin embargo, Merino decidió hacer política, contrariando su formación profesional y, lo que fue más grave aún, su propia naturaleza, franca, simple y sincera.

Porque, aunque Merino fue un visionario y al mismo tiempo un hombre de acción que tenía un carácter enérgico, era también muy obstinado y carecía de la necesaria ductibilidad del político, pues no admitía debilidades cuando un obstáculo se le atravesaba en el camino que él había trazado con su pensamiento.

Nacido y formado en un hogar de tradiciones, las filas del Ejército habían reafirmado en él su profundo sentido del honor y de responsabilidad, cualidades casi desconocidas por el hombre político chileno durante la gran crisis económica-social, política y moral que afectó a nuestro país en el interregno 1931-1932.

Hasta antes de esos días, Merino había repudiado siempre el medio político. En la última ocasión en que como jefe de la Aviación se reunió con sus oficiales, en vísperas de su partida al extranjero en mayo de 1931, les había dicho que *"en la Aviación no debía hacerse cuestión de personas ni de política. Ésta es la línea. A la aviación le pertenece el permanecer por su importancia técnica en la paz y en la guerra, de suerte que no necesita recurrir a la política para seguir"*.

"L'Année terrible", llama Víctor Hugo al año 1870, de tan trágica memoria es la historia de Francia. Así podríamos llamar, sin exageración alguna, al año 1932, que muestra

TERCERA PARTE
1932-1970

Capítulo I

Merino y la política

"La política me ha jugado una mala partida y pienso buscar en ella mi desquite", afirmó enfáticamente Merino a Víctor Barros Lynch, cronista de la popular revista **Wikén**, quien lo entrevistó para la edición del 5 de marzo de 1932. A lo cual, el agudo periodista acotó en su crónica una reflexión suya que resultó profética.

"En tanto, nosotros pensamos que un hombre que habla tan francamente, no podrá nunca ser un buen político".

Los hechos, los porfiados hechos, le darían razón al periodista.

Pero, sin embargo, Merino decidió hacerse político, contrariando su formación profesional y, lo que fue más grave aún, su propia naturaleza, franca, amplia y sincera.

Porque, aunque Merino fue un visionario y al mismo tiempo un hombre de acción que tenía un carácter enérgico, era también muy obstinado y carecía de la necesaria ductibilidad del político, pues no admitía debilidades cuando un obstáculo se le atravesaba en el camino que él había trazado con su pensamiento.

Nacido y formado en un hogar de tradiciones, las filas del Ejército habían reafirmado en él su profundo sentido del honor y de responsabilidad, cualidades casi desconocidas por el homus político chilensis durante la gran crisis económico-social, política y moral que afectó a nuestro país en el interregno 1931-1932.

Hasta antes de esos días, Merino había repudiado siempre el medio político. En la última ocasión en que como Jefe de la Aviación se reunió con sus oficiales, en vísperas de su partida al extranjero en mayo de 1931, les había dicho que *"en la Aviación no debía hacerse cuestión de personas ni de política. Esta es la Biblia. A la aviación le pertenece el porvenir por su importancia técnica en la paz y en la guerra, de suerte que no necesita recurrir a la política para surgir"*¹

"L'Année terrible", llamó Víctor Hugo al año 1870, de tan trágico recuerdo en la historia de Francia. Así podríamos llamar, sin exageración alguna, al año 1932 en la nuestra.

Al 1° de enero de 1932, se habían cumplido cinco meses de la caída del Gobierno del General Ibáñez y las esperanzas ciudadanas en un régimen civilista que superara las secuelas económicas y político-sociales que produjo el abrupto final de su gobierno, no se habían cumplido ni en la más mínima parte y al contrario sus implicancias parecían agudizar más y más el desconcierto que dominaba en el país.

Desde el 26 de julio habíamos tenido cuatro jefes del Poder Ejecutivo, es decir tres Vice-Presidencias, una elección presidencial y un Presidente Constitucional que recién el 4 del último mes del año que terminaba había asumido el mando supremo.

En 1932, la zarabanda política continuaría con este Mandatario hasta el 4 de junio; una Junta de Gobierno desde esa fecha hasta la tarde del día 16 de ese mismo mes; otra desde ese mismo día hasta el 8 de julio; seguida de dos Presidentes Provisionales; un Vice-Presidente; una elección presidencial y un Presidente Constitucional que asumió el poder en la tarde del 24 de diciembre de ese agitado año.

Esta verdadera anarquía política, provocada en gran parte por la desorientación que sufrieron las fuerzas políticas tradicionales como consecuencia de más de cinco años de un régimen de gobierno autoritario, sumada a las catastróficas consecuencias que tuvo en nuestra economía la crisis mundial que había comenzado un viernes trágico de 1929 en la Bolsa de Comercio de Nueva York, la cual, según antecedentes de la Liga de las Naciones, nos indica que de los treinta y nueve países que en ese entonces aportaban alrededor del 90 por ciento del valor total del comercio mundial, Chile fue el país más perjudicado en términos de la declinación en el valor de las importaciones y exportaciones entre los años 1929 y 1932.²

En otras palabras, nuestro comercio internacional no sólo se vio seriamente dañado por esta crisis, sino que se resintió en mayor grado que el de cualquier otro país del mundo, causando la cesantía primero y después el cierre de los establecimientos mineros nortinos y otros centros de trabajo dependientes de aquéllos.

Contribuyó también a crear un difícil ambiente contra el Gobierno la desconfianza que éste demostró contra las Fuerzas Armadas, en especial contra el Ejército, algunos de cuyos miembros sufrieron destituciones y traslados injustos, nacidos de simples sospechas o intrigas políticas, las que se habían atenuado en gran parte con motivo de los sucesos de septiembre de 1931 y de la Pascua Roja de ese año, pero que, superadas ambas emergencias, volvieron a hacerse presente nuevamente.

Esta desconfianza también se extendió a los servidores públicos de la anterior administración, muchos de los cuales quedaron de brazos cruzados en la calle pues habían ingresado a ella cuando el Gobierno del General Ibáñez había creado numerosas reparticiones gubernativas para una mejor administración del país.

Al respecto debemos recordar que hubo casos de supresiones de servicios en su totalidad, como la Fábrica de Aviones de Los Cerrillos y otros.

La opinión pública, profundamente abatida y desorientada por esta grave crisis, la cual se hacía dolorosamente presente en la economía y en la alta cesantía que aumentaba cada día más, la atribuía exclusivamente a la incapacidad de solucionarla por parte del Gobierno de Montero.

En consecuencia, el descontento público seguía agudizándose y se constituía en un ambiente propicio para recibir las prédicas de los líderes opositores, los que atacaban sin piedad, no sólo al Gobierno, sino al régimen político que regía en el país. La situación política, económica y social era gravísima. Había que buscar nuevas fórmulas de gobierno, ya que el fracaso de la economía liberal era evidente.

Interpretando el nacimiento de nuevos conceptos políticos, nacidos en la necesidad de encontrar una salida a la crisis, don Arturo Alessandri escribía al respecto:

"Es un hecho indiscutido que, en el momento presente, la inmensa mayoría del país manifiesta descontento con los rumbos, procedimientos y soluciones del actual Gobierno. Existe un sentimiento colectivo, una aspiración casi unánime, que anhela y pide, no cambio de hombres, sino cambio total del régimen. Los hombres poco significan en el intenso movimiento social de la época contemporánea. Los viejos moldes, las soluciones de otros tiempos, no producen ya resultado de ninguna especie y sólo ahondan y agravan el profundo malestar de la hora presente. El individualismo de épocas pasadas ha sido borrado por un socialismo de Estado, evolutivo y racionalizado. Todas las naciones del mundo, cuáles más, cuáles menos, disfrazando con diversos nombres esta misma tendencia, han debido acudir a sus fórmulas salvadoras."³

Resulta interesante recoger las opiniones de este gran repúblico, a quien nadie pudo haber tachado de "socialista", siendo antes y después de sus dos presidencias, un conocido liberal. Pero la situación del país era desesperada y era un mandato inspirado en el amor a su Patria el que hizo que esa generación de hombres actuara en el difícil año 1932, abandonando algunas fórmulas y buscando nuevas rutas para hacer la felicidad de su pueblo.

Y, en ese camino avanzaba Merino tras un ideal que abrazó con la pasión y entusiasmo de su carácter.

El año 1932 marcó para nuestro país su hora "socialista". Este concepto ideológico, político y filosófico, se había empezado a imponer en el ambiente nacional a partir de la caída del Presidente Ibáñez. El espíritu que había prevalecido en la administración ibañista, expresado abiertamente en un profundo anhelo de justicia social, haciendo efectiva la vigencia de la legislación más avanzada del continente, base de los postulados de la Revolución Militar de 1924, y la fuerte presencia del Estado en la economía nacional, a través de organismos contralores y orientadores de su actividad y desarrollo, había ido conformando un espíritu socialista que todavía no tenía una configuración política determinada, pero que, poco a poco iba haciéndose presente. Al respecto cabe recordar las palabras del propio ex Presidente Ibáñez pronunciadas

en julio de 1932, una vez libre del peso del poder: "Una sola voz debe sintetizar el momento que vivimos: cooperación a la ideología socialista, reparadora de injusticias y unidad de acción contra la dura situación económica."⁴

El "socialismo" así, sin apellidos, con el cual soñaban los hombres en el Chile de 1932, tenía sus propias connotaciones que lo distancian en mucho de lo que en nuestros días se define como "socialismo".

En respuesta a una consulta hecha a su director, sobre la diferencia que existía entre Socialismo y Comunismo, el prestigioso rincón informativo que, por muchos años tuvo el decano de la prensa nacional con el nombre de "El Averiguador Universal", en su edición del 24 de junio de ese convulso año, decía:

"Nuestro socialismo es 'sui generis'. Consiste en disciplinar científicamente la producción del país, impedir las especulaciones o abusos del capital y orientar las actividades del Gobierno en beneficio prevalente de la clase media y del pueblo con la colonización, subdivisión de la propiedad, fomento del crédito y otras medidas de carácter positivo adecuadas a las necesidades del momento. Bueno es todo esto, pero quede constancia que no es el socialismo científico o colectivista."

Aún más, don Guillermo Subercaseaux, un distinguido estadista, ingeniero civil, diputado, senador y ministro de Hacienda en varias ocasiones y ex Presidente del Banco Central y fundador del Partido Nacionalista en 1914, junto con don Francisco Encina y don Luis Galdámes, dos ilustres historiadores, escribió bajo su firma en **El Mercurio** del 1° de julio de 1932, en plena euforia "socialista":

"Si por 'socialista' se entiende una política de inversión del Estado en beneficio de la colectividad social, tomando en cuenta por una parte los intereses de una más equitativa repartición de las riquezas y por la otra los de la producción y del progreso económico en general, dentro de las indispensables normas de la libertad individual y de la propiedad privada que sirven de base fundamental a la moderna cultura, puédesse, sin duda, calificar de socialista la política de las grandes naciones que marchan a la cabeza de esta cultura."

"Creo no equivocarme al afirmar que los elementos más cultos de nuestra vida social y de nuestros partidos históricos, de conservador a radical, participan de estos ideales."

El "socialismo", así, como lo comprendían los chilenos de entonces, profundamente nacionalista y antimperialista, inundó los espíritus de esa época y provocó en ellos profundos anhelos.

Una publicación de ese tiempo, la revista **Hoy**, entregaba a sus lectores la nómina de doce partidos políticos "con el apellido socialista": Partido Socialista; Partido Radical Socialista; Partido Nacional Socialista; Socialista de Chile; Social Sindicalista; Demócrata Socialista; Orden Socialista; Social Republicano; Social Nacionalista; Unión Socialista de Chile; Social Demócrata y Partido Socialista de Orden.

A esta nómina debe agregarse la que publicó **El Mercurio** el 10 de octubre de 1932, la cual incluyó, además de las ya anotadas, otras siete entidades políticas "socialistas", como el Partido Liberal Democrático Socialista; Partido Socialista Constitucional; Partido Socialista Unificado; Partido Social Laborista; Unión Socialista Republicana; Partido Nueva Acción Pública y Alianza Socialista Revolucionaria.

Fue en este medio histórico en el cual Merino decidió ingresar a la política contingente, concurriendo a sumar su valioso aporte a la poderosa corriente socialista que estaba expresando la voluntad mayoritaria de la ciudadanía.

El término "socialista" llegó hasta la aberración al fundarse un "Partido Liberal Socialista".

Aún más, el 29 de abril de ese año, en atención a la ola "socialista" que invadía el ámbito político nacional, el propio Ministro del Interior de la Administración del Presidente Montero, Víctor Robles, declaró textualmente al país:

"El Gobierno, desde el 2 de mayo, desarrollará un programa de acción eminentemente socialista. Así se ha propuesto hacerlo el Presidente de la República y sus ministros de Estado."⁵

Con toda razón, el presbítero Alejandro Vicuña le recordaba al periodista Wilfredo Mayorga treinta y cuatro años más tarde "La palabra 'socialista' andaba en todas las bocas."

Fue en este medio histórico en el cual Merino decidió ingresar a la política contingente, concurriendo a sumar su valioso aporte a la poderosa corriente socialista que estaba expresando la voluntad mayoritaria de la ciudadanía.

Cada momento histórico debe ser analizado en su propia perspectiva y de acuerdo a su circunstancia.

Sólo así podemos entender que, tanto la Aviación como el Ejército, apoyaran con entusiasmo a las juntas de Gobierno socialistas hasta que éstas mantuvieran una posición acorde con sus sentimientos nacionalistas. Cabe destacar que, si bien Merino era proclive a esta doctrina, como lo fue Alessandri e Ibáñez, o sea todo el espectro político de la época, la Aviación también le prestó su entusiasta apoyo, comprendiendo su alta preparación tecnológica y la amplia visión que le daba a su personal su abierta visión sobre un mundo que, en ese entonces, caminaba por esa senda.

No olvidemos que sin el apoyo irrestricto de las Fuerzas Armadas, no habría sido posible establecer un gobierno socialista y sostenerlo para buscar nuevas fórmulas para resolver los grandes problemas socio-económicos del país.

Para Merino la política tenía un profundo sentido social. Como miembro de la noble Juventud Militar que abrió en 1924 una era en la historia de nuestro pueblo trabajador, en la cual empezó a dársele un papel protagónico, sin falsos halagos ni inconsecuencias demagógicas, Merino siempre tuvo una posición clara, defendiendo

con valentía y pasión lo que él estimaba de justicia hacer en favor de los humildes, mejorando sus condiciones de vida, ampliando su cultura y defendiéndolos de la explotación económica.

Complementaba esa clara posición, más emocional que sociológica de Merino, la constante defensa que tuvo durante su jefatura en los servicios de aviación, cuidando que aquellos jamás cayeran en manos de intereses extranjeros y que los cielos de su Patria fueran exclusivamente para sus hijos.

Merino fue un nacionalista que tenía un amor entrañable por su país y por sus posibilidades futuras. Muchos hechos en su vida así lo prueban. Veneraba el recuerdo de don Bernardo O'Higgins, habiendo llegado a bautizar a uno de sus hijos con su nombre. Además, nunca había aceptado que viniesen aviadores extranjeros a ganar los laureles que -según afirmaba- estaban reservados para los pilotos chilenos. No justificaba a quienes bebían whisky en cambio de nuestros productos nacionales. Tampoco se vestía con casimires importados. *"Los paños nacionales nada tienen que envidiar a las telas afuerinas"*, les decía a sus familiares y amigos.⁶

Este espíritu socialista y nacionalista al mismo tiempo, el cual era la tónica ideológica del momento histórico de Chile en 1932, lo había llevado varias veces a proyectarlo al plano político contingente por medio de entrevistas periodísticas, como las que concedió a las revistas **Wikén** y **Nuevo Sucesos**, de Santiago y a los diarios **Crónica** y **La Opinión**, también de la capital, las que fueron difundidas después por otros diarios de provincia.

En una de estas entrevistas, haciéndose eco de las corrientes ideológicas que llegaban del Viejo Mundo, confesó su admiración por el emergente nacional socialismo alemán, diciendo:

"Soy un admirador de la organización hitlerista y un partidario entusiasta de su programa que rechaza la economía individualista del capitalismo, cuya destrucción es la primera tarea que se propone; que se pliega enteramente al sistema económico corporativo del socialismo, en la medida exacta para que el objetivo de toda la economía sea, no la obtención de la riqueza o de la utilidad, sino la satisfacción de las necesidades de la Nación".

"No nos resultan aplicables, en absoluto, estas palabras del Manifiesto negro de los Nazis, del 4 de octubre de 1931".

"El sistema liberal muere de una crisis espantable. El capitalismo, la economía liberal, no puede ya asegurar la alimentación, el vestido, ni la vivienda del pueblo alemán, como lo indica claramente la impresionante miseria de las masas, la desocupación del proletariado, la ruina de la burguesía y el aniquilamiento del agricultor".

*"También nosotros necesitamos no sólo cambio de hombres, sino también cambio de Régimen."*⁷. Aunque es explicable la simpatía de Merino por el

naciente movimiento nacional-socialista alemán, es preciso recordar para una mejor comprensión del momento en que el Comodoro expresa esa simpatía, que este movimiento político aún no estaba en el poder y ningún politólogo de ese tiempo hubiese podido presumir los campos de concentración, las persecuciones contra las minorías raciales, ni menos aún, la oprobiosa dictadura contra su pueblo que no compartía o ignoraba esas desacertadas medidas de su gobierno.

Merino fue un hombre consecuente con sus planteamientos ideológicos nacionalistas a lo largo de toda su vida. Amparado por su absoluta independencia política, los manifestó en todas las ocasiones que estimó necesario hacerlo. En 1943, decía en un reportaje:

*"Espero con fe insuperable un movimiento de tendencia nacionalista por excelencia que logre implantar un gobierno democrático representativo, pero sin los vicios del actual; un régimen democrático que no dé lugar al nacimiento y predominio del político profesionalmente parásito que es la peor carcoma de las democracias, y que ofrezca modalidades propias, adecuadas a nuestra idiosincracia tan especial y que lleva al fracaso sistemas de gobierno que prosperan admirablemente en otros pueblos de mentalidad y cultura diferentes."*¹⁸

En consecuencia, Merino no era un hombre que se quedase indiferente a los graves momentos que pasaba su querida patria y ante la inoperancia del gobierno para encarar los problemas más urgentes que exigían una solución inmediata y no planes para el futuro.

El 9 de enero de 1932, en carta el ex Presidente Ibáñez le había escrito pidiéndole que no abandonara la lucha: "Le hablo, mi amigo -decía en su carta- como a un ciudadano que lo es con todos sus derechos, para decirle que nunca como hoy, es más indispensable que Ud. y cada uno de los amigos que van quedando eliminados del servicio, se junten y deliberen con gran espíritu de tolerancia y busquen a los amigos políticos para que se organicen a base de trabajos por tener un gobierno que continúe el desarrollo del programa de la revolución de Septiembre del 24. Que el orden, la honestidad y regeneración administrativa, la justicia, el impulso al trabajo y al progreso constituyan principios incommovibles en el futuro de Chile. Que se trabaje por hacer entender al neófito de don J. Esteban que la crisis no la va a resolver con medidas transitorias, sino con medidas a fondo y completas."

Alentado por el propio ex Presidente, y con la pasión que le caracterizaba, Merino empezó a tomar contacto con sus ex camaradas de la Fuerza Aérea, tanto en retiro como en actividad y con ex miembros de las Fuerzas Armadas y ex funcionarios de la administración pública ibañista y empezó a planificar un audaz plan conspirativo para traer al ex mandatario por avión desde Argentina e instalarlo nuevamente en la Presidencia de la República para que continuase su interrumpida tarea gubernativa.

En efecto, en la última semana de febrero, la prensa nacional y los medios de

Gobierno, dieron cuenta al país de haberse sorprendido un complot "impulsado por oficiales de Aviación, en servicio y en retiro, que propugnaban la vuelta del señor Ibáñez a la Presidencia de la República, y del señor Arturo Merino Benítez, a la Sub-Secretaría de Aviación", escribió veintitrés años más tarde el General de Brigada Auditor, Leonidas Bravo Ríos, en su interesante obra "Lo que supo un auditor de guerra".

La revista **Nuevo Sucesos** en su edición del 1° de marzo de 1932, informó ampliamente sobre este complot, que ha pasado a la historia como el "Complot de las niñas alegres de la calle Simpson", por haberse sorprendido una reunión conspirativa en el número 3 de dicha calle, domicilio "de una joven agraciada, muy atrayente, que sigue declarando y sigue incomunicada en su propio hogar".

Como resultado del sumario iniciado por el fiscal Avendaño, continuaba informando esta publicación, fueron detenidos el ex Ministro de Bienestar Social del Gobierno del Presidente Ibáñez, el ex Capitán Alejandro Lazo Guevara; el Mayor Luis Larenas, ex sub-director de la Escuela de Caballería; el Teniente de Aviación Juan del Villar; el Brigadier en retiro Alfonso Moreira; el ex Capitán de Bandada Luis Basaure; el ex Mayor de Ejército, Justo Pedraza; el ex Alférez de Aviación Luis López, y Roberto Sproule Mauhsier, traductor de la Sub-Secretaría de Aviación, "por hacer alegres comentarios del actual Gobierno."

Pero, a pesar de los esfuerzos hechos por la investigación judicial, no se logró configurar el delito de conspiración, en consecuencia, los presuntos culpables fueron liberados por falta de pruebas y el proceso fue archivado.

"En realidad, esta conspiración se descubrió en sus comienzos, de manera que el sumario solamente pudo comprobar que la idea de los complotados consistía en traer en avión al Sr. Ibáñez, pero no se pudo acreditar con qué elementos contaban en el país. Quedó, sin embargo, en claro que se habían buscado conexiones, no sólo con la Aviación y el Ejército, sino también con el Cuerpo de Carabineros", agrega en sus comentarios sobre este episodio el Auditor Bravo Ríos en su obra ya citada.

A pesar de la resolución del fiscal, que lo liberó de cargos, el nombre de Merino quedó flotando en el ambiente político como un potencial conspirador y como un irreductible enemigo del Gobierno, lo que motivó los apetitos de los órganos informativos por entrevistarlo.

Durante el período de la sustanciación del proceso, Merino no fue habido, por tanto no fue detenido. Pero en la misma edición de la revista **Nuevo Sucesos** ya citada, a requerimiento de su dirección, hizo declaraciones que esta publicación dio a luz bajo el título "Complotando", cuya trascendencia su Director jamás previó.

Decía Merino en esa entrevista:

"Más de algún amigo ha venido a decirme que se comenta en los círculos gubernativos cierta acción secreta que desarrollan en estos momentos algunos

ex funcionarios de la Administración Ibáñez, con fines contrarios al mantenimiento del actual Gobierno".

"Se ha llegado a hablar de complots, de reuniones en determinados lugares y, naturalmente, de los consiguientes aprestos gubernativos para deshacer tan peligrosa combinación".

"En realidad, y por lo que a mí se refiere, las especies circulantes me tienen muy sin cuidado. Me reúno a menudo con amigos cuya ideología política marcha al unísono y para quienes aun mantienen todo su prestigio los postulados con que la juventud militar hace siete años quiso barrer para siempre del Gobierno de la República, los abusos de la politiquería nefasta y corrompida que de nuevo aparece dueña del campo".

Nuestro plan de trabajo se reduce al comentario animado de las medidas gubernativas, pensando que el mejor medio de derribar el sistema es la divulgación más amplia posible de sus actos, contrarios tantas veces al interés patrio".

"La comprobación cotidiana de nuevas actitudes de los hombres que subieron al poder alzando la bandera de la Libertad, y que no hacen sino copiar malamente los rigores del Gobierno pasado, nos dan continuo brío; sus tropiezos en el orden político, social y económico; sus actitudes de alianza con los poderosos del capital y de beligerancia primero contra las Fuerzas Armadas, después contra las izquierdas, luego contra los agricultores, más tarde contra el proletariado, etc., nos vienen a demostrar claramente que la Dictadura, como se ha llamado al Gobierno del General Ibáñez, si no satisfacía plenamente un programa tan avanzado como el de la Dictadura del Proletariado, a lo menos constituía un Gobierno justo y democrático que igualmente repartía las sanciones sobre el capitalista inescrupuloso como sobre el demoleedor anarquista".

"Así, comentando los repetidos errores y los numerosos renuncios en que incurre el actual Gobierno, constatando cómo el número de adversarios del régimen de orden y de honradez recién pasado, desaparece de día en día, hasta quedar reducido al escaso grupo de los hombres de Gobierno, sondeando la profundidad a que ya alcanzan las organizaciones que nos llevan a una próxima guerra de clases, complotamos yo y mis amigos".

"Y seguiremos así hasta que el grueso de la opinión pública se resuelva a poner término a un régimen de Gobierno que ya nos fue intolerable hace siete años."

Las declaraciones de Merino provocaron un gran revuelo en el medio político, en el Gobierno y, aún más, en su propia familia, que no veía con buenos ojos su intromisión en la política contingente.⁹

El primero de marzo mismo, las juventudes de los partidos políticos se entrevistaron con el Jefe del Estado y le solicitaron "una enérgica y rápida sanción contra

los provocadores de la tranquilidad pública y especialmente contra los elementos perniciosos del régimen de tiranía que aún continúan usufructuando del presupuesto fiscal y al mismo tiempo, participando en acciones contra el Gobierno civil", a lo cual el Presidente les contestó que actuaría dentro del marco de sus atribuciones legales.¹⁰

Y así creyó hacerlo, dándole órdenes a su Ministro del Interior, Marcial Mora Miranda quien, como hemos visto anteriormente era un apasionado ex "perseguido de la Dictadura", para que citase a Merino a su despacho y le notificase personalmente que sería reincorporado al servicio de la Fuerza Aérea Nacional (de la cual, ya hemos visto, había sido "retirado temporalmente" el 9 de diciembre de 1931, con una pensión de \$30.600 anuales), para ser destituido de ese mismo servicio, con pérdida absoluta de su pensión, por DS del 4 de marzo de 1932.

"Al día siguiente de aparecer mi artículo 'Complotando...' -escribió bajo su firma el propio Merino en la edición del 11 de marzo de la misma revista- fui citado por el señor Mora, Ministro del Interior, y tuvimos el siguiente diálogo:

EL MINISTRO.- Desea saber el Gobierno si este artículo y me mostró el "SUCESOS", es original suyo...

YO.- Sí, señor; al pie está mi firma.

EL.- El Presidente señor Montero estima que este artículo envuelve mucha gravedad y que es altamente subversivo.

YO.- Creo, señor, haber escrito algo perfectamente lícito dentro del régimen de Libertad, en que se dice que estamos...

EL.- (Con una sonrisa superior en los labios).- Estamos, en realidad, en pleno régimen de Libertad. Tanto, que usted pudo escribir esto... pero el Gobierno tiene también la Libertad de tomar las medidas que estime convenientes...

Y nada más...

"El Libre Pensamiento

proclamo en alta voz,

y muera quién no piense

igual que pienso yo"...

"Esa misma tarde se extendieron los decretos, uno llamándome al servicio activo y otro, destituyéndome. Al día siguiente, curiosa celeridad de que nunca dio pruebas el actual Gobierno para resolver los problemas vitales de la Nación, el decreto ya era despachado por la Contraloría, a donde llegara con orden ministerial de tramitarlo rápidamente".

"Destituido... Es decir, sancionado con una pena que corresponde a delitos establecidos por el Código Militar para aquéllos oficiales en servicio activo que sean reos de traición o cobardía frente al enemigo... Yo, que hice del patriotismo un culto. Yo, que por servir mejor a mi Patria, arriesgué cien veces mi vida..."

"Y, ¿por qué? Por creermé en régimen de libertad y hacer uso de un derecho ciudadano.

"La destitución me priva de mi exigua pensión a que treinta años de buenos y leales servicios a la Nación me daban derecho. Significa para mí la miseria, y el hambre de mis hijos. Pero, no importa; la abnegada compañera de mi vida, ya está pronta para abrir un Kindergarten, y el muchacho mayor (quince años) cortará sus estudios e irá a un empleo, mientras yo entierre mis galones, aprenda una profesión y batalle duramente por desenmascarar a los fariseos que se adueñaron del Gobierno de la República, enarbolando la bandera de la Libertad. Subieron para engañar a la Nación, para aherrojarla, para perseguir a los ciudadanos honrados y patriotas, y para esquilmar al pobre pueblo, muerto ya de hambre, en beneficio del capital y de la oligarquía".

"Al destituirme, el Gobierno, cometió una arbitrariedad que jamás Ibáñez se atrevió a ejecutar. Se castiga con ello a una familia, para quien el padre no ha podido tras largos años de trabajo, ofrecerle una fortuna, que la profesión tomada con honradez no permite formar. Viví confiando, como todos mis compañeros de armas en que, a lo menos, tendría a mi vejez o retiro, una pensión que me permitiera educar mis hijos y vivir sin miseria. El Gobierno contra toda ley, me quita ese derecho, y me hace perder aún las imposiciones que aporté confiadamente a la Caja de Retiro durante cerca de veinte años".

"El precedente que queda sentado es grave. Ningún pensionado de la Administración Pública podrá gozar de la libertad ciudadana, sin correr el riesgo de perder la mesada que acuñó durante una vida".

"¿Se cree, por ventura, el señor Montero y sus Ministros, dueños de la Nación? ¿Creen que al llevarlos al Gobierno, los autorizó el país para violar las leyes más sagradas, para repartirse como tierra conquistada los puestos públicos, para suprimir la libertad, para olvidar el hambre del pueblo y ordenar mantanzas como las de Copiapó y Vallenar?"

"Pero, arriba los corazones, el Destino que encadena con prolijidad paciente los sucesos humanos, ha de tener ya preparados hechos trascendentales para la vida de la Nación; mientras alumbra el nuevo día, nos hace sufrir para merecerlo, y para que merezcan el castigo que se les acerca, necesitó también cegar a los gobernantes a fin de que se olviden de la Ley y de la Justicia.

Santiago, 7 de marzo de 1932.

ARTURO MERINO BENITEZ"

La destitución de Merino provocó una gran sensación en la opinión pública y causó un profundo malestar en los ánimos de la oficialidad en retiro de las Fuerzas Armadas, la cual quedó advertida así sobre el destino que tendrían quienes osasen en

el futuro expresar opiniones contrarias al manejo político del país.

Al respecto, entre las muchas opiniones que se vertieron sobre este incidente, recordemos la que bajo su firma escribió el ex Senador y ex Ministro de Estado, Guillermo Bañados en **El Mercurio**, de fecha 14 de marzo, en una inserción titulada: "Un decreto que debe ser derogado":

"Los beneficios de un montepío para la familia que hoy disfrutan todos los empleados de la nación fue, durante más de un siglo, de patrimonio exclusivo de marinos y militares".

"Este montepío, o fondo de retiro, ha sido siempre parte sagrada e intocable por ninguna autoridad del país, porque era y es la herencia legítima de buenos servicios prestados a la Patria, de ahorrar de una parte de su haber mensual y de celoso cumplimiento de las penosas obligaciones del servicio de las armas, que priva, al que lo ejerce, de la libertad de ganarse la vida en otras actividades para asegurar el pan de su familia".

"Las leyes militares que he conocido y que regían durante más de un siglo, no autorizaban a ningún poder público para destituir o privar de su empleo a ningún oficial de Marina o de Ejército, que antes era necesario que sus actos fueran juzgados por un Consejo de Guerra y ratificados por la Corte Marcial".

"El caso del Coronel Merino Benítez es único en la historia de la República, dentro de la vida normal de ella".

"No conozco las razones que haya tenido el Gobierno para proceder en la forma que lo ha hecho, pero sean ellas cuales fueran, a mi modesto modo de apreciar las cosas, dentro del conocimiento que tengo de las leyes pertinentes, el decreto no es legal, ni es justo".

"La pensión de retiro de un oficial corresponde más a la familia que al hombre, más a su mujer y a sus hijos que al oficial en retiro".

"Si el Coronel Merino Benítez ha delinquido, ahí están los Tribunales de Justicia para que le juzguen con arreglo a las leyes vigentes, y si estamos en estado de sitio, allí están los Tribunales Militares para igual objeto, pero carece en absoluto el Ejecutivo de autoridad legal para castigar la familia, es decir la mujer y a los hijos, por una falta o un delito aún discutible como el caso presente".

"El Gobierno debe proceder siempre con serenidad y ser él el más celoso observante de las leyes y por este motivo y por precedente funestísimo que se sentaría, hay conveniencia en que el decreto sea derogado."

Por la verdad histórica, es necesario recordar que el propio Presidente Montero, expresión del espíritu legalista de la civilidad de esos años, "muy poco tiempo después, reconoció su error" -nos dice el General Carlos Sáez Morales en su obra ya citada- "en mi presencia manifestó a don Miguel Urrutia (Ministro de Defensa Nacional en ese entonces), el deseo de que fuera reparada la injusticia cometida. El señor

Urrutia no tuvo tiempo para hacer esto. Su sucesor, don Ignacio Urrutia Manzano, estaba resuelto a dejar sin efecto aquella medida, pero tampoco alcanzó a realizar su propósito. Cuando de esto se trataba, nos encontramos ya a un paso del 4 de junio."

En la segunda de estas entrevistas, concedida a la revista de oposición **Wikén**, a la que ya nos hemos referido, publicada sin que todavía se supiera su destitución, pues no hay en su texto ninguna alusión a ella, ni de parte de Merino, ni de parte del periodista Víctor Barros Lynch, que lo entrevistó, y que sólo hace referencia a su reciente sobreseimiento por falta de pruebas en el reciente proceso que le había afectado, Merino hizo denuncias sensacionales y quemantes acusaciones. En tres páginas de esta publicación, Merino desahogó su impulsivo carácter, abarcando diferentes temas, entre los cuales se refirió al ibañismo y el último complot, el presupuesto de aviación; a don Marmaduke Grove y su reincorporación a las filas de la Fuerza Aérea; a la compra del "avión rojo"; a la Línea Aérea Nacional; al material aéreo; a su viaje a Europa; a su salida del servicio; a las presiones norteamericanas para obtener ventajas para sus compañías aero-comerciales, vaticinando, finalmente, que *"al Gobierno de Montero le quedaban sólo dos meses de vida, que es lo que se ve en el horizonte siniestro. A Napoleón lo perdió el invierno con sus nieves. Al señor Montero, lo perderá el invierno con sus hambres."*

Pero en lo que fue particularmente incisivo fue en los juicios que expresó sobre la política que siguió el Subsecretario de Aviación Vergara Montero, respecto a esta arma y a la Línea Aérea Nacional, después de su retiro de ese cargo en agosto de 1931, a quien acusó de servir los intereses norteamericanos en desmedro de los de Chile, denunciando de paso, como muy negativa, su relación con el Ministro de Guerra, General Carlos Vergara Montero y con el propio Presidente de la República, de quienes era hermano y primo, respectivamente.

La entrevista terminó con la peregrina declaración de Merino sobre su ingreso a la política y la aguda acotación del periodista a la cual hemos hecho referencia anteriormente y que resultó profética.

Las reacciones a las denuncias de Merino fueron múltiples. Pero la que tuvo trascendencia, fue la que entregó Vergara por medio de una carta dirigida al director de **El Mercurio** y que este diario publicó en su edición del 6 de marzo, en la cual sostenía que no podía batirse a duelo "con un oficial destituido" y que se querrellaría judicialmente contra Merino por injurias, dando cuenta también a su superior, el Ministro del Interior, rechazando los cargos que le hacía Merino en su entrevista en **Wikén**.

En estas circunstancias, Merino envió sus padrinos a Vergara para pedirle explicaciones por el término "oficial destituido" que había usado en su carta al director de **El Mercurio**, a quienes Vergara contestó por intermedio de los suyos que al expresarse así no había pensado en que tal expresión pudiera referirse a una descali-

ficación que, a su juicio, no existía.

Como los padrinos de ambos litigantes estimaron haber superado el incidente, Merino declaró a los periodistas:

"Yo deploro que los padrinos, por más pundonorosos que sean, se sientan demasiado influenciados por las disposiciones del Código de Honor en aquello de que 'deben tratar en lo posible de evitar el lance y resuelto éste, de aminorar sus consecuencias'".

"Pienso que en la mayoría de estos casos resultaría útil a la sociedad la eliminación definitiva de uno de los contendores".

"¡De cualquiera!"

Además, Merino envió a la revista **Nuevo Sucesos** una nota en la que afirmaba que era absurda la excusa que daba Vergara para no batirse, y que *"antes de declararlo yo, por mi parte, descalificado, esperaré... esperaré que en el diario contacto con su mesa de trabajo (se refería a su antiguo escritorio como Subsecretario de Aviación), la muda contemplación de los retratos que adornan esa sala, y que representan a jóvenes cruzados del aire, mártires del deber y del honor profesional, templen su espíritu y le permitan asumir actitud más digna y airosa ante un hombre de honor."*¹¹

Por la gravedad que contenían sus términos, el Director de **Nuevo Sucesos**, estimó oportuno no publicarla, pero la prueba del artículo llegó a las manos de Vergara, quien ante las expresiones de Merino reaccionó y resolvió aceptar el duelo, designando a los coroneles Carlos Fuentes Rabé y René Ponce como a sus padrinos para que lo concertaran en sus detalles con los padrinos de Merino, Aquiles Vergara y Jorge Chaparro.

El duelo se efectuó a las 6.45 hrs. del 12 de marzo en un patio de treinta metros ubicado en el fundo Santa Rosa de Huechuraba. El día anterior se habían reunido los padrinos de ambos contrincantes y habían acordado las condiciones en las que se efectuaría y los médicos que lo atenderían.

Merino había salido de su hogar el día anterior diciéndole a su esposa que no vendría a dormir a casa, porque iba a visitar un fundo para un negocio y se dirigió a la chacra de Aquiles Vergara Vicuña, uno de sus padrinos, ubicada en la vecina localidad de Quilicura.

Las armas elegidas para el duelo fueron proporcionadas por el conocido político radical, ex ministro de Estado y popular sportman, Héctor Arancibia Lazo, pero al probarlas, los padrinos se percataron que no funcionaban correctamente. Advertidos los duelistas, éstos no aceptaron suspender el lance, por tanto las armas de Arancibia se sustituyeron por dos pistolas de bolsillo, una de propiedad de Vergara y la otra de Ponce, testigo de Vergara, las cuales eran distintas, pero no existiendo otras, fueron aceptadas por los duelistas.

El desarrollo del duelo fue dramático. Puestos los contendientes en posición de tiro, el director del duelo, Jorge Chaparro Ruminot, hermano del compañero de Merino en el trágico episodio de Aguas Frescas, ordenó cambiar el primer disparo. Sólo se oyó un estampido, el disparo hecho por el Comandante Vergara, cuyo proyectil se incrustó en la pared que estaba detrás de Merino, precisamente a diez centímetros de su cabeza. La pistola de Merino no disparó por una falla del percutor. Pero al ser después disparada por uno de los padrinos, funcionó sin dificultades. Los padrinos resolvieron que el segundo disparo lo hicieran los duelistas cambiándose las armas. Reanudado el duelo, esta vez fue la pistola de Vergara la que falló por la misma causa. Merino disparó y la bala pasó tan cerca de Vergara que los testigos vieron una contracción que éste hizo al sentir el zumbido en sus oídos.

El duelo se había cumplido. El honor de ambos contendientes quedaba a salvo. Considerando la absoluta situación de igualdad en que ambos habían quedado, y estimando que, según las estipulaciones del Código de Honor del Marqués de Cabriñara, el tiro fallado es tiro disparado, los padrinos resolvieron poner fin al lance. El director del duelo invitó a los duelistas a avanzar un paso en señal de reconciliación, pero ninguno de los dos se movió para acortar la distancia de veinticuatro metros que los separaban. A pesar de ello, Chaparro los instó a reconciliarse en dos ocasiones, pero ambos permanecieron como si no hubiesen escuchado nada, retirándose los duelistas cada uno a sus hogares. Por lo tanto no hubo reconciliación.

Después del duelo, Merino vivió nimbado por su prestigio de hombre resuelto, audaz y valiente.

Su incorporación al juego político fue recibida con alborozo por la oposición al Gobierno de Montero. En las páginas del diario **La Libertad**, que dirigía el ex diputado radical y ex oficial del Ejército y "perseguido de la dictadura", Eulogio Rojas Mery, el prestigioso periodista Angel Custodio Espejo, escribió el 8 de marzo, días antes del duelo:

"El coronel Merino Benítez viene llegando a la política. De refresco, su incorporación es un valioso aporte al espíritu nacionalista y a la tendencia honorable y científica contra el nepotismo hecho Gobierno y a la burocracia hecha sangre".

"Merino surge de la juventud militar con características propias de dinámica, de preparación y de bravura personal que no se abate ante el silbido de una bala o ante el resplandor agudo de un florete que apunta al corazón".

"La política también vive de la leyenda y necesita de los tipos románticos que otrora florecían como producto espontáneo del ambiente".

"Tipos así son los que necesitamos. Es la vuelta a nuestra raza de los defensores idealistas de Chile, de los que preferían morir antes de ver su patria esclavizada."

Y como Merino seguía siendo el mismo Merino de siempre, audaz, temerario y apasionado, se entregó por entero a luchar abiertamente contra lo que él estimó un

gobierno que llevaba al país a la completa ruina y a su pueblo a la pobreza total. A su juicio, los cauces normales para hacer oposición a ese Gobierno estaban superados. A los clamores de un pueblo hambriento y desorientado, era un deber, a su juicio, recurrir a todos los medios para derribarlo.

Así también pensaban vastos sectores de oposición. Desde el alessandrismo hasta el ibañismo. Como simpatizante del General Ibáñez, Merino continuó sus contactos con quienes aspiraban traerlo al país.

"Seguimos pensando en Ibáñez -recordaba Merino-. El sabía que se conspiraba en su nombre. Con Dávila y Lazo le hicimos saber a Ibáñez, que estaba en Mendoza, que lo mandaríamos a buscar a un campo de aterrizaje lejos de la ciudad. Este recado se lo enviamos con su hijo Carlos, con el ex ministro Antonio Planet, con su sobrino político Salas Letelier, y en varias ocasiones con el aviador Alfonso Moreira Arriagada, que hacía viajes periódicos a Mendoza y se veía con Ibáñez. La respuesta fue siempre la misma; que él sólo saldría de Mendoza a la luz del día y con los pasaportes en orden, por su condición de ex Presidente y por las atenciones que recibía de las autoridades argentinas. Sin embargo, él estaba informado de todo lo que sucedía en Chile en materia de conspiración. Sabía hasta cuales regimientos estaban a sus órdenes".

"En vista de tales respuestas, acordamos prescindir del señor Ibáñez."

A partir de esta decisión de los conspiradores, las gestiones para cambiar el régimen de gobierno imperante, se orientaría hacia otros sectores opositores, como nos recordó después Merino:

"Fracasado el proyecto de traer al ex Presidente Ibáñez, se planteó el problema de quien o como se gobernaría al tomarnos el poder. Tal era nuestra seguridad. Dávila y Lazo, siguiendo la intención primera, cuando llamábamos a Ibáñez, eran partidarios de un gobierno unipersonal. Yo, en cambio, prefería la Junta. Mi argumento era que una revolución no podía exponerse al fracaso de un hombre y que en una Junta era posible discutir los problemas y corregir los errores. No llegamos a un acuerdo, pero convinimos que la línea -aviación o regimientos- que alcanzara primero el poder impondría su sistema de gobierno."

Es decir, como había dicho Merino en una entrevista publicada por Wikén el 11 de junio de 1932, fechada a tres días de efectuado el golpe que derribó al Presidente Montero:

"Circunstancias especiales nos aconsejaron separar nuestras tiendas, teniendo en vista el axioma de Napoleón: 'Dividirse para marchar y unirse para combatir.'"

"Así, pude aliarme con elementos que no aceptaban a algunos de los dirigentes, entre ellos, con el Coronel Grove, que más que lealtad al Gobierno, de-

bía lealtad al país llevado a la miseria."

A esta conspiración en marcha se adhirieron vastos sectores políticos que deseaban el cambio de un régimen que no satisfacía la necesidad vigente de combatir la miseria y terminar con la cesantía.

Así se encontraron en una misma barricada distinguidos políticos alessandristas, ibañistas, socialistas, los que buscaron y encontraron en las Fuerzas Armadas, especialmente en el Ejército y la Aviación, la comprensión y el apoyo que ellos necesitaban.

En el mes de abril, la situación política y económica del país era insoportable, la cesantía y el hambre eran desesperantes y los hombres abandonaban sus hogares para deambular por las calles exhibiendo su pobreza y para reunirse en plazas y otros sitios a escuchar las palabras encendidas de los agitadores sociales que les hablaban de nuevas doctrinas salvadoras de su miseria.

Pero el Gobierno del Presidente Montero parecía paralogizado por esta realidad; con una economía destrozada por los rebotes de la gran crisis internacional, no tenía recursos para solucionar radicalmente este grave problema. En esos días un medio periodístico de absoluta seriedad informaba a sus lectores que en el país existían 164.506 personas cesantes, no contando con su familia y los eternos allegados en los hogares populares.

La especulación en los precios de los artículos de primera necesidad era vergonzosa. En un reportaje hecho por la revista **Wikén**, del 7 de abril, se habían recogido muchas opiniones al respecto; una de las consultadas había dicho:

"En el almacén nos venden un kilo de 800 gramos; nos niegan el azúcar, el pan y el café... ya no se vende por cinco.¹² Los propietarios nos echan a la calle cuando nos atrasamos en el pago. Nos morimos de hambre y se esconden los alimentos en las repletas bodegas de los acaparadores esperando el alza. Las fábricas se cierran. El trabajo disminuye y los salarios también."

Ante la miseria generalizada, además del Gobierno, reaccionaron la Iglesia Católica y la Orden masónica, es decir, toda la gama ideológica nacional, quienes solicitaron hacer un "enorme esfuerzo colectivo para impedir que en el próximo invierno mueran de hambre y de frío, bajo los rigores de la intemperie, los hijos y madres de los chilenos."¹³

El 20 de abril, en razón del reducido volumen del comercio chileno-argentino, el Gobierno transandino suspendió su funcionamiento, paralizando así gran parte de nuestro comercio de exportación.

El Gobierno, en atención a la gran cantidad de mendigos, mujeres esqueléticas y niños hambrientos y harapientos que pululaban por el centro de Santiago, que en opinión suya era un espectáculo que rebajaba la dignidad humana y ofendía los sentimientos, ordenó, por circular, la prohibición absoluta de la mendicidad en las calles

"bajo pena de arresto."¹⁴

Después del complot, el cual la historia designó como "la conspiración del ropero", el Gobierno, sintiendo su aislamiento, decidió reorganizar su gabinete y solicitar la declaración de Estado de Sitio en todo el país, la cual le fue concedida por el Parlamento en la noche del 7 de abril.

Como primera medida, el nuevo Gabinete, en uso de las facultades que se le concedieron, ordenó la clausura de varios periódicos de oposición que efectuaban una tenaz campaña en su contra, llamando a la subversión directa de los sectores populares contra la autoridad, medida que complementó con la orden de detención en sus domicilios de Dávila, Lagos y Merino, los cuales nunca fueron notificados personalmente de dicha medida, por cuanto se ocultaron en diversos domicilios hasta el 4 de junio, cuando decidieron participar en los acontecimientos de aquel histórico día.

Se agravó así para Merino el duro e injusto desamparo económico y social que venía soportando desde que el Gobierno dispuso su destitución.

"Llegué a vivir, y me honro en decirlo, de la ayuda generosa de mis amigos y compañeros de armas. Un grupo de ellos se hizo cargo del pago de mi casa habitación que adeudaba íntegramente a la Caja de Retiro de las Instituciones Armadas. Otros compañeros me ayudaron en forma efectiva en los gastos de mi hogar y mi mujer abnegada y valientemente mantuvo mis rebeldías, rebelde ella también ante la injusta maldad con que el Gobierno quitóme la pensión alimenticia ganada por su marido tras largos años de honrados y tesoneros servicios a su patria."¹⁵

A la orden de detención dada por el Gobierno, Merino respondió desde la clandestinidad con una carta abierta dirigida al Presidente Montero, la que fue publicada parcialmente por la revista **Wikén** el 23 de abril.

La carta en referencia, fechada "En el Aire, 10 de abril de 1932", decía:

"Señor:

"La confianza y seguridad que ha conseguido infiltrar en mí, modesto ciudadano de esta República, el espíritu de justicia y ecuanimidad de su Gobierno, es tal, que me obliga a abandonar mi familia y el contacto social, para esconderme como un vulgar malhechor.

"Quiero explicarme. En pleno vigor de la Constitución y de las leyes, yo fui separado de mi puesto como Jefe de la Aviación Nacional sin otro motivo que el de haber servido con abnegación a la república, ajeno a toda bandería política.

"Más tarde, sin más motivos que mis artículos en 'El Imparcial', se detuvo mi expediente de retiro y se me colocó en situación de disponibilidad, para responder, según malévolamente se dijo, a una investigación por irregularida-

des descubiertas en los servicios administrativos de la Aviación.

"Tres meses más tarde se terminó el sumario sin que resultara cargo alguno en mi contra. Bien sabe S.E. que, en materia de honradez y abnegación patriótica, no tengo por qué envidiar a nadie.

"Sin embargo, el Gobierno de S.E. me concedió el retiro en situación de disponibilidad, es decir, con el 80 por ciento de la pensión que me correspondía legalmente.

"El carácter de reacción oligárquica que le fue impreso a su Gobierno, su alianza con el capital nacional y norteamericano, su olvido de los intereses de la clase proletaria, etc., hicieron nacer, lógicamente, en mi conciencia ciudadana el deseo de mover la opinión contra el régimen de S.E.

"Y de ahí mis artículos. Eran ideas de un ciudadano libre, en una República libre y sin embargo, S.E. ordenó confiscar mi pensión de retiro por medio de un procedimiento discutible; un doble decreto de reincorporación y de destitución simultánea.

"Bien habría estado el procedimiento usado en el hombre que servía hasta ayer el Ministerio del Interior, pero es inexcusable en el hombre llevado, aunque fuera por error, a la Primera Magistratura de la República.

"Y todo eso en momentos en que imperaban la Constitución y las leyes. ¿Qué puedo esperar del Gobierno de S.E. ahora que se suspende toda garantía?

"Por eso, Excelencia, por temor a las medidas policiales de su Gobierno es que me alejo de los míos, y debo esconderme como un malhechor vulgar."

Haciéndose eco de la pobreza y la miseria en que se debatían las clases populares a causa de la aguda crisis económica por la cual atravesaba el país, agregó a su texto:

"En mi andanza aventurera suelo tropezar con seres que no despiertan la atención de su Gobierno. Son los pobres, los humildes, los que forman la médula de nuestra raza, que mueren hoy por montones, de hambre y de frío."

Con la franqueza habitual, propia de su impulsivo carácter, Merino, ya desilusionado por las vacilantes actitudes del Presidente Ibáñez para sumarse al movimiento que pretendía cambiar el régimen de Gobierno para restaurarlo en el poder y ya en contacto con el Comodoro del Aire, Marmaduke Grove Vallejos y el ex embajador Carlos Dávila Espinoza, con quienes lo unían en ese entonces una gran amistad personal, terminaba su carta al Presidente Montero advirtiéndole:

"Se ha dicho Excelencia, que yo trabajo por la vuelta de Ibáñez y por una nueva Dictadura. Excelencia, yo trabajo por la implantación de un Gobierno fuerte, que, para salvar del hambre y de la miseria a éste, nuestro pueblo, sea capaz de romper trabas y compromisos; que sea capaz de estrujar el capital chileno y extranjero, ya que la salud pública es la suprema ley.

"No soy fetichista por un hombre; aún más creo que Ibáñez ya no debe volver, y que hay hombres civiles mejores que él para gobernar la República. ¡Yo trabajo por éso, Excelentísimo Señor!

"Porque mis conciudadanos, convencidos ya de su incapacidad para defender los intereses de la Nación, lleven al Gobierno a hombres dinámicos, que sientan estremecerse su ser ante la injusticia social del régimen que vivimos, que sientan vibrar su espíritu ante los problemas que afectan a la colectividad nuestra, tan digna de mejor suerte; que no obren por odios o pasiones mezquinas, sino atentos siempre, obsesionados por el interés de los más, que son los humildes, que son la Patria.

Hasta la vista Excelencia. (Firmado) ARTURO MERINO BENITEZ, Ex-Jefe de la Aviación Nacional."

Mayo, con sus lluvias y sus bajas temperaturas, aumentaron los sufrimientos y las miserias de las clases populares, las que estaban anímicamente dispuestas a apoyar cualquier solución a sus graves problemas.

El proceso revolucionario que culminaría el 4 de junio ha sido profusamente analizado por autorizadas plumas de nuestros historiadores y van más allá de la actuación que tuvo Merino en estos sucesos, por lo que se estima innecesario recogerlo en estas páginas. Sin embargo, es interesante para la Historia anotar las impresiones de Merino sobre su gestación y desarrollo.

"En casa de algunos amigos, a quienes estrechaba la hostilidad de los elementos gubernativos, nos reuníamos periódicamente para comentar la acción del Gobierno y llegamos al convencimiento de que el desastre económico y la desigualdad inhumana en que se debatía el país nos acercaba rápidamente a una guerra social de espantosas consecuencias -dijo bajo su firma Merino el 6 de junio de 1932-. No bastaba ya cambiar los hombres, era indispensable cambiar el régimen. La gente se moría de hambre por no tener dinero con que comprar sus víveres y al lado, en la vecindad inmediata, se dejaba podrir en la tierra productos alimenticios que no tenían compradores".

"El Gobierno, con criterio errado, afrontaba la crisis, estimulándola en forma absurda. Creía más importante atender la crisis de la Caja Fiscal que la económica que azotaba el país, y al suprimir empleos y al disminuir sueldos, reducía el poder adquisitivo del mercado interior hasta límites absurdos, produciendo la parálisis total y la miseria y el hambre de las clases modestas".

"Una reacción del Gobierno que salve al país era imposible: primero debía salvar los intereses de la banca y de la oligarquía y no importaba, ante ellos, que muriera el pueblo".

"La cesantía se arreglaría con la mortandad de los débiles, es decir, de los sin fortuna; el invierno cercano sería su aliado y el régimen capitalista so-

breviviría sobre los despojos. Se necesitaba organizar pronto la producción; más pronto aun aumentar el circulante, quebrar el interés de los bancos, dar nueva vida a los negocios restableciendo el comercio, la industria y la agricultura, cuya situación nada tiene que ver hoy con la crisis mundial. Para ello era necesario una revolución de carácter socialista y me puse con mis amigos a la obra".

"Primero se pensó en traer a Ibáñez como procedimiento para facilitar el cambio de Gobierno; Ibáñez debía ser traído en un avión y llegar a La Moneda con los Jefes de las Fuerzas Armadas, citados previamente. Dos, tres, cinco veces se le propuso y las mismas veces se negó a hacerlo. Se demostró incapaz de arriesgar su persona en una empresa que, si era aventurada, significaba por otro lado, la salvación de la Patria".

"Dirigía esos trabajos un Comité de tres personas entre las cuales figuraba el suscrito".

"Cuando fracasó la última tentativa de traer a Ibáñez, se pensó en ir sin él; pero la denuncia del Coronel Robles, Director de la Escuela de Carabineros, hizo fracasar el plan y la dictación del estado de sitio dispersó a los dirigentes."

Después de explicar las tácticas revolucionarias que usaron para continuar la conspiración, recordó que a fines de mayo pudo por fin llegar a un acuerdo sobre el plan de acción a seguir con el Coronel Grove.

"Conocedor del ambiente nacional que auscultaba desde hacía diez meses y del sentir íntimo de las Fuerzas Armadas -continúa recordando Merino en este reportaje- recibí con alborozo, hace unos seis días, la noticia que Grove, por intermedio del Coronel Arcaya, me transmitía: 'Mañana daremos el golpe conforme a lo hablado'".

"Y el viernes en la noche, producido el pronunciamiento de la Fuerza Aérea, llegué a estrechar la mano de mis antiguos oficiales, dispuesto a acompañarlos en su empresa".

"La situación de la guarnición de El Bosque era difícil; sólo se contaba con el Batallón de Ferrocarrileros, cuyo Jefe, lleno de resolución, aprontó sus tropas para defender el aeródromo. Las demás unidades eran una incógnita; sus oficiales vibraban con entusiasmo por la causa, pero no se sabía si dominaría en ellos el principio disciplinario de ciego acatamiento al Gobierno".

"La Fuerza Aérea se sublevó, porque entre los oficiales había hecho carne el ansia incontenible de derribar un régimen de Gobierno que sacrificaba al país. Además, no podía quedar impune la serie de vejámenes hechos a la Institución formada por hombres de honor. No hace aún un año que fue torpemente pisoteada imponiéndole un Jefe repudiado que hizo obra de odiosidad y encono y, a pesar de las promesas del Gobierno, ese Jefe fue mantenido en su cargo".

"En el Ejército mismo fermentaba un descontento igual. La acción de los

hermanos Vergara Montero en ambas instituciones fue fatal para el Gobierno. También en ellas encontrábamos eco simpático y cordial al ansia de vida del país agonizante."

Los detalles de esta revolución, encabezada por la Fuerza Aérea y apoyada por las unidades de la guarnición de Santiago y después por el resto de las Fuerzas Armadas diseminadas a lo largo del país, y por los sectores políticos y sindicales simpatizantes de la constitución de un gobierno socialista que superara la terrible crisis en que vivía el país, han sido ampliamente difundidos por numerosas publicaciones, tanto de carácter histórico como de interpretación ideológica.

El relato que sigue se centra principalmente en la participación personal que tuvo Merino durante estos acontecimientos, sin olvidar el fondo histórico sobre el cual ella se proyectó, sin lo cual, volvemos a repetir lo ya dicho anteriormente, se crearía una grave confusión entre nuestros lectores, alejados generacionalmente de los años en que sucedieron esos hechos.

Al llegar Merino a El Bosque encontró un ambiente de fronda, pero a medida que pasaron las horas los ánimos se serenaron y después que Grove efectuó una entrevista con el ex Presidente Alessandri y con el General Carlos Sáez se decidió marchar a La Moneda. El frío y oscuro atardecer del 4 de junio daba aún más dramaticidad a los históricos momentos que protagonizaría la clase dirigente del país. A las 18.30 hrs. llegaba Grove a La Moneda, acompañado por Eugenio Matte, Carlos Dávila y Arturo Puga, quienes formarían el futuro Gobierno. Los acompañaba Merino Benítez.

Al llegar la comisión revolucionaria a la sala de la Presidencia de la República, el secretario de turno, Manuel Aránguiz Latorre, futuro "cronista" de esos dramáticos instantes, rehusó abrirles la puerta de la sala, pero "cansado quizás de la escena, el Comandante Merino se me aproxima. Alza una mano. La otra la lleva al bolsillo de su abrigo donde bien se dibuja una pistola. Y cuando estimo que la caída de su mano sobre mi cabeza es algo inminente, veo que un teniente Rodríguez de Aviación, detiene su brazo, diciéndole a la par: 'No, no, mi Coronel, es amigo mío. Yo lo quitaré', y con un grito angustioso y apremiante me ruega con insistencia que deje ese lugar."¹⁶

Años más tarde Merino recordaba ese instante diciendo:

"Y aquello de la pistola en la mano no fue más que una amenaza a un funcionario que no nos quería abrir la puerta de la escala de piedra del patio de los Naranjos. La historia se teje con mucha imaginación."¹⁷

A pesar de esta incidencia en estos dramáticos sucesos, Merino no desmintió la participación que le cupo en ellos, lo cual valoriza la relación del secretario Aránguiz, quien deja constancia en su libro que al llegar la comisión revolucionaria a la sala presidencial, el Secretario jefe de esa repartición, Jorge Molina Wood, le advirtió: "Sólo puede pasar la Comisión de los revolucionarios." A lo cual Merino replicó:

"Qué Comisión: es un movimiento de salvación nacional." Y minutos más tarde, cuando esa comisión llegaba al despacho presidencial a enfrentarse con el Presidente Montero, Aránguiz recuerda que "es sólo Merino Benítez el que mejor mantiene la tonalidad que exige la audacia. Luego ha de interrumpir dos o tres veces a Grove para rectificarle algunas de sus frases o darle carácter de definición a las palabras con que pregona el nuevo Gobierno que ha de sufrir el país."¹⁸

Después de un dramático cambio de palabras, el Presidente Montero llamó a su lado al General Carlos Vergara y le dijo a los presentes que éste le había informado que la guarnición no estaba dispuesta a cooperar en ninguna acción del Gobierno, por lo tanto, ante la imposición de la fuerza no le quedaba otra cosa sino retirarse del Gobierno. Y dirigiéndose al General le preguntó; ¿no es así General? a lo que Vergara contestó: "Sí, Excelencia."

Así culminó el proceso que llevó al 4 de junio de 1932. Después de que Montero abandonó la sala con todos sus ministros; poco antes de las 19 hrs. salió por Morandé 80 y se dirigió en un automóvil al Hotel Crillón.

Mientras Montero abandonaba La Moneda, la Junta se constituía en Gobierno, proclamaba la formación de un Gobierno socialista y nombraba su primer ministro, anunciando al país que mantendría la independencia del Poder Judicial y que "respetaría la Constitución y las leyes de la República, en cuanto sean compatibles con el nuevo orden de cosas."

Un gran periodista, estando aún el señor Montero vivo, hizo el siguiente análisis de su fracaso como Presidente:

"La mayoría de los chilenos está de acuerdo en que el Gobierno del señor Montero no fue muy adecuado para las circunstancias. Ese hombre bueno, amable, patriota, no estaba preparado, sin embargo, para gobernar en las difícilísimas circunstancias que se presentaron con la caída del señor Ibáñez. Don Juan Esteban Montero fue sacado torpemente y contra su voluntad de sus actividades; es un retraído, un solitario, tan ausente de las contiendas espectaculares y públicas, que la mayoría de los chilenos ni le conocían el nombre. Es un hombre respetable, un hombre que no sirve para líder ni para Presidente de la República. El hecho de su ascenso a La Moneda obedeció a diversos fenómenos sociales chilenos, como ser: el capricho de traer cartas no jugadas; el espíritu novelero; el concepto femenino de hombre reposado; el odio de la oligarquía contra Alessandri."¹⁹

El Presidente Montero quiso abandonar cuanto antes el país, tanto por su tranquilidad personal, como para evitar que su nombre y su persona sirviesen de bandera a los opositores al golpe de Estado. Por tanto, intentó viajar por avión en la mañana del día 9 hacia Mendoza. El auto que llevaba al ex mandatario llegó a Los Cerrillos a las 11.50 hrs. donde lo esperaba un grupo de sus ex colaboradores. Cuando el señor Montero se disponía a abordar el avión, en medio de la expectación de las

numerosas personalidades presentes, en un gesto de nobleza, tan propio de su carácter, Merino Benítez le extendió la mano y gentilmente le dijo:

"Buen viaje, señor."

A lo que el señor Montero le respondió con firmeza: "Muchas gracias."²⁰

Aunque el avión que conducía a Montero no pudo cruzar la cordillera por el mal tiempo, debiendo el ex mandatario dirigirse a Argentina por el Ferrocarril Transandino, el noble gesto de Merino en Los Cerrillos fue comentado ampliamente por los presentes y después por la prensa nacional.

Así fue Merino en la vida y en el trato con sus semejantes. Como caballero medieval, combatía a sus adversarios con la visera alzada y una vez vencedor, les tendía su noble mano en la desgracia.

El Gobierno de la Junta Socialista instaurado en la tarde del 4 de junio y el cual duró hasta la noche del 17 del mismo mes y año, estuvo apoyado entusiastamente por las Fuerzas Armadas, de norte a sur de la República. Sin embargo, "es necesario haber vivido en Santiago en esos días tenebrosos para darse cuenta del aspecto que ofrecía la ciudad, en que estuvo entregada a las turbas de harapientos, la hez de los suburbios, complacida en oír discursos incendiarios, mientras carabineros y militares por todas partes ponían freno a sus desmanes."²¹

El 7 de junio el Ministerio de Defensa Nacional dictó un decreto dejando sin efecto el que había alejado de las filas de la Fuerza Aérea a Merino, designándolo Jefe de los Servicios Aéreos, cargo que asumió de inmediato.

Este nombramiento también tuvo su propia historia.

"El día 3, una vez resuelto el golpe, Grove declaró ante los oficiales del Comando en Jefe, sin que yo se lo hubiese pedido jamás por mí mismo o por medio de algún amigo -declaró Merino en una circular confidencial a la Aviación, con fecha 28 de junio de ese año-, que el primer decreto de la Junta de Gobierno sería el de mi rehabilitación y mi nombramiento como Jefe de la Fuerza Aérea. Esto mismo lo declaró ante un grupo numeroso de oficiales en El Bosque, ya iniciada la revolución".

"Sin embargo, apenas dueño de La Moneda -continúa diciendo Merino en ese documento- el Coronel Grove me declaró de motu propio que mi nombramiento se haría con carácter interino, porque él deseaba conservar el Comando efectivo de la Fuerza Aérea, a fin de tener un puesto para el caso de dejar el Ministerio de Defensa Nacional. Yo lo acepté complacido, pues no tenía deseos de mantenerme en el Servicio y me agradaba la idea de retirarme una vez que Grove volviese a asumir el Comando".

"Tres días más tarde, supe que el decreto relativo a mi situación establecía solamente mi retiro con la pensión correspondiente. Esta era violación a la

palabra empeñada, pero no afectó mi adhesión sincera al compañero de armas en la Revolución Socialista triunfante. Yo había cumplido ya la misión que me propusiera derribando un régimen dañino a la Patria y levantando otro de mayor justicia social".

"Pero el hombre es juguete de los acontecimientos. Llegado a mi casa me encontré con cartas de amigos en que me hacían presente veinte mil críticas al Gobierno por el extravío comunista que lo dominaba. Muchos de ellos llegaron a mi hogar a decirme que yo no tenía derecho a dejar el país en poder de Grove que estaba loco y que lo llevaba al caos y a una miseria mayor. Alarmado por la suerte de mi país, me dirigí al Ministerio de Defensa en los precisos momentos en que Grove me había mandado a buscar para pedirme que me fuera a Antofagasta, por temor a posibles reacciones en su contra de parte del elemento obrero de esa zona."

Merino, respondiéndole con franqueza, le hizo presente que no cumpliría en el futuro ninguna orden suya mientras él no cumpliera su palabra dada ante la presencia de varios de sus más íntimos colaboradores, en el sentido de rehabilitarlo y nombrarlo como Comandante interino de la Fuerza Aérea. Después de un corto y violento diálogo, Grove le dijo a Merino que tenía la razón y que lo nombraría inmediatamente y que le entregaría el mando ese mismo día, a las cuatro de la tarde. Merino le contestó que él no deseaba el puesto por vanidad y que, para probárselo, le presentaría la renuncia de ese cargo *"de aquí a cinco días."*

En los días posteriores a su nombramiento, Merino, ya en su condición de Jefe de la Aviación, fue invitado por los Comandantes en Jefe del Ejército, de la Armada y de Carabineros, alarmados por la acción de los elementos extremistas, tolerados por Grove, quienes desarrollaban una intensa penetración ideológica entre sus hombres, exigían su salida y la de Eugenio Matte del Gobierno.

El domingo 10, a las 10 A.M. se reunieron en la sala del Comandante en Jefe del Ejército los tres Jefes de las Fuerzas Armadas y de Carabineros y acordaron solicitar la renuncia de Grove y reemplazarlo en el cargo por Merino, aduciendo que era necesario hacerlo así porque nombrando cualquier otro sería dar pie a la creencia de que los militares querían encabezar un movimiento reaccionario contra la idea socialista, lo que no se temería si él iba a ese Ministerio. A esta proposición, Merino contestó que él era el menos indicado, porque habiendo acompañado a Grove en la revolución del 4 de junio, su actuación no podía ser otra que la de prescindencia, a fin de evitar que se le tomara por un ambicioso vulgar que había influido en la caída de Grove sólo por suplantarlo.

Trasladados al Ministerio de Defensa, el Comandante en Jefe del Ejército expuso el pensamiento de sus Jefes, censurando la política conciliadora de Grove con el comunismo, lo cual fue negado por Grove con mucha sagacidad, Grove le pidió a

los presentes, cuya mayoría eran comandantes de Unidades, que los que pensaban de acuerdo con el Ministro de Defensa pasaran a un costado de la sala y los que no, al lado contrario. *"Después de ver que casi todos los Jefes se colocaban al lado del señor Ministro, yo me acerqué al Ministro de Defensa y le dije: 'Mantengo inalterable mi opinión enteramente contraria a la suya, y por lo tanto, como no puedo seguir acompañándolo un momento más, dígame a quien le entrego el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea'. A mí mismo, me contestó; después de eso salí yo de la sala."*

Al despedirse de la Fuerza Aérea; Merino dijo el día 14 en una proclama a sus compañeros de armas:

"Por circunstancias ajenas al servicio y que tienen relación con la situación política del momento, he pedido al Supremo Gobierno me conceda el retiro de la Fuerza Aérea".

"Al abandonar ya en forma definitiva la institución que he tenido el alto honor de dirigir, quiero agradecer a los señores oficiales, suboficiales y demás personal de la Fuerza Aérea, su adhesión tan leal y su cooperación entusiasta durante el tiempo que estuvo bajo mi dirección y hago votos por la felicidad personal de sus miembros y por el progreso de la Institución."²²

Este fue el segundo aterrizaje forzoso de su vida.

En la mañana del día siguiente en que Merino entregó su renuncia, tuvo una entrevista con Grove a quien le manifestó que su Gobierno estaba sobre un volcán, que todo el Ejército, la Marina y Carabineros estaban en su contra y que aún en la Aviación, serían muy pocos los que lo seguirían; que si no captaba la confianza de los oficiales del Ejército, éstos lo sacarían en pocos días más.

Para evitar presiones y falsas interpretaciones sobre su renuncia, Merino se fue a Cartagena junto a su familia. *"Al día siguiente de mi llegada a Cartagena ya fui advertido de la vigilancia permanente a que se me sometía por pesquisas enviadas desde Santiago"*, recordó Merino en la Circular ya citada.

Mientras Merino descansaba en Cartagena, nuevos acontecimientos ocurrían en Santiago; el mismo día el vocal de la Junta de Gobierno, Carlos Dávila Espinoza, renunciaba a su cargo porque "muchas veces me he encontrado en pugna con la mayoría de Uds. en la apreciación de los hechos y de los métodos", siendo reemplazado por el Ministro del Interior, Rolando Merino Reyes, hecho que la opinión pública y la de las Fuerzas Armadas estimaron una agudización de un proceso socialista más extremista.

"La atmósfera formada entre la oficialidad del Ejército respecto al peligro comunista había logrado apoderarse de los espíritus hasta el grado de temer el levantamiento de la tropa y señalaban a Grove como el causante de ese peligro que ellos veían inminente por sus concomitancias con los dirigentes del

marxismo", recordó Merino años después en su documento citado.

A pesar de que Grove, en su calidad de Ministro de Defensa se había dirigido por radio al país el día 10 de junio diciendo que:

"Estamos resueltos a poner mano dura contra el comunista que tienda a substituir el régimen actual que ha establecido esta Junta de Gobierno", y que la propia Junta había reiterado esa posición a las 4.30 hrs. del día siguiente, declarando que "el Gobierno no ha tenido, no tiene, ni tendrá vinculación alguna con los comunistas militantes y que los miembros del actual Gobierno abrazaron la causa de la revolución precisamente para evitar la dictadura comunista a la que nos conducía fatalmente el régimen capitalista de privilegios y el sistema económico-social en bancarrota que acaba de caer."²³

A pesar de esta y de otras declaraciones de los personeros de Gobierno, el desorden en el país y la dirección errante que daba a su gestión de Gobernante la Junta de Gobierno, precipitaron los acontecimientos, cuyo origen estuvo en la reunión efectuada por Grove y los Altos Mandos Castrenses el día 10.

La crisis empezó a caminar en horas de la tarde del 16 de junio y culminó a las 11 de la noche de ese mismo día cuando llegaron a La Moneda los almirantes Jouanne y Julio Merino Benítez y el Capitán Merino Bielich, quienes, a nombre del Ejército llegaban a exigir la salida del Gobierno de Grove y Matte.

A pesar de que Grove alcanzó a emitir angustiosos llamados al pueblo para que saliera a defender el Gobierno, "a garrotazo limpio, si no tienen otras armas que el garrote", todo terminó a las una hora y treinta minutos de la madrugada del 17 de junio.

El mismo día 17 en la noche, cuando culminaban en Santiago estos acontecimientos, Merino recibió en Cartagena la noticia del pronunciamiento del Ejército, trasladándose a la capital inmediatamente, llegando al Ministerio de Defensa cerca de las 23 hrs., donde se impuso en detalle de lo ocurrido durante ese día, reasumiendo de inmediato sus funciones de Comandante en Jefe de la Aviación, ya que no estaba en retiro y era el oficial más antiguo.

Evidentemente Merino fue consecuente con lo que había declarado en el reportaje que le había hecho la revista **Wikén** el 6 de junio:

"En cuanto a mi persona, no aspiro sino a mi rehabilitación, pero si las circunstancias me obligaran a intervenir en forma efectiva, para que no se desvirtúe la ideología socialista del movimiento, estaré pronto a reanudar mis rebeldías en beneficio de mi Patria."

"Ese día -recordó después Merino en la Circular citada- acudiendo al llamado que se me hiciera desde la capital para que reasumiera el mando de la Fuerza Aérea, me trasladé a Santiago y después de entrevistarme con el Comando en Jefe del Ejército y de comunicarme telefónicamente con El Bosque, asistí al

anochecer a una reunión de los comandantes de la guarnición de Santiago, para resolver sobre la suerte del Ministro de Guerra, Coronel Grove que, después de encerrarse en La Moneda con el regimiento Cazadores, se había entregado a sus captores".

"La casi unanimidad de los presentes fue partidaria de fusilar a Grove esa misma noche, y si no es por la oposición mía y de algún otro, se cambió el veredicto por un destierro a la Isla de Pascua".

"Y aquel hombre, Marmaduke Grove, que estuvo a punto de ser ajusticiado, era un hombre de gran corazón, magnánimo y generoso, iluso sin duda y cambiante en sus reacciones, pero siempre honrado, valiente y sincero."

Para comprobar su juicio sobre Grove, Merino recuerda a continuación una anécdota que por su valor histórico merece recogerse.

"Un día al entrar al Ministerio de Guerra que funcionaba en el viejo edificio frente a La Moneda, el capitán que mandaba la compañía que allí hacía guardia, me detuvo: 'Mi comandante, me dijo, perdone que lo detenga, pero debo rogarle que se imponga de los volantes que le están repartiendo a la tropa, a vista de nosotros los oficiales, y tenemos órdenes de no molestar a esta gente.' Tomé los volantes y me puse a leerlos; en ellos se incitaba a la tropa a formar los soviets de soldados y obreros, a asesinar a los oficiales que representaban los intereses de la oligarquía, etc. Le ofrecí al oficial llevárselos al Ministro de Guerra con quien iba a entrevistarme. Al leerlos Grove, me dijo: '¿Qué le parecen estos tales por cuales? Y yo que los he tratado con guante blanco. Convendría agarrarlos a todos y enviarlos a la isla Mocha, para que allí organicen su república Soviética... lo vamos a hacer!' Y tomando sus papeles con los volantes se dirigió a La Moneda. Minutos más tarde, al atravesar yo la antesala de la Presidencia, Grove, que estaba rodeado de unas ocho o diez personas, me llamó: 'Merino, me dijo, dígame... si a Ud. lo hubiesen perseguido toda su vida como a un perro sarnoso, negándole el pan y el agua... ¿no se habría convertido en una fiera?' Es muy probable señor, le contesté. 'Bueno, dijo, esto es lo que les pasa a los camaradas comunistas.'"

"En media hora había cambiado su apreciación, llevado de su alma ingenua y bondadosa..."

"Pues bien, a ese hombre se le iba a fusilar."

Después de su nombramiento como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, cursada la misma noche del día 17, Merino envió una circular a los servicios a su cargo en que explicó las finalidades del nuevo movimiento revolucionario, después de referirse a la tendencia que tenían algunos hombres del antiguo Gobierno, la cual "nos lanzaba por la pendiente del comunismo, que tantos daños irreparables puede traer al país", agrega que:

"Nombrado por la nueva Junta de Gobierno, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, he aceptado ese puesto, a fin de garantizar, con mi presencia, el cumplimiento de las promesas hechas de reivindicación social y a ello tenderán todos mis esfuerzos."

La intempestiva salida del Gobierno del Coronel Grove, personalidad que tenía profundas simpatías en los sectores populares, entre los cuales había conquistado entusiastas adhesiones, debía también afectar la disciplina de los sectores de la Aviación Nacional que habían apoyado con tanto entusiasmo su intervención en los asuntos de Gobierno. En consecuencia, según lo reconoció el propio Merino, *"algunos elementos civiles que prestan sus servicios como operarios de la Maestranza Central de Aviación, pensaron que el programa socialista del régimen actual no podía sostenerse sino estando en el Gobierno el Coronel Grove, se prestaron a combinaciones destinadas a reintegrarlo en el Gobierno por medio de un motín"*.

*"Afortunadamente, toda la oficialidad de la guarnición de El Bosque estuvo alerta y con decisión y valentía se dispuso a mantener la disciplina, apresando a los elementos sediciosos y aprestándose para la defensa del Cantón."*²⁴

Para demostrar su adhesión al nuevo Gobierno, al cual la Aviación apoyaba por haber dado el golpe de timón político que a su juicio rescataba la línea más pura del socialismo, dos escuadrillas de aviones, compuestas de tres y cinco unidades volaron al medio día del 21 de junio sobre Santiago en homenaje de lealtad y cooperación al Gobierno. Desde los aviones fueron lanzadas miles de proclamas llamando al pueblo a la cooperación y al trabajo.

Las proclamas, presumiblemente redactadas por Merino, o en todo caso, con su plena aprobación decían:

"Chilenos:

"Elementos exaltados y audaces pretenden dividir las fuerzas compactas del Socialismo y lanzar al país a la anarquía".

"El actual Gobierno integrado por hombres de trabajo, honrados y eficientes, representan al socialismo organizado y antidemagógico. Tienen a su cargo la responsabilidad de construir la República Socialista y deben para realizar esa labor, mantener con energía y firmeza el orden público".

"Pueblo de Santiago, obreros, universitarios, empleados, cooperad decididamente a esa labor y habréis salvado la revolución".

"No permitáis que el comunismo desintegre nuestra nacionalidad o que la intrepidez oligárquica os ate nuevamente a la miseria."

Otra decía:

"Chilenos:

"En un ansia infinita de reivindicar los sagrados derechos a una vida más justa

y más humana, con el fervor que da la conciencia de una buena causa, sin odios ni pasiones bastardas, mirando con la frente muy en alto por la felicidad de nuestra querida Patria, todas las fuerzas nacionales se unieron en el momento oportuno para iniciar la nueva era de la vida social chilena".

"Conseguimos el principio de un triunfo, y sólo ha sido empañado este primer éxito por los escasos, pero naturales inconvenientes que la vida ofrece a las tareas de la importancia de la nuestra".

"Esos pequeños inconvenientes no deben ser motivo para detener la acción que hemos iniciado con tanta fe. Nada que no toque a fondo de nuestra idealidad revolucionaria puede evitar que sigamos adelante".

"Invocamos, pues, esta idealidad para invitar a todos los trabajadores, intelectuales y estudiantes, para que nos unamos en un grupo compacto alrededor del actual Gobierno socialista, que es el único que verdaderamente podrá realizar, sin demagogia, ni debilidad, el programa de la Revolución."²⁵

En la tarde el 6 de julio, cuando la nueva Junta de Gobierno sólo llevaba en el poder veinte días, llegó por el avión "San Pedro" de la Panagra, que hacía el itinerario Buenos Aires-Mendoza-Santiago, el ex Presidente Ibáñez, declarando que su única razón para regresar al país era "el natural deseo de residir en mi tierra, volviendo al seno de los míos, después de un alejamiento de cerca de un año."²⁶

Agregando:

"No quiero hacer política. No busco honores ni ambiciono el poder. Sólo anhelo que los chilenos depongan sus odios y sus ambiciones y se orienten en un sano espíritu de bien nacional".

Y dando expansión a su íntimo pensamiento político, nunca antes expresado, pero llevado a la realidad por su acción de gobernante, concluyó diciendo que:

"Una sola voz debe sintetizar el momento que vivimos: cooperación a la ideología socialista, reparadora de injusticias, y unidad de acción contra la dura situación económica."

La intempestiva llegada del ex Presidente y el uso que éste hiciera de un pasaporte extendido a nombre de un desconocido ciudadano de nombre Domingo Aránguiz, hecho que le penaría por muchos años, desconcertó a los hombres de Gobierno, quienes, en atención a sus vacilaciones, a las cuales ya nos hemos referido, habían prescindido de su apoyo para modificar el curso político del país. En consecuencia, su presencia en Santiago, sin previo aviso, les parecía insólita e inoportuna, aun cuando el propio Ibáñez reconociera años más tarde que su vuelta al país la había concertado previamente con el entonces Ministro del Interior, don Juan Antonio Ríos.²⁷

Entre los más sorprendidos por este hecho estuvo Merino, quien, a pesar de su lealtad personal con el General, en un gesto más de su altivo carácter y de su

independencia de criterio, lo cual en cada momento decisivo de su vida se hacía presente sin importarle sus consecuencias, juzgó *"impropio su regreso"*, ("Por el aire... a la revolución", en La historia que falta. Wilfredo Mayorga) reiterando sus instrucciones al respecto impartidas el 20 de junio en las cuales ordenaba al Jefe del Aeropuerto de Los Cerrillos que:

*"En el caso de que el ex Presidente don Carlos Ibáñez del Campo llegue del extranjero a ese aeropuerto, que sea devuelto a su destino en la misma máquina que lo traiga. En caso de que lo anterior no pudiera cumplirse por las condiciones del tiempo o la hora, deberá quedar en calidad de detenido y darse cuenta a este Comando en Jefe."*²⁸

A fin de asegurarse de que sus órdenes se cumpliesen, Merino se dirigió a los Cerrillos. *"Cuando iba camino al aeropuerto, vi la caravana de autos en que ya Ibáñez se dirigía al centro de la ciudad. El Jefe de Los Cerrillos me dijo que los amigos del General se habían abierto paso con pistolas. Volví a casa de Dávila y le conté que había llegado Ibáñez. Se disgustó y estaba en plena molestia cuando le avisan que el General Ibáñez quería hablar con él. Dávila, que trabajaba en bata en casa, lo hizo pasar inmediatamente. Ibáñez entró tan rápido que apenas alcancé a saludarlo. 'Cómo está señor? Muy mal señor, me contestó, 'Cómo quiere que esté?... y cerró la puerta que le abría Dávila. Los amigos de Ibáñez me cercaron el paso pistola en mano. No pasaron tres minutos cuando a un descuido de uno de los guardianes entré violentamente al aposento. Dávila e Ibáñez callaron. Luego el general dijo molesto: 'Se quiso impedir mi descenso en Los Cerrillos. Incluso se pretendió apresarme.' Dávila callaba y yo le contesté 'qué quiere señor, si Ud. llega a Chile con otro nombre, eso es un engaño.' Ibáñez se violentó y se fue a casa de su suegro que estaba frente a la entrada que tenía La Moneda en ese tiempo por Morandé 80."*

Hasta aquí la versión de Merino. Ibáñez la complementó años más tarde recordando:

*"Al llegar a su domicilio (el de Dávila), tuve un incidente con Arturo Merino, que estaba muy violento. Siempre fue un hombre decidido. Me advirtió Merino que la Aviación nada quería conmigo. Tuvimos una discusión que casi terminó a trompadas..."*²⁹

Puntualizando su participación en este incidente, en una "Circular Confidencial para que sea leída en reunión de todos los señores oficiales, personal civil y de tropa de la Fuerza Aérea Nacional", fechada el 19 de julio de 1932, a pocos días de haber éste sucedido, Merino informó a sus compañeros de armas que:

"Como es sabido, la llegada al país del General Ibáñez valiéndose del engaño y burlando las disposiciones de la autoridad aeronáutica, constituyó un ultraje para la Fuerza Aérea".

"Pero conviene además, dejar establecido que tiempo atrás, cuando sus

amigos sufrían persecución y corrían riesgos, el señor Ibáñez se negó a venir en su ayuda, porque 'su dignidad de ex Presidente y la deferencia con que lo trataban las autoridades argentinas le impedían venirse a Chile de incógnito usando subterfugios'".

"Gobernaba entonces el país la reacción más atrabiliaria, y el pueblo moría de hambre y de frío; era patriótico derribar ese gobierno y reemplazarlo por otro de orientación socialista que implantara un régimen de mayor justicia social. Cinco veces rechazó la invitación que se le hiciera por diversos conductos, y debió pensarse entonces que ya no era deseable su regreso, porque parecía disminuido en forma alarmante el espíritu de abnegación patriótica que es condición sine-qua-non en el gobernante".

"Ahora bien, cuando ya estaba derribado el régimen que se consideraba nefasto para el País, y los amigos del Sr. Ibáñez estaban en el Gobierno preocupados de plasmar un nuevo régimen socialista, mientras resistían los ataques con que los acosaba el extremismo de arriba y el de los de abajo; cuando recién se le enviaban al Sr. Ibáñez sus pensiones insolutas y la promesa de su regreso próximo; cuando ya no había riesgo que correr, entonces, sólo entonces, pudo el Sr. Ibáñez olvidar su dignidad de ex Presidente, la deferencia de las autoridades argentinas, y tomar el avión a Chile, con un nombre falso y usando el engaño".

"Y este engaño que resultaba una burla dolorosa para la Aviación Nacional, debió provocar una reacción de rechazo".

"Aunque se guarde para el General Ibáñez un profundo respeto y cariño y se deseara su pronto regreso del exilio, su llegada sorpresiva no sólo no significaba una ayuda a la labor que sus amigos realizaban en el Gobierno, sino que envolvía en cambio un grave peligro para la tranquilidad pública, y un descrédito para la honradez de los hombres que hicieron la revolución socialista, que iban a aparecer como meros traficantes de la política guiados sólo por el deseo de cambiar nombres, hasta colocar en el Gobierno de la República a un mandatario que no hace un año la opinión unánime del País repudió".

"Como Comandante en Jefe no pude tolerar el atropello cometido contra la Fuerza Aérea en la persona del Jefe del Puerto Aéreo de Santiago (Cerrillos) Capitán de Bandada Sr. Carlos Montecinos a quien se trató de intimidar con armas y se desobedeció abiertamente aprovechándose de que no disponía de la fuerza necesaria para imponerse al gran número de amigos y familiares que fueron a esperar al Sr. Ibáñez, y debí hacérselo presente a éste al encontrarme con él".

"Por estos motivos y por la amenaza que significaba para el País y para la Fuerza Aérea, la llegada al poder del señor Ibáñez después de todas estas

incidencias, me vi en la obligación de solicitar al Supremo Gobierno medidas urgentes, aunque fueran dolorosas, y el resultado de ellas fue el alejamiento a su fundo en Rancagua del ex mandatario".

"De manera que la posición del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, en resguardo de la dignidad de la Aviación y de acuerdo con sus convicciones ciudadanas está perfectamente definida y es de esperar que satisfaga el sentir íntimo de los SS oficiales y demás personal de la Fuerza Aérea."

Poco tiempo después de estos sucesos, el ex Presidente le escribía a su ex secretario Tobías Barros; no sin amargura:

"Salí de Chile profundamente contrariado. Arturo Merino Benítez no dejó nada por hacer para hacerme la vida imposible en San Joaquín, nuestro fundo en Rancagua."³⁰

La presencia del ex Presidente Ibáñez en Santiago precipitó los acontecimientos que se venían gestando con anterioridad. En estas circunstancias, el 6 de julio, los jefes de la guarnición de Santiago se reunieron y acordaron emitir una declaración dejando constancia de que el Ejército era completamente extraño al regreso del General.

Dos días más tarde, en las primeras horas del día 8, las Fuerzas Armadas acordaban nombrar a Carlos Dávila Presidente Provisional de la República y darle el respaldo necesario a su Gobierno.

Al asumir Carlos Dávila el mando supremo del país, en virtud del Decreto Supremo N° 173, del 8 de julio, suprimió el ministerio de Defensa Nacional y volvió a crear los antiguos ministerios de Guerra y de Marina, agregándole al primero la cartera de Aviación, dando vida así, por primera vez en nuestra historia al "Ministerio de Guerra y Aviación", reconociéndole a esta moderna rama de la defensa, la verdadera importancia que había alcanzado por su gran progreso técnico y su organización interna.

Se acercaba así Merino a su gran anhelo de crear el Ministerio del Aire propuesto por él al Presidente Ibáñez el año anterior, el cual centralizaría todas las actividades aeronáuticas del país y permitiría por fin darle forma jurídica de manera definitiva a la Línea Aérea Nacional. Desgraciadamente, la crisis económica que afectaba al país seguía siendo tan grave, que no permitió, como ocurriera a principios de 1931, la creación de esta cartera.

Pero, a pesar de la aflictiva situación económica que afectaba seriamente a la administración del Estado, el Presidente Provisional a petición de Merino quiso rectificar los errores e injusticias cometidos anteriormente contra distinguidos oficiales de la Fuerza Aérea y crear un Curso de Cadetes Oficiales de la Fuerza Aérea y en la FAN.

El 15 de julio, por D.S. N° 368 de la Subsecretaría de Aviación, firmado por su titular, el Comandante de Escuadrilla don Manuel A. Francke M., declaraba como servicio efectivo el tiempo que había permanecido en retiro una nómina de nueve

altos oficiales de la Fuerza Aérea, encabezados por Arturo Merino Benítez, Rafael Sáenz Salazar, Ignacio Aliaga, a la cual seguían Federico Baraona, Avelino Urzúa, Armando Rivera, Edmundo Lizasoain, Alfonso Moreira y Luis Vivanco.

Consolidada la normalidad del país de acuerdo con las circunstancias, y restablecido el orden público, Merino pudo abocarse a darle pleno funcionamiento orgánico a la Línea Aérea Nacional. Para ese efecto, y pese a las grandes preocupaciones del momento, revisó el texto del Decreto Supremo con fuerza de ley N° 222 del 15 de mayo de 1931 y con la cooperación del entonces Comandante de Grupo don Federico Baraona, quien desempeñaba el cargo de Director de Aeronáutica, redactó el histórico Decreto-Ley N° 247 de fecha 21 de julio de 1932, que estableció definitivamente la situación jurídica de la LAN, el cual, después de ser aprobado por el Presidente Provisional de la República, don Carlos Dávila Espinoza, fue promulgado bajo su firma y las del General Pedro Lagos, Ministro de Guerra y Aviación y de don Guillermo Bañados Honorato, y publicado en el **Diario Oficial** N° 16.331 del 23 de ese mes y en el Boletín Oficial de la Aviación N° 30, de fecha 30 de julio de 1932, página 343.

Al día siguiente de haberse firmado el Decreto que le dio vida legal a la LAN concediéndole la necesaria autonomía, por D.S. N° 309 del 22 de julio, se nombró como Director al entonces Capitán de Bandada Rafael Sáenz Salazar, uno de los más íntimos y eficaces colaboradores de Merino.

El 12 de agosto de 1932, el Gobierno designó el primer Consejo de Administración de la Empresa, presidido por Merino, y que estuvo constituido por el destacado empresario comercial Eduardo Alert, designado por el Presidente de la República, elegido Vice-Presidente en la primera sesión del Consejo; por la aviación civil y pionero de la aviación nacional, Clodomiro Figueroa Ponce y por el Capitán de Bandada en retiro Avelino Urzúa Castro, ambos también nombrados por el Jefe del Estado, y por el Comandante de Escuadrilla Federico Baraona Walton, como Director de Aeronáutica.

Se cumplía así una de las más grandes aspiraciones de Merino, nacida en 1927 cuando recién se había incorporado a la Aviación.

A mediados de agosto el Gobierno Provisional, por iniciativa de Merino, dio los primeros pasos para formar un curso de Cadetes que sirviera de base para fundar después una Escuela de Aviación independiente de la Militar y de la Naval, para la formación de los futuros oficiales del arma y terminar así con la dependencia de los oficiales formados en las citadas escuelas, los cuales después de servir en la Aviación un tiempo, eran reintegrados a sus respectivas unidades.

Como primera medida, se ofrecieron diecinueve vacantes en el futuro Curso de Cadetes a los jóvenes subtenientes de Reserva que habían hecho su servicio militar en la Aviación como Aspirantes a Oficiales, recibirían su correspondiente instrucción

profesional durante tres años, para egresar después como Pilotos de Guerra.

Desgraciadamente, los sucesos políticos y administrativos ocurridos pocos días después aventaron por muchos años este interesante proyecto del Comodoro Merino, el que se pudo realizar definitivamente diez años más tarde.

Valorizando su labor en el mundo aeronáutico nacional y teniendo en cuenta la injusta postergación que había sufrido en su carrera funcionaria a causa de las medidas políticas tomadas en su contra, las cuales ya hemos visto con amplios detalles, el Gobierno dictó un D.S. con fecha 2 de septiembre, ascendiendo a Merino al grado de Comodoro del Aire, conservando su alto cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, en el que había sido nombrado anteriormente.³¹

El propósito del Gobierno había sido ascenderlo a General del Aire, en mérito de sus antecedentes y a que ejercía el Comando en Jefe de una de las ramas de la defensa nacional, pero Merino no quiso aceptarlo *"por servir mejor el prestigio de la Institución, no levantando suspicacias entre mis antiguos compañeros del Ejército contemporáneos míos, y porque pensaba, en aquel entonces, que el número de aviones de Combate de que disponíamos no justificaba en su Jefe un grado más alto."*³²

Esta opinión de Merino, a la distancia de veintiocho años de esos febriles días, no constituyen una expresión a priori sobre ese rechazo, ya que al día siguiente de ser conocido su ascenso por la opinión pública, contestando a opiniones que sostenían que éste había sido la resultante de "ciertas reformas introducidas últimamente en la ley de Ascensos de la Fuerza Aérea", Merino declaró a **El Mercurio** el 3 de septiembre, que *"en honor a la verdad, conviene dejar establecido que ese grado existe desde el momento mismo que fue creada la Fuerza Aérea, pero que, sin embargo, esas vacantes, que pudieron llenarse, no lo fueron, porque el suscrito no ha deseado en ningún momento su promoción al grado superior, contentándose con ser el Jefe de la Fuerza Aérea con un grado equivalente al que tienen sus compañeros de armas que continuaron en el Ejército."*

Durante toda su vida, Merino siempre exhibió con mucho orgullo su grado de "Comodoro del Aire".

En carta ya citada al General Barros Ortíz, le decía: *"el grado que alcancé en la Institución y que deseo conservar fue el de 'Comodoro del Aire', con el que me siento muy honrado."*

Treinta y un años más tarde, en carta dirigida al General Jensen Francke, fechada en 9 de diciembre de 1963, después de protestar contra la proliferación del título de General del Aire, le decía:

"Por todo lo anterior es que me siento disminuido cuando me llaman General de Brigada Aérea, título que ostenta más de un impostor, y pido a mis amigos que me llamen 'Comodoro del Aire', grado que obtuve en su oportunidad."

En la hora de su muerte, el distinguido poeta y escritor, General del Aire, Diego Barros Ortíz en una crónica que llamó "Hojas de un viejo calendario" publicada en la **Revista de la Fuerza Aérea**, recordó:

"Cuando ingresé a las filas de nuestra aviación era el Comodoro Merino, aún sin los galones, realmente un Comodoro del Aire... y el sábado 2 de mayo de este 1970 continuaba siendo el mismo Comodoro del Aire, con idéntico perfil, como un buen vino mejorado en los años, con su genio y su tremenda estatura espiritual."

Durante los llamados "Cien días de Dávila", Merino no tuvo ninguna participación directa en la gestión del Gobierno, salvo en lo referente a la organización legal definitiva de la Línea Aérea Nacional y a la conducción de la Fuerza Aérea Nacional, de la cual era su Comandante en Jefe.

Merino no era un político. Si había participado en la génesis del Gobierno de Dávila, lo había hecho inspirado en su hondo patriotismo, el cual lo llevaría también a tomar una participación activa, y esta vez protagónica, para ponerle término.

Las causas que llevaron al desprestigio a Dávila y a su Gobierno fueron muy complejas. Pero cabe destacar entre esas causas determinantes su ambición, legítima o no, de presentarse como candidato a la Presidencia de la República sin tener ningún apoyo político, lo que provocó en el ambiente nacional una honda reacción contraria; la falta de efectivas medidas para paliar las continuas alzas de los artículos de primera necesidad, que afectaban a un pueblo hambriento y cesante, el cual había perdido la confianza en el gobierno; y en las desesperadas e inconsultas medidas que éste demagógicamente tomaba para paliar la situación. La cesantía en el país era muy grave; según una información oficial de la Inspección General del Trabajo, ésta registraba al 16 de octubre de ese año, 22.990 empleados y 99.272 obreros cesantes, lo que hacía un total de 122.262 desocupados en el país. "Esta cifra que debe ser multiplicada por tres, como mínimo -informaba esta misma oficina- consultando la familia de cada uno de los cesantes, da un total de 366.786 personas sin recursos en la República,"³³ es decir el 12% sobre un total de 4.287.445 habitantes que nos da el Censo de 1930.

"Era especialmente dolorosa la cesantía en la clase media, por su ambiente social y su más alto standard de vida", afirmaba seis meses después el Presidente Alessandri en su mensaje del 21 de mayo de 1933.

Además de este fracaso económico, en gran parte consecuencia de la falta de mercados para nuestros productos de exportación, se impusieron restricciones a la libertad de prensa, se aplicó un estado de sitio prolongado, se declaró la ley marcial y hubo numerosos detenidos y relegados, según datos entregados en 1934 por el Ministro del Interior, "durante los cien días del Gobierno de Carlos Dávila se detuvieron a un total de 405 ciudadanos."

El fracaso del experimento socialista fue dramático. Su análisis hace parte de

la historia nacional y no es del caso repetirlo una vez más, debido a su amplia difusión en las obras que tratan sobre este triste período de nuestra vida republicana.

Sin embargo, es interesante recordar lo dicho por Merino sobre este curioso episodio:

"Fracasamos porque fue un gobierno intelectual que no tuvo conciencia de realizaciones inmediatas. Eugenio Matte era un gran talento, pero poco realizador, como Dávila, que hizo grandes planes que no se llevaron a la práctica. Creo que en las funciones de un gobernante, su primera capacidad debe ser la condición de mando. Mandar, en un gobierno, es hacer que se realicen planes prácticos de acuerdo a la verdad en que se vive. El gobernante intelectual planifica, pero sin condición de mando, no realiza."

La efervescencia contra el Ejército, que Merino captó oportunamente y cuyas consecuencias trató de evitar exigiendo la constitución de un gobierno civil, fue cada vez en aumento, registrándose numerosos incidentes, en los cuales los oficiales fueron insultados o desairados públicamente. Se les consideraba como "responsables de la ruina económica y moral del país." (Declaración de la Asamblea Radical de Santiago)

Esta crítica situación empezó a preocupar seriamente a los Jefes de las Fuerzas Armadas, único sostén del Gobierno y por lo tanto responsables de la situación que existía. En consideración a que la Aviación había sido la rama castrense que había tomado la mayor responsabilidad en relación al apoyo de estas fuerzas al Gobierno, Merino, como su jefe supremo, se sintió personalmente comprometido con lo que estaba sucediendo. En varias reuniones con sus oficiales había analizado esta realidad y ellos habían comprendido las aprehensiones de su jefe.

En estas circunstancias, según lo expuesto por Merino al país, en una retrospectiva en que analizó los sucesos, que fue publicada por la prensa nacional, el Comandante Cruz, prestigioso comandante del Regimiento Buin, se acercó a Merino en su casa el 9 de septiembre y le comunicó que no soportaba más la situación de efervescencia contra el Ejército, pues ya era insostenible; que a ciertos oficiales se les había hecho salir de locales públicos con gritos y silbidos y que él iba a decirle a Lagos y a Dávila que no continuaría más a cargo del Regimiento, pues no quería aparecer como sostén del Gobierno que recurría a restricciones tan severas a la libertad, sólo para realizar una mascarada electoral sin provecho alguno para el país.

La autorizada opinión del Comandante Cruz, que se hacía vocero del descontento de la oficialidad de las demás unidades de la guarnición, quienes sostenían el Gobierno de Dávila, coincidieron con las inquietudes que Merino había expuesto a su oficialidad, por lo tanto, como principal sostenedor del Gobierno, se entrevistó esa misma noche con el Presidente Provisional a quien le hizo ver la grave situación que se presentaba y la urgente necesidad de cambiar de ministros y dar otra orientación a

su gobierno, nombrando Ministro de Guerra al General Pedro Vignola, Jefe de la Primera División del Ejército. Al día siguiente Merino volvió a entrevistarse con el Coronel Cruz, quien le comunicó que el lunes entregaría el mando del Regimiento Buin a su segundo, lo que llevó a Merino a visitar de nuevo a Dávila y comunicarle que la situación de efervescencia en el Ejército era más grave que el día anterior y que ahora era necesario no sólo cambiar los ministros sino pensar en su propio retiro del Gobierno.

El día domingo 11 el Coronel Cruz declaró que él no entregaría el mando de su unidad hasta que Dávila saliese del Gobierno. Como Merino tenía un acuerdo tácito con Cruz de actuar siempre en completa armonía, al no poder entrevistarse de nuevo con Dávila, lo hizo con el Coronel Lagos, Ministro de Guerra y de Aviación, sin encontrar en él ninguna solución a la crisis, rechazando el planteamiento del Coronel Cruz, tildándolo de loco, agregando que eran locos los que pensaban como él. El lunes, a primera hora, Merino se reunió con sus oficiales y la opinión unánime fue que el binomio Dávila-Lagos no podía continuar. En la noche, Merino se entrevistó con el Almirante Carlos Jouanne, Comandante en Jefe de la Armada, quien le dijo que si aceptaba el General Otero, Comandante en Jefe del Ejército, podría ir con él y con Merino a exigirle a Dávila su renuncia y la entrega del mando supremo a un ciudadano que se designara de común acuerdo.

"Terminada la entrevista -dice Merino en su relación citada- me fui a hablar con el General Sáez, el militar de juicio más ponderado en la Institución, quien estuvo muy de acuerdo con el procedimiento indicado y aceptó que el Vice-Presidente podría ser, o el Presidente de la Corte Suprema, o aquel que designaran de común acuerdo los presidentes de gremios y de partidos políticos de izquierda."

Al retirarse Merino a su casa, se encontró con un grupo de oficiales de Aviación que le esperaban alarmados, porque el Gobierno había nombrado al Comandante Jessen como Jefe de la Aviación y que para evitar un posible apresamiento se fuese a dormir a El Bosque, pero no durmió en toda la noche discutiendo la situación con sus oficiales, y numerosos representantes de gremios y de periódicos.

En horas de la mañana del día 12, Merino se reunió con el General Otero y el Almirante Jouanne, que estaban rodeados por generales presididos por el General Blanche, a quien en la víspera Dávila había nombrado Ministro del Interior. Blanche informó a los presentes que Dávila estaba dispuesto a entregar el mando a la persona que las Fuerzas Armadas designaran, centrándose después la discusión en la persona del posible reemplazante de Dávila. Surgieron en ese análisis los nombres del Presidente de la Corte Suprema, Abraham Oyanedel, del General Arturo Puga y de don Jorge Alessandri, los que fueron desestimados insistiendo los presentes en la persona del propio General Blanche.

Merino rechazó la opinión de los altos jefes reunidos, dirigiéndose al General

Blanche para hacerle presente que le hablaba con la franqueza y sinceridad que se merecía por ser un gran soldado, y que le expresaba su opinión contraria en razón a su reconocida amistad con Ibáñez, lo que lo asociaba a una nueva dictadura, lo cual traería enconadas reacciones en su contra y en su futuro gobierno.

Pero el Almirante Jouanne expuso que la Armada sólo permitiría la entrega del poder al General Blanche y no a otro. A lo que Merino propuso que, para superar la resistencia que este nombramiento produciría en la opinión pública, Blanche anunciara al país que asumiría el mando supremo por algunos días, mientras se consultaba con los presidentes de los gremios y de los partidos de izquierda sobre quien debería reemplazarlo para asumir la Vice-Presidencia. El General Blanche se negó rotundamente a hacerse cargo del Gobierno en estas condiciones.

En estas circunstancias, ante la noticia de que una poblada rodeaba La Moneda exigiendo que Dávila continuara en el poder y que algunas unidades se negaban al cambio de Gobierno, se olvidaron los inconvenientes para salir del paso en que se estaba, sumándose también Merino al ruego de que Blanche asumiera el Mando Supremo.

Puestos de acuerdo, los jefes militares y el General Blanche, atravesaron la calle e ingresaron a La Moneda y después de una dramática entrevista con Dávila, Blanche asumió la Presidencia Provisional de la República.

Después de efectuada la entrega del mando, Merino se dirigió a El Bosque para informar a sus oficiales sobre este acto.

"La designación del General Blanche produjo a mis oficiales un desengaño y un temor por la impresión que esta designación produciría en el elemento civil."

A pesar de esta reacción negativa de los aviadores, Merino continuó instándolos a tener confianza en el General Blanche como tenían en él, pues era un soldado honrado, patriota y muy abnegado y que le había prometido "no retroceder un punto en la línea de las conquistas sociales alcanzadas."

Además Merino tuvo que hacer frente a nuevas recriminaciones por esta designación. Hasta El Bosque llegaron organizaciones obreras, de clase media y periodistas a expresarle sus temores y sus quejas. Cuando retiraba a su dormitorio recibió un llamado desde La Moneda para que fuese a integrar una reunión durante la cual se nombraría el nuevo gabinete que, a pedido del General Blanche, estaba organizando el ex senador José Maza Fernández, en la confianza de que todos los jefes de las distintas ramas de la defensa nacional estuviesen de acuerdo. Al pedirle Blanche a Merino que emitiera su opinión al respecto, Merino, *"pese a mi actitud anterior, hube de decir mi pensamiento sin ambages. Creía que el General Blanche debía citar a los presidentes de izquierda y a los principales gremios para que éstos designaran la persona que debía asumir la Vice-Presidencia, en reemplazo del General Blanche, a quien la opinión civil en su gran mayoría repudiaba."*

Al escuchar las palabras de Merino, Maza se excusó de seguir organizando el gabinete y se retiró de la sala, diciendo que las Fuerzas Armadas deberían decidir.

"Mis exigencias comprendían -continúa Merino en este documento- además de lo expresado al señor Maza, libertad de prensa, regreso a sus hogares de todos los presos y relegados políticos, elección de un Presidente, junto con la Constituyente y creación del Ministerio del Aire, a fin de evitar que volviera el Gobierno Provisional a desviarse del programa ofrecido, por la inercia o maldad de un hombre que asumiera la representación del Ejército y de la Aviación en conjunto. Esto último, la creación de un Ministerio del Aire y lo primero, designar al ciudadano que los jefes de gremios y de los partidos eligieran como Vice-Presidente, encontró cerrada resistencia entre los generales y almirantes."

En los momentos en que los generales y los jefes de unidades estaban deliberado en ausencia del General Blanche, irrumpió violentamente en la reunión el Coronel Lagos, ex Ministro de Guerra quien apostrofó a Merino de traidor y ambicioso con gritos y ademanes que acusaban una grande y violenta exasperación.

"En el primer momento quise hacer uso de mi pistola, pero fui desarmado -recuerda Merino- y como Lagos siguiera insultándome a gritos, lo emplacé a ventilar donde estilan los caballeros cuestiones que sólo la gente inculta trata de arreglar a gritos destemplados y con ademanes violentos."

Al ingresar el Coronel Cruz a la sala sufrió también la arremetida verbal de Lagos y quien para terminar, amenazó a Merino con tomarlo preso. La entrada de la tropa a la sala fue objetada por el propio Comandante en Jefe del Ejército quien se sintió también ofendido por la actitud de Lagos.

En medio de estos incidentes, que llegaban al escándalo, se acercó a Merino el capitán Julio, ex edecán de Dávila, quien sobreexcitado le gritó: Comandante, yo se lo pido, nómbrame su padrino que yo quiero ayudarlo a castigar esta ofensa. Y uniendo la acción a estas palabras sacó su pistola amenazando castigar al ex Ministro...

Después del incidente con Lagos, el Comandante en Jefe del Ejército le pidió a Merino que se abstuviese de intervenir con la Fuerza Aérea, como consecuencia de la situación política y las ofensas recibidas. Cuando Merino se disponía a salir, su hermano, el Almirante Julio Merino, le aconsejó no dormir en su hogar por temor a un atentado contra su vida de parte de Lagos. Por otra parte se corrió el rumor que Merino había sido detenido, lo que motivó a que sus oficiales se dirigieran apresuradamente a El Bosque a fin de alistar sus máquinas, lo que obligó a Merino a dirigirse a esa base para calmar sus ánimos y se echó después en su camastro para descansar de la dura jornada. Después de algunas horas de sueño sus oficiales lo despertaron para informarle que El Bosque iba a ser asaltado por las tropas de la Escuela de Infantería.

Ante el inminente ataque ¿debía cumplir Merino con lo solicitado por el General

Otero, manteniéndose inmóvil esperando el ataque de la mejor unidad de combate del Ejército, contando sólo con los escasos elementos de defensa terrestre con que contaba la Aviación y exponer a sus jóvenes oficiales y su escasa tropa a una masacre?

En su desesperación, Merino trató de comunicarse con el General Otero, pero las comunicaciones no funcionaban y los minutos corrían dramáticamente. En esas trágicas circunstancias a Merino no le quedó otra alternativa que ordenar a sus aviadores despegar con rumbo a Colina.

"Yo salí en el último avión quedando otros con el encargo de salir sólo cuando las tropas atacantes entraran al recinto de la Escuela. Apenas desprendido del suelo mi avión, observé que el otro avión también emprendía el vuelo ya entre el tableteo de una ametralladora contraria que quiso cortarle el vuelo. Al llegar a Colina un hoyo existente en la cancha de aterrizaje me anunció la dolorosa pérdida del muchacho Pardo, ultimado por una de las bombas que llevaba y que estalló en el momento del aterrizaje".

"Poco antes de salir y seguro ya que seríamos atacados, ordené imprimir proclamas para arrojar sobre Santiago y ordené al personal que quedaba en El Bosque, entregarse sin combatir."

En Colina se captó un telegrama con la noticia de que El Bosque y Colina serían atacados simultáneamente, en consecuencia los aviadores sólo estuvieron en Colina los minutos necesarios para recoger los despojos de Pardo y enviar a Santiago al piloto Teniente Felipe Araya Stiglich, quien resultó gravemente herido a consecuencias de la misma explosión.

Las escuadrillas al mando de Merino volaron hacia el norte para protegerlas de un eventual ataque terrestre.

Durante las acciones que llevaron a la ocupación de la Escuela de Aviación, las tropas de infantería ametrallaron un avión piloteado por el teniente Gertner, que junto a su mecánico intentó alrededor de las 19 hrs. aterrizar en Los Cerrillos. Al recibir las descargas de las ametralladoras antiaéreas de los militares, Gertner también contestó el fuego con sus armas de a bordo, elevó su avión y aterrizó en un potrero cercano al aeropuerto hasta donde avanzaron los infantes haciendo una nutrida descarga sobre él, dando muerte al mecánico y dejando gravemente herido al teniente.

"Llegamos a Ovalle al atardecer. El Capitán de Carabineros nos había tomado gran parte de la bencina disponible, pero, no considerándose con fuerzas suficientes para ocupar el aeródromo, optó por encerrar su tropa en el cuartel. El Capitán Manuel Border Bórquez del regimiento Arica, que había sido enviado como avanzada con una veintena de soldados enviados en camiones, ordenó a éstos volverse a La Serena desde la mitad del camino y me declaró que el regimiento no nos atacaría. Regresó a su unidad a media noche, después de haber sido recibido en el aeródromo como un amigo leal".

"Al amanecer (se refiere al día 15), una camanchaca espesísima cubrió el campo y protegiéndose con ella, unos doscientos y tantos hombres rodearon el campo y a una voz, aparecieron disparando sus armas a boca de jarro. Los oficiales, despertados de esa manera, comprendieron que no había resistencia alguna y sólo atinaron a calmar a los asaltantes. 'No disparen, no dañen el material, no destruyan los aviones'"

"Yo dormía en el único dormitorio del aeródromo, la pieza del jefe de posta, desde cuya puerta presencié la escena. Calmados los disparos y obligados mis oficiales a reunirse en el hangar, yo entré a mi dormitorio y mucho rato cavilé si no sería mejor liquidar mi vida ante la irreparable desgracia. El deseo de esclarecer los sucesos pasados y de asumir por entero la responsabilidad de lo hecho con la Fuerza Aérea me convencieron, y después de un largo rato de meditación, salí de mi pieza, encontrándome en la contigua con el jefe de los carabineros que, azorado con el encuentro, dio un salto atrás, creyendo que lo acometería. Convencido de mi pasividad, me rogó acompañarlo adonde el comandante Morales, amigo mío y jefe de las fuerzas asaltantes".

"Desde ese momento comencé a hacer vida de prisionero, yo que abogaba por las libertades!...". "Las fuerzas que nos atacaron de improviso estaban formadas por cien hombres del regimiento Arica y cien hombres de Carabineros". "Nosotros contábamos con seis carabinas y unos 30 revólveres y pistolas, que no alcanzaron a desenfundarse." "Los aviadores en tierra, sin sus aviones, son como los cóndores que pueden cazarse a palos, y en medio de la neblina espesa, resultan cóndores ciegos."

Un distinguido General de nuestra Fuerza Aérea, entonces sólo un fino y agudo observador que sería más tarde un gran escritor y poeta, recordó años después este mismo episodio con su galana pluma:

"Veníamos de Los Cóndores en Iquique a sumar nuestra fuerza, más que eso aún, a poner nuestra bizarra inquietud veinteañera bajo su mando y su rebeldía. La patria vivía días inciertos. El Comodoro se había alzado como protesta y quería que sus aliadas huestes le acompañaran en su gesta. Y es así como finalmente despegamos de El Bosque rumbo al norte en esa aventura que se llamó con cierta ironía La Fuga de los Cisnes y a la cual posteriormente se le dieron ribetes románticos".

"En Ovalle, la bruma y, más que la bruma, la mano de Dios, detuvo nuestro vuelo y en la densa penumbra de esa mañana lejana, nuestras alas quedaron enredadas en las mallas de una niebla densa e impenetrable. El Comodoro emergía de la niebla como una torre, rodeado por algunos de sus capitanes de medallón, al menos así lo mirábamos nosotros, cachorros de aeronautas, y aun cuando caímos prisioneros por la celada de la niebla, nos reconfortaba el sabernos unidos a él por el mismo infortunio."³⁴

La actitud clara y patriótica de Merino fue comprendida en todo su valor por el sector ciudadano que deseaba la salida de Dávila.

Simbolizando ese sentimiento, un desconocido secretario del Partido Socialista de Chile, seccional Rancagua, le escribía a Merino con fecha 14 de septiembre, en medio de la crisis iniciada ese día:

"No puedo menos que felicitarlo por su decidida actuación ante el grotesco Gobierno de Dávila, cuya desgraciada actuación le había granjeado la antipatía y oposición de la opinión pública."

"Los socialistas habríamos mirado con simpatía que hubiese sido Ud. el que asumiera el mando de la nación para presidir las elecciones próximas. El pueblo tiene más confianza en Ud. que en ningún otro militar, debido a su línea de conducta perfectamente clara en cuanto a la realización de un programa de Gobierno en favor exclusivo de las clases asalariadas."³⁵

Dominada la Aviación en la forma relatada por el propio Merino, el Comodoro, sus oficiales y sus mecánicos, fueron conducidos prisioneros al regimiento Arica en La Serena, en cuyas dependencias quedaron incomunicados.

Al descender del tren que los había llevado desde Ovalle, los aviadores fueron recibidos hostilmente por un grupo numeroso de manifestantes, quienes, impresionados por las noticias oficiales del Gobierno y el correspondiente desconocimiento de las verdaderas causas del gesto de Merino, reaccionaban contra los que estimaban como subversivos. Las manifestaciones hostiles se prolongaron durante toda la travesía de los aviadores desde la estación de ferrocarriles de La Serena hasta el regimiento Arica, donde también fueron recibidos hostilmente por la oficialidad en las primeras horas de permanencia en sus dependencias. Pasado un día, la actitud de jefes y oficiales empezó a cambiar.

El día 15, anticipándose al resultado de la investigación sumaria contra Merino, la que sólo ordenaría al día siguiente, el Gobierno firmó un Decreto destituyendo "del cargo de Comodoro del Aire y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea a don Arturo Merino Benítez."

Seis días después, mientras todavía no se decidía si Merino sería juzgado por una Corte Marcial, o simplemente sería sometido a un sumario administrativo, el Gobierno declaró "en reorganización a la Fuerza Aérea, a base de su distribución entre el Ejército y la Armada, en proporción a sus respectivas necesidades" y para ese efecto nombró una Comisión, la que fue presidida por el General Elías Veloso, "para que en el más breve plazo posible presente el proyecto de organización definitiva que debe darse a la Aviación."

Dos medidas precipitadas, propias de la pasión política y del desconocimiento de los hechos y de los móviles que inspiraron el gesto de Merino, las cuales, muy pocos días después quedaron nulas.

Conducidos los aviadores a La Serena, el Gobierno, por intermedio del Ministro del Interior, Ernesto Barros Jarpa, entregó una declaración pública en la que acusaba a Merino de "oficial envenenado por ambiciones enfermizas", que tenía la pretensión de exigir para sí una cartera ministerial, cuyo rechazo lo había inducido a rebelarse, por lo cual "será juzgado sin contemplaciones."³⁶

A pesar de su incomunicación, Merino entregó su respuesta al Ministro por intermedio del diario serenense **El Chileno**, protestando enérgicamente contra los términos usados contra su persona, aclarando de paso que *"como Jefe de la Fuerza Aérea había exigido al General Blanche la creación del Ministerio del Aire a fin de que esta Institución pudiese controlar los actos del Gobierno Provisorio y evitar así las tendencias personalistas de ciertos jefes del Ejército que pudieran entronizar una dictadura obstinadamente impopular y estéril como el período Dávila-Lagos."* Agregando que *"a la creación de este Ministerio, seguiría mi retiro, pues yo no pretendía continuar ni en el servicio ni en la política y propuse reincorporar al Comandante Aracena, a fin de que pusiera bajo su mando a la Fuerza Aérea"*, recordando que este prestigioso jefe había sido alejado del servicio por él mismo, *"debido a divergencias fundamentales de criterio y que, en ningún caso, seguiría mis sugerencias."*

Por su parte, uno de sus hermanos, Daniel, párroco de Curicó, quien había criticado en su oportunidad las opiniones políticas de Merino, envió al diario **La Nación** una comunicación en la que refutaba los conceptos del Ministro del Interior, a los cuales calificó como "insultantes para el adversario en desgracia", reafirmando las patrióticas intenciones de Merino que aspiraba a la inmediata constitución de un Gobierno civil y las razones que había tenido para ordenar a la aviación a volar hacia el norte.³⁷

El día 18 de septiembre Merino y los oficiales seguían incomunicados, pero siempre con la moral muy en alto. Al sentir el último de los veintiún cañonazos tradicionales, con que el regimiento Arica saludaba el Aniversario Nacional, los detenidos, en coro, cantaron el antiguo tango "Ladrillo está en la cárcel", en medio de gran entusiasmo e hilaridad.

Ese día, un amigo de los aviadores envió a los detenidos un canasto de sandwiches, otro de naranjas y una damajuana con seis litros de vino, a fin de que celebraran las fiestas patrias; pero esto último no pudo entrar al regimiento.

Este mismo día 18, llegó a La Serena un avión con el encargo de retirar del "Arica" los magnetos de los aviones capturados en Ovalle, y su esposa aprovechó el vuelo para que el piloto le hiciera llegar a Merino un paquete con ropa interior el que, antes de entregárselo, fue prolijamente revisado por la guardia. En la tarde llegó de Santiago su otro hermano, Presbítero Ramón Merino, quien no pudo entrevistarse con él de inmediato, pero lo hizo al día siguiente por espacio de un cuarto de hora y

en presencia de un oficial del regimiento a quien Merino le dijo que estaba tranquilo, pero muy preocupado por la suerte de sus oficiales. Le agregó que no sentía haber obrado en la forma que lo hizo, puesto que lo había hecho para que volviese el país a un régimen civil.³⁸

En ese mismo día llegó a La Serena el General Pedro Vignola, acompañado de un ayudante, según se dijo, a instruir el sumario contra Merino, quien emitió una segunda declaración protestando esta vez contra las medidas vejatorias e injustas, que a su juicio, el Gobierno había tomado contra sus leales subalternos manteniéndolos incomunicados y presos en el cuartel del Regimiento Arica, haciendo hincapié en que la Fuerza Aérea era una institución armada, especialmente disciplinada y sus actividades últimas obedecieron a órdenes de su Comandante en Jefe, y protestando por su prisión, por cuanto él había asumido por entero la responsabilidad de lo ocurrido. agregando:

"Me explico que la ley del vencedor se cumpla, pero sobre quien tiene y asume por entero esa responsabilidad de los hechos, sobre el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. ¿Qué culpa tienen los cadetes, los alféreces, subtenientes, tenientes, capitanes y comandantes hoy presos, si lo único que hicieron fue cumplir las órdenes del Jefe que el Supremo Gobierno les designara? ¿Qué culpa pueden tener los mecánicos, que a su vez obedecieron las órdenes de sus oficiales?"

Confirmando las palabras de Merino en relación a las responsabilidades que le cabían a los aviadores en este dramático episodio, la prensa nacional recogió nuevas declaraciones suyas en este aspecto. **El País**, diario vespertino de Santiago, en su edición del día 19, decía:

"En declaraciones privadas a algunos amigos, el Comodoro señor Merino Benítez ha expresado que la oficialidad de su mando no tiene responsabilidad ninguna ante los hechos ocurridos, ni ante el Código de Justicia Militar. Se limitó a obedecer sin vacilaciones las órdenes de quien era su superior absoluto y que, en consecuencia, él asume toda la responsabilidad como hombre y como militar."

Mientras Merino y sus oficiales estaban incomunicados en La Serena, la situación del Gobierno se hacía por horas más difíciles y el sentimiento de hostilidad contra el Ejército estaba llegando al paroxismo. En la noche del día aniversario nacional, el teatro Municipal puso en escena la popular ópera verdiana "El Trovador". "Minutos antes de iniciarse el tercer acto -informaba el diario **La Opinión** del 20 de septiembre- la orquesta ejecutó el Himno Patrio, el que fue escuchado por los asistentes en medio del más profundo y respetuoso silencio. Apenas terminada la Canción Nacional, una estruendosa salva de aplausos saludó con inusitado entusiasmo la música del Himno, mientras se oían voces airadas de mueras al Ejército y a los jefes militares que han tomado parte directa en los acontecimientos políticos desarrollados últimamente en nuestro desgraciadísimo país, mientras desde las galerías, anfiteatro y balcones se lanzaban proclamas condenatorias de los regímenes dictatoriales."

"Estas manifestaciones de ira culminaron con la proposición que hizo uno de los asistentes de abandonar el teatro si no lo hacían algunos militares cuya presencia se había notado. Como los señores aludidos no hicieran mayor caso de la unánime exigencia de los concurrentes, éstos abandonaron en masa el recinto interior y durante varios minutos continuaron los gritos y mueras a la tiranía militar en el foyer."

A este incidente se agregaron otros muchos que no fueron denunciados a la prensa, pero la opinión pública fue sensibilizándose cada día más sobre este problema, lo que obligó al Gobierno a ordenar al Director de Carabineros tener presente el artículo 278 del Código de Justicia Militar, el que establecía la pena de reclusión menor en su grado mínimo a quienes "de palabra o por escrito injurie al Ejército, sus unidades, reparticiones, o armas o a clases o cuerpo determinado del mismo."

A fin de delimitar responsabilidades y explicar el origen de su actitud ante el Gobierno de Blanche y de sus consecuencias posteriores, Merino entregó a la prensa un extenso comunicado comentado cronológicamente estos hechos, desde el día 9 de septiembre hasta que fue sorprendido en Ovalle. Este documento nos ha servido de base para relatar las actividades de Merino en esta crisis.

A mediodía del 22, llegaron a La Serena numerosos parientes de los aviadores, entre ellos la señora Matilde Ossa de Merino, esposa del Comodoro, a llevarle su apoyo moral. Ambos tuvieron una prolongada entrevista plena de emoción. A la salida la señora de Merino declaró al periodista del diario **La Opinión** de Santiago, que su esposo manifestaba una gran serenidad de ánimo y una entereza moral que es "admirable, a pesar de encontrarse prisionero".

"Arturo, agregó la señora, confía en que los acontecimientos que se ven venir, habrán de justificar, y muy pronto, su actitud, que no fue otra que querer instalar a un civil como gobernante, haciéndose eco del sentir general del pueblo chileno, que estaba cansado de los gobernantes militares. A pesar de que ahora se trataba de tergiversar totalmente su actuación e intención, no podrá permanecer en el misterio lo que en realidad él pretendía y que una vez que se haga luz en estos sucesos, se podrá apreciar debidamente lo que él aspiraba en bien general."

"Como compañera de su vida, agregó, puedo afirmar, negando todo derecho a desmentirme, que ése fue y que continuará siendo, el mejor anhelo de su vida: la vuelta del país a la civilidad. Arturo, terminó diciendo la señora Merino, no quiere hacer su defensa personal; sólo aspira que se deje en libertad a sus subalternos, que ellos no tienen otro pecado que de haber obedecido órdenes superiores, como demostración de la disciplina que reinó en toda ocasión dentro de la Aviación Nacional."³⁹

Después de permanecer dos días en La Serena, la señora Merino regresó a su hogar en Santiago el día 24 "habiendo recibido toda clase de demostraciones de afecto de parte de destacados elementos de la sociedad local, quienes le han

demostrado así, su simpatía por la actuación de su marido", informaba al país el diario **La Opinión** de Santiago, el 22-9-1932.

Aunque el gesto de Merino, inspirado en el patriótico propósito de influir en la organización de un gobierno civil que condujese a la restauración de la legalidad fracasó al no recibir el apoyo de otros sectores de las Fuerzas Armadas, únicos factores determinantes en ese instante en la vida nacional, contribuiría, no obstante, a despertar la dormida conciencia ciudadana e influyó en el ánimo de los protagonistas del momento para hacerlo.

En efecto, a medida que pasaron los días, el pesado ambiente con que el Gobierno y sus escasos partidarios habían pretendido hundir para siempre a Merino, fue debilitándose y fue, poco a poco, surgiendo la verdadera razón de su decisión. Primero fue la prensa de La Serena, quien recogió sus declaraciones, luego otras publicaciones, y así la opinión pública fue informándose de la verdad de lo ocurrido, y la figura de Merino surgió aureolada de prestigio. Sus declaraciones eran solicitadas y él las hacía en un tono acusatorio totalmente en desacuerdo con su condición de "prisionero incomunicado."

En especial, se caracterizó por darle a Merino toda la publicidad posible el diario serenense **El Chileno**, que dirigía en ese tiempo don Gabriel González Videla, Presidente del Partido Radical.

El 22 en la noche arribó también a La Serena el General Aníbal Godoy y su ayudante, el capitán Amesti, designados por el Gobierno para instruir el sumario administrativo por medio del cual se juzgaría a Merino y a los aviadores.

A primera hora del 23, el Fiscal interrogó a los oficiales y suboficiales detenidos y poco a poco los fue dejando en libertad, ante la declaración de éstos de que ellos "sólo habían obedecido las órdenes que les había impartido el Comodoro, que para ellos eran sagradas en atención al indiscutible ascendiente moral que tiene sobre sus subalternos",⁴⁰ y a la declaración previa hecha por el propio Merino el día 18.

Durante el interrogatorio a que fueron sometidos los oficiales de parte del Fiscal, General Godoy, éstos manifestaron en todo momento una profunda lealtad con Merino.

Al respecto, es del caso recordar lo escrito por uno de ellos, el entonces joven teniente Diego Barros Ortíz, quien casi cuarenta años más tarde decía:

"...al dar término al interrogatorio de rigor, el fiscal, un pundonoroso General de Caballería nos preguntó:

"-Teniente ¿tiene algo más que agregar?"

"Y todos, uno por uno dimos, sin vacilación, con voz respetuosa y serena, esta respuesta de otra edad:

"-Mi general, si mi Comodoro Merino nos volviera a pedir que le siguiéramos, lo volveríamos a seguir."

Merino nunca olvidó el noble gesto de sus compañeros. Muchos años después de estos dramáticos sucesos recordó en emotivas frases:

*"Cuando en 1932, la intriga política lanzó al Ejército contra la recién creada Institución y la Fuerza Aérea sufrió aquel triste episodio de Ovalle, su jefe derrotado y en prisión, recibió de sus subordinados el homenaje de adhesión y cariño, el más conmovedor con que aquel jefe pudo adornar su vida, homenaje de lealtad y comprensión que, si honraba al que lo recibía, mucho más honraba a los subalternos que en aquellos momentos lo rendían."*⁴¹

Los acontecimientos que se ven venir, como lo había dicho Merino a su esposa durante la entrevista que sostuvieron el día 22 de septiembre a la cual nos hemos referido, llegaron inexorablemente.

La difícil situación que venía sufriendo el Gobierno del General Blanche, agravada debido a su aislamiento político, por la negación de los partidos a apoyarlo y la hostilidad creciente de la ciudadanía contra los oficiales del Ejército, llegó a su cenit al recibir en la tarde del día 26 una comunicación urgente de parte del General Pedro Vignola, Jefe de la Primera División, con asiento en Antofagasta.

Esta comunicación encerraba en su texto el inicio de "los acontecimientos" previstos por Merino desde su prisión en La Serena.

En efecto, en ella el General Vignola deba a conocer el malestar de la civilidad nortina por la situación imperante, el rechazo del regreso al país del General Ibáñez y su posible participación en la política, el cansancio y el odio de la opinión pública contra la participación de las instituciones armadas en la política, y lo que era más grave aún, el sentir del personal a su mando "que se restablezca rápidamente el orden constitucional para que un Gobierno civil dirija las próximas elecciones con amplio derecho y libertad."

Es decir, lo mismo que había pretendido Merino el 13 de septiembre, en ocasión de la renuncia de Dávila.

Con mucha razón, un diario independiente de Santiago que informaba sobre los graves sucesos que estaban ocurriendo en Antofagasta, decía:

"El movimiento del Norte tiene el mismo carácter del encabezado por Merino Benítez."⁴²

La dinámica de los acontecimientos que vio venir Merino, quizás mejor informado en su prisión que los sorprendidos miembros del Gobierno, le había dado la razón y pese al fracaso de su movimiento, el Comodoro tiene derecho a que la historia lo considere como el principal artífice de la vuelta a la normalidad constitucional, con la cual se cerró el período "socialista" en nuestro país.

Como todos conocemos, desde el 28 de septiembre hasta el 1° de octubre, Chile se vio envuelto en una crisis política que culminó con la renuncia del General Blanche y el advenimiento al Mando Supremo de don Abraham Oyadenel, Presidente

de la Corte Suprema de Justicia.

En medio de estos dramáticos acontecimientos el sumario contra Merino, como único responsable, continuó.

El día 30, Merino fue interrogado por el Fiscal, General Godoy, ante quien declaró que no tenía ningún descargo que hacer, pues haría lo mismo si el caso se repitiera. Agregando que:

"Cargos sí que tengo que hacer, Sr. Fiscal, la Fuerza Aérea fue atacada inopinadamente por fuerzas del Ejército que ocuparon sus aeródromos sin razón alguna y en Ovalle apresados sus oficiales y mecánicos tras un ataque sorpresivo. La razón de este atropello, aún no la alcanzo a ver, pues no creo que fuera ella la divergencia de criterio respecto a la organización del nuevo Gobierno y la permanencia del General Blanche en el poder que el Jefe de la Fuerza Aérea tuvo con los jefes de las otras instituciones armadas, ni puedo creer que lo fuera el incidente vergonzoso que provocó contra el suscrito el ex Ministro de Guerra y Aviación en los salones de La Moneda la víspera de estos sucesos".

"Ante la inminencia del ataque a El Bosque yo ordené el traslado a Ovalle con una detención en Colina; obraba con plena conciencia de mis actos y de mis atribuciones como Comandante en Jefe. En esos momentos no había gobierno constituido ni pude recibir por lo tanto orden en contrario de ninguna autoridad que tuviese atribuciones sobre mí".

"La Fuerza Aérea, sin excepción alguna de Arica a Magallanes acató mis órdenes con ejemplar disciplina y entusiasmo, y quiero dejar constancia de que pude comprobar en mis oficiales y en mi tropa, un espíritu tan altamente abnegado y resuelto que habrían ido al sacrificio si yo se los hubiese ordenado".

"Si la Fuerza Aérea sufrió en su prestigio y vióse vejado su personal al ser aprisionado en Ovalle, me cabe la satisfacción de no haber sacrificado personal de una Institución hermana que obedecía órdenes inconsultas, y de haber demostrado a la faz del país en forma irredargüible que la Fuerza Aérea no serviría de instrumento para mantener un Gobierno que repudia el país entero. Si no repelió a sus atacantes en Santiago, fue porque su acción habría inmolado muchas víctimas inocentes, quedando a salvo y muy seguros de todo riesgo, los culpables".

"Queda eso sí, la Institución, hondamente herida con la muerte en Colina de uno de sus oficiales, a causa de lo precipitado del viaje, y con la muerte de uno de sus mecánicos en Cerrillos, sacrificado con saña vergonzosa."⁴³

Los sucesos acaecidos en Antofagasta, la vuelta al régimen constitucional, el regreso a la normalidad política tradicional y el natural deseo de superar con el olvido los tristes y lamentables episodios de esta aventura, contribuyó a que los protagonistas principales nunca confidenciaran si el movimiento iniciado por la aviación en septiembre

y el que posteriormente estalló en Antofagasta ese mismo mes, tuvo o no tuvo una relación o fue el resultado de un acuerdo secreto desconocido entre Merino, como Jefe de la Aviación y el General Vignola como jefe de la División de Antofagasta.

Cabe entonces analizar tres instancias en que Merino, como el principal de estos protagonistas tuvo presente el auxilio o cooperación que pudo encontrar en sus planes de parte del Jefe de la División de Antofagasta.

La primera cita a la participación de Vignola en los acontecimientos que condujeron a esta crisis, es la que hizo Merino en su exposición al país, en septiembre, en la que dice haberle propuesto al Presidente Dávila el nombre del General Vignola como Ministro de Guerra en reemplazo del Coronel Lagos. Una segunda es el radiograma que envió Merino al General Vignola, a medio día del 13 de septiembre, explicándole los móviles de su actuación contra Dávila y solicitándole la adhesión de las fuerzas a su mando. Y el tercer contacto con Vignola sería su vuelo desesperado hacia el norte, con la posible intención de llegar hasta Antofagasta y en el cual, su aterrizaje en Ovalle -punto sin ninguna ventaja estratégica, que sólo le reportaría a Merino reabastecimiento de combustible-, le fue fatal. Así parecen confirmarlo plenamente las declaraciones del Capitán Alvarez Goldsack del regimiento Arica, enviado a atacar al aeropuerto de Tuqui, en Ovalle, quien dijo al corresponsal de **El Mercurio**:

"En el curso de la conversación, el Comodoro manifestó el propósito de continuar al norte ese día, porque creía contar allí con una fuerte opinión."

El 1° de octubre, Merino fue trasladado por ferrocarril a Santiago "fuertemente custodiado", informó **El Chileno** de La Serena al día siguiente. En Santiago, se le condujo detenido a la Escuela de Carabineros. Pocos días más tarde, su abogado, José Otero Bañados, interpuso un recurso de amparo a su favor "para los efectos de que se ordene su inmediata libertad o bien para que se le ponga desde luego a disposición del Consejo de Guerra, que, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes citadas, le corresponde juzgar de los hechos en referencia."

Los hechos en referencia expuestos por el abogado Otero Bañados en su escrito, hacían presente al Tribunal la inconsecuencia que se cometía contra Merino, de "mantenerlo detenido e incomunicado durante más de 15 días sin ponerlo a disposición de ninguna autoridad de aquellas determinadas por la ley para conocer el presunto delito que se imputa al señor Merino", mientras los jefes militares de Antofagasta y de Concepción, quienes, lo mismo que Merino "pretendieron establecer el orden público dentro de la mayor constitucionalidad posible, tal como lo anhelaba la inmensa mayoría de los habitantes de esta República, estaban libres y gozaban de especiales consideraciones por parte de la opinión pública."

Pero el advenimiento del nuevo Gobierno civil, encabezado por el Presidente de la Corte Suprema concedió la libertad inmediata y sin excepciones para los reos

políticos. Al ser interrogado el nuevo Ministro del Interior, Angel Figueroa, sobre el caso específico de Merino, contestó a la prensa que "si no estuviera procesado por tribunal competente, debe quedar en inmediata y absoluta libertad."

Al día siguiente, se informaba que "Ha quedado en libertad el ex Comodoro del Aire, señor Arturo Merino Benítez."⁴⁴

Una vez reintegrado a la vida civil, Merino comisionó a sus "buenos amigos", Coronel Miguel Berríos y Comandante Manuel Tovarías, para que se acercaran al ex Ministro de la Guerra, Pedro Lagos, para exigirle a su nombre una reparación por las armas la cual *"debe ser concertada en forma tan severa que, a lo menos, uno de los dos quede en el campo."*

Quería así Merino lavar con sangre las ofensas que el Coronel Lagos le había hecho en la noche del 13 al 14 de septiembre, en ocasión en que los altos jefes de las Fuerzas Armadas deliberaban sobre la renuncia de Dávila y la asunción al poder del General Blanche.

"Como inmediatos y determinados sucesos, ajenos a mi voluntad, seguidos de mi prisión -decía Merino en la carta en que solicitó la intervención a sus amigos- me impidieron cumplir dentro del plazo acostumbrado, con el deber de exigirle la ineludible reparación por las armas a mi gratuito ofensor", venía ahora, que tenía la libertad de hacerlo, a limpiar las ofensas recibidas.⁴⁵

Los padrinos de Merino se entrevistaron con los del Coronel Lagos, Teniente Coronel Aurelio Concha, segundo Comandante de la Escuela de Infantería y el ex Ministro del Interior y de Justicia, Juan Antonio Ríos, obteniendo del Coronel Lagos que "como caballero y como hombre educado retiraba las expresiones groseras que hubiera podido expresar en el incidente en La Moneda respecto al señor Merino, pero que a su respecto era libre de mantener el concepto que su actuación le había merecido en aquella oportunidad. En cuanto a las ofensas por escrito y hechas por la prensa, mutuamente, se estimó que desde el momento que el señor Merino las había contestado en la misma forma, no cabía lance, porque se había producido prácticamente una compensación de conceptos, como dijéramos, entre ambas personas."⁴⁶

Así terminó el fallido duelo Merino-Lagos. Pero antes que se hicieran públicas las declaraciones de los padrinos, la prensa especuló con el posible duelo dándolo por efectuado en la quinta de Aquiles Vergara en Quilicura, otros rumores lo ubicaban en la popular Quinta Roma y no pocos en la cancha de golf del Country Club en Tobaraba. Un diario tituló su primera página a lo ancho con la noticia que Lagos había sido herido de gravedad en el duelo. Así era la fama de excelente tirador de Merino, la cual junto a su prestigio de buen esgrimista, lo venía acompañando desde sus tiempos de cadete de la Escuela Militar.

No obstante que Merino se había retirado a la tranquilidad de su hogar, desilusionado de los hombres y de sus inconsecuencias, a mediados de octubre un medio noticioso recogió el rumor de que Merino se había entendido con el Coronel Lagos para unificar las corrientes de opinión que ambos representaban para proceder contra el Gobierno del Vice Presidente Oyadenel, publicaciones que Merino refutó, aclarando que *"tales rumores carecen de fundamento, pues estoy completamente alejado de toda actividad política y no me cabe ninguna participación en las organizaciones de las famosas guardias fascistas, en la cual se ha mezclado mi nombre, quizás con qué intención."*⁴⁷

A fines de octubre, el Gobierno del Vice Presidente Oyadenel, que había iniciado una amplia campaña de reconciliación nacional, afianzada después por el resultado de las elecciones parlamentarias y presidenciales del día 30 de ese mes, y previa una comprensible y evidente, aunque no publicitada consulta con el Presidente Electo, don Arturo Alessandri, resolvió dictar al día siguiente del acto electoral un Decreto Supremo con carácter "Reservado", por medio del cual derogó el D.S. que en septiembre anterior había destituido a Merino de su cargo de Comodoro del Aire y jefe de la Fuerza Aérea, concediéndole su retiro y jubilación, cuyo texto es el siguiente:

"RESERVADO.- N° 636.- Santiago, 31 de Octubre de 1932. Considerando que por O/M. N° 457, de 16 de Septiembre de 1932, se ordenó instituir una investigación sumaria para precisar la naturaleza y responsabilidad de los hechos producidos en la Fuerza Aérea Nacional el 14 de Septiembre ppdo., Que el Fiscal a cargo de dicho sumario llega a la conclusión de que esos hechos no envolvieron la gravedad que se supuso en los primeros momentos y que el único responsable, Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez, debe ser alejado del servicio; Que el D/S. N° 497bis, de 15 de Septiembre de 1932, sin esperar el resultado de la investigación ordenada, destituyó de su puesto al citado Jefe en vista de que aparecía culpable de actos contrarios al honor y disciplina de las Fuerzas Armadas.- Que la investigación sumaria aludida, al colocar los hechos en su verdadero lugar, demuestra que ellos no dan fundamento a la severa medida adoptada en contra del ex Comodoro; Que el Gobierno está inspirado en un estricto sentimiento de justicia, correspondiendo en consecuencia, reparar los efectos de aquella destitución; Que cabe dentro de las facultades del Presidente de la República su derogación, como asimismo disponer el retiro de los oficiales de la Fuerza Aérea que tengan más de 10 años de servicios; Decreto: 1.- Derógase el D/S. N° 497 bis, de 15 de Septiembre de 1932, que destituyó de su cargo de Comodoro del Aire y de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea a don Arturo Merino Benítez.- 2.- Concédase al mismo Jefe su retiro con una pensión anual de cuarenta y siete mil doscientos cincuenta pesos(\$ 47.250), correspondiente

a 31 años, 3 meses y 7 días de servicios efectivos y abonados.- 3.- Cúmplase el presente decreto desde el 15 de Septiembre de 1932.- Anótese, tómesese razón, regístrese y comuníquese.-

(fdo.) A. OYANEDEL.- Carlos Sáez M."

Por su condición de "reservado", los pormenores de este Decreto no trascendieron a la prensa. **El Mercurio**, en su edición del 8 de noviembre dio la noticia de que un Decreto de carácter reservado concedería su retiro a Merino con un sueldo de \$ 47.000 anuales y al mismo tiempo que dejaría nula su anterior destitución. Por su parte, revista Wikén, en su edición del 12 del mismo mes informaba a sus ávidos lectores, siempre prontos a enterarse de denuncias sensacionales que esta publicación hacía frecuentemente:

"Un récord de aviación: tres jubilaciones, dos destituciones y dos duelos."

"Ocho movimientos de esos que la mayoría de los militares registran una sola vez en toda su carrera, consigna la hoja de servicios del ex Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez en el transcurso de un año y medio."

La noticia de que el Gobierno había promulgado este Decreto fue ampliamente comentada por la ciudadanía. Quienes compartían el espíritu de reconciliación y de justicia del Ejecutivo lo estimaron oportuno, por cuanto contribuía a cerrar recientes heridas y a apaciguar las pasiones que podrían perturbar la gestión del futuro gobierno; los que no la compartían, lo criticaron por precipitado e inaceptable, por tratarse del mal ejemplo de un militar que se había alzado contra el Gobierno, no recordando que si Merino se había declarado en rebeldía, no era para derrocar un determinado gobierno, sino para exigir la vuelta a la constitucionalidad.

Este fue el último contacto de Merino con la Fuerza Aérea Nacional. Había sido precipitadamente destituido de su alto cargo, sin esperar el correspondiente resultado del sumario que le había incoado el fiscal, General don Aníbal Godoy, por orden de un gobierno provisorio; pero un gobierno legal "inspirado en un estricto sentimiento de justicia", lo había rehabilitado y concedido, al mismo tiempo, su merecido retiro, el cual, después de más de 31 años de servicios, Merino había deseado.

A pesar de los graves problemas que la afectaban y a los intentos de disolverla, la Fuerza Aérea era en 1932 una realidad. La dura etapa por crearla y dirigir sus primeros pasos como arma independiente estaba cumplida.

La misión de Merino también se había cumplido. La aviación militar entraría en otra etapa. Esta estaría bajo la hábil conducción del Comandante de Grupo don Diego Aracena Aguilar, a quien Merino había recomendado al Gobierno como su sucesor, quien en diciembre de este año asumió el mando de la Fuerza Aérea Nacional, sirviéndola con abnegación y patriotismo hasta fines de 1938.

Fue el último precursor de nuestra aviación que sería Comandante en Jefe y el

primer oficial que recibiría el título de "General del Aire".

Superada la anómala situación que Merino se había creado con la Fuerza Aérea a raíz de los sucesos de septiembre, pocos días después presentó también su renuncia al cargo de Presidente de la Línea Aérea Nacional, *"a fin de facilitar la labor del Supremo Gobierno y el nombramiento de una persona que contara con la confianza de S.E el Presidente de la República"*,⁴⁸ la que, con anuencia del Presidente electo, don Arturo Alessandri, fue rechazada por el Gobierno, confirmándolo en su cargo.

Como un reconocimiento más de su patriótica actitud en la crisis política de septiembre Alessandri, convencido del buen propósito que lo había inspirado, lo confirmó en su cargo al llegar al poder y lo mantuvo frente a esos servicios hasta agosto de 1938, es decir, durante casi todo su mandato.

Al volver a reasumir su alto cargo después de los agitados meses pasados, Merino tuvo que afrontar una realidad muy distinta a la que había rodeado su gestión administrativa anterior. Si bien ésta había sido muy breve, la había desarrollado sin obstrucciones de ningún sector, como tampoco sin ningún tipo de fiscalizaciones, ni de injerencias extrañas. Reconociéndose así, tácitamente, que el fundador de la Empresa tenía las más altas calificaciones para manejarla a su manera, en consecuencia nadie osó dar una opinión disidente sobre su gestión.

Así se cerró el "Año Terrible" en Chile y en la vida del Comodoro. Al afrontar realidades tan ajenas a su mundo, Merino sufrió grandes decepciones y recogió amarguras que afectaron sensiblemente su firme carácter. A pesar de las futuras recaídas partidarias que lo afectarían en su vejez, por largos años mantuvo una prescindencia absoluta de la actividad política; no obstante, como ciudadano libre de compromisos con la Institución, a la cual perteneció por más de treinta años, opinó en cada ocasión que estimó necesario hacerlo.

Pero por toda otra consideración, la intervención de Merino en la cosa pública durante este año fatídico, equivocada o no, fue siempre inspirada por su hondo sentido patriótico y nunca por ambiciones bastardas o intereses materiales, como queda comprobado por los hechos expuestos en este relato.

Además, se debe tener presente que, pretender juzgar las actitudes asumidas en horas anormales, con el criterio que se deben juzgar las que se adoptan en días de tranquilidad y de paz, de imperio constitucional y legal, constituye una tremenda injusticia y una apreciación deformada del suceder.

Al respecto, recordemos las propias palabras del Comodoro respecto a los yerros que se cometen en la vida, a pesar de las buenas intenciones que se hubiesen tenido al actuar en ella. Dijo Merino en ocasión señalada:

"Yo, al menos quiero decir ante mis respetados amigos aquí presentes, que fue ambición permanente en mi vida la de servir a mi Patria y a sus

tradiciones, sin pensar en conveniencias de orden mezquino, y que aspiro como supremo galardón que se diga de mí y de mis compañeros de generalato, que fuimos patriotas incorruptibles y leales; eso sólo bastará para que se borre el recuerdo de los errores que pudimos o podemos cometer, como en escala superior, el país ha olvidado los que cometieron los Carrera y Manuel Rodríguez, O'Higgins y demás Padres de la Patria, y sólo recuerda emocionado su intenso patriotismo."⁴⁹

Desde los inicios de la Administración Alessandri, Merino se abocó a dirigir la dirección de la Línea Aérea Nacional, entregando todas sus energías para impulsar el desarrollo de la que siempre consideró como "suva de sus ideales".

La organización definitiva de la Empresa todavía era un sueño no cumplido. Su dependencia de la Fuerza Aérea la mantenía atada a su presupuesto anual, el cual era muy exiguo, por lo tanto también sus condiciones financieras eran muy difíciles y muchos pronosticaban atinadamente quiebre.

Recordemos que en agosto había obtenido su personería jurídica y que sus servicios quedaron muy limitados por la escasez y el alto precio del combustible y de los insumos, que eran generalmente importados.

Sólo el generoso espíritu de sus jefes y del personal que soportaba estas contingencias, luchando en condiciones tan adversas, mantuvo muy en alto su prestigio profesional en tan difíciles circunstancias.

El servicio aéreo al norte se había normalizado en septiembre, estando Merino todavía en prisión.

El 28 de ese mismo mes, demostrando la vitalidad que todavía tenía la Empresa, a pesar de los contratiempos que había sufrido, un trimotor llevó hasta la localidad argentina de San Juan al jefe del Departamento Comercial, Enrique Harwig, y a cuatro destellos vecinos santianacos, transportando por primera vez tras Los Andes, una partida de 500 kilos de pescado, especialmente de congrios, la que fue muy bien acogida en esa ciudad transandina.

Pero la pasión política del momento volvió a cuestionar este intento de abrir el comercio internacional. Un articulista, bajo las iniciales de M.C.A., escribió en El Imparcial de Santiago del día 5 de octubre, calificando esta vuela como "el último desacierto del ex Comodoro Merino Benítez", acusándolo de no haber pedido al gobierno argentino la autorización para este vuelo, atacando de paso el prestigio de la Empresa, la que según su opinión demostraba un absoluta ineficiencia y que, con más, en "perjudicial a la economía nacional y su creación se debió exclusivamente al capricho

Como un reconocimiento más de su patriótica actitud en la crisis política de septiembre Alessandri, convencido del buen propósito que lo había inspirado, lo confirmó en su cargo al llegar al poder y lo mantuvo frente a sus deberes hasta agosto de 1938, es decir, durante casi toda su mandato.

Al volver a reanudar su alto cargo después de los agitados meses pasados, Merino tuvo que afrontar una realidad muy distinta a la que había rodeado su gestión administrativa anterior. Si bien ésta había sido muy breve, la había desarrollado sin obstrucciones de ningún señor, como tampoco sin ningún tipo de fiscalizaciones, ni de injerencias extrañas. Reconociémose así, típicamente, que el fundador de la Empresa tenía las más altas calificaciones para manejarla a su manera, en consecuencia nadie osó dar una opinión disidente sobre su gestión.

Así se vivió el "Año Terrible" en Chile y en la vida del Comodoro. Al afrontar realidades tan ajenas a su mundo, Merino sufrió grandes decepciones y recogió amarguras que afectaron sensiblemente su firme carácter. A pesar de las futuras recaídas partidarias que lo afectarían en su vejez, por largos años mantuvo una prescindencia absoluta de la actividad política; no obstante, como ciudadano libre de compromisos con la institución, a la cual perteneció por más de treinta años, opinó en cada ocasión que estimó necesario hacerlo.

Pero por toda otra razón, la intervención de Merino en la cosa pública durante este año fatídico, equívoca o no, fue siempre inspirada por su hondo sentido patriótico y nunca por ambiciones bastardas o intereses materiales, como queda comprobado por los hechos expuestos en este relato.

Además, se debe tener presente que, pretender juzgar las actitudes asumidas en horas anormales, con el criterio que se deben juzgar las que se adoptan en días de tranquilidad y de paz, de imperio constitucional y legal, constituye una tremenda injusticia y una apreciación de lo modo del suceder.

Al respecto, recordemos las propias palabras del Comodoro respecto a los yerros que se cometen en la vida, a pesar de las buenas intenciones que se hubiesen tenido al actuar en ella. Dijo Merino en ocasión señalada:

"Yo, al menos quiero decir ante mis respetados amigos aquí presentes, que fue ambición permanente — mi vida la de servir a mi Patria y a sus

CAPITULO II

De vuelta a la LAN De nuevo en la brecha

Desde los inicios de la Administración Alessandri, Merino se abocó de lleno a la dirección de la Línea Aérea Nacional, entregando todas sus energías para impulsar el desarrollo de la que siempre consideró como *"cuna de mis ideales"*.

La organización definitiva de la Empresa todavía era un sueño no cumplido. Su dependencia de la Fuerza Aérea la mantenía atada a su presupuesto anual, el cual era muy exiguo, por lo tanto también sus condiciones financieras eran muy difíciles y muchos pronosticaban su inminente quiebre.

Recordemos que en agosto había obtenido su personería jurídica y que sus servicios quedaron muy limitados por la escasez y el alto precio del combustible y de los insumos, que eran generalmente importados.

Sólo el generoso espíritu de sus jefes y del personal que soportaba estas contingencias, luchando en condiciones tan adversas, mantuvo muy en alto su prestigio profesional en tan difíciles circunstancias.

El servicio aéreo al norte se había normalizado en septiembre, estando Merino todavía en prisión.

El 28 de ese mismo mes, demostrando la vitalidad que todavía tenía la Empresa, a pesar de los contratiempos que había sufrido, un trimotor llevó hasta la localidad argentina de San Juan al jefe del Departamento Comercial, Enrique Hannig, y a cuatro destacados vecinos sanjuaninos, transportando por primera vez tras Los Andes, una partida de 500 kilos de pescado, especialmente de congrios, la que fue muy bien acogida en esa ciudad transandina.

Pero la pasión política del momento criticó acervamente este intento de abrir el comercio internacional. Un articulista, bajo las iniciales de M.C.A., escribió en **El Imparcial** de Santiago del día 5 de octubre, calificando este vuelo como "el último desacierto del ex Comodoro Merino Benítez", acusándolo de no haber pedido al gobierno argentino la autorización para este vuelo, atacando de paso el prestigio de la Empresa, la que según su opinión demostraba su absoluta ineficiencia y que, aún más, es "perjudicial a la economía nacional y su creación se debió exclusivamente al capricho

o quijotada del señor Merino Benítez."

Haciéndose cargo de estas afirmaciones, el Vice Presidente de la Empresa, Eduardo Alert D., quien reemplazaba a Merino en esos agitados días, contestó los cargos hechos por M.C.A. contra la LAN, desmintiendo el vuelo sin permiso y poniendo en evidencia la ignorancia y mala fe de sus afirmaciones, exhibiendo los correspondientes antecedentes, agregando textualmente:

"De desear sería que en Chile hubiese muchos Quijotes o caprichosos del temple moral y de la capacidad del ex Comodoro señor Merino Benítez, en la misma forma que sería deplorable que siguieran multiplicándose en Chile, plumarios de la calidad del señor M.C.A."

Puede entonces afirmarse, sin caer en exageraciones, que la Empresa creada por Merino, a pesar de todas las vicisitudes sufridas en el terrible año 1932, todavía conservaba incólume el espíritu que le dio su fundador.

Desde su prisión, Merino observaba con patriótica angustia los esfuerzos de quienes deseaban destruir su gran obra. Debió ser muy grande su impotencia al no poder defenderla de sus antiguos detractores y de los oportunistas que ahora se plegaban a ellos tras el mismo objetivo.

La prensa de la época recogió en aquellos días variadas opiniones al respecto y muchas de las que habían expuesto los contrarios a la unificación de los servicios aéreos en 1930, salieron por primera vez a la luz. Es ese el único valor histórico de esos polémicos artículos, los que en el futuro nunca tuvieron la menor trascendencia, pero que la historia debe recoger como un testimonio de cómo la pasión política obnubila el buen criterio tradicional.

Sin embargo estos argumentos tuvieron un coletazo antes de desaparecer para siempre.

Ello ocurrió en el período legislativo extraordinario de sesiones del Congreso Nacional, en ocasión en que a fines de enero de 1933, la Cámara de Diputados efectuó un debate cuestionando la existencia de la Línea Aérea Nacional y exigiendo que la Fuerza Aérea Nacional volviese al estado que tenía antes de su creación.

Esta violenta interpelación fue sostenida en varias sesiones por los parlamentarios Enrique Eleodoro Guzmán y Arturo Lois, dos recalitrantes anti-ibañistas y "ex perseguidos de la dictadura", pertenecientes al sector del Partido Radical que no había colaborado con el Gobierno del General Ibáñez, quienes deseaban eliminar los dos más importantes servicios aeronáuticos, creados durante esa administración.

El debate parlamentario se inició en la sesión del 24 de enero con la intervención del primero de los diputados nombrados, quien, entre otros argumentos contrarios a la existencia de los servicios aéreos, exigió al Gobierno que considerara el proyecto de separar la Fuerza Aérea y de que el Ejecutivo tomase una resolución definitiva al

respecto. Replicando a la opinión que sostenía que la Fuerza Aérea era un arma de gran poder destructivo, se refirió de paso a su fundador, recordando:

"Mucho se ha hecho sonar la campana de la propaganda diciendo que es un arma de enorme valor destructivo, independiente de las Fuerzas Armadas. Inexacto, y sólo recuerdo a los honorables colegas el ridículo en que cayó aquel famoso Alejandro chileno, que se rebeló con toda ella en septiembre del año recién pasado, volando a Ovalle, cuando un pequeño grupo de soldados lo copó en unos cuantos minutos."

Sobre la existencia de la LAN, agregó:

"La Línea Aérea Nacional es otro capítulo de onerosos desembolsos para el país y, en conceptos de autorizados técnicos, un servicio absolutamente innecesario en estos momentos de penuria, cuando se ha llegado a pensar, como paliativo de ésta, hasta en suprimir los automóviles para reemplazarlo por el antiguo sistema nacional de tracción animal."

Aprovechando la interpelación de su correligionario Guzmán, el diputado Lois, en sesión efectuada al día siguiente insistió en solicitar la supresión de la LAN, aduciendo la ilegalidad del decreto-ley de su creación que le daba el monopolio del transporte aéreo, solicitando, además, que se entregaran los servicios de cabotaje aéreo a las líneas extranjeras con el pretexto de que sus servicios serían gratuitos para el país, debido a las fuertes subvenciones que recibían de sus respectivos gobiernos.

Centrando sus observaciones sobre el Presidente de su Consejo pidió oficial al Ministro de Defensa, solicitándole el monto de la remuneración que éste percibía además de los cuarenta y ocho mil pesos anuales que le habían concedido desde que se había retirado de la aviación en octubre de 1932.

Guzmán le acotó diciendo que el Decreto que le había concedido a Merino esa jubilación no había tenido sanción legal por cuanto todavía no había sido publicado en el Diario Oficial.

Esta interpelación de los diputados se extendió a otros aspectos de la existencia de la Fuerza Aérea Nacional y sobre el funcionamiento de la LAN, cuyos detalles pertinentes corren en el texto de las sesiones de la Cámara de Diputados desarrolladas entre enero y febrero del año señalado.

Antes de que el Ministro de Defensa contestase las observaciones hechas por los diputados interpelantes, una "Inserción", publicada en **El Mercurio** del 29 de enero, bajo la firma de J.V.G., rechazaba dichos cargos y después de refutar punto por punto las denuncias de esos parlamentarios, decía:

"Hechas las precedentes aclaraciones, nos permitimos manifestar la profunda inconveniencia que envuelve el que se diga en la Cámara un cúmulo de inexactitudes para atacar servicios públicos nacionales en beneficio de compañías extranjeras, que no escatiman los medios de usufructuar de sus beneficios. Nosotros rechazamos la

suposición que los atacantes de la Línea Aérea Nacional obedezcan a estas influencias del capitalismo internacional, pero creemos firmemente que no basta estar efectivamente desligado de estas influencias, sino que hay también que parecerlo."⁵⁰

Además de este rechazo, en la propia Cámara el diputado Edmundo Fuenzalida Espinoza refutó los conceptos emitidos por sus colegas Guzmán y Lois y dio a conocer la profunda preocupación de la opinión pública de las provincias del norte, expresada en los editoriales de sus periódicos, que "comentan alarmados el proyecto de hacer desaparecer la Línea Aérea Nacional y estiman que éste sería un nuevo golpe asestado a las provincias del norte, tan aporreadas por la crisis actual."⁵¹

El debate desarrollado en la Cámara tuvo gran repercusión en la prensa del norte del país, la cual en editoriales y remitidos manifestó su preocupación por la posible disolución de la LAN, o por la disminución de los servicios que esta línea estaba haciendo por razones económicas.

Como hemos dicho anteriormente, en forma simultánea con la campaña emprendida contra la LAN en el Congreso y en la opinión pública a través de la prensa, se desarrolló también una violenta campaña parlamentaria y publicitaria contra la existencia de la Fuerza Aérea Nacional, solicitándose por todos los medios que se dejara nula la unificación hecha en 1930 de las ramas militar y naval de la aviación.

En esa oportunidad, también los juicios contra Merino y su gestión en la aviación fue ventilada en el parlamento y en la prensa.

Pero, a pesar de estos ataques, en los cuales participaron parlamentarios y la prensa de un sector político que en ese tiempo apoyaba al Gobierno, el Presidente Alessandri no se hizo eco de estas campañas y no tomó ninguna iniciativa para suprimir la LAN, ni alterar la constitución de la Fuerza Aérea.

Al contrario, el 1° de febrero de ese mismo año, en una muestra de confianza en la capacidad técnica del servicio, el Gobierno envió a Mendoza en un avión LAN al Canciller don Miguel Cruchaga Tocornal quien celebró, ese y el siguiente día, una conferencia con su colega argentino Saavedra Lamas, buscando una salida diplomática al conflicto del Chaco.

Desgraciadamente, un nuevo contratiempo se cernió sobre la gestión de Merino en mayo de ese mismo año cuando el avión Fairchild N° 9 pilotado por el Teniente 1° Washington Silva, el mismo que había conducido el avión que había llevado al Ministro Cruchaga a Argentina, quien era uno de los mejores pilotos de la Línea de acuerdo con lo declarado por Merino, tuvo un aterrizaje de emergencia debido a la densa niebla en el sector del Cerro Blanco, a 10 kilómetros de Quilitapia, aldea a 20 de Combarbalá, a las 17 hrs. del día 24 de ese mes, incendiándose totalmente.

Como a su bordo viajaba, entre otras personas, don Eduardo Alessandri Rodríguez, asesor jurídico de la Empresa e hijo del Presidente de la República, la conmoción que se produjo en el Gobierno y en la opinión pública fue muy grande.

En consecuencia, Merino asumió personalmente la tarea de rescate, solicitando la ayuda de la Fuerza Aérea, y anunció a los periodistas el envío de diez aviones al sector del desastre, mientras la LAN enviaría los aviones disponibles. Pero, a primeras horas de la mañana del día 25, un telegrama proveniente de Canela anunció que los pasajeros del avión habían escapado ilesos.⁵²

Hemos dicho que al establecerse la autonomía de la LAN en 1932 había asumido su dirección el Capitán de Bandada Rafael Sáenz Salazar, sucediéndole en 1935 el Capitán Oscar Silva Mora y posteriormente, en febrero de 1938, el Comandante de Grupo en retiro, Federico Baraona Walton. Fueron estos funcionarios los grandes colaboradores que compartieron con Merino el manejo de la Empresa desde 1932 hasta agosto de 1938.

A pesar del exiguo presupuesto de la LAN y a las modestas subvenciones fiscales, Merino pudo mantener el servicio aéreo en forma normal.

La principal tarea cumplida en los dos primeros años de existencia autónoma de la Empresa fue organizarla independientemente de la Fuerza Aérea Nacional y obtener de esta institución la entrega y el traspaso de los elementos materiales que fijaba la ley orgánica, lo que se pudo obtener sólo en 1934, después de dos años de difíciles negociaciones.

No obstante la penuria presupuestaria, reflejo de la situación de crisis financiera en que vivía el país, el Taller de Reparaciones de la Empresa, aprovechando algunos materiales importados *"pero con mano de obra netamente chilena"*, como orgullosamente Merino dejara constancia en la primera Memoria de la LAN, pudo construir un avión tipo Fairchild para cuatro pasajeros y de 425 HP de potencia. Este avión sería el primero de una serie de cinco aparatos más, los cuales prestaron valiosos servicios e hicieron posible que desde su fundación en 1929, la Empresa mantuviese sus servicios sin hacer nuevas adquisiciones.

Pero a comienzos de 1935, Merino obtuvo del Presidente Alessandri el envío de un mensaje al Congreso Nacional para financiar la compra de tres aviones Curtiss-Condor, ya usados pero en excelente estado.

Contando con estos nuevos aparatos, Merino pudo ordenar el reinicio de los vuelos bisemanales a Arica en ocho horas, los que tuvieron conexión posterior con la línea peruana Faucett.

De acuerdo con su permanente inquietud de unir el territorio sureño de nuestro país con su centro político y administrativo, a fines de noviembre de este mismo año, Merino ordenó los vuelos a Puerto Montt. Deseando darle la mayor solemnidad posible al vuelo inicial, Merino participó personalmente en su preparación y posterior ejecución.

Debe recordarse también como un logro muy importante para el progreso de la Empresa en ese año, la compra de seis aviones a la fábrica Henry Potez de Francia, los que llegarían a Chile en septiembre del año siguiente.

Fue también una preocupación constante de Merino convencer al Consejo Administrativo, siempre preocupado del difícil financiamiento de la Empresa, para lograr de éste la mantención de las tarifas más bajas posibles en relación a sus necesidades económicas, logrando establecer un precio promedio del cincuenta por ciento de las tarifas que cobraba la línea norteamericana Panagra en esos mismos tiempos.

A pesar de estos logros, 1935 marcó un serio retroceso en el desarrollo que había tenido nuestra línea aérea comercial en su corta historia, al no obtener un financiamiento adecuado.

Invitado por Merino, el Presidente Alessandri visitó en la tarde del 13 de septiembre los aviones recién adquiridos, acompañado por el Intendente de la Provincia, Julio Bustamante, el senador Enrique Bravo, por su hija Marta y su esposo el Dr. Scroggi, su edecán Comandante Marcial Arredondo, el Secretario de la Presidencia Nelson Bravo y su fiel perro Ulk.

En la oportunidad, Merino presentó al Presidente los nuevos aviones Curtiss-Condor que venían a reforzar el servicio hacia los extremos del territorio nacional. Pero, a pesar de los mejores propósitos de Merino y del Director de la LAN, Comandante Rafael Sáenz, el Presidente no pudo volar en uno de estos nuevos aparatos, pues como la hora en que realizó la visita fue sorpresiva, el personal norteamericano, que todavía estaba a cargo de los aviones, había retirado los fusibles de los motores, lo que hizo imposible realizar el vuelo.⁵³

Pero el Presidente aceptó la invitación de Merino de sobrevolar Santiago en uno de los trimotores Ford, el que fue pilotado por el entonces teniente Adalberto Fernández, por el Comandante Arredondo y un mecánico.

Esta visita del Presidente Alessandri a la Línea Aérea Nacional no fue una expresión aislada de simpatía y de confianza en su Presidente y en sus servicios.

Adelantándonos cronológicamente, recordemos que en noviembre de ese mismo año, el Presidente Alessandri y algunos ministros de Estado, efectuaron dos giras hacia el sur del país y en ocasión de su regreso a Santiago voló en las dos ocasiones en un Curtiss-Condor pilotados por Adalberto Fernández y Félix Olmedo.

Cabe recordar también que en estas dos giras, Alessandri fue también acompañado por Merino, quien en la oportunidad recibió "las reiteradas felicitaciones de S.E." por el progreso de los servicios a su cargo, expresándole que consideraba una maravilla el haber realizado ese viaje (desde Temuco), en dos horas y media de vuelo sin molestias de ninguna clase.⁵⁴

A pesar de la pobreza franciscana del presupuesto de la LAN, Merino, que había sido el pionero de la navegación aérea hacia Magallanes, quería llevar a la realidad su sueño de unir permanentemente Arica y Magallanes mediante un moderno servicio aéreo.

Para poner en práctica su proyecto, Merino obtuvo del Consejo Administrativo de LAN la aprobación de un plan de mejoramiento y de modernización, el cual tuvo amplio apoyo del Gobierno. Una de las primeras iniciativas de la Empresa fue adquirir en los EE.UU. tres biplanos Cóndor ofrecidos por la Casa Curtiss.

El 28 de mayo, Merino propuso al Gobierno la organización de una línea que cubriese el tramo Puerto Montt-Magallanes, estimando su organización y costos en \$ 12.000.000.

Basado en su experiencia personal y en la de sus colaboradores, Merino solicitó también en ese documento que el personal de pilotos y de mecánicos debía ser seleccionado entre los elementos jóvenes y entusiastas que pidieran voluntariamente esa comisión, conociendo de antemano al jefe que van a nombrar y que ese personal debía ser proporcionado por la Fuerza Aérea Nacional. Después de otras consideraciones y rechazando la posibilidad que esta nueva línea al sur tuviese una Dirección compuesta por varias personas, como se suponía que la tuviese si la administraba la FAN, Merino decía:

"De manera que la Línea Aérea Nacional puede aceptar la responsabilidad de organizar esa línea al sur si se le entrega sin cortapisa alguna, la dirección de la Empresa, el personal y los elementos necesarios. De otro modo, no. No puede aceptar en una empresa tan grave dualidad de mando que diluye la responsabilidad e incuba el desastre."

Así era Merino, franco, directo y sin rodeos.

Desgraciadamente, el Gobierno no acogió su proposición, con evidente perjuicio del progreso aeronáutico de Chile, postergando por muchos años la realización de su proyecto, y la línea en cuestión se entregó en explotación a la Fuerza Aérea Nacional, que adquirió para ese efecto dos aviones Sikorsky, el "Chiloé" y el "Magallanes", los cuales operaron por un corto período. En junio de 1937, el "Magallanes" desapareció en aguas australes perdiendo sus vidas en el accidente los tenientes Rodolfo Marsch y Darío Aguilera y poco después el "Chiloé" estuvo inutilizado por largo tiempo en Bahía Catalina, debido a un percance que le ocurrió en isla Talcán.

En carta al Ministro de Defensa Nacional, don Emilio Bello Codecido, fechada el 18 de junio de 1935, Merino dejó de manifiesto ese desencuentro al recordar que su proposición de iniciar de inmediato las funciones de la nueva Línea al Sur nombrando un Director e iniciando un período de vuelos experimentales entre Puerto Montt y Magallanes por los aviones de la FAN, había sido desestimada ante las declaraciones de su Comandante en Jefe y las del Subsecretario de Aviación, los que expusieron el estado deplorable en que se encontraba ese material. Agregando textualmente con su característica ironía:

"Yo no deseo rectificar a tan altos jefes que deben conocer bien los asuntos encomendados a su cuidado."

Además, en ese mismo documento, Merino se refirió también a que al constituirse la Comisión nombrada por el Sr. Ministro de Defensa para organizar la línea al sur, en vez de aceptar su proposición de que fuese formada por pilotos que hubiesen volado entre Puerto Montt y Magallanes, sólo se integró con uno de los pilotos indicados *"y con cuatro altos jefes de la FAN que nunca han volado en esa región, y que naturalmente, carecen de experiencia en la materia que se estudia."*

La franqueza, el lenguaje valiente y la decidida oposición de Merino a que la FAN administrara la línea, molestó al Gobierno, quien, por intermedio del General Aracena, se opuso terminantemente a nombrar de inmediato al jefe propuesto por Merino y propuso en cambio nombrar otras nuevas comisiones; una para que eligiera la ruta por seguir, otra que debía elegir las estaciones de refugio, y por último una tercera que debería resolver el tipo de aviones por adquirir.

Como conclusión de su carta Merino daba por terminada su participación en las funciones de la Comisión y solicitaba reemplazarla *"por un Director, con mucha autonomía en sus funciones, que dependa de la Fuerza Aérea o de la Línea Aérea Nacional, según sea el criterio del Supremo Gobierno"*, pero uno solo.

Ya hemos visto las consecuencias de este desacuerdo, el cual culminó con una de las mayores frustraciones de la historia aeronáutica nacional.

Tres años más tarde, en carta abierta al Presidente Alessandri, a la cual nos referiremos oportunamente, Merino, recordando esos hechos, le decía:

"Y sin embargo, golpea en mis recuerdos, con impertinencia repetida, algo que nunca hablé a S.E. y que hoy deseo recordar. Cuando en 1935 propuse la organización de la Línea Aérea a Magallanes, pidiendo quince millones de pesos para ese objeto, S.E. influyó ante el Congreso para que ese dinero no se entregara a la LAN, sino a la Fuerza Aérea, y su Ministro de Defensa expresó, ante una de las comisiones, que no convenía entregar tantos elementos a la LAN, la que se convertiría en una fuerza más potente que la Militar y todavía con un jefe que era de cuidado."

1936 fue en la vida del Comodoro un año de grandes contrariedades y de profundas emociones.

"El año 1936 se inició con los más favorables auspicios para la Empresa y sus aviones recorrían, en esa época, seis veces por semana la ruta entre Santiago y Arica, otras tantas entre la capital y Antofagasta, así como también el sector central entre Santiago y Castro en Chiloé", decía Merino al iniciar la segunda Memoria de LAN, correspondiente al año 1936.

El servicio funcionaba con tres trimotores Ford, tres Curtiss-Condor y cinco aviones LAN y se esperaba recibir en marzo los seis aviones Potez, recién comprados a Francia.

Todo parecía seguir su curso normal y nada permitía presumir que en pocos meses más la Empresa iba a afrontar el invierno más crítico que conociera a lo largo de sus siete años de vida.

Los contratiempos empezaron a poco de comenzar el año, debido a la desobediencia del joven piloto civil -ex aviador militar- Arturo Christie Merlini, en el sentido de no volar con pasajeros alrededor de la cancha. Además de los muertos se produjo la destrucción de uno de los aviones Moth Gipsy de la Empresa, avión que efectuaba el correo entre Antofagasta y Tocopilla.

Las desgracias continuaron en marzo, cuando precisamente se esperaba la llegada de los aviones franceses para enviar a revisión técnica parte del equipo de vuelo en servicio. Un accidente el día 14 de ese mes destruyó el avión Fairchild N° 19, pilotado por el teniente de la FAN Mario Meneses Rocco, en las inmediaciones del aeródromo de Ovalle en el cual murieron también cuatro pasajeros y se perdieron por robo seis kilos de oro.

"El golpe fue de tal violencia, que el avión después de destrozarse enteramente al lado sur del aeródromo, en la falda de un cerro cercano, se incendió al estallar el estanque de bencina y todos sus tripulantes perecieron ante la estupefacción de las personas que aún permanecían allí y de los funcionarios del puerto aéreo", escribió el diario **La Nación** al día siguiente de esta desgracia.

Este accidente produjo una profunda conmoción en el país, era la primera vez que un avión de pasajeros se precipitaba a tierra en la historia de nuestra aviación comercial. Contribuyó a ese sentimiento colectivo la muerte que encontró en este accidente una joven pareja que en la mañana de ese mismo día habían contraído matrimonio y la de un funcionario de lavaderos de oro y su hermana, quien transportaba una remesa de ese metal, el que desapareció misteriosamente en el accidente.

Se tejieron muchos rumores alrededor de esta lamentable desgracia, unos culpando al mal estado del avión, otros a "alguna maniobra falsa del piloto", como informó el mismo diario ya citado en su edición del 15 de marzo.

Merino salió personalmente a encarar esas críticas durante los funerales del piloto Mario Meneses dos días más tarde, diciendo:

"La mezquindad que este doloroso sacrificio, que arrastró consigo otras cuatro vidas, pudo evitarse por esto o aquello... ¡Dolorosa injusticia!... Diestro piloto, concienzudo y sereno, pudo, llevado de su hombría, desafiar la muerte, lanzándose al espacio en alas inseguras, pero nunca, su nobleza de alma se lo impedía, nunca pudo arriesgar en un simple impulso de juvenil arrebató, vidas que se le confiaron generosas. Si él las remontó en su último vuelo fue porque estaba seguro del perfecto estado del avión, seguro de alcanzar el feliz término de la ruta". "Parece pues, vana petulancia, buscar causas pequeñas a estas

soluciones, tan dolorosas para nosotros, con que el irrevocable Destino va realizando su ignota labor."

Debido a un errado concepto de sus legítimos deberes, a lo largo de nuestra historia la oposición política parlamentaria ha confundido su deber constitucional de fiscalizar con el vicio de explotar a su favor las consecuencias de las grandes desgracias nacionales. Así ha ocurrido frecuentemente con motivo de las grandes catástrofes naturales, y así ocurrió también en 1936 y seguirá ocurriendo. Al respecto es oportuno recordar lo que una vez dijo en la Cámara el entonces diputado Gabriel González: "hacer de un problema nacional una cuestión política, es un crimen de lesa patria."

Aprovechando la desgracia ocurrida al LAN-19, la Empresa tuvo que soportar una ruda campaña de prensa y parlamentaria en su contra, que culminó en el mes de julio de ese año, estimulada por el incendio que destruyó completamente el avión Curtiss-Condor N° 2 al llegar a Copiapó llevando doce pasajeros, entre ellos al propio Merino, quienes salvaron sus vidas gracias a la pericia de su piloto Teniente Julio Tapia Jiménez.⁵⁵

Estos factores contribuyeron a un considerable descenso en el número de pasajeros transportados. En febrero de ese año éstos habían llegado a 1.200, en julio tan sólo a 500.⁵⁶

Contribuyó también a ello, el atraso de la llegada de los aviones Potez debido a la ola de huelgas que afectaba a la fábrica que los producía y que terminó con su racionalización, lo que obligó primero a suprimir dos viajes semanales entre Santiago y Castro y suspender después totalmente esa línea al sur. Por otra parte, las circunstancias también obligaron a suprimir uno de los viajes al norte.

Como los ataques al prestigio de la Empresa continuaban, Merino, en su calidad de Presidente del Consejo Administrativo, ofició con fecha 6 de julio al Ministro de Defensa para solicitarle por su intermedio al Presidente Alessandri el nombramiento de una comisión para "que investigase los cargos formulados por un Senador de la República y para que informase sobre la marcha de la Empresa."

Merino, profundo conocedor por experiencia de cómo se originaban esos injustos ataques que en instantes tan difíciles recibía la Empresa, dijo en ese documento:

"Una campaña tendenciosa, hábilmente preparada para producir el desprestigio de la LAN ante la opinión del país, ha llegado a impresionar ciertos sectores políticos".

"Los intereses extranjeros que mueven esa campaña, han conseguido el apoyo de elementos nacionales que, por falta de antecedentes sin duda, se han prestado a secundarlos".

"Se persigue desprestigiar esta empresa de aeronavegación nacional para destruirla y suplantarla, monopolizando así las comunicaciones aeronáuticas del país."⁵⁷

El Presidente Alessandri no acogió la petición de Merino por no encontrarla necesaria, pero le reiteró la confianza en su gestión.

Y el Presidente tenía la razón. En octubre empezaron a llegar los aviones Potez y con ellos en servicio, gracias al esfuerzo y dedicación de los mecánicos de la Empresa para reparar y mantener en condiciones óptimas el material de vuelo existente, se restablecieron los servicios suspendidos.

Contribuyó a impulsar la marcha de la Empresa la adquisición hecha el 31 de marzo de las instalaciones de la Fábrica de Aviones de Los Cerrillos, instalada por la Curtiss Wright Export Corp. en 1930 la cual estaba desde hacía algún tiempo cerrada, por la suma de un millón novecientos mil pesos, reconociendo deudas pendientes de esa empresa al Fisco por setecientos mil pesos más.

Siete meses más tarde, el 30 de octubre de 1936, se inauguró oficialmente la nueva fábrica bajo el nombre de "Talleres de la Línea Aérea Nacional", y se entregó al servicio los primeros cuatro aviones Potez, armados en dicha fábrica.

La ceremonia de inauguración fue presidida por el Presidente Alessandri y su comitiva; después de recorrer las secciones de los Talleres, Alessandri abordó, junto a Merino y sus acompañantes, uno de los aviones Potez y realizó un breve vuelo sobre la capital y la bahía de Valparaíso. Mientras Alessandri ejecutaba su vuelo, los restantes aviones Potez efectuaron sucesivos vuelos sobre Santiago, llevando a su bordo a tres autoridades visitantes.

Al regresar a Los Cerrillos, Alessandri y los ministros que le acompañaban, felicitaron efusivamente a Merino y a otros ejecutivos de la LAN. En el cóctel que se efectuó en el casino del aeropuerto, Merino agradeció el apoyo del Presidente para adquirir los talleres e hizo presente la importancia de la aviación en un país tan montañoso como el nuestro, solicitándole también ese mismo apoyo para construir aeródromos en la zona centro-sur del país *"donde no se dispone de un solo sitio que pueda considerarse como tal para los fines de transporte aéreo."* Y como no podía dejar de ser quien era, Merino las emprendió enérgicamente contra lo exiguo del presupuesto de obras públicas en tal sentido, agregando que *"nuestros ingenieros siguen viviendo en el siglo pasado, sin anotar en ellos la construcción de aeródromos comerciales tan indispensables en la vida moderna."*⁵⁸

El año 1936 registra en la historia de la navegación aérea nacional un hecho insólito, el cual por su naturaleza misma vale la pena recordar. En la mañana del 14 de noviembre de ese año, un viaje especial que efectuó uno de los aviones recién adquiridos a la firma Potez, designado por la línea como el N° 4, pilotado por el teniente René González, llevando como pasajeros a una comisión de técnicos de la Caja de Colonización, presidida por Carlos Domínguez Casanueva, que viajaba a la zona del río Yelcho a efectuar un reconocimiento de los terrenos aledaños, sufrió la

imprudencia de uno de sus pasajeros, quien, a la altura de San Carlos abrió una de las puertas del avión, la que fue arrancada de cuajo por la fuerza del viento ante la expectación del resto del pasaje que nada pudo hacer al respecto.

Por suerte, gracias a la pericia del piloto, este insólito hecho no tuvo mayores consecuencias que el aterrizaje forzoso del avión en Temuco, siendo reemplazado en su ruta por otro avión de ese mismo tipo.

El piloto, quien mantuvo una serenidad a toda prueba durante el incidente, dejó constancia de este hecho en su bitácora de vuelo con los siguientes sobrios términos:

"A un pasajero ignorante se le ocurrió abrir la puerta en vuelo. No sé si dañaría timones. 11,15 hrs. máquina en vuelo sin novedad sobre San Carlos. Da golpes bruscos, creo sea el viento.»

Desgraciadamente, la historia no quiso registrar el nombre del "ignorante". ¿Qué debió haber pensado Merino cuando leyó la nota del piloto René González?

Como ya hemos dicho anteriormente, este año de 1936 fue también para Merino de grandes sufrimientos morales. El 6 de agosto fallecía su madre, doña Clorinda Benítez Labbé de Merino a avanzada edad. A pesar de su carácter retraído y a la modestia que adornaba su carácter, esta distinguida dama jugó un papel muy importante en la formación de sus hijos y en la orientación de su educación.

A su fallecimiento, **El Mercurio** contaba en su crónica social:

"Madre, madre infinitamente leal a su nobilísimo y verdadero apostolado; corazón que se hacía fuente de ternuras para consolar, para perdonar, para estimular a los suyos; alma que afrontó todas las vicisitudes de la existencia con la fuerza de su amor y el escudo de su inquebrantable fe".

"Durante toda su vida su afán fue disimularse a toda expectación vana, para sentirse orgullosamente reflejada en los seres a los cuales infundió existencia."

Continuando con su labor organizativa en la LAN, el 26 de marzo de 1936, Merino había entregado personalmente al Ministro de Defensa Nacional, don Emilio Bello Codecido la primera Memoria Anual de su historia que recogía las actividades de la LAN desde su creación hasta fines de 1935, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto-Ley N° 247, de 11 de julio de 1932, que había establecido la obligación de publicar en enero de cada año una memoria explicativa de la marcha de la empresa.

Esta memoria no se había publicado antes, porque la constitución y la existencia misma de la LAN no estaba aún asentada, pues el traspaso definitivo de aviones, instalaciones y enseres que le pertenecían, pero que figuraban en el cargo de la Fuerza Aérea Nacional, se efectuó, como ya lo hemos visto, solamente en agosto de 1934, y sólo después de esa fecha se pudo hacer el balance que permitió formarse una idea exacta del estado financiero de la Empresa.

La entrega de este documento al Gobierno, acto al cual Merino quiso darle

toda la importancia que merecía, fue favorablemente comentado por la prensa, la que analizó y comentó sus guarismos.

Al finalizar esta Memoria, Merino aprovechó la oportunidad que tenía de dejar constancia en un documento histórico de su pensamiento estratégico acerca de la importancia de la aviación comercial en relación a la defensa nacional, tomando por ejemplo la reciente creación de la Luftwaffe por Alemania, en marzo de 1935, en base a su aviación comercial, cuya organización y eficiencia le causaran tanta impresión durante su visita a ese país en 1931, es decir, tan sólo cuatro años antes.

Cabe destacar en este documento los antecedentes que entrega Merino sobre la construcción de aeródromos hecha por la LAN desde su fundación y la profunda trascendencia que esta iniciativa tendría en el futuro para asegurar el control del espacio aéreo nacional por nuestra aviación.

El año 1937 fue también muy crítico para el desarrollo de las actividades de la LAN. Durante su curso Merino tuvo que afrontar serios problemas derivados de la desconfianza pública que provocó el lamentable accidente que afectó al avión Potez N° 5 en las cercanías de el Tacna, en el cual perecieron su piloto, el Teniente de la FAN, Eduardo Arndt Brieva, y los pasajeros Emilio Cassorta, Oscar Saragoni y Amilcar Pezoa, cuyos restos sólo fue posible ubicar el 24 de junio, manteniéndose entre tanto un suspenso que provocó conjeturas y comentarios desfavorables para el servicio aéreo nacional. Coincidió esta especial situación con *"cierta mala suerte que nos trajo una serie anormal de perturbaciones en el cumplimiento de los itinerarios"*, debido en primer lugar a *"un tiempo excepcionalmente desfavorable, con neblinas y malos tiempos, que no sólo detuvieron más de una vez nuestros aviones, sino también los de las compañías extranjeras que llegan al país... Así debimos retirar del servicio los aviones Curtiss-Condor y más tarde los Potez en espera de nuevos motores"*, escribió Merino bajo su firma en la Memoria Anual de la LAN, correspondiente a 1937.

Afectó también la buena marcha de la Empresa los dos desgraciados accidentes que sufrió la Línea Experimental Puerto Montt-Magallanes a cargo de la FAN, que había empezado sus servicios el 3 de mayo; esto obligó a la Empresa a suspender su servicio entre Santiago y Puerto Montt, puesto que servía de complemento a la otra línea.

Lo positivo que dejó el año 1937 fue el convenio con el Lloyd Aéreo Boliviano firmado en 1936, que se complementaba con el firmado hacía dos años con la Cía. Peruana Faucett, que permitió que los aviones LAN alcanzaran por primera vez Tacna; y, el convenio cerrado con la poderosa Lufthansa, lo que permitiría en el futuro transportar pasajeros y carga hacia los países del Atlántico y Europa.

Sin embargo, la situación financiera de la Empresa siguió siendo preocupante. Es así que para mantener el servicio Santiago-Arica, la LAN tuvo que contratar los

servicios de un trimotor del "Sindicato Cóndor"; filial de la Lufthansa en Sudamérica, lo que le significó un mayor gasto todavía. Una ley, aprobada en septiembre concedió a la Empresa un pequeño alivio autorizándola a contratar un empréstito de \$ 25.000.000, en bonos con garantía fiscal.

A pesar de estas estrecheces financieras, la crisis de la Empresa pudo superarse gracias al sacrificio y la abnegación de su personal y por la inteligente dirección que le imprimía su Presidente, quienes no escatimaban esfuerzos para mantenerla en buen estado.

En reconocimiento de la abnegada labor de sus colaboradores, Merino obtuvo del Consejo Administrativo la organización de una "Sección Bienestar", la que inició sus actividades al finalizar el año, y tenía como objetivo "mejorar las condiciones de vida y de trabajo de nuestro personal."⁵⁹

1938, por sus características electorales, le trajo hondas decepciones y fue otro año de contrastes en la vida de Merino, a pesar de sus logros en la administración de la LAN, a la cual dedicaba todas sus energías y al prestigio nacional e internacional que rodeaba su difícil gestión.

A mediados de enero, el cable trajo la noticia que el Canciller de Alemania, Adolf Hitler, en medio de los ajeteos propios de su cargo había acordado conferirle la Orden del Aguila Alemana, en reconocimiento a su labor profesional como Jefe de la Aviación Comercial chilena, y al apoyo que había dado a la apertura del tráfico aéreo chileno-germano.

Pocas semanas más tarde, en brillante ceremonia, efectuada en el Salón de Recepciones de la Embajada alemana en nuestro país, ubicada en ese entonces en la avenida Pedro de Valdivia de nuestra capital, Merino recibió, de manos del embajador Von Schoen, la condecoración del Tercer Reich consistente en una cruz blanca y cuatro águilas doradas y una cinta roja, blanca y negra, y el correspondiente diploma firmado por Hitler y por el Jefe de la Orden, Secretario de Estado, Dr. Meissner.

Durante la campaña electoral interna del Partido Radical para ocupar la Presidencia de la República, su candidato don Pedro Aguirre Cerda hizo uso por primera vez del servicio de la LAN para regresar a Santiago, después de visitar las asambleas de Coquimbo y Atacama en febrero de 1938.

El entonces diputado Isauro Torres que le acompañaba, quien, junto con el senador Gabriel González Videla, fue el parlamentario que con más asiduidad ocupaba la LAN como medio de transporte para viajar a las provincias nortinas que ellos representaban, refiriéndose al vuelo del candidato de su partido declaró al diario La Nación del 8 de febrero:

"Nuestro candidato viajaba por primera vez en avión. La gran economía de tiempo que significaba volver por vía aérea lo hizo decidirse. El señor Aguirre Cerda ha quedado muy bien impresionado de nuestros servicios aéreos de pasajeros." Viajó

en tan buenas condiciones, a pesar de ser la primera vez que lo hacía por vía aérea que al desembarcar en Los Cerrillos, Torres reiteró: "Esta travesía ha servido para demostrar que al candidato radical no lo marean las alturas..."

En la ocasión, Aguirre Cerda envió una carta felicitando a Merino por el buen servicio de la LAN. Desde ese tiempo una sincera amistad lo unió con el futuro Presidente de la República, la cual está documentada con una interesante relación epistolar posterior, amistad que llevaría más tarde a Aguirre Cerda a nombrarlo como Consejero de la LAN en enero de 1939, como lo veremos más adelante.

Al cumplirse el 5 de marzo el noveno aniversario de la LAN, el Consejo Directivo de la Empresa ofreció un almuerzo a más de ciento cincuenta invitados, el cual se efectuó en los salones del aeropuerto de Los Cerrillos a medio día, ocasión en que Merino, en su calidad de Presidente de ese organismo, al ofrecer la manifestación dijo entre otras cosas, que la fecha marcaba también el fin de la etapa de cooperación de la Fuerza Aérea con la Empresa y que *"desde hoy todo su personal es civil, asunto de gran importancia, ya que así se asegura larga permanencia en funciones que exigen especialización, y que era imposible obtener con personal militar obligado a cumplir requisitos reglamentarios en su Institución."*

Después de agradecer a la FACH la cooperación recibida, dejó constancia que el personal de la LAN, desde sus jefes a pilotos y técnicos, todos eran chilenos, sin excepción alguna, señalando también la falta de apoyo gubernativo en cuanto a fondos se refiere y que si se le incrementase como correspondía, podría llevar sus servicios a las regiones sureñas hoy aisladas.

A continuación de Merino hablaron otras personalidades, entre ellas la periodista alemana Inge Stoelting, que había llegado al país en un vuelo de demostración del nuevo avión alemán Messerschmidt-Taifun, quien se refirió al prestigio de LAN y de Merino en su país.

Pero no todo fue miel sobre hojuelas en el quehacer de Merino durante el confrontacional e histórico año 1938. La Administración de don Arturo Alessandri llegaba a su término, y tres candidatos presidenciales se esforzaron en ese año por conquistar la voluntad del electorado, reducido en ese tiempo tan sólo a los varones mayores de veintiún años. Había pasión en el ambiente, la que hacía muy difícil la convivencia nacional, dividida casi en dos mitades. La oposición política al Gobierno de don Arturo aprovechaba cualquier circunstancia para fiscalizar enérgicamente su gestión administrativa. En consecuencia, nada escapaba a la crítica opositora, y la LAN y sus ejecutivos no fueron una excepción. En efecto, en el mes de julio de ese año se inició una enconada campaña contra la organización de la Empresa, calificándola de mala y dispendiosa y denunciando que su plan de adquisiciones de material de vuelo había sido desacertado.

Esta campaña tenía un marcado carácter político, pues coincidía con el término

en agosto del período legal de los consejeros que formaban su Directorio.

El 12 de ese mes, el propio Presidente de la Línea, bajo las iniciales de su nombre, publicó en el diario **La Nación** una documentada refutación a los cargos que se hacían a la LAN. Comparando su financiamiento con los de Panagra, Merino terminaba afirmando:

"Ahora bien, si ese servicio (refiriéndose al recorrido Santiago-Arica), se le encomendara a la línea chilena, con su criticada organización actual, pero con la subvención aquella de treinta pesos por kilómetro volado (la que pagaba el Gobierno de EE.UU. a la Panagra por ese mismo servicio), la Línea Aérea Nacional obtendría anualmente una utilidad de doce millones de pesos, utilidad que no bajaría de ocho millones al año, si transportara gratuitamente a todos sus pasajeros, la carga y el correo."

La refutación de Merino dejó bien en claro lo infundado de los cargos hechos a la superioridad de LAN, lo que indujo al Gobierno a demorar por unos días el nombramiento de los nuevos consejeros, como lo habían adelantado algunos de sus personeros.

Estando aún pendiente la resolución gubernamental, el personal obrero y administrativo de la LAN ofrecía a Merino y demás miembros del Consejo de la Empresa, un almuerzo de simpatía por la labor administrativa cumplida. Durante el almuerzo Merino reiteró, una vez más, su decidido propósito de luchar incansablemente por el creciente progreso de la Empresa y por su total robustecimiento económico, a fin de aumentar su porvenir sobre una base indestructible.

Durante el desarrollo de esta manifestación, que bien parecía una despedida, los principales personeros de la Empresa y un representante de sus trabajadores "abundaron en elogios a la labor patriótica desarrollada por el señor Merino Benítez, manifestando a la vez, que sabrían seguir el surco del progreso por él trazado, especialmente en el sentido de mantener la LAN como una institución netamente nacional."⁶⁰

A pesar de estas adhesiones a Merino y a los miembros del Consejo, el Gobierno nombró uno nuevo el 22 de agosto.

Este nombramiento tuvo características muy especiales, reflejo y consecuencia del ambiente político electoral que vivía el país. El Presidente Alessandri deseaba renovar su mandato al Consejo en funciones, en especial a su Presidente, pero su ministro de Hacienda, don Francisco Garcés Gana, quien suplía al titular de Defensa don Emilio Bello Codecido, en gira por Europa, entusiasta partidario de la candidatura a la Presidencia de la República de don Gustavo Ross, desconfiando de la posición política de Merino por su antigua amistad con el General Ibáñez, candidato de un sector de la oposición, se opuso a los deseos de Alessandri amenazando renunciar a sus carteras en momentos en que el Gobierno debía tener la mayor cohesión posible

en el proceso electoral que vivía el país.

En consecuencia, muy a su pesar, Alessandri tuvo que aceptar esta presión de su bi-ministro y uno de sus puntales políticos de más prestigio y aceptó la renuncia que el Consejo en pleno le había presentado al término de su mandato, nombrando en su reemplazo un Consejo de tinte netamente político y simpatizante con la candidatura del señor Ross, *"dando entrada en él a personas ajenas al servicio por exigencias del Ministro de Hacienda en aquel entonces."*⁶¹

Alessandri, quien tenía todavía en ese tiempo una antipatía profunda contra el General Ibáñez y por todo aquel que oliera de lejos a un supuesto partidismo por su causa, oyendo los antecedentes expuestos por su ministro, apreció con ligereza la posición de Merino, quien tenía indudablemente simpatías por el ex Presidente, pero que *"guardé celosamente mientras desempeñé ese cargo."* Sin embargo, antes de reemplazarlo en su puesto, llevado por la simpatía que tenía por Merino, encargó a algunos de sus familiares y amigos de confianza que se acercaran a él y le ofrecieran una compensación por el puesto que dejaba, o bien esperar la llegada de don Emilio Bello para que se extendiera su nombramiento, lo cual Merino contestó tercamente, de acuerdo con su carácter, que rechazaba de plano la proposición presidencial y que *"no deseaba ningún otro puesto,"* que *"servía esa función en la Línea Aérea, porque le tenía cariño a esa obra mía que aún necesitaba de mis servicios."*⁶²

Por su parte, Alessandri, también hombre de profundas pasiones, no supo enviarle a su leal colaborador en sus seis años de gobierno, la tradicional nota de agradecimiento por los servicios prestados, que mandatarios de todos los tiempos han escrito en parecidas circunstancias.

Su salida del Consejo, sin causa ni explicación oportuna, ofendió profundamente el orgullo y la dignidad de Merino, quien, con la vehemencia que le caracterizaba y sin conocer en detalle los hechos relatados anteriormente, publicó la carta abierta a la cual hemos hecho referencia, cuyo texto publicamos in extenso por la conmoción política que produjo en su tiempo y que lo retrata psicológicamente, más que ningún otro documento escrito de su mano: vibrante, polémico y apasionado.

"CARTA ABIERTA AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

*Don Arturo Alessandri Palma, de Don Arturo Merino Benítez.*⁶³

Excelentísimo Señor:

A fin de llevar una explicación a mis amigos y a los que se interesan por la Línea Aérea Nacional, y ante el silencio de S.E. que no ha tenido una pequeña frase de reconocimiento para mi larga labor en esa empresa, creo necesario preguntar a S.E. con el debido respeto, los motivos hasta hoy ocultos de mi reemplazo por un alto Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, pues la especie tan

difundida, de la renuncia presentada por el Ministro, que lo es de las carteras de Hacienda y de Defensa, no ha logrado impresionar a ninguno de mis amigos que se jactan de conocer sobradamente a los eminentes ciudadanos que desempeñan la Presidencia de la República y aquellas carteras.

Aun no me convenzo, S.E., de que mi permanencia en la dirección de esta empresa que me tocó organizar en marzo de 1929, siendo Presidente de la República el Gral. Don. Carlos Ibáñez, y defender, engrandeciéndola después, a través de diferentes Gobiernos, no fuera grata a S.E. ni a sus inmediatos colaboradores. La autonomía plena en que esa empresa se desarrollaba y crecía, no podía chocar con sus propósitos que adivinaba yo, latamente patrióticos, así como tampoco el que estuviera frente a un hombre dedicado exclusivamente a defender en ella el interés público.

Con el nombramiento del nuevo Consejo de Administración, se ha anulado totalmente la autonomía de que gozaba la Línea Aérea Nacional, autonomía que constituyó el secreto de su severa economía y de su paulatino crecimiento, y al cambiar a su antiguo presidente que fue su fundador y organizador, por un jefe de la Aviación Militar, muy asequible sin duda a las sugerencias del Gobierno, se ha distraído de sus nobles tareas profesionales, a un Jefe que debe hacer falta a la Fuerza Aérea de Chile cuya planta acaba de ser aumentada, porque tal cosa era indudablemente necesaria y cuyo puesto de Director de Aeronáutica es incompatible con el de Presidente de una de las empresas aerocomerciales que debe fiscalizar como representante del Gobierno.

Aunque se ha renovado el nombramiento a dos de los Consejeros antiguos, precisamente a aquellos pertenecientes a la Fuerza Aérea, S.E. lo ha integrado con un tercer oficial de esa institución, muy bien elegido por lo demás, con un funcionario del Ministerio de Hacienda que no entiende nada de estas cosas y con un H. Diputado. S.E. no ha podido encontrar razonablemente motivo de un mejor servicio para efectuar esos cambios.

Debo recordar, es cierto, que S.E. ha tenido en dos ocasiones diferencias de criterio con el hombre que encontró presidiendo la Empresa al iniciar su Gobierno y que lo acompañó lealmente durante el tiempo transcurrido.

La primera fue cuando ordené suspender los aterrizajes en Copiapó, aeródromo que pertenece a la Fuerza Aérea de Chile, que estaba en condiciones deplorables hasta comprometer la seguridad de los pasajeros.

S.E. lo recordará muy bien, se alarmó sobre manera ante el reclamo de los copiapinos y me expresó en tono quejoso que yo le hacía sabotaje a su Gobierno con esa paralización. Yo me sonreí ante el absurdo de tal cargo, y después de exponerle a S.E. las causas de esa medida le agregué con amargura: ¿No se ha dado cuenta, Señor, de que si yo quisiera hacerle sabotaje a su

Gobierno, podría haber detenido todo el tráfico de aviones con el pretexto, muy fundado por lo demás, de la falta de material de vuelo y de la ninguna ayuda prestada a esta empresa por su Gobierno?

Como recordará S.E., seis días más tarde y arreglada la cancha con premura inusitada, volvieron los aviones a tocar en Copiapó, sin otra interrupción hasta la fecha.

Esa idea de un posible sabotaje, si no desapareció de la previsoramente de S.E., se debe haber amortiguado mucho ahora, cuando he querido abandonar la L.A.N. sin una alusión a ingratitud o deslealtad y recomendando al personal todo, la mayor adhesión al nuevo Consejo.

El segundo caso de divergencia que he podido tener con S.E. durante esos seis años, fue cuando me objetó que se mantuviera la franquicia de pases libres a los parlamentarios, regalía que aprovechaban excesivamente, según S.E., los congresales izquierdistas y que el nuevo Consejo acaba de suprimir por órdenes del Gobierno. Este mismo cargo también me lo formuló su Ministro Garcés Gana a quien le pedí una comunicación por escrito que naturalmente nunca se envió.

Como recordé oportunamente a S.E. y también al Ministro aludido, esa franquicia se estableció en 1932, cuando L.A.N. nacía a su nueva vida autónoma y era una empresa discutida que necesitaba darse a conocer de los hombres que gobiernan el país haciendo sus leyes. Por otra parte, esta empresa que atendía un servicio de utilidad pública, creía de su deber poner a disposición de esos legisladores, su moderno y rápido medio de transporte como una contribución al mejor Gobierno de la República, ya que tal cosa debía obtenerse facilitándole a los congresales viajes rápidos y gratuitos entre la capital y las regiones por ellos representadas. Estoy cierto que con esta disposición se disminuyeron en mucho los inconvenientes de nuestra centralización administrativa que agrava la enorme longitud del territorio. Además, el costo para la empresa de ese servicio gratuito, resultaba muy pequeño, pues generalmente se aprovechaba para otorgar esa franquicia, los asientos desocupados que siempre quedan en los aviones.

Pues bien, S.E. con ese concepto de bien público que lo guía, encontró razonables mis explicaciones en uno y en otro caso, objetándome es cierto, en esta última, que esa regalía la aprovechaban en exceso los izquierdistas que tenían revolucionado todo el norte... Y yo, Exmo. Señor, pensando siempre en sus arrestos nobles del año veinte, que creía guardados celosamente en el fondo de su conciencia mientras encontraba la oportunidad política de servirlos, no le di importancia a su reiterada observación.

No creo que S.E. tuviera otro motivo de queja por mi desempeño en la Presidencia de la L.A.N. que yo con mis colaboradores organicé pacientemente. Ni aun siquiera mi renta de treinta mil pesos al año, podía molestar los escrúpulos

administrativos de S.E., ya que hoy es norma que los Presidentes de las demás instituciones semifiscales de o previsión gocen de rentas no inferiores al doble de esa suma.

Tampoco encuentro, Exmo. Señor, diferencias de orden político que pudieran explicar su desvío respecto a mi persona, pues mis ideas las guardé celosamente mientras desempeñé ese cargo, como un esfuerzo más para servir a la culminación de la obra patriótica en que estaba empeñado.

Por lo demás, S.E. debe recordarlo, en muy pocas ocasiones tuve el alto honor de tratar con el Presidente de la República, de asuntos políticos. Una vez, en los comienzos de su Gobierno, defendiendo yo la necesidad de mantener esa idea socialista del "Consejo de Economía Nacional" que, mucho más tarde S.E. me recordó diciéndome: "¿Y qué falta hace Arturo Merino, aquel Consejo de Economía del que usted me habló hace tiempo? Hoy, la Junta de Exportación Agrícola, desempeña las mismas funciones en forma perfecta." Y era verdad, Excelencia, en forma perfecta... para los agricultores, digo mejor, para los dueños de tierras y para los que negocian en grande con sus productos...

Hubo otra ocasión en que traté asuntos ajenos a la Línea Aérea Nacional, y fue cuando hizo crisis el Comisariato de Subsistencias, creación también de la vituperada República Socialista; entonces las papas habían desaparecido del mercado tras una exportación de ese producto y la gente clamaba de indignación. Yo le dije a S.E., lo recuerdo muy bien: 'Señor, hay una queja incontenible en el ambiente por la política que sigue el Gobierno en relación con el Comisariato de Subsistencias; no se puede olvidar que fue creado para evitar la especulación y el alza de los artículos de consumo, y durante su Gobierno, lejos de hacer tal cosa, sólo interviene para alzar los precios'. Y Su Excelencia con ese gran corazón que lo anima, comprendió la queja de miles de desgraciados que sufrían hambre y que aún confiaban en él, y con un gesto desesperado me dijo: '¿Pero qué puedo hacer yo? Fulano es un hombre inútil, ¿pero de dónde saco un hombre más capaz?' Recordará su S.E. que le indiqué algún militar o marino en retiro, gente que por lo general vive libre de conexiones con la alta banca o el capitalismo, y aun le insinué el nombre del General Blanche. Y S.E., siempre generoso para olvidar agravios, me expresó: 'De veras, Blanche fue un buen Comisario, pero tal vez no acepte...' Le indiqué entonces, para ese evento otros nombres como subsidiarios de aquel distinguido General, y aun le propuse, lo ha de recordar S.E., servir ad honorem ese cargo, asegurándole que antes de cuarenta y ocho horas, haría cesar ese ambiente de amarga queja. Tal confianza tenía en la legislación vigente al respecto que sólo precisa un hombre honrado y resuelto, frente a esa repartición, para que se terminara la vergonzosa explotación del hambre pública...

Pero esa conversación no pudo dejar resquemor en el noble corazón de S.E., que parecía vibrar al unísono con mis sentimientos.

Por eso ahora, Exmo. Señor, cuando sus familiares y amigos, me transmitieron de su parte, el ofrecimiento de una compensación por el puesto que dejaba, o bien esperar la llegada de don Emilio Bello para que se extendiera mi nombramiento, yo debí rechazar de plano una y otra proposición, así como le rechacé meses atrás a su Ministro Garcés Gana un ofrecimiento parecido, diciéndole que no deseaba ningún otro puesto que servir esa función en la Línea Aérea, porque le tenía cariño a esa obra mía que aun necesitaba de mis servicios. Y en realidad, no puede haber para mí otra actividad que me atraiga tanto como esa que yo hice nacer, ni podría desear servir en otro puesto bajo su ilustrado Gobierno, sabiendo que S.E. desconfía de mí, y que su política se ha ido alejando cada vez más de aquella que, en un momento, auné mis modestos entusiasmos cívicos, con los apasionados bríos del más habilidoso político de mi tierra.

Yo le agradezco mucho, Exmo. Señor, que terminada mi labor en la Línea Aérea, me deje en libertad, en plena libertad para ensanchar mi pecho con un suspiro de alivio reparador que, en algo me recuerda aquel del moribundo que en medio de sus últimas congojas, le confesó a su hijo el gran secreto que lo atormentara y que, sólo en esos momentos supremos atreviase a revelar: 'Me revienta el Dante.'

Estos son, Exmo Señor, los motivos de mi actitud intransigente, expuestos con sincera verdad: ¿podría S.E. hacer honor a ella e indicar los propósitos que ha tenido al liquidar la autonomía de la Línea Aérea Nacional, autonomía que le permitía crecer, entregándola hoy a la Fuerza Aérea cuya misión no es precisamente administrar empresas comerciales, y qué motivos tuvo al cambiar a tres de sus cinco consejeros y al ordenar que a uno de los exonerados, precisamente a aquel de cuyo honorable desempeño S.E. me expresó sospechas, debía contratársele en la misma empresa por tres años y con un sueldo no inferior a treinta mil pesos al año?

Saluda atentamente a S.E.

Arturo Merino Benítez

Conchalí, 31 de agosto de 1938"

Esta inserción aparecida en el diario **El Imparcial** del 2 de septiembre de 1938 fue muy comentada en los círculos políticos y conocida como "Me revienta el Dante", al igual de otro artículo del Comodoro Merino que fue titulado "Yo acuso".⁶⁴

Cuatro años más tarde, Merino todavía enjuiciaba duramente el Consejo nombrado por Alessandri en reemplazo del que él había presidido hasta agosto de 1938.

En efecto, en un artículo publicado en **El Imparcial**, del 10 de octubre de 1942, decía:

"El Consejo de Administración, nombrado por el señor Alessandri en las postrimerías de su Gobierno, tuvo a la empresa al borde de su liquidación: ordenó retirar del servicio, por considerarlo inútil, uno de los dos aviones Curtiss Condor de 14 pasajeros, y por peligroso, todo el material Potez con que contaba la empresa, aumentando en seguida a cuatro la compra de aviones Junkers mod. JU. 86".

"El Consejo anterior había adquirido sólo dos de éstos, impresionado por los informes de la FACH que había adquirido doce unidades similares, aunque de tipo militar, pero estos aviones, o mejor sus motores, iguales a los de la FACH, no dieron el resultado que era de esperar de una industria tan prestigiada, y su adquisición resultó inconveniente".

"Respecto a los aviones Curtiss Condor que eran espléndidos, el restante que no fue reducido a fierro viejo por aquel Consejo, acaba de venderse el año último a la compañía TACA (Transporte Aéreo Centro Americano), en catorce mil dólares, suma inferior apenas en un 30% a la de su precio de adquisición en 1934, después de ocho años de uso en Chile, y cuando en los libros de la empresa estaba totalmente amortizado".

"El caso de los aviones Potez es también curioso, después de siete años de constante servicio aún siguen volando en inmejorables condiciones entre Concepción y Arica y aparecen en la Memoria última bajo el nombre de AN Jacob (Pág. 149), con un trabajo de cerca de mil horas de vuelo cada uno durante el año 1941, de modo que este último año, cada avión Potez ha hecho un recorrido aéreo equivalente a seis vueltas alrededor de la tierra por encima de la línea ecuatorial".

"Si hubiese perdurado aquel Consejo de Administración, todo ese material que valía varios millones de pesos, se habría perdido."⁶⁵

Cabe recordar que de los tres aviones Potez que sufrieron accidentes fatales, solamente uno podría haber sido por culpa de la fábrica, existiendo como antecedente el correspondiente informe técnico que no es el caso reproducir.

El 13 de enero de 1939, días después de haber asumido su cargo de Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda nombró de nuevo miembro del Consejo de Administración de la Línea Aérea Nacional a Merino Benítez. Este Consejo también tuvo un carácter marcadamente político, expresión de los partidos que habían triunfado en las elecciones presidenciales del 25 de octubre anterior.

Este nuevo Consejo fue presidido por el entonces diputado y Presidente del Partido Radical, don Gabriel González Videla y estuvo integrado por los consejeros

Oscar Schnake Vergara, Secretario General del Partido Socialista, Arturo Merino Benítez, en representación de las fuerzas ibañistas, por el Comandante (R) Juan Solminihaç Koester y por Florencio Gómez Flores, en su calidad de Director de Aeronáutica.

Volvió así Merino a su querida LAN para, según sus propias palabras *"seguir colaborando por algún tiempo en actividad que me era tan grata, desde un puesto secundario y con influencia muy reducida, llevado del deseo de asesorar al nuevo Presidente don Gabriel González Videla, totalmente neófito en estos quehaceres, pero poseído de un ardiente entusiasmo por cooperar al mejoramiento de la Empresa."*⁶⁶

A poco de ser nombrado el nuevo Consejo sus actividades se orientaron a *"deshacer los errores del Consejo anterior y tonificar el servicio"*.⁶⁷ Una de sus primeras medidas fue reponer en el servicio los aviones Potez y Curtiss Condor, retirados por "inútiles" por el Consejo Anterior, no obstante que todavía podían prestar útiles servicios, como efectivamente lo hicieron por varios años. El nuevo Consejo, hábilmente presidido por González Videla, mantuvo en funciones al personal especializado y respetó las tradicionales normas de servicio, obteniendo favorables resultados económicos, los cuales se reflejan en la página 78 de la Memoria de LAN correspondiente a los años 1939 y 1940.

Importantes e inteligentes medidas que fueron inspiradas por la experiencia y el buen juicio de Merino, único consejero con una larga permanencia en el manejo administrativo de la Empresa y amigo personal del señor González.

Le correspondió también a este Consejo Administrativo entregar al servicio los aviones Junkers N° 222 y 223, que podían transportar 10 pasajeros y acortar los itinerarios, gracias a su crucero de vuelo de 410 kms. por hora.

Desgraciadamente, a raíz del terremoto del 24 de enero del mismo año, uno de los Junkers sufrió un accidente en Paine mientras prestaba ayuda solidaria a los damnificados quedando fuera de servicio definitivamente, pero sin causar pérdidas humanas.

Este terremoto, uno de los mayores que ha sufrido nuestro país en su historia, puso a prueba la capacidad operativa del nuevo Consejo Administrativo, el cual tuvo que tomar bajo su responsabilidad la delicada misión de organizar y distribuir los aviones de la Empresa para enviarlos a la zona afectada, sólo pocas horas después de la catástrofe prestando valiosos servicios a la comunidad afectada.

"La eficiente labor del señor González Videla, ayudado por el consejero Merino y apoyado por el tesón y la generosidad de los esfuerzos y energías desplegados por los ingenieros, los técnicos, los pilotos, los radiooperadores, los mecánicos y todo el personal de obreros y empleados de la Empresa, contribuyeron a paliar considerablemente los terribles efectos de la catástrofe."⁶⁸

Pasada la emergencia, por acuerdo del Consejo de Administración, asumió la Dirección de la Empresa Arturo Merino, sin dejar su condición de consejero de la misma, cargo en el cual permaneció hasta el mes de agosto de 1939.

Cuando don Gabriel González fue nombrado Embajador en Francia, en su reemplazo asumió como Presidente del Consejo de LAN el entonces Ministro del Interior, don Pedro Enrique Alfonso.

A juicio de Merino *"Gabriel González se hizo reo del mayor atentado cometido contra la vida de la Línea Aérea Nacional, proponiendo como sucesor a su colega de estudio, el señor Pedro E. Alfonso, quien el 31 de julio de 1939, tomó posesión de la Presidencia del Consejo."*¹⁶⁹

La primera medida que tomó Alfonso, siempre de acuerdo con el testimonio de Merino en artículo periodístico citado, fue nombrar un Director, apadrinado por el senador socialista Marmaduke Grove, quien jamás había servido en la Empresa o en ninguna otra. Para prestigiarse uno y otro, continúa escribiendo Merino, llegaron ambos encontrando malo todo lo existente, organizando el servicio, suprimiendo sus Departamentos y las normas de trabajo existentes, desorden que se reflejó en la Memoria Anual de la Empresa correspondiente al año 1939.

La recíproca antipatía que surgió entre Merino y Alfonso fue haciéndose más evidente a medida que pasaban los meses del año 1939 e hizo crisis a principios del siguiente en ocasión de un debate en el seno del Consejo sobre el proyecto de Alfonso de entregar a la Dirección de Correos la atención de las Agencias Comerciales de la Empresa.

Así fue como en la sesión del 12 de enero de 1940, la discusión sobre este proyecto derivó hacia una severa crítica que hizo Alfonso sobre la gestión administrativa de González Videla, la cual, como ya hemos visto, había contado con la activa asesoría de Merino. En consideración a que González Videla estaba ausente del país cumpliendo sus labores diplomáticas en Francia, el carácter quijotesco de Merino no aceptó esas críticas a su ex jefe y amigo personal, por injustas y falsas, por lo que alzando la voz, increpó varonilmente a Alfonso por su inconsecuencia y presentó su inmediata renuncia a su cargo de consejero e informó al Presidente Aguirre Cerda sobre lo sucedido en los términos siguientes:

"Pero, Exmo. Sr., el Presidente del Consejo no quiso aceptar mis razonamientos, y volvió a afirmar que la situación difícil de la empresa era consecuencia del derroche y de la mala administración anterior. Yo, Exmo. Sr., me vi obligado a replicar, ya que esto era reincidir en tales expresiones, diciéndole: 'Señor Presidente, esa es una mera opinión suya, que en cuanto a la mía, es que la actual administración es peor que la anterior...' Para ser más breve he de reproducir, con la venia de S.E., el diálogo que siguió:

PRESIDENTE.- Esa también es una opinión de Ud...

Yo.- Sí, Señor Presidente, es una mera opinión mía; pero abonada por diez años de estudio y experiencia en un servicio que yo organicé, mientras que la opinión del señor Presidente, sólo está abonada por unos pocos meses durante los cuales ha observado, desde el balcón, un servicio que no conocía ni aún conoce...

PRESIDENTE.- Hablaré con el Ministro de Defensa para que le pida su renuncia de Consejero...

Yo.- No lo necesita señor, porque yo me adelantaré a presentar

PRESIDENTE.- Yo no le tolero que me falte el respeto... la...

Yo.- Ni yo puedo tolerar que me lo falte usted a mí...

PRESIDENTE.- Levántese... sírvase abandonar la sala...

Yo.- No me levantaré hasta que se suspenda la sesión...

PRESIDENTE.- Se levanta la sesión ... e incorporándose va a abrir la puerta de salida.

Me levanté y despidiéndome de los demás consejeros, atravesé la puerta de la oficina que el Presidente mantenía abierta...

La gravedad de esta incidencencia y la responsabilidad que nos corresponde a los protagonistas no se me escapa, Exmo. Sr., pero me disculpa el estar defendiendo una larga y abnegada labor, y la entusiasta y desinteresada de un amigo ausente: Don Gabriel González, sin embargo, hubiera reflexionado en que es hábito del Presidente del Consejo, criticar la labor de sus antecesores, aún antes de realizar algo que le acredite tal derecho, habría dominado sin lugar a dudas mis protestas, y aún más me habría olvidado del largo y tenaz esfuerzo por organizar y defender un servicio de utilidad pública, constantemente amagado por intereses poderosos, que me da algún derecho a que se respete la labor realizada, considerando sobre todo que, sin ella, estaría el país pagando pesada servidumbre al extranjero que sería dueño de la explotación comercial del aire patrio.

Yo siento, Exmo. Sr., haber participado en un incidente que pudo distraerlo, aunque fuera por cortos momentos, de tantos graves problemas que requieren su atención, pero creo útil que, a ese propósito, conozca S.E. estos hechos, relatados sin pasión alguna, y sólo para ilustrar el criterio del más alto dignatario de la Nación.

Me suscribo, Exmo. Sr., como muy atto. y S.S.

Arturo Merino Benítez"

Como consecuencia de este incidente, por D.S. N° 43 del 25 de enero de 1940 se aceptó la renuncia de su cargo de Consejero a Merino y con igual fecha y

por medio del D.S. N° 44, se aceptó la renuncia del Presidente del Consejo, Pedro Enrique Alfonso.

Así terminó para Merino esta etapa de su vida al servicio de la aviación comercial de su Patria.

La Memoria Anual de LAN, correspondiente a los años 1939, 1940 y 1941, publicada en septiembre de 1942, bajo la firma de su Vice Presidente, Dr. Jerónimo Méndez Arancibia, dejó merecida constancia de la gran labor realizada por Merino desde su fundación hasta esa fecha, diciendo:

"Cabe destacar, con especial agrado, en los momentos en que se espera superar una etapa brillante, que no sólo reafirma sobre bases seguras e incommovibles la estructura de la Empresa, sino que augura un extraordinario futuro, la obra realizada por el comandante don Arturo Merino Benítez".

"Gracias a sus infatigables esfuerzos; a sus arduos y pesados trabajos técnicos y a su perseverancia en una época de duda y de incomprensión, el señor Merino Benítez logró dar forma a una empresa que hace honor a la República".

"La Línea Aérea Nacional ha llegado al plano de eficiencia en que hoy se encuentra, gracias a los desvelos y preocupaciones de su fundador, que no ahorró sacrificios para llevar adelante una obra superior, digna de toda consideración y respeto".

"Hoy más que nunca es justo recordar al hombre de acción y de energías que, adelantándose a la época, con una visión clara de las necesidades futuras de la Nación, fundó y creó esta Empresa de transportes aéreos que en forma tan destacada contribuye al progreso y al desarrollo de la República".

"La capacidad actual de la Línea Aérea Nacional, así como la solidez de su organización, se debe a los principios instaurados por su fundador".

"Al finalizar el año 1941, la Línea Aérea Nacional cumple ejemplarmente la alta misión que se le ha confiado."

CAPITULO III

DESDE LEJOS

Desde su renuncia al Consejo de LAN hasta su vuelta triunfal al mundo aeronáutico nacional en 1952, se abren para Merino doce años de su vida durante los cuales tuvo que afrontar otros desafíos, muy diferentes a los que tuvo que superar antes y después de esos años, pero que, afectivamente, fueron tan dramáticos como los anteriores.

Entre ellos, marcó un hito importante en su vida, su separación matrimonial en 1944, teniendo ya cincuenta y seis años, y su unión con doña Olga Núñez, con quien tendría tres hijos más, dos de los cuales serían sus herederos en las filas de la Aviación, llegando el mayor de ellos, Pedro Hernán, a Coronel de la FACH y el menor, Arturo Bernardo, Comandante de Escuadrilla. El del medio, quien llevaría el nombre de uno de sus hermanos sacerdotes, ex párroco en San Isidro y que recientemente había fallecido, sería funcionario de un banco comercial.

Pero Merino no estuvo del todo alejado de la actividad aeronáutica. En octubre de 1940, el Club Aéreo de Chile, que había fundado en 1928 con el entusiasta apoyo de un grupo de aviadores militares y civiles, y que en ese año exhibía orgullosamente sus filiales en Temuco, Magallanes, Puerto Montt, Valparaíso, Tarapacá, Curicó, Porvenir, Valdivia, Concepción, Osorno y Atacama, aprobó una moción de su Directorio, con fecha 25 de octubre, nombrándolo por la unanimidad de sus miembros, Socio Honorario de la Institución, acuerdo que le fue comunicado por su Presidente, General Armando Castro, el 18 de noviembre de ese mismo año.

Desde su cargo de Director Honorario, Merino siguió prestando toda su cooperación a esta rama de la aviación nacional, siempre en expansión.

Merino, hombre siempre abierto al suceder del mundo de su tiempo, se sintió profundamente afectado por los detalles del proceso que el gobierno del mariscal Petain inició después de la derrota de Francia en 1940, contra los generales y políticos que gobernaron a ese país e intervinieron en la guerra de treinta y seis días. Esa preocupación especial de Merino se derivaba del conocimiento personal que tuvo en Brasil con el general Gamelin, ex generalísimo aliado, convertido en chivo emisario en

este gran proceso. Al respecto, Merino escribió :

"El brillante general Gamelin, a quien conociera detenidamente en Brasil como jefe de la comisión instructora del ejército, lo veo pasar, con su uniforme antes tan correcto, ahora descuidado y suelto, pues su tejido adiposo de buen gourmet ya ha debido desaparecer, lo veo pasar pensativo, añorando sus tiempos sobrios de juventud, cuando era el bravo ayudante del bravo general Mangin..."⁷⁰

Gamelin, sin embargo, fue el chivo expiatorio de la debacle francesa de 1940, tras cuya figura estaban los verdaderos culpables, los políticos. Sacando conclusiones de lo sucedido a Francia, Merino estimaba que en la posibilidad de que nuestro país se viese envuelto por las circunstancias en la guerra que se desarrollaba en el mundo en esos tiempos, nuestras fuerzas armadas estarían tan peligrosamente desarmadas como las francesas frente a los alemanes y que los políticos no vacilarían en culpar a los militares si ocurriese un desastre a nuestra nación. De paso recordaba en su artículo citado que los fusiles que usaban nuestros infantes eran antiguos y que la artillería no se renovaba hacía más de treinta años y algunos eran de 1895. Agregaba que no hay defensa posible sin aviación y que ésta no existía, que los aeródromos construidos en la vecindad amable de nuestras playas de veraneo, no resistían un pequeño bombardeo y que *"una defensa nacional descuidada cuesta muy caro en tiempo de paz, pero más aún, muchísimo más el día de la prueba, si su dirección y organización fueron erradas."*

"Entonces la clase política encontrará también en Chile un Gamelin para echarle la culpa de todo."

Desde su retiro en Conchalí, Merino se mantuvo siempre atento a las alternativas de la marcha de su querida Línea Aérea Nacional.

En septiembre de 1942, en ocasión de la publicación de la Memoria de esa Empresa, correspondiente a los años 1938, 1939, 1940 y 1941, en cuyo texto se hacían apreciaciones sobre su gestión administrativa durante los años 1938 y parte de 1939, las cuales Merino estimó inexactas, recurrió a la prensa para refutarlas y dejar las cosas en su lugar. En varios remitidos enviados al diario **El Imparcial**, de Santiago, de fechas 2, 4, 10, 15 y 27 del mes indicado, Merino, haciendo uso de su gran capacidad de polemista, analizó las memorias y puso en evidencia la desorganización que había traído a la LAN la intervención de la política en el manejo de sus delicados servicios. Agregando que, durante los cuatro años que abarcaban la Memoria, habían desfilado por su Presidencia cinco personas distintas y todas desconocedoras del servicio, haciendo un breve resumen de las actividades de cada una de ellas y criticando la supresión del Departamento de Control por el Consejo que presidió don Pedro Enrique Alfonso, y la supresión del cargo de Director y la fusión de las funciones de Vice Presidente Ejecutivo, las del Director y las del Presidente del Consejo en una

sola persona, fusión autorizada por la Ley de Emergencia dictada a mediados de 1942. Sólo quedó al margen de sus críticas el Consejo presidido por don Gabriel González Videla a quien, sin embargo, recordó por su decisión de proponer a Alfonso como su sucesor.

Fue también por ese tiempo en que Merino, orgulloso vecino de Conchalí, pues su hogar estaba ubicado en la calle Pedro Donoso, influyó para que la Ilustre Municipalidad del sector en que vivía conservara el recuerdo de algunos de los pioneros y grandes aviadores del pasado. Así nacieron en esa comuna las calles Aviador Acevedo, Teniente Bello, Teniente Ponce, Aviador Zañartu, Teniente Yávar, Teniente Mery.⁷¹ Más tarde influiría también para que se colocara Piloto Lazo a una calle ubicada al poniente del aeropuerto Los Cerrillos.

A pesar de su absoluto retiro de la política contingente, Merino estuvo siempre preocupado de los destinos de su Patria. Al acercarse las elecciones presidenciales de 1946, en las cuales disputaban el sillón presidencial don Gabriel González Videla, don Eduardo Cruz Coke, don Fernando Alessandri y don Bernardo Ibáñez, entregó su entusiasta adhesión al primero de ellos, con quien estaba ligado por una antigua amistad que venía desde los tiempos en que González Videla era parlamentario por el norte chico y usaba con suma frecuencia los aviones de la LAN para trasladarse a La Serena, amistad reforzada por su cordial colaboración en el Consejo de la misma empresa, durante los dramáticos días del sismo de enero de 1939 y de los meses siguientes.

En carta de fecha 23 de agosto de ese año, Merino le entregó a González Videla su apoyo entusiasta por el programa político nacionalista y antiimperialista que era su plataforma electoral y a su compromiso de :

"Completar la independencia política que alcanzamos hace siglo y medio, con la independencia económica que aún no poseemos". Agregando: "Donde quiera que flote esa bandera nacionalista, yo, como viejo soldado, estaré hoy firme junto a ella, como lo estuve siempre. Por esto, mi amigo, estaré al lado de Ud., el único candidato que ha prometido, hasta el momento, defender lo chileno para los chilenos."

Pero así, con la misma abierta y franca sinceridad con que en 1946 le dio su adhesión, supo expresarle en su oportunidad su desacuerdo con ciertos actos de su gobierno, los que no compartió y que decían relación con las Fuerzas Armadas. Esto sucedió precisamente cuando a poco de empezar el Gobierno de González Videla, la inflación galopaba y las huelgas revolucionarias organizadas por el entonces poderoso Partido Comunista y sus aliados encubiertos, de los cuales existían hasta en el seno del propio partido gobernante, provocaron en el país una grave crisis política, económica y social, lo cual obligó al gobierno a solicitar facultades extraordinarias y una legislación especial para combatir la constante agitación política y social del

comunismo, y en esas circunstancias, un grupo de oficiales y de suboficiales de las Escuela de Aviación, Unidades Motorizadas e Infantería, empezar a frecuentar un conocido bar de San Bernardo a degustar unas sabrosas patitas de chanco y a conversar sobre la grave situación económica que afectaba al país y sus hogares.

Estas reuniones, que la historia ha recogido como el "complot de las patitas de chanco", ofrecieron la oportunidad para que conocidos opositores al Gobierno de González Videla, entre los cuales se contaba el ex Coronel de Aviación y ex Intendente de Santiago, Ramón Vergara Montero, organizaran un movimiento revolucionario para tratar de obligar al Presidente a formar un gabinete de carácter dictatorial y si éste no aceptara, sustituirlo por otro hombre público de prestigio, como los ex presidentes Alessandri o Ibáñez.⁷²

Por suerte para el prestigio de nuestro país, este serio intento de subvertir el orden público fue develado a tiempo y el Gobierno pudo controlar la situación asegurando la normalidad de nuestro desarrollo nacional.

En esas graves circunstancias, Merino, profundamente preocupado por la deteriorada situación económica del país que afectaba también muy seriamente a sus ex compañeros de armas y por las medidas disciplinarias tomadas contra algunos de los miembros de las Fuerzas Armadas en servicio activo, derivadas de su participación en estos graves sucesos, no vaciló en escribirle al Presidente de la República, *"sin más títulos sobre otros, que el de haber contribuido con mi voto a su elección para la primera magistratura."*

Merino decía en su carta:

"El complot que ha abortado, afortunadamente, habrá hecho pensar a S.E. en que el malestar en el país es muy serio; en realidad no es fácil comprender cómo viven las familias de la clase media con los sueldos y precios actuales. Yo he pensado muchas veces que el costo de la vida desde 1930, cuando un Capitán de Ejército y empleados civiles de su categoría ganaban \$ 1.400 mensuales, ha subido diez veces; tal ha ocurrido con la habitación, el vestuario y la alimentación, y me parece imposible que esta misma clase de gente pueda vivir hoy con un sueldo que no ha crecido tres veces".

"Debemos reconocer, Exmo. Señor, que el aura popular que lo acompañó clamoroso al subir al Gobierno, le ha sido bien efímera; hoy tal vez sólo pueda encontrarla en algunas provincias donde la llegada del primer mandatario constituye un espectáculo. Esto y la exacerbada enemistad comunista, me ha hecho mirar como peligroso el modo como parece reaccionar el Gobierno ante el descubierto complot. ¡Quiera Dios que me engañe! Pero tal como van la cosas, temo Exmo. Señor, que las instituciones armadas, convulsionadas y destrozada su unidad con la persecución de presuntos culpables, sean incapaces de afrontar un levantamiento de masas populares excitadas contra el Gobierno".

"Aminorada la autoridad de mando, al tratar sin la menor consideración a Jefes y Oficiales, rota la relación de mutua confianza de los oficiales entre sí y de la tropa hacia sus oficiales por el temor a la delación y por los resquemores consecuentes a la investigación, los cuerpos armados pueden ser fácil presa de la obra de zapa comunista, de políticos ambiciosos o de pseudos redentores".

"Pienso, Exmo. Señor, que las causas de los instigadores del complot, no hay que buscarlas en los cuarteles, y sí en las casas de esos oficiales y hombres de tropa, y en las medidas del Gobierno que han dejado producirse en ellas, el hambre y la miseria."

En seguida, la carta de Merino se refiere a la agitación comunista en el país y le aconseja al Presidente una reconciliación con las Fuerzas Armadas.

"Parecería, Exmo. Señor, que la organización comunista aplastada en un comienzo por las resueltas medidas del Gobierno que le arrancaron en buena hora, el control de las minas del carbón y de la región salitrera, hubiera tomado un nuevo gran desarrollo; parece que se hubiera errado el camino, perdiendo el tiempo en medidas policiales mientras se despachaban leyes discriminatorias que darían al comunista la aureola de perseguido político, tan simpática a nuestra idiosincrasia, como lo recordará S.E. si rememora tiempos pasados. Pero poco o nada se ha hecho, según parece, para solucionar y borrar el odio o lucha de clases, con mejoras sustanciales en los medios de vida de las clases pobres y con una propaganda cultural cariñosa y comprensiva. Yo creo conocer a la gente pobre de nuestra tierra, y he visto los milagros de adhesión y esfuerzo de que es capaz, tratándola con inteligencia y cariño, y como es de desconfiada y rebelde ante medidas que juzgue injustas o abusivas".

"Impulsado por el deseo de que el Gobierno de S.E. salve lo mejor posible de esta crisis y dé al país los bienes que pueden esperarse de su dinámica juventud y de su resolución patriótica y valiente para encarar la solución de los problemas públicos, ruego a S.E. que no se siga destruyendo la dignidad de los jefes y oficiales al arrastrarlos ante un joven fiscal que, sin ser del oficio militar, no puede comprender las delicadas facetas del hombre de armas y de la institución armada".

"No se moleste Exmo. Señor, con el exceso de bríos o la vehemencia de algunos Jefes que, esos, los menos palaciegos y rendidos, son los que mejor pueden servirle en una conmoción seria que amenace la estabilidad institucional".

"Desde luego, en la Fuerza Aérea, por la naturaleza propia de la institución, encontrará fácilmente S.E. oficiales decididos y valientes en sus opiniones, que no dejarán de protestar, aunque no los guíe fin político alguno, por el desamparo en que aparece la defensa aérea del país ante sus hermanas del continente; y eso constituye un deber profesional aunque resulte ingrato cumplirlo".

"Bien sabe, S.E., que las instituciones armadas constituyen la base fundamental de un Estado y el mejor baluarte del orden interno, y que su oficialidad, sobre todo la superior, no puede improvisarse de la noche a la mañana; el cuerpo de oficiales superiores forma, podría decirse, parte del patrimonio nacional que no puede desperdigarse sin destruir la eficiencia y contextura institucional, y derrochar el tiempo a veces irreparable y el incontable dinero que gastó la Nación en formarlo".

"Por el interés que tengo en que S.E. recupere el cariño de las Fuerzas Armadas, yo le ruego Exmo. Señor, que borre como con una esponja lo ocurrido, y que junto con eso borre las causas económicas que hicieron posible ese fermento subversivo; sacrifique después, Exmo. Señor, algunas horas de vez en cuando y visite los cuarteles, interesándose en conocer la forma en que viven los oficiales y la tropa, y verá qué pronto se conquista las simpatías de las Fuerzas Armadas y su decidida adhesión."

Así suceden algunos años en que Merino comparte su vida entre el cultivo de su parcela en la calle Pedro Donoso en Conchalí y en su interés permanente por la aviación, y llegamos al año 1952 en que se efectuarían nuevas elecciones presidenciales. La campaña electoral de Ibáñez fue muy difícil, casi sin prensa, salvo publicaciones ocasionales, con la excepción de la Revista **Estanquero**, que dirigía Jorge Prat Echaurren, su futuro Ministro de Hacienda y con las ondas de una sola emisora radial, **Nuevo Mundo**, de propiedad del ex Presidente de la Caja de Crédito Prendario durante su primer Gobierno, don Juan Bautista Rossetti, mientras sus adversarios don Arturo Matte, don Pedro Enrique Alfonso y don Salvador Allende, además de tener una abundante caja electoral, contaban con las más importantes emisoras radiales y las publicaciones periodísticas del país.

Pero muchos de los adherentes a las candidaturas contrarias al "General de la Esperanza" como lo llamaban sus partidarios, aportaban secretamente importantes sumas de dinero a la suya, pues el ibañismo rompía las disciplinas partidarias e ibañistas habían en todos los partidos.

Desconociendo este antecedente y no sabiendo a quien atribuir el origen de los fondos que servían para financiar la campaña electoral del General, la propaganda de sus contrarios políticos empezó a correr el rumor que su candidatura estaría financiada por fondos provenientes del Gobierno argentino.

A esta lamentable campaña de desprestigio se sumó la opinión del Senador Jaime Larraín García Moreno, quien, resentido por su reciente derrota en la Convención del Partido Agrario Laborista celebrada en Chillán, llegó en sus expresiones hasta acusar al General de recibir apoyo monetario para su candidatura de parte del Gobierno argentino.

El ataque de Larraín, hasta hacía pocos días su amigo personal y político, ofendió profundamente al General, quien decidió retarlo a duelo. En esas circunstancias, conociendo el temperamento de Merino, que como hemos visto sabía de esos menesteres, le solicitó su intervención a fin de obtener una explicación de parte del Senador o una reparación por las armas.

Considerando que el documento con que el General Ibáñez le solicitó a Merino esa delicada misión ha permanecido inédito hasta la fecha, hacemos su publicación.

"Santiago, 9 de marzo de 1951.

Señor General

Don Arturo Merino Benítez

Presente

Estimado amigo:

Por informaciones de mi querido amigo, don Mario Montero Schmidt, he sabido que el Senador Larraín García Moreno ha dicho en el Hotel de La Frontera en Temuco, que mi candidatura a la Presidencia de la República está financiada indebidamente por personalidades del Gobierno Argentino.- Como es total y absolutamente falso y corresponde a la campaña de desprestigio que ha iniciado este señor en mi contra, llegando repetidas veces hasta la injuria y calumnia, ruego a Ud. que, en compañía del informante, se acerquen al mencionado Senador y le exijan una amplia, clara y precisa explicación sobre su actitud o la más enérgica reparación por las armas, en resguardo de mi honor de soldado y de caballero.-

En mérito a su seriedad estimo que esta gestión debe mantenerse en reserva.

Saluda atenta y cariñosamente al buen amigo.

Firma"

A pesar de compartir la indignación de su amigo de tantos años por la injuria recibida, Merino pudo inteligentemente encontrar una solución a este grave impase, que si bien no desembocó en una reconciliación personal entre ambos líderes políticos, pudo, no obstante, lograr que Larraín no siguiera haciendo más declaraciones sobre el supuesto financiamiento argentino a favor de la candidatura del general.

Así, Merino, con buen tino y buen juicio, pudo prestar al General y al país un histórico favor, e Ibáñez pudo continuar sus trabajos electorales con el éxito que todos conocemos.

de esas importantes, la solución a la situación de emergencia política y social de Chile, que se ha planteado en el programa de gobierno del Partido Agrario Laborista, es la solución a la crisis nacional que no puede ser otra que la solución a la crisis social y económica del país. Considerando el documento con que el General Galdames se comprometió a la solución de esta delicada misión ha permanecido inédito hasta la fecha, hacemos su publicación.

"Por el interés que tengo en que S.E. recupere el control de las Fuerzas Armadas, yo le ruego a S.E. Señal que barre como con una escoba lo ocurrido y que junto con eso barre las causas de los hechos que se han producido y subversivos; sacrifique después, fuese necesario, algunas de sus ideas y visite los cuarteles, inspeccionando en especial los cuarteles de la 1.ª y 2.ª División y la tropa, y verá qué pronto se concretan las intenciones de las Fuerzas Armadas y su decidida adhesión."

Estimado amigo:

Es un deber para mí, como amigo y como jefe de la tropa, decirle que he leído con mucho interés el artículo que usted publicó en el periódico "La Esfera" sobre la situación de Chile y sobre el programa de gobierno del Partido Agrario Laborista. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la situación de Chile y de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra.

Para muchos de los adherentes a las causas de la "Esperanza" como lo llamaban sus partidarios, es un deber importante el que usted ha asumido al publicar este artículo. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra. Me parece que usted tiene una visión muy clara de la necesidad de una reforma social y económica que permita a Chile salir de la crisis en que se encuentra.

CAPITULO IV

SU ULTIMO VUELO

La reñida campaña electoral de 1952, culminó con la gran victoria popular del "General de la Esperanza". Su amplio triunfo provocó, tanto en nuestro país como en el extranjero, una profunda expectación política y social. Nadie sabía como sería la orientación de su Gobierno y quienes serían sus colaboradores. El General había sido elegido mayoritariamente por quienes deseaban un gobierno fuerte «que fusilara sin más trámite a los cogoteros que asesinaban a los transeúntes en la vía pública; que metiera en la cárcel a los especuladores y que deportara a los políticos que los apadrinaban; que echara de la administración pública a los inútiles 'ganasueldos' que no trabajaban.»⁷³

Es decir, el pueblo eligió al mandatario de 1927-1931, pero habían pasado veintiún largos años y la historia no se repetiría. Sin embargo, el nuevo gobierno ibañista tuvo algunos aciertos espectaculares y uno de ellos fue el nombramiento del creador de la LAN como su Vice Presidente.

En efecto, el 11 de noviembre de 1952, ocho días después de haber asumido el mando supremo del país, disipados los estampidos del champán y acallado el jolgorio de las multitudes, el Presidente Ibáñez dictó el D.S. N° 729 que decía:

"Nómbrase Vice Presidente de la Línea Aérea Nacional al General de Brigada Aérea (R) Don Arturo Merino Benítez."

"Cúmplase con la ley N° 5434.

"Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial y Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Carlos Ibáñez del Campo Abdón Parra Urzúa"

Merino se hizo cargo de sus nuevas funciones al día siguiente de promulgarse el decreto en referencia de manos de su antecesor en ese puesto, don Juan del Villar Araya. La ceremonia de entrega de la Empresa revistió una especial solemnidad,

efectuándose en presencia de toda la plana mayor de su superioridad y la totalidad de los jefes de secciones, quienes al término de la ceremonia fueron presentados al nuevo Vice Presidente.

Volvió así su fundador a presidir a su querida LAN después de doce años de ausencia del mundo aeronáutico nacional.

Muchas cosas habían cambiado en esos años. El progreso técnico, la reducción del espacio aéreo debido a los modernos aparatos que ahora surcaban los aires, las nuevas concepciones aeronáuticas y las renovadas políticas en la navegación comercial, todo ello surgido después y a consecuencias de las experiencias derivadas de la última guerra, daban una nueva fisonomía a la aviación comercial.

Por otra parte, y esto es lo más importante destacar, es que fue el ambiente político y social en que ella se desarrolló, el causante del fracaso final que tuvo la gestión de Merino en LAN, en este período.

Al aceptar Merino nuevamente este cargo lo hizo bajo la impresión general que tenían quienes, al haber elegido al general Ibáñez como Presidente de la República, esperaban que su Gobierno, no sólo se inspirara en el espíritu de su anterior administración, sino que sería el punto de partida de una nueva realidad nacional, basada en la justicia y en la honradez funcionaria de sus colaboradores.

Al respecto, pocos días después de haber asumido sus funciones en LAN, Merino emitió una circular a su personal diciéndole que:

"Conviene dejar en claro que los verdaderos ibañistas deben ser ejemplos de corrección, de entusiasmo en el cumplimiento del deber y de abnegación en el servicio; deben ser modelo de honradez y rectitud en sus procedimientos. Sólo así se justificaría todo lo que los ibañistas dijeron al país en la lucha electoral, repudiando la corrupción administrativa y la codicia por apoderarse de los puestos públicos, sin otra condición ni mérito que su filiación política y sin otro móvil que el logro mezquino de una renta."

Pero, a pesar de los buenos deseos de Merino de formar en la Empresa una nueva conciencia, la realidad política que empezó a vivir el país desde 1953 en adelante fue muy distinta.

A pesar del choque de esa realidad con las concepciones políticas de Merino, éste no desmayó, pues "no había perdido su energía y dinamismo y tan pronto se hizo cargo del puesto, esbozó un plan destinado a uniformar el material de vuelo que se componía de diferentes tipos de aviones norteamericanos y europeos -recordó el historiador Cuadrado Merino en la **Revista de la Fuerza Aérea** de enero-junio de 1970-. Fue así como dispuso la venta de los Lockheed Electra, los Lodestar y De Havilland, dejando sólo los Martin 202 y los Douglas DC 3, material este último que incrementó con varias unidades mediante una operación de trueque por los aviones De Havilland".

"Pero, sin duda, su más trascendental intervención en esta época de desarrollo de LAN, fue la colocación de una orden de compra por tres Douglas DC 6B, los primeros cuádrimotORES incorporados a la Empresa".

"Esta iniciativa del infatigable propulsor de la aviación comercial chilena, hizo posible los vuelos directos, en un mismo día, entre Santiago y Punta Arenas".

"Otra preocupación suya fue acelerar el proceso de mejoramiento de la red de aeródromos a lo largo del país con fondos propios de la Empresa, poniendo énfasis en aquellos en que operarían los modernos DC 6B. En cuanto al tráfico aéreo, Merino dispuso que se aumentaran las frecuencias de vuelo a Punta Arenas y Arica, contándose en 1953 con siete servicios semanales. Se reanudaron los vuelos a Puerto Montt, con escala en Concepción, Valdivia y Osorno; a Temuco con descenso en Concepción, Angol y Victoria; y, finalmente, a Los Angeles y Chillán. Este enorme esfuerzo, despegado por disposición expresa del activo Vice Presidente, se extendió luego a Maullín, Ancud, Castro, Futaleufú y Alto Palena, con material y pilotos basados en Puerto Montt. (El servicio a Maullín no tuvo éxito por falta de pasajeros). Más al sur, destacó un avión en Balmaceda con la misión de volar a Colonia, Fachinal, Cochrane, Coyhaique y Chile Chico. Aun cuando algunos de estos lugares ya figuraban en las rutas comerciales, correspondió al general Merino el mérito de haber intensificado el tráfico en una zona de escasos recursos, difíciles comunicaciones y adversas condiciones climáticas. No importó a Merino la pérdida material que representó para LAN su presencia en zona tan despoblada e inhóspita; en cambio reconfortó a su espíritu de chileno la tarea cumplida por las alas comerciales creadas por él en un lejano verano de 1929."

Consecuente con sus propósitos de integrar los puntos geográficos del país con sus centros vitales, a poco de haberse hecho cargo de la LAN nuevamente voló a Magallanes en un Lodestar, pilotado por el bimillonario del aire, Alfonso Cuadrado Merino, al finalizar el mes de enero de 1953, inspeccionando las bases magallánicas y las canchas de aterrizaje de Última Esperanza.⁷⁴

El año 1954 prometía ser un año propicio para la gestión de Merino en la Línea Aérea Nacional. El 21 de enero llegaron a Los Cerrillos dos aviones DC 3, los que venían a reforzar la flota con que contaba la Empresa.

"Estas máquinas, unidas a la flota con que actualmente cuenta la Empresa, más cinco Douglas para 21 y 28 pasajeros y tres cuádrimotORES para setenta, recién adquiridos, le permitirán absorber integralmente el movimiento aéreo comercial del país".⁷⁵

Reafirmando su eterno optimismo, Merino declaró en esa misma oportunidad: *"El porvenir de las comunicaciones en Chile está en la aviación. La propia configuración geográfica del país exige la existencia de una aviación comercial fuerte y nacional."*

Pero la realidad era que el formidable crecimiento del movimiento aéreo comercial del país, que incluía a las empresas comerciales particulares como Lyonair, Lipa Sur, Air Chile y Cinta, las cuales absorbían a la fecha la quinta parte del movimiento aéreo nacional, estaba creando serios problemas de competencia a la Línea Aérea Nacional.

En enero, en respuesta a los ataques periodísticos y a las críticas de los parlamentarios de oposición, que acusaban a LAN de desorganización y estancamiento técnico, Merino ordenó efectuar un vuelo especial para acallar esos ataques, demostrar el progreso técnico de la Línea y levantar, de paso, la moral de sus pilotos. Para ello, dio instrucciones de alistar un avión C-47 para que efectuase un vuelo directo sin escalas, desde el extremo sur al extremo norte de Chile.

En consecuencia el bimotor despegó desde Bahía Catalina a las 4.11 hrs. del 21 de enero y aterrizó en el aeropuerto de El Buitre en Arica a las 19.44, empleando en el vuelo de 4.185 Kms. sin escala, 15 hrs. 33 minutos. A su llegada al punto de destino, el comandante de la nave declaró a los periodistas que el tiempo empleado pudo haber sido menos si un fuerte viento norte no hubiese afectado a la máquina entre Balmaceda y Temuco.

El éxito del raid mereció ser compartido entre el piloto, señor Alfonso Cuadrado, el Gerente Técnico de LAN, señor Adalberto Fernández y el ingeniero señor Jaime Ortíz.

Este espectacular vuelo vino a demostrar las excelentes condiciones que tenían las máquinas de LAN, lo que desmentía las descalificaciones hechas por un sector de la opinión pública y demostraron también que estaban en condiciones de volar fácilmente a Pascua, es decir a 3.740 Kms., o a la Antártica, 1.490 Kms. desde Punta Arenas hasta Isla Decepción.

La hazaña cumplida por el Douglas C-47 fue la resultante de anteriores intentos de efectuar este raid, sin escalas, entre los cuales cabría recordar el vuelo que realizó en 1945 el Adicto Aéreo norteamericano, en compañía del Capitán Enrique Flores quien sirvió como copiloto, utilizando un pequeño bimotor, unió Punta Arenas con Arica en el mismo día, haciendo dos escalas por no haber podido acondicionar el avión con los respectivos estanques de reserva.

Más tarde, una escuadrilla de monomotores A 24 de la Fuerza Aérea hizo esa misma hazaña.

Más que el éxito técnico que significó el vuelo del DC-3, este histórico vuelo reiteró la vigencia del espíritu de LAN y de la enérgica voluntad del gran soñador de la unidad nacional territorial de Chile por medio del aire. Proceso que él habría deseado hacer personalmente, a pesar de sus sesenta y seis años a cuestas, pero que ahora la había realizado a través de tres tripulantes de su más absoluta confianza.

Dentro del plan de Merino para construir nuevos aeródromos a fin de que

LAN ampliara sus servicios, el domingo 24 de enero, LAN los extendió hasta la aislada localidad de Lebu.

Se cumplía así una vieja aspiración del Comodoro de crear una Línea Aérea Santiago-Concepción-Lebu, la que proyectaba prolongar hasta Temuco por la costa, para lo cual había enviado en junio de 1930 al capitán y piloto aviador Emilio Brandenberg Pacheco a esa zona para que hiciese los estudios correspondientes en el terreno mismo. Debemos recordar que, a la fecha, todavía no se construía el aeródromo de Concepción, ni menos en Lebu. Desgraciadamente, la súbita caída del Presidente Ibáñez y la salida de Merino de su cargo aventaron este proyecto.

Pero, al recibirse nuevamente Merino de la dirección de LAN, se hizo eco de las peticiones que las autoridades y el pueblo de Lebu venían haciendo para que se uniera su ciudad por un vuelo semanal con Concepción, sacándola del aislamiento y abandono. Por su parte, ya en 1947 un grupo de universitarios había reunido una cantidad determinada de dinero, motivando al vecindario y a las instituciones locales, siendo posible adquirir así a bajo precio 37 hectáreas de terreno en el fundo Santa Rosa, a seis kilómetros de Lebu, sobre cuya superficie se hizo una cancha de 1.460 mts.

Teniendo esa base, Merino estableció un servicio aéreo hasta Lebu, el que inauguró personalmente el día indicado, viajando desde Chillán en un DC 3 pilotado por Jorge Pérez Sazié, acompañado por Ernesto Silva Román, Secretario General de la Empresa y una comitiva en la cual iban cinco periodistas.

Lebu recibió alborozado la visita de Merino, quien tenía gran simpatía por esa ciudad, a la que iba desde los tiempos de la unificación del servicio aéreo del país en 1930, y de su contacto diario con el entonces Ministro del Interior don David Hermosilla Guerra, hijo de esa ciudad. Este primer vuelo de un LAN a Lebu coincidió con un festival aéreo con participación de más de veinte clubes del país.⁷⁶

Al llegar el mes de marzo, le correspondió a Merino presidir los actos con que la propia Línea, las autoridades nacionales y la opinión pública en general, conmemoraron sus Bodas de Plata, o sea, sus primeros veinticinco años de existencia. En la ocasión, Merino recibió el reconocimiento del país por su histórica labor y no se escatimaron los homenajes en su honor y en el de LAN, como asimismo los artículos periodísticos más laudatorios. Una nota estadística publicada en esos días informaba que en los veinticinco años de vida, LAN había transportado 826.608 pasajeros y 7.206.530 kilos de carga, habiendo recorrido en el año de su fundación 513.275 Kms. con 572 pasajeros y que en 1953 esa cifra se había elevado a 6.000.000 de kilómetros recorridos, con 134.162 pasajeros, usando 36 aviones de gran capacidad.

Su último año en LAN

El último año de Merino como Vice Presidente de la Línea Aérea Nacional fue muy tormentoso en su vida profesional y personal. Se le atacó con saña, con odio y con injusticia. La combativa oposición política y parlamentaria contra el gobierno del General Ibáñez era implacable en la fiscalización de los actos de su gestión administrativa. El rencor de los derrotados en septiembre de 1952 se había desbordado de sus cauces normales y casi llegaba a la ilegalidad misma. Y Merino era uno de sus blancos preferidos.

La estricta fiscalización parlamentaria contra los servicios de LAN y la persona de Merino empezaron en diciembre de 1952, es decir, al mes siguiente de su primer mes de Gobierno, y aún antes. El diputado Liberal Luis Undurraga, hombre de gran capacidad intelectual, pero exageradamente opositor al gobierno ibañista, centró sus ataques contra la persona del Comodoro, más que en los servicios de LAN. Además, Undurraga era consejero de la Empresa, lo que significaba para Merino tener el enemigo en su propia casa.

Por su parte, el apasionado e impulsivo carácter de Merino, que a pesar de sus sesenta y seis años de edad, conservaba toda su fogosidad, con su sensibilidad a flor de piel, no era precisamente un funcionario que soportase con serenidad los ataques parlamentarios de fiscalización.

Estos ataques habían culminado en 1953, en ocasión del desgraciado accidente que destruyó el avión Lodestar 100, a unos cinco kilómetros de Copiapó falleciendo sus siete ocupantes, entre ellos la auxiliar Lucía Almazábar Ortiz, sobrina del entonces Comandante en Jefe de la FACH, General Armando Ortíz. Hacía once años que ningún accidente fatal había afectado a los largos vuelos de los aviones de la Empresa, cuyas rutas se extendían en ese entonces entre Arica y Magallanes y a Buenos Aires, Montevideo y Río Gallegos en Sudamérica, por lo cual LAN había recibido en abril su octavo Premio Internacional.

El último accidente había sido el que afectó a un avión Potez 4, que había caído en Quilitapia al sur de Ovalle, falleciendo el piloto Sr. David Vivero y sus cuatro pasajeros, el 23 de marzo de 1943.

Cabe recordar de paso que, según las informaciones del cable, publicadas en los diarios más importantes del país, en esos mismos días un avión de la Panair do Brasil había caído causando la muerte de sus ocupantes y que otro gigantesco avión había caído cerca de Tokio, muriendo sus 120 pasajeros.

El accidente del Lodestar 100 conmovió la opinión pública nacional. A ello contribuyó la lejanía que lo separaba del anterior, al cual nos hemos referido, y al hecho que en él habían muerto entre otros pasajeros, el diputado Socialista Popular Héctor Montero Soto.

Entrevistado por la prensa, Merino estimó que el accidente se había debido a una falla humana del piloto que había hecho *"una maniobra contraria a las reglas de vuelo."*⁷⁷

De acuerdo con la legislación vigente en la época que ocurrió el accidente, se iniciaron los sumarios, uno por la LAN y otro por la FACH, quedando en la opinión pública el interrogante de que la causa del accidente se había debido a una mala maniobra del piloto o a una falla mecánica que provocó la catástrofe.

La mayoría parlamentaria, contraria a la gestión gubernamental del Presidente Ibáñez, designó una Comisión Investigadora Especial, la cual fue integrada por los diputados Alfonso David Lebón, como Presidente, Francisco Vial, Hugo Miranda, Sergio Salinas, Abelardo Pizarro y Juan Peñafiel, todos ellos ardientes opositores al Gobierno, con excepción del primero, quien dejó de concurrir a las reuniones de dicha Comisión, siendo reemplazado por Vial. Esta Comisión, después de más de once meses de trabajo, evacuó un informe lapidario contra la gestión de Merino en la LAN, solicitando al Presidente de la República que le pidiese la renuncia a su cargo y procediese a la reorganización de la Empresa, además de pedir la intervención de la Contraloría en la administración del Departamento de Bienestar y que este organismo hiciera cumplir las resoluciones sobre incompatibilidades de sueldos y jubilaciones que afectaban a Merino y a cuarenta funcionarios, entre ellos varios militares en retiro, que el Comodoro había nombrado en 1952 y que LAN volviese a reintegrar a todo el personal que Merino había exonerado y también aquel otro que fue obligado a presentar su renuncia.

En contestación a estos cargos, Merino ofició a la Comisión el 20 de mayo haciendo presente que por el hecho de haber resuelto este organismo mantener el carácter reservado de las actas de sus sesiones y los documentos agregados a ella, sólo se referiría en forma somera a cada uno de estos. En efecto, en una maciza pieza jurídica, Merino fue refutando cada uno de estos cargos, cuyos detalles figuran en el texto del debate parlamentario correspondiente a la decimoquinta sesión ordinaria de la Cámara de Diputados, efectuada el 30 de junio de 1954.

Merino acompañó sus descargos con una carta dirigida al secretario de la Comisión Investigadora en términos polémicos, propios de su carácter:

"Habría deseado concurrir personalmente ante la Honorable Comisión de la que Ud. es secretario -decía en su respuesta- a fin de contestar las preguntas que quisieran hacerme sus miembros, pero no contando con la venia del Supremo Gobierno, he debido resignarme a enviar por escrito mi respuesta".

"Al hacerla he preferido la forma en que envío, aunque muy tentado de responderla a la H. Comisión contándole lo que he hecho en la LAN y su influencia en Alto Palena, Futalelfú y otras regiones, ya que recién llegaba a mis manos un informe al respecto. Habría querido contestarles como Gonzalo de Córdova, el

Gran Capitán, al rey que le pedía cuenta de los gastos: Por palas, picos y azadones... tantos ducados. Por guantes perfumados para que los soldados de S.M. puedan enterrar tantos cadáveres de enemigos, cuanto... Por hacer tocar la campanas tras cada victoria. Y por la paciencia de oír a S.M. que me pedía cuenta de los gastos... tanto".

"Ruégole, pues, poner en conocimiento de la H. Comisión la respuesta que le adjunto".

Fdo. Arturo Merino Benítez. Vicepresidente Ejecutivo."

En el mes de julio de este mismo año, se abrió para Merino otro frente de severos ataques contra su gestión administrativa; esta vez, de parte de la Junta de Aeronáutica Civil.

El origen de la comunicación de este organismo al Presidente de LAN, "haciéndole presente algunas infracciones en que ha incurrido la mencionada institución", se originó en la dinámica voluntad de Merino, acostumbrado, como hemos dicho anteriormente, en mandar y ser obedecido y de hacer las cosas de mañana en el día anterior, y en la mañana. Las cosas habían cambiado desde los años 30 a la fecha. Nuevas leyes, nuevos reglamentos y nuevas instituciones contraloras, hacían más lento el cumplimiento de sus resoluciones, cuando no las trababan para siempre. Merino con impulsivo carácter no se sometía fácilmente a estas demoras y es así como, sin autorización de la Junta de Aeronáutica Civil, aunque este organismo fuese compuesto por hombres del propio Gobierno, estableció un servicio aéreo entre Santiago y Pucón y otro entre Santiago y Calama; y puso en operación servicios entre Santiago y Puerto Montt, Santiago y Temuco, Santiago y Los Angeles y Arica La Paz, estos últimos aprobados por la Junta, pero sin cumplir el requisito previo de la aprobación de las tarifas e itinerarios por este organismo.

Esta acusación de la Junta provocó amplios comentarios de los medios periodísticos, tanto de la oposición de derecha que rechazaba estos nuevos servicios, porque competían con las líneas aerocomerciales particulares, cuyos consejeros y propietarios manejaban esos medios, como por la prensa comunista, la que siempre escarbaba buscando elementos para atacar al Gobierno. Se caracterizaron durante todo este período, hasta la salida de Merino de LAN, el diario **El Debate**, de propiedad del magnate salitrero Osvaldo de Castro, propietario de la línea aérea LADECO, dirigido por Octavio Marfán y los periódicos del Partido Comunista **Vistazos** y **El Siglo**.

Fue precisamente un editorial publicado en el primer diario mencionado, el 14 de julio, en el cual, bajo el título de "Arbitrariedades de la LAN", que comentó las acusaciones de la Junta de Aeronáutica contra la empresa y contra "el capricho y la voluntad de mando sin trabas por parte del actual Vice Presidente de la LAN" y por la "resolución de ese funcionario de impedir el trabajo de la aeronavegación comercial

privada", el que provocó la reacción de Merino, quien, en las páginas del diario mural **El Pregón** del 27 de ese mismo mes escribió:

"Arbitrariedades de la LAN"

"Con este título, atrabiliario y descomedido, el diario de los millonarios salitreros ha publicado un editorial por medio del cual ha tratado de destruir a la Línea Aérea Nacional con el objeto de dar paso y dejar el camino abierto a la empresa aérea que, para consolidar su imperio económico, poseen también esos mismos millonarios del salitre.»

"Es comprensible la actitud antipatriótica de los plumarios que diariamente envenenan el limpio y puro aire de Chile; la Línea Aérea Nacional pertenece al Estado, es de la ciudadanía, es propiedad del Pueblo de Chile. En cambio, la empresa de ellos representa los intereses de un estrecho círculo de magnates que no tienen ninguna vinculación con la República y que, como es dueño del dinero, paga muy buenos salarios y reparte excelentes y sustanciosas subvenciones."

En el fondo esta pugna entre Merino y el círculo del millonario salitrero de Castro, era la expresión del choque de dos conceptos diferentes sobre la aviación comercial y la nueva orientación que el progreso técnico del mundo le estaba imprimiendo.

Recordemos al respecto lo afirmado por Merino en una entrevista que le hizo la revista Chile Aéreo en su edición de marzo-abril de ese mismo año:

"El término del monopolio amenaza la existencia futura de la LAN, por la competencia desleal que pudieran hacerle compañías de aeronavegación que buscan el lucro, y que, con la ayuda de capitales extranjeros disimulados, podrían hacerle la guerra con precios de competencia para, una vez minada la LAN, alzar las tarifas ya sin más medida que el aguante del pasajero. Además, la subvención fiscal que recibe la LAN, que invierte en arreglo de aeródromos, despertará la codicia de esas compañías, que entrarán a disputarla, no para arreglar aeródromos, sino para repartir buenos dividendos entre los propietarios capitalistas."

A esta campaña de desprestigio, se sumó la prensa del Partido Comunista, cuyos voceros, el diario **El Siglo** y la revista **Vistazos**, publicaron violentas acusaciones sobre la gestión de Merino en la LAN.

Al respecto, Merino declaró a la prensa que *"toda la campaña de la revista Vistazos contra la Línea Aérea Nacional y en contra mía, fue un chantaje de los comunistas para obligarme a permitir el envío de su diario oficial El Siglo, en los aviones de la Empresa"*. Agregando que *"Yo negué el transporte del diario El*

Siglo, porque es el órgano del Partido Comunista, que se encuentra fuera de la ley, y lo hice en cumplimiento a órdenes expresas del Gobierno y respetando lo ordenado por la ley N° 8.967, sobre Defensa de la Democracia y como me mantuviese en esta negativa, iniciaron la campaña en contra de la LAN y en contra mía, acusándome hasta de criminal, diciendo que despachaba aviones mal preparados, que no cumplía con las disposiciones mínimas de seguridad aérea y otro montón de patrañas. Lo cierto es que se preocuparon de hacerme saber que toda esta campaña terminaría una vez que accediera a permitir el envío de El Siglo a la zona norte."

A pesar de los ataques parlamentarios y periodísticos, Merino continuó preocupado por el progreso de LAN. El 18 de agosto dio una conferencia de prensa apoyando el proyecto presentado por el diputado Luis Minchel por medio del cual se entregaba al control de LAN todos los aeródromos comerciales del país, y todas las instalaciones anexas de asistencia de vuelo, y entregaba también a la empresa la facultad de instalar y construir con sus propios fondos sus aeródromos y le autorizaba a fijar sus itinerarios y frecuencias de vuelo, sin más obligación que la de comunicarlo oportunamente a los organismos contralores. Este proyecto había sido rechazado por votación mayoritaria por la comisión parlamentaria respectiva.

Como invitados a la comisión, habían asistido el General de Aviación Alejandro Schwerter y los coroneles Geiger y Rojas, quienes habían informado negativamente este proyecto, sosteniendo que correspondía a la Fuerza Aérea construir y administrar los aeródromos civiles o militares.

Las afirmaciones hechas por Merino en esta conferencia de prensa relativas a la oposición de los representantes de la Fuerza Aérea al proyecto de Minchel, provocaron una violenta reacción de parte de su Comandante en Jefe, general Armando Ortíz Ramírez, que se entrevistó con el Presidente Ibáñez para reclamar por las aseveraciones de Merino.

Este lamentable incidente fue rápidamente aprovechado por la prensa opositora al gobierno, tratando de ahondar más aún las diferencias entre Merino y los jefes de la FACH:

Así dejó constancia la respuesta que Merino envió a los generales Ortíz y Aracena al día subsiguiente al escribir:

"Estoy cierto que en el fondo estamos de acuerdo y que las diferencias de detalles las agrandan gentes que no son aviadores y son, sin duda, políticos que hoy como ayer, siembran vientos de discordia para dividir y desorientar a la gente honrada y patriota."

Cuando aún no se terminaban los comentarios periodísticos de este incidente, la enconada oposición parlamentaria amplió sus ataques a Merino, acusándolo de fraude financiero contra los intereses fiscales en ocasión de la adquisición de seis

aviones Douglas DC-3 a la firma AV MART, de los EE.UU., y al trueque de doce aviones De Havilland Dove, LAN en 1950, por cuatro aviones Douglas DC-3.

Esta injusta y precipitada denuncia, hecha esta vez por intermedio del diputado radical Hugo Miranda, fue totalmente desvirtuada por Merino, quien publicó los antecedentes sobre las adquisiciones a través de las actas del Consejo de Administración de la Empresa, la cual, además de comprobar que los aviones Douglas DC-3 habían sido comprados con el voto concurrente del propio Consejero diputado Miranda, demostró la falta de seriedad de la acusación.⁷⁸

A pesar de haber dejado las cosas en su verdadero lugar y de haber disipado hasta las sombras de un supuesto fraude, Merino se vio moralmente muy afectado por estos ataques. Se le había atacado con saña en lo más íntimo de su condición de hombre honrado. El odio político contra la administración ibañista y la falta de homogeneidad de quienes la sostenían, en un ambiente falto de disciplina partidaria, características que tuvo el segundo Gobierno del General de la Esperanza, lo alejaban cada día más del espíritu que había prevalecido en su primer gobierno creando situaciones complejas, cuyas consecuencias las pagaban los funcionarios más íntimos, contra los cuales se ensañaban los círculos políticos y económicos contrarios a su actual administración.

Hasta la fecha, Merino había podido soportar todos los ataques hechos al servicio y a su persona en relación a su desempeño como Vice Presidente Ejecutivo, pero lo que colmó su paciencia y tolerancia, fueron los irresponsables ataques contra su dignidad de funcionario portaliano, la que fue su norma de vida política.

La profunda consecuencia con sus ideas y principios fue proverbial y lo acompañaría toda su larga existencia. Su vida entera había estado marcada por su desprendimiento de los bienes materiales y por su sentido solidario con los humildes, antecedentes que, incluso, lo habían llevado a inmiscuirse en el movidizo mundo de la política, sin mayores antecedentes que su brillante carrera profesional y su exaltado patriotismo.

Participando en el gobierno anterior del Presidente Ibáñez y después, durante seis años más bajo el de Alessandri, su limpia conciencia funcionaria lo había llevado a recibir, con comprensión y agradecimiento, varios obsequios de las casas extranjeras proveedoras de la Fuerza Aérea, los cuales no vaciló un momento en donar, a su vez, a las instituciones aeronáuticas bajo su dependencia. Se recuerda el caso del avión de turismo, tipo Curtiss Robin de tres asientos, que le envió de regalo la Casa Curtiss, y que Merino vendió al mejor postor en la suma de veinte mil pesos, dinero que ofreció como premio en el concurso que organizó el Club Aéreo de Chile en septiembre de 1930; el obsequio de un avión Moth que tuvo igual suerte, y el de un hermoso y moderno automóvil Buick de siete asientos, modelo de 1929, que le regaló la Casa Morrinson para su uso personal y que él entregó a la Línea Aérea Nacional, que lo

transformó en una moderna ambulancia.

Su sobriedad se había hecho legendaria, y ésta había quedado demostrada de mil maneras durante el curso de su vida. Hasta el último día en que ocuparía el cargo de Vice Presidente de LAN, había usado su modesto auto particular, manejándolo personalmente y pagando el gasto de bencina, y en ocasiones, el que le destinó la Empresa, el cual, a poco usarlo, lo entregó al servicio del departamento de Bienestar Social.

Adelantándonos al tiempo, es necesario recordar que al funcionario que la pasión política del momento acusaba de prevaricación y de percibir ilegítimas comisiones, declaró en su testamento ser propietario de un modesto departamento ubicado en calle Agustinas esquina Morandé, en la capital, el que todavía no había terminado de pagar.

Sumada la acusación política opositora, a las dificultades que tuvo con la Junta de Aeronáutica y a las discrepancias con algunos personeros de la FACH, a fin de evitarle al gobierno nuevas complicaciones políticas con la mayoría parlamentaria opositora, Merino decidió presentar la renuncia indeclinable a su cargo, para lo cual el día 24 le envió al Presidente de la República la siguiente carta:

"A S.E. el Presidente de la República

Exmo. Señor:

La campaña en contra de la LAN, desarrollada en la Cámara de Diputados por los diputados Miranda y Undurraga, Consejeros de la Empresa, que culminó con la presentación de un proyecto de ley, patrocinado por la jefatura de la FACH y destinado a destruirla, sincronizado todo con las calumniosas declaraciones de los diputados Peñafiel y Miranda en una de las sesiones últimas de la Cámara, me ha hecho pensar en la conveniencia de abandonar la Vice Presidencia de la LAN, a fin de que con mi alejamiento se aminore, a lo menos, la enconada campaña que perjudica notoriamente los intereses y la buena marcha de la Empresa".

"En consecuencia, y agradeciendo la entera confianza y el constante apoyo que ha querido dispensarme durante el desempeño de este cargo, vengo a presentar a V.E. la renuncia indeclinable como Vice Presidente Ejecutivo de la LAN".

Saluda atentamente a V.E.

Arturo Merino Benítez"

Aunque esperada, la renuncia indeclinable impresionó al Presidente Ibáñez, quien, en tono mucho más cordial y amistoso que el contenido en la carta de Merino, le contestó al día subsiguiente:

"Santiago, 26 de agosto de 1954

Señor Arturo Merino Benítez

Presente

Estimado amigo:

"He recibido su carta fechada el 25 de agosto en curso, en la que Ud. me presenta la renuncia irrevocable al cargo de Vice Presidente de la Línea Aérea Nacional".

"La circunstancia de venir ella en el carácter de indeclinable, me obliga a aceptársela y, al mismo tiempo, a expresarle mis sinceros agradecimientos por la valiosa cooperación que Ud. prestara a mi Gobierno durante el ejercicio de tan delicadas funciones".

"Creo mi deber manifestarle que he comprendido en todo momento sus desvelos, luchas y sacrificios, y que el hecho de abandonar tan importantes labores, no significa que usted quede imposibilitado para prestar más adelante nuevos y positivos servicios al país".

"Con los sentimientos de su más alta consideración, se despide de usted su invariable amigo".

Carlos Ibáñez"

Estimando un deber solidario dar a conocer a sus fieles colaboradores las razones de su renuncia, Merino les envió una circular especial, explicándoles su resolución, cuyo texto refleja su impulsividad y su franqueza y valentía para juzgar a los hombres y sus acciones.

«LINEA AREA NACIONAL
VICE PRESIDENCIA EJECUTIVA

"CIRCULAR N^o79

"Con fecha 25 de los corrientes he presentado la renuncia indeclinable del cargo de Vice-presidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional".

"Me ha movido a ello, la campaña tan insidiosa y canallesca emprendida contra la Empresa, por varios miembros del Parlamento, algunos de los cuales son al mismo tiempo Consejeros de la LAN. Para esta campaña se han conjugado intereses políticos en un afán de vengar pasados agravios; intereses de lucro deshonestos e insatisfechos, y otros de empresas a quienes conviene la ruina o debilitamiento de la Línea Aérea Nacional".

"En su ansia demoledora de lo existente, han desparramado calumnias e insidias desde la alta tribuna de la Cámara de Diputados, reservada a más altos fines, sin detenerse los autores a considerar el mal que le hacen a la República;

han recurrido a toda clase de intrigas; han urgido la intervención repetida y desquiciadora de la Contraloría General de la República, cuya inspección es útil cuando hay irregularidades que perseguir, pero sólo hace perder tiempo y desmoraliza cuando sólo se ejerce para satisfacer pasiones mezquinas o imputaciones calumniosas que por venir de quienes vienen, ya están marcadas de falsedad y mala fe".

"Ultimamente han interesado a los Jefes de la Fuerza Aérea de Chile para que disputen a la Empresa sus conquistas y ayuden a desquiciarla".

"Todo esto me ha hecho pensar que, dejando el puesto de Vice-presidente, puedo alejar la campaña contra la Empresa que tanto daño le hace, y desde el estado llano desenmascarar mejor a los bellacos que la perjudican".

"Al alejarme de la Jefatura de la Línea Aérea Nacional, siento dejar en proyecto muchas realizaciones útiles para el país y el personal de la Empresa que notablemente ha colaborado conmigo".

"En mi gestión, he podido cometer muchos errores y talvez muchas injusticias, pero al causarlas no he sido guiado sino por la creencia de que cumplía con mi deber, jamás por alguna pasión mezquina o subalterna".

"Me retiro con gratitud muy honda por la colaboración que todos me prestaron; con emoción imborrable al comprobar la leal comprensión con que me han seguido, y el entrañable cariño con que defienden nuestra Línea Aérea Nacional".

"¡Que igual comprensión y cooperación siga existiendo con mi reemplazante que debe designar dentro de poco el Supremo Gobierno, son mis fervientes deseos al decirles adiós!"

En medio de deslealtades y de flaquezas, la voz de una modesta ex secretaria del Comodoro se hizo oír plena de emoción en favor de su antiguo jefe. Ella fue la de la señora Magdalena Vial E., quien envió a la sección "Cartas al Director", del diario **La Nación**, que éste publicó el día 26 de agosto, un remitido bajo el título de "Yo fui secretaria de Arturo Merino Benítez", en cuya parte pertinente decía:

"Como ciudadana chilena y funcionaria de la Línea Aérea Nacional, no puedo dejar de levantar mi voz ante la injusticia de los malignos ataques de que ha sido víctima un hombre de personalidad tan definida y relevante como la de Arturo Merino Benítez".

"No es por primera vez que en la historia del mundo la mediocridad y los intereses se confabulan para derrocar al que se yergue con relieves propios e imprime en sus actos la fuerza de su personalidad emprendedora y visionaria. Su imponente individualidad pertenece a los hombres aguerridos y valientes que nos legaron esta Patria. A los creadores que pueden andar con una antorcha rasgando tinieblas, abriendo brechas, construyendo caminos para la prosperidad del país".

"Jamás tendrá la LAN un mejor Vice Presidente. Más justo, más desinteresado, con más cariño por su LAN, que él creara y a la que le ha entregado todo su esfuerzo, todo su tiempo en un afán evidente por engrandecerla y hacer Patria, socorriendo con sus alas hasta los más apartados y desamparados rincones del país, donde hasta hace poco, por falta de recursos, corría moneda extranjera."

La salida de Merino de LAN causó profunda consternación, tanto en el norte como en el sur del país. Especialmente, fue la provincia de Aysén la que más exteriorizó su profundo desconcierto ante la decisión irrevocable de Merino de renunciar a su alto cargo. Entre las muchas comunicaciones que recibió la Vice Presidencia de LAN desde esa zona, después de la salida de Merino, cabe mencionar la que le envió el Rotary Internacional de Coyhaique con fecha 31-8-1954, la que, por venir de una institución apolítica, dedicada por entero al bien común, sintetizaba con más fidelidad los sentimientos de los habitantes de esa región. Decía esa nota en su parte pertinente:

"No nos compete a nosotros pronunciarnos acerca de los motivos que haya tenido el Sr. Merino para tomar su resolución, pero vemos que aparece en primer término sus discrepancias con la Fuerza Aérea y con la H. Cámara de Diputados por un proyecto presentado a esta última, para traspasar a la FACH todas sus construcciones e instalaciones, lo que, a nuestro juicio, lo consideramos un error, porque se trata de sustraerle sus armas de trabajo, como son los aeródromos, maestranzas, hoteles y equipos que posee".

"Nuestra Institución, ajena a toda finalidad política partidista, formada por hombres que sólo aspiran al progreso nacional y regional, ve con gran pesar que a esta empresa nacional, que durante varios años nos ha vinculado con el norte, llegáramos a pensar siquiera por un momento que fuera a debilitarse, cuando debiera ser todo lo contrario. Debiera dotársele de nuevas y mejores canchas, aviones modernos, estaciones meteorológicas, maestranzas, porque es el vehículo del siglo que une y facilita el progreso".

"Esto es para nosotros más que suficiente para querer hacerle llegar por su alto intermedio, si ello es posible, nuestro agradecimiento y reconocimiento general al Sr. Vice Presidente Sr. Merino por la preocupación que tuvo y lo que hizo por el progreso regional aéreo de esta lejana provincia."⁸⁰

Como una vigencia de la obra de Merino más allá de su gestión como Vice Presidente de LAN, están los numerosos aeropuertos que ordenó construir durante su mandato y que, después de su renuncia, continuaron haciéndose e inaugurándose.

Cabe recordar en forma especial el aeródromo El Claro, en el aislado Coyhaique, ocasión en que el municipio local invitó a Merino, su esposa y familia para "expresar públicamente los sentimientos de gratitud de esta colectividad que ha sabido valorar debidamente sus desvelos por vincular las regiones australes a las líneas de

aeronavegación nacional, desvelos a los cuales Coyhaique debe en gran parte su evidente progreso."⁸¹

Después de su renuncia, Merino tuvo la satisfacción de ver cristalizada la apertura de los vuelos de LAN hacia Lima, servicio que se inauguró en diciembre de 1954, con un moderno Glenn Martin 202, en solemne ceremonia oficial efectuada en el Aeropuerto de Lima, durante la cual se reiteraron los sentimientos de fraternidad americana que siempre había sostenido Merino en su gestión.

En reconocimiento al buen servicio de la Línea, gracias a la buena administración de Merino, ésta obtuvo el "Premio Seguridad de Vuelo", correspondiente al año 1954.

CAPITULO V

Aterrizaje final

Y Merino se fue a retiro. Pero no lo hizo definitivamente, su carácter, sus inquietudes sociales, su espíritu de servicio en beneficio de sus semejantes, lo llevaron pocos meses después a estar al frente de sus ex compañeros jubilados de las Fuerzas Armadas. Y lo hizo en momentos en que la Institución gremial que los anidaba, estaba amenazada por una gran crisis provocada por la petición de entrega del inmueble que ocupaban desde hacía más de veinte años, ubicada en la calle Phillips, frente a la Plaza de Armas.

El plazo concedido por la Sociedad de Renta Urbana para entregar el local arrendado, aunque amplio y generoso, llegaba a su término a fines del año 1955, sin que sus dirigentes acertasen encontrar una casona adecuada para hogar social.

Fue entonces cuando se abrió la idea de llevar a la Presidencia del "Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en Retiro" al ex Comodoro Merino Benítez.

"Costó convencer a don Arturo -recuerda un testigo de ese tiempo, el General Roberto Larraín Gundián- pero al fin aceptó el cargo y como gran piloto, se lanzó en picada a buscar la casa apropiada para el Círculo".

"Recuerdo que nos quedamos todos mirándonos las caras -continúa contándonos este autorizado testigo de la audacia y el optimismo de Merino-, cuando después de algunas conversaciones con el señor Valdivieso, dueño de esta hermosa mansión que otrora fuera la casa particular de un gran Presidente de Chile (don Juan Antonio Ríos Morales), don Arturo, con la enorme pana que se gastaba, nos dijo: *"Esta casa será nuestra y la vamos a comprar, quieran o no quieran los señores Directores de la Caja de Retiro."* Ya él había conseguido con el dueño que de 30 se la bajara a 25 millones de pesos, y nos decía *"de alguna manera la pagaremos."*

Y así lo hizo. Financió la compra de este palacio aumentando el número de los socios del Círculo. *"Trabajaremos para aumentar el número de socios, aumentaremos un poco las cuotas de los activos y buscaremos socios cooperadores adinerados a quienes les haremos pagar caro el Honor de pertenecer a esta benemérita Institución."*

En un año los socios aumentaron de 350 a más de mil y la vieja casona palaciega se transformó en un comfortable Club, con salones de recepción, salas de entretenimientos, lectura, biblioteca, comedores y servicios.

Merino era muy estricto para exigir decencia, aseo y dignidad para que sus camaradas disfrutaran con agrado las horas en su nuevo hogar social y cuidaba con especial atención que los concesionarios de turno no se aprovecharan del cargo.

Una buena y cómoda cocina, un excelente y económico rancho y una cantina siempre abierta a la sociabilidad de los consumidores y a sus posibilidades económicas e incluso un "practicante" para que atendiese a los más ancianos, complementaba estas franquicias.

Merino vivió siempre preocupado de la suerte de los pensionados de la Defensa Nacional y lo hizo no como un mendicante, sino como correspondía a su altivo carácter. Razón, entre otras tantas del porqué había sido elegido para ese cargo por sus compañeros de armas. Basta recordar el enérgico gesto que tuvo en ocasión de un atraso que sufrió el pago del reajuste que por ley había sido ordenado para todo el sector público, y a los pensionados de la Defensa Nacional, causándoles serias dificultades en su deteriorada economía familiar. Con tal motivo, y rompiendo todos los precedentes, Merino, con la decisión y entereza que le caracterizaba, encabezó un tumultuoso grupo de sus compañeros y decidió tomarse el edificio del Ministerio de Hacienda para exigirle al Ministro del ramo, quien era su propio pariente, el pago oportuno de las pensiones reajustadas.

"Y como lo pensó lo hizo -recordó el general Larraín en el discurso ya citado anteriormente- saltamos los detalles suyos muy interesantes en el coloquio entre grandes parientes que hubo en el despacho del muy pundonoroso Secretario de Estado. Don Arturo consiguió su objetivo, el señor Ministro, su digno pariente, aunque visiblemente alterado por el atentado de que había sido objeto, se dio a la razón y con suma amabilidad y cortesía nos prometió iniciar el pago de los reajustes en el mes de mayo, lo que se cumplió fielmente."⁸²

El año 1955 registra cronológicamente la última intervención política de Merino durante el Gobierno de Ibáñez. Esta se produjo en los comienzos de la llamada "Crisis de la Línea Recta", curioso y complejo episodio de nuestra vida nacional que, como bien dice Arturo Olavarría en sus **Memorias Políticas** ya mencionadas anteriormente, "que si logra ocupar algunas líneas en la historia de nuestro país, dará hartos que hacer a quienes las escriban, tratando de deslindar lo ridículo de lo trágico y lo innoble de lo romántico."

Pero a comienzos de 1955 los hechos eran diferentes. Alarmados por la situación política económica y social del país, un grupo de jefes y oficiales del Ejército suscribió un «manifiesto», que fue redactado por el ex Ministro de Hacienda Jorge Prat Echaurren, en el cual denunciaban la crítica situación del país.

Conociendo la confianza que el Presidente Ibáñez tenía con Merino, con quien se entrevistaba frecuentemente, este grupo de oficiales lo hicieron partícipe de su inquietud, seguramente con la intención de que Merino le comunicase al Presidente esas inquietudes. Al manifestarle su preocupación por lo que estaba sucediendo entre estos oficiales su propio Ministro del Interior Arturo Olavarría Bravo, el Presidente le contestó:

"No se alarme Ministro. No hay motivo para alarmarse. Yo le voy a contar todo lo que hay, para que esté tranquilo. Uno de esos amigos que yo tengo y que siempre me viene a contar cosas raras -Arturo Merino Benítez- me ha tenido informado. Cuando supe lo que pasaba le pedí a mi informante que los convidara a mi nombre a tomar té a mi casa de Dublé Almeyda."⁸³

Así el Presidente Ibáñez, gracias a la intervención de Merino, pudo enterarse de lo que pasaba y tomar contacto con los oficiales que intentaban rectificar rumbos al Gobierno, no en su contra, si no contando con su apoyo.

Al entrar el Gobierno del General Ibáñez en el último año de su mandato, Merino le envió al Presidente una carta haciéndole consideraciones sobre la ola de escándalos administrativos relacionados con funcionarios de su confianza y le solicitaba que, a pesar de que estaba convencido de la falsedad de *"lo propalado por los enemigos de su Gobierno, en el sentido de que S.E. se habría enriquecido durante su Presidencia, y que también habrían obtenido grandes fortunas sus parientes..., ...yo vengo en pedirle a S.E. que envíe al Congreso Nacional un mensaje proponiendo la dictación de una ley que restablezca el juicio de residencia que se mantuvo durante la Colonia, y al cual se sometía a todo Gobernador que dejara el cargo."*

Terminaba Merino su valiente y franca proposición diciéndole al Presidente Ibáñez que: *"Un tribunal así formado, y con facultades legales omnímodas, podría por un fallo absolutorio, dejar en evidencia que no ha habido exacción ni prevaricación en la dirección de los negocios del Estado, y que por lo tanto, podemos estar seguros de que una vez más, uno de nuestros compañeros de armas, desempeñó con honor esas altas funciones, sin manchar la dignidad de su uniforme de General de la República."*

Merino nunca recibió respuesta a su carta.

El 24 de septiembre de 1957, el candidato independiente a la Presidencia de la República, don Jorge Alessandri Rodríguez, le solicitó "su valioso apoyo a mi postulación", agregándole que se atrevía a hacerlo en primer término por el carácter de independiente de su candidatura y que reconocía que "sus actuaciones públicas me han permitido comprobar que coinciden nuestras ideas relacionadas en lo que atañe al manejo de la economía, en la cual el concepto de austeridad es fundamental, así como el candente problema del trato humano y comprensivo que debe darse a las

justas aspiraciones de empleados y obreros, pero sin incurrir en debilidades demagógicas."⁸⁴

En abril de 1961, frente al proyecto del Intendente-Alcalde de Santiago, general en retiro Ramón Álvarez Goldsack de remover de su lugar el monumento ecuestre del General Manuel Baquedano González, ubicado en el centro de la plaza que lleva su nombre, por ser un obstáculo al libre tránsito del sector, el que a su juicio era necesario superar debido al próximo campeonato mundial de fútbol, Merino, en su condición de Presidente del Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en Retiro, representó al Intendente-Alcalde lo inconveniente de dicha medida enviándole una carta, en la cual entre otros alcances a su proyecto le decía:

"Los socios del Círculo esperamos que el Sr. Intendente-Alcalde sabrá resistir a los contratistas interesados en efectuar obras innecesarias, y que los dineros de los contribuyentes tendrán mejor empleo en la misma Alameda, en cuyas últimas cuadras, cerca de la Estación Central, más parece ya, por su abandono, alameda de las inmundicias que de las Delicias."

A pesar de las claras objeciones de Merino, hechas a nombre de los oficiales en retiro, Álvarez Goldsack continuó con su proyecto de trasladar el monumento. En reunión con los Comandantes en Jefe del Ejército y de la Armada, General don Oscar Izurieta y Leopoldo Fontaine, respectivamente, el Intendente-Alcalde recibió el entusiasta apoyo de estas personalidades para continuar con la ejecución de su proyecto.⁸⁵

Contestando la comunicación de Merino, Álvarez Goldsack insistió en que no era la primera vez que se cambiaría la ubicación de un monumento para dar mayores facilidades al tránsito de automóviles, agregándole que tenía en su favor la opinión autorizada de los representantes activos de las Fuerzas Armadas, a lo que Merino comentó: *"Los Generales no pueden oponerse... están en servicio."*

De acuerdo con su naturaleza impulsiva, Merino movilizó la opinión de sus consocios, la de otras instituciones, como el Comité Patria y Soberanía, que dirigían los senadores Exequiel González Madariaga y Hugo Zepeda Barrios y la de un gran número de ciudadanos que se oponían al traslado del monumento y organizó una concurrida concentración ciudadana a los pies del monumento en cuestión, a la cual asistieron también los escasos veteranos del 79, que aún podían estar presentes, la cual se efectuó el 26 de mayo, aniversario de la Batalla de Tacna, uno de los pedestales de la gloria guerrera de Baquedano.

"Vengo aquí, señores, a rendir un homenaje y gritar una protesta."

Así empezó Merino su vibrante guerra verbal contra el Municipio de Santiago, para continuar evocando la figura histórica de Baquedano diciendo:

"El que transita por esta Avenida hacia el Oriente, descubre su efigie empinada, destacándose sobre el fondo cordillerano con sus nieves y serranías,

como expresión simbólica de la raza viril y guerrera que produce esta tierra nuestra, joven, montañosa y bravía. Es un símbolo y una advertencia. Util advertencia para propios y extraños que habrá de recordar al que lo olvide, que cuando este pueblo se enardece y va a la guerra lo hace, como sólo lo hicieron los más grandes pueblos de la historia".

"A algunos les molesta ver en tan destacada situación la estampa guerrera del General Invicto; les duele en su sensibilidad blanda y enfermiza, a ellos que nada hicieron por la Patria, salvo profitar de ella, les duele ver a un soldado de la República en lo alto de este sitio; olvidan que representa al Ejército del 79, a ese Ejército formado por lo mejor de la ciudadanía, que dio a la República glorias inmarcesibles, extensos territorios y riquezas sin cuento".

"Baquedano, producto neto de este medio nuestro, con antecesores en la Navarra española, tenía características tales que uno de sus detractores, el más obcecado en su contra, tiene que anotar: 'Baquedano encarnó admirablemente el contenido del pueblo chileno, su hombría serena, reacia a las fanfarronadas, su franqueza, su rectitud, su sensatez y hasta sus limitaciones'⁸⁶. Eso no más era; un chileno, y orgullosos estamos de que así fuera."

"En el banquete que se ofreciera al término de las campañas, el Presidente Aníbal Pinto pudo decir con razón: 'El General Baquedano ha ganado para Chile las batallas más trascendentales y más gloriosas que haya presenciado la América del Sur'... Este era el General y ¿quién era el soldado? ¿El que ganó con su sangre y esfuerzos abnegados esa larga guerra?..."

Y evocando la gesta del roto chileno, cuyo símbolo es el soldado anónimo que está enterrado junto a su querido General en Jefe, agregó a sus palabras:

"A los pies de este monumento se encuentran los restos de uno de ellos, de un soldado anónimo, extraídos hace 30 años de la cripta que existiera en el Campo de las Alianzas, donde yacían hacinados, antes que se entregara esa región al país hermano. ¿Quién era ese anónimo combatiente elegido entre los quinientos chilenos que allí cayeron, sacrificando sus vidas por la Patria lejana? ¿Era tal vez alguno de los soldados del Esmeralda o del Santiago, diezmados cruelmente en esa jornada? ¿o pertenecía al Zapadores y sucumbió al lado de su Jefe el Comandante Santa Cruz o al Atacama, y cayó junto con su Capitán el heroico Torreblanca? Nadie podrá saberlo... era uno de los nuestros, de los miles que corrieron a colocarse bajo las banderas apenas los llamó la Patria amenazada".

"Algunos fueron a ofrendar en su altar el único bien que tenían: la vida, para asegurar con su sacrificio el porvenir de esta nación chilena, los intereses de todos sus hermanos aún el de aquellos que llegarían más tarde, de tierras extrañas, a cobijarse bajo este cielo azul".

"Tal vez venían de los campos de la región central o de la región minera; quizás nunca sintió el alero cariñoso de una patria que se preocupara de su vida en la miseria; le bastaba haber nacido aquí, entre estas tierras duras, pero que se adentran en el alma; le bastaba saber que esa patria estaba amenazada en sus intereses para volar a defenderla".

"Y ahora, que aquí reposan sus restos, hay chilenos que quieren de nuevo remover sus cenizas, para correrlas a un costado de esta plaza, a fin de que transiten más raudos, más rápidos en sus coches de lujo, tanto meteco enriquecido, de raigambre reciente en esta tierra, o de ninguna raigambre, a quienes nada les interesan nuestras tradiciones ni nada les importa la gleba humilde de donde vino el soldado que aquí yace, y que murió defendiendo su bandera en tierra extraña".

"El Alcalde se preocupa de las quejas de esos nuevos ricos, de esos nuevos chilenos; se preocupa de las gestiones de aquellos que ven en la transformación de esta plaza, oportunidad para enriquecerse, pero no oye las voces de la raza, las voces de la tradición, no oyó a la multitud callada y oprimida de los que transitan a pie, de los que circulan por nuestras calles atravesando las calzadas, temerosos y azorados ante la inminencia del atropello, como si no fueran por su inmenso número, los dueños de esta ciudad y los patronos de ese Alcalde".

"El Círculo de Veteranos del 70 y Oficiales en Retiro, ha querido protestar en esta oportunidad y por intermedio de su Presidente, de que, sin necesidad alguna, se quieran remover estas cenizas veneradas y desplazar de este sitio ya consagrado, la merecida estatua del General."

La valiente campaña encabezada por Merino motivó a la opinión pública nacional: "Hombres de gran talento y situación social como don José Maza Fernández, escritores de renombre como Salvador Reyes, salieron a la prensa a apoyar la posición de don Arturo y lograron interesar al Presidente de esa época, don Jorge Alessandri, para que designara una comisión de arquitectos, artistas y señores de probada idoneidad, para que dieran su veredicto, el cual fue enteramente favorable a la tesis de nuestro integérrimo Presidente", recordó en su oportunidad el General Roberto Larraín (Discurso ya citado).

En consecuencia, entre muchas otras razones que tiene Chile para agradecer al Comodoro, está su valiente campaña en defensa del monumento del ilustre Comandante en Jefe del Ejército durante la Guerra del Pacífico, cuyo centenario de la fecha de su fallecimiento celebra el Ejército y el pueblo en estos días.

El último gesto de Merino en defensa del monumento a Baquedano y al Soldado Desconocido, quedó vibrando en el recuerdo de los socios del Círculo y de la conciencia patriótica de la ciudadanía. Nueve años más tarde, cuando ya el espíritu del Comodoro había ingresado a la inmortalidad, el General (R) Roberto Larraín

Gundián, en ocasión de inaugurar la "Sala General Arturo Merino Benítez", en dicho Círculo, trajo a luz este histórico episodio diciendo:

"Recordemos, amigos, con qué entereza defendía los intereses del personal en retiro y la dignidad de las instituciones armadas y de sus componentes de todas las jerarquías, en especial, la de los más humildes, pobres y modestos. Recordemos, para muestra un botón, la batalla que sostuvo, dirigió y llevó a feliz término en defensa del monumento a Baquedano. Recordemos algunos pasajes de su discurso pronunciado al pie de ese monumento en que estremeció a la opinión pública cuando trató de metecos y obsoletos a los auspiciadores de trasladarlo a un costado de la plazuela. Recordemos aquella hermosa comparación, lapidaria para sus contrincantes, cuando dijo: *'Entre la situación hermosa y privilegiada de hoy, con tanta justicia ocupa este monumento del gran General invicto, que tantas glorias y riquezas dio a Chile, y la desmedrada situación que quieren darle a ese costado, hoy la misma diferencia que comparar al modesto arquitecto autor de ese ya añejo y vetusto edificio Turri y el Gran Arquitecto Constructor de esas montañas, con sus nieves eternas, que hoy le sirven de telón de fondo.'*"

La admiración de Merino por la persona del general Baquedano y por su actuación en la Guerra del Pacífico, venía desde los años en que recibió las lecciones sobre este conflicto en la Academia de Guerra, dictadas por su profesor, Coronel don Guillermo Eckdahl.

Años después, en septiembre de 1928, con motivo de la inauguración de su monumento en la nueva plaza de su nombre, cuya ubicación ahora estaba defendiendo con tanto ardor Merino, en ese entonces Director de Aeronáutica, ordenó a la Escuela de Aviación que le rindiese honores extraordinarios, efectuando una espectacular demostración en ese lugar, con una formación especial, que en su tiempo fue calificada como hecha por primera vez en Chile.⁸⁷

Como hemos dicho anteriormente, el retiro de Merino del mundo aeronáutico fue relativo, pues siempre continuó vibrando en todo lo que se relacionara con la aviación y atento a las frecuentes y erradas monografías que, a veces, los mandos ordenaban hacer, generalmente a los menos indicados, o a los que tenían más tiempo libre para hacerlas y casi siempre a última hora, cuando el imperativo del tiempo por recordarlos así lo exigían.

Teniendo siempre presente la verdad histórica, Merino, quien había desempeñado la cátedra de esa especialidad en la Academia de Guerra en 1926, escribía el 9 de diciembre de 1963, al entonces Comandante en Jefe de la FACH, General Eduardo Jensen Francke, a propósito del programa con que ese año la Institución celebraría la semana aeronáutica, criticándolo por olvidar sucesos importantes y alterar otros, dejando constancia del olvido que se hacía del aviador Acevedo, como el primer chileno que volara en Chile en forma normal; del Club

Aéreo de Chile, fundado en 1928, compuesto en gran parte por pilotos militares; de la creación de la LAN, formada en sus comienzos exclusivamente por aviadores militares; de la participación de Merino en el raid a Magallanes y de algunos errores cronológicos que alteraban la verdad histórica.

De nuevo ante el espejismo de la política

1964 fue de decisiones para los chilenos, y Merino no podía quedar al margen del proceso político que culminaría con las elecciones presidenciales de septiembre.

Convencido que sólo con el triunfo de la candidatura del Dr. Salvador Allende la ciudadanía podía tener la posibilidad de superar el difícil momento político, económico y social que vivía Chile, Merino con la impulsividad que siempre lo caracterizó y la cual era, quizás, la más auténtica expresión de su carácter, trabajó apasionadamente para organizar, y orientar después, la opinión de sus ex camaradas de armas en favor de la postulación del senador por Valparaíso.

Merino participó activamente en la campaña en favor del Dr. Allende, representando a los sectores independientes partidarios de esa candidatura, los que celebraron una Convención en el Teatro Roma, en la calle San Diego de la capital, el 3 de julio de 1964, con más de mil delegados de provincias, repletando el local. Junto a Merino, estuvieron el General Teodoro Ruíz, el Coronel Ernesto Rejman y el abogado Carlos Vassallo. La reunión fue presidida por el líder del Movimiento Independiente de Izquierda, el ex ministro del Interior y de Relaciones, Arturo Olavarría Bravo.

Se sumaron a la iniciativa de Merino numerosas personalidades y ex miembros de las Fuerzas Armada que no pertenecían a ningún partido político ni a corrientes determinadas.

Para reafirmar su apoyo al senador Allende, Merino organizó una gran concentración de ese sector de nuestra ciudadanía en el Teatro Baquedano, el sábado 15 de agosto de ese año, bajo el lema "La familia militar junto a Allende".

A esta concentración concurren, entre otros, los generales en retiro Enrique Pérez Lavín, José Feliú de la Rosa, Teodoro Ruíz Diez, Carlos Guiraldes, Osvaldo Puccio, Humberto Gajardo y Jorge Ardiles; los coroneles Adalberto Fernández, Ernesto Rejman, el comandante Oscar Squella, el teniente coronel Manlio Bustos, el mayor Ciro Ibáñez, regidor socialista por Puerto Natales; el mayor René Carrasco; el suboficial mayor y ex Ministro de Estado, Manuel Chamorro y el capitán Guillermo García Burr.

Presidió el acto Merino, quien, en una maciza pieza oratoria destacó los antecedentes históricos que ligaban a la familia Allende con las glorias militares de Chile.

Espíritus menguados han sostenido que la adhesión de Merino a la candidatura de Allende significó una toma de posición política del ex Comodoro en favor del comunismo internacional, olvidando que su posición fue de absoluta prescindencia ideológica y partidaria y que sólo expresó su carácter de independiente.

Contribuyó a esa mala interpretación la versión del discurso que pronunció Merino en el Teatro Baquedano, que entregó el diario comunista **El Siglo** en su edición del 18 de ese mismo mes, que omitió pasajes de su vibrante intervención en que reiteraba su posición independiente, diciendo:

"Por estar con Ud. doctor Allende, nos llaman a todos comunistas, ajenos como somos al socialismo marxista-leninista."

La derrota electoral de Allende no desmoralizó a Merino, quien continuó sosteniendo su posición de nacionalista de izquierda.

Al acercarse la fecha de las elecciones generales de marzo de 1965, un amplio sector ciudadano que dirigía el senador Baltazar Castro, conociendo la entereza con que Merino había defendido los intereses populares y su valentía para llamar las cosas por su nombre, le solicitó en noviembre de 1964, recién inaugurado el Gobierno del Presidente Eduardo Frei Montalva, que aceptara la candidatura a senador por Santiago.

Merino, después de analizar fríamente sus posibilidades electorales y de hacer un balance sobre la situación del país, contestó al Senador Castro rechazando su oferta y reiterando su consecuente posición de nacionalista de izquierda, la que sostuvo ineludiblemente a lo largo de su vida.

"Después de un maduro estudio de la situación política y moral en que se debate la izquierda en Chile -le decía en su carta respuesta, de fecha 7 de noviembre- concuerdo con Ud. en que la vía electoral no es el medio más eficiente para llevar a término los cambios revolucionarios que requiere el estado económico y social de nuestro pueblo."

Con su franqueza habitual y sin importarle las consecuencias que su íntima opinión pudiese traerle, Merino continuaba su carta diciendo:

"La llamada vía electoral, importa en la era presente la consecución de una serie de corruptelas y de vicios a través de los cuales la opinión del pueblo resulta absolutamente desfigurada."

Después de hacerle un comentario sobre la falta de tiempo para organizar la campaña electoral, Merino termina su carta lamentando no poder aceptar la postulación a la senaturía por Santiago pero reiterando su pensamiento político:

"Lo dicho no obsta para que, en concordancia con sus ideas y las mías, nos pongamos en franca campaña, utilizando la ocasión electoral para demostrar al pueblo la necesidad que existe de formar una izquierda poderosa que responda a los ideales nacionalistas que nos guían."⁸⁸

El último año de su vida

1970 fue el último año de Merino. En marzo de ese año, al cumplir la Fuerza Aérea de Chile su cuadragésimo aniversario, esta institución celebró en la Base Aérea de El Bosque una solemne ceremonia con la presencia del Presidente Eduardo Frei Montalva, sus ministros de Estado, parlamentarios, autoridades del Poder Judicial, altos jefes de la FACH, agregados aeronáuticos extranjeros y otras autoridades y el invitado especial para esta ocasión, el Comandante en Jefe de la Real Fuerza Aérea Británica, general Sir John Grandy.

En el momento culminante de esta ceremonia, el Presidente de la República condecoró a Merino con una medalla de oro con la inscripción: "Al insigne y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. 1930-1970."

Este homenaje fue el último reconocimiento que Merino recibió en vida como expresión del agradecimiento de su Patria por su gran visión como creador de la FACH, la LAN, la Aviación Civil, la primera fábrica de aviones en Chile y de la conciencia aérea de Chile proyectada al futuro, "colocando el nombre de nuestro país en el plano más avanzado del progreso aeronáutico de la época."

Esta ceremonia fue también la última en que la Fuerza Aérea de Chile tuvo el honor de desfilarse ante su fundador y primer Comandante en Jefe de su historia, presentando a los jóvenes aguiluchos de su Escuela Matriz, la de Especialidades, y las compañías del Ala de Abastecimiento, del Grupo de Aviación N° 10 y del Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina, mientras por los aires se desplazaba un desfile aéreo de doce aviones Mentor T-34 de instrucción, ocho cazas bombarderos a reacción F-80 y 19 Hawker Hunter del Grupo N° 7 de la Fuerza Aérea.

De pie al lado del Presidente de la República y del ilustre visitante del Reino Unido, de cuya aviación fue siempre un ferviente admirador y de quienes recibiera un día lejano los más grandes honores que aviador chileno alguno haya recibido en su vida, altivo, arrogante, a pesar de sus ochenta y tantos años y con sus ojos empañados por la emoción, el creador de nuestro Poder Aéreo presidió el último desfile aéreo de su vida.

Cuántos recuerdos se agolparían en su mente en esos solemnes instantes. Qué lejanos le habrán parecido los días en que llegó a hacerse cargo de la Escuela de Aviación, en medio de la hostilidad de muchos, la indiferencia de otros y la comprensión de unos pocos. El recuerdo de los nobles muchachos que dieron sus vidas por conquistar los cielos de su Patria; el pibe Vidal; Ewing, su maestro de vuelo; Fuentes, su compañero de gloria en el histórico cielo austral. Todos ellos y muchos otros se asomarían a su memoria. Más allá, su dura lucha para convencer a tirios y troyanos de la alta conveniencia de unificar los servicios aéreos para crear esta Fuerza Aérea que ahora desfila en su honor, en cuyas filas marchan los hijos y los nietos de aquellos

con quienes compartió horas de incertidumbre y de gloria. Las incomprendiones y las dudas de tantos, cuyos nombres hoy olvidados sólo se recuerdan como un referente de que no todo fue fácil de hacer.

Recordaría quizás en esos instantes el gran Comodoro su lucha por su querida línea aeropostal a la cual dedicó los mejores años de su vida. Sus recuerdos irían volando hacia los fiordos patagónicos donde un día estuvo a punto de perecer. Su triunfal viaje a EE.UU. y a Europa, su regreso a su Patria querida, que en un instante se convertiría en madrastra por extravío de algunos equivocados. El agitado año 1932 y de nuevo su querida LAN y su último y dramático capotaje.

Pero por sobre todos esos recuerdos ahí estaba él, el gran creador, el fundador del Poder Aéreo de Chile, recibiendo el último homenaje en vida de sus queridos camaradas de armas y del pueblo de Chile, representado por el Jefe del Estado, el cual superando posibles y comprensibles resentimientos en su contra por el lenguaje franco usado por Merino durante el proceso electoral que le había llevado al poder, supo empinarse con patriótica generosidad y honrarlo con la máxima distinción de "insigne creador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile."

Próximo al aterrizaje final de su vida, "caminó por las calles del centro de Santiago siempre erguido y ágil", recordó después un conocido columnista del diario **La Nación**, "casi todos los días lo topaba. Recio hombre era mi amigo don Arturo. A veces nos deteníamos a charlar. Tenía nada menos que ochenta y dos años, pero era un gran ejemplo de anciano: no vivía del pasado, a pesar de tener una novela a su espalda."

Hasta los últimos días de su existencia, Merino conservó su gran vitalidad, su optimismo y su recio carácter. Ni la avanzada edad a la cual tuvo la felicidad de alcanzar, modificó o atenuó su personalidad. Fue hombre de una sola pieza y así como a lo largo de su vida muchas olas de pasiones se estrellaron contra su carácter sin causarle mella alguna, después de su existencia, como lo veremos más adelante, ellas seguirían, una y otra vez, convirtiéndose en espuma al chocar con su granítica personalidad.

Cuando le faltaban sólo dieciocho días para cumplir ochenta y dos años, una sorpresiva trombosis afectó a su privilegiado cerebro, lo que obligó a su familia a internarlo de urgencia en el Hospital Militar, donde falleció dos días después, a las 2.15 hrs. del sábado 30 de abril de 1970.

"Su muerte fue fulgurante, como había sido su vida. Ocurrió intempestivamente, como cuando el rayo abate al roble que siempre dominó en el bosque."⁸⁹

Los medios de comunicación, tanto de la capital como de provincias, dieron cuenta de su fallecimiento publicando sus antecedentes biográficos y dando a conocer el sentimiento público que había causado la súbita noticia de su muerte, cuando aparecía todavía pleno de vitalidad y se le consultaba con respeto y mucho interés sobre los

temas de su especialidad y conocimiento. La noticia circuló también en los medios de comunicación de diferentes países de América y Europa.

Al día siguiente, después de un solemne velatorio en el Salón de Honor de la Escuela de Aviación "Capitán Avalos", hasta donde acudieron las más altas autoridades de la nación, tanto civiles como militares, sus restos fueron trasladados a la Iglesia Catedral, donde se ofició una misa de réquiem a cargo del Vicario General Castrense, Monseñor Francisco Gillmore Stock, quien hizo un emocionado recuerdo de su vida y de la trascendencia histórica de sus obras.

Sus funerales fueron solemnes. El cortejo abandonó la Catedral pocos minutos antes de las 16 hrs. iniciando su marcha la Escuela de Aviación con su dotación completa, al mando de su Sub Director, mientras los Grupos de Aviación N° 7 y 10, rendían los honores de ordenanza. Mientras el cortejo avanzaba a lo largo de la Avenida La Paz, fue sobrevolado por una formación de quince aviones Mentor.

En la necrópolis, entre otras autoridades despidieron sus restos en emocionados conceptos, el General de Aviación y Comandante en Jefe Subrogante, don Joaquín García Suárez, a nombre de la Fuerza Aérea de Chile; don Eric Campaña Barrios por la Línea Aérea Nacional; el General don Armando Castro López, por el Cuerpo de Generales y Almirantes en retiro y el General don Eduardo Beas Alvarez, por el Círculo de Veteranos del 79.

En los momentos de inhumarse sus restos, ejecutó las descargas de fusilería de rigor una Compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea y cruzaron en raudo vuelo seis aviones Hawker Hunter.

"Sus funerales dieron ocasión a las más sentidas honras fúnebres que en la historia de la aviación nacional se recuerda" -escribió el Comandante de Escuadrilla Guillermo Gómez Aguilar en la **Revista de la Fuerza Aérea** correspondiente a Enero-Junio de 1970-. Agregando, "Todas las entidades y organizaciones aeronáuticas chilenas concurrieron a rendir su postrer y reconocido homenaje al Hombre que supo identificarse con ellas, con esa sin par causa, a la cual abrazó con orgullo y determinación. Despedían en su último vuelo hacia el espacio de oro y plata del Más Allá, al indiscutido Primer Comandante en Jefe, a su querido 'Comodoro Merino'. Despedían al hombre que la forjó con sus manos, que la estructuró amalgamándola hasta dotarla de una gloriosa tradición, legítimo orgullo de quienes visten el uniforme azul aéreo. Despedían al aviador idealista que unió a su imaginativa visión las mejores facultades realizadoras que puedan desearse. Al hombre que en vida vio materializadas sus más anheladas ambiciones".

"Despedían al soberbio 'Caballero del Aire', al jefe inteligente, que supo en todos los campos de su actividad, dejar un sello de personal capacidad imperecedera. Lloraban al varón que siempre postergó su interés personal, en beneficio del interés de la Patria".

"Querían testimoniar su dolor ante la eterna partida del hombre que jamás habló del pasado, sino que siempre del futuro. Ese hombre que en el presente constituyó un verdadero y real símbolo de integridad para los aviadores de todos los tiempos".

"Hoy que lo sabemos ido tras la búsqueda de azules horizontes, contemplando reverentemente los hechos que constituyeron su obra en vida, comprendemos la prosa del poeta-aviador de la pluma de oro, Diego Barros Ortíz, cuando escribió hondamente conmovido por el aciago suceso: 'Su figura se agrandará con el tiempo, como se agiganta la sombra de un gran árbol cuando los rayos del sol de la tarde lo proyectan sobre el horizonte...'"

"Vida más allá de la muerte", ha sido el título de la temática de más de un artículo periodístico, un ensayo ya veces un libro, inspirado en la apasionante y siempre vigente preocupación del hombre por la posibilidad de seguir viviendo más allá de su propia existencia.

Así pareciera también haber sucedido con la vida del Comodoro Merino, la que, más allá de su muerte ha seguido y seguirá preocupando a muchos espíritus.

Si bien la muerte física marca el fin definitivo del ser humano, pareciera que el roscado espíritu del Comodoro, que le dio en vida esa personalidad escaberosa, tan viva, ha seguido tan vivo como antes, provocando apasionadas polémicas y opiniones enfrentadas.

Una vez es un simple artículo necrológico, que contiene erradas apreciaciones sobre su persona o sobre la gigantesca tarea cumplida en su vida, o bien las proyecciones de una historia institucional, por el alabado y calificar en vida como "insuperable historia", cuyos errores ideas y referencias han seguido repitiéndose cuando llega la ocasión, otra vez una publicación que adulterará omite antecedentes sobre el fin de su carrera castrense y espesa la fecha en su curriculum; o bien un injustificado y extemporáneo juicio sobre sus actividades políticas, tan legítimas como las de cualquier ciudadano, son antecedentes que permiten afirmar su permanente vigencia en nuestro mundo.

Al margen de estas manifestaciones, la gracia de la historia fue, poco a poco, imponiendo el reconocimiento de su persona y de su trascendental obra.

En agosto de 1970, por iniciativa del entonces presidente de LAN, se colocó solemnemente en la Sala de Sesiones del H. Consejo de esa empresa, un cuadro al óleo del artista Miguel Venegas Cifuentes, distinguido pintor, autor entre otras obras del hermoso cuadro del General Carrera, en el Club de La Unión. En la ceremonia estuvieron presentes sus hijos Ricardo y Carlos y sus sobrinos, Alfonso Cuadros y Max Diligencis.

La obra de Cifuentes lo representa con la tenida que usó en ocasión del vuelo 727.

El cortejo se inició en la Plaza de Armas, al igual que los anteriores, con un desfile de la Escuela de Aviación "Capitán Avialar", hasta donde acudieron las más altas autoridades militares y civiles, entre ellas el General en Jefe Subrogante, don Joaquín García Suiroz, a nombre de la Fuerza Aérea de Chile; don Eric Campaña Durrieu por la Línea Aérea Nacional; el General don Armando Castro López, por el Cuerpo de Generales y Almirantes en retiro y el General don Eduardo Beas Álvarez, por el Cuerpo de Veteranos del 79.

En los momentos de inhumarse sus restos, ejecutó las descargas de fusilería de rigor una Compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea y cruzaron en vuelo seis aviones Hawker Hunter.

"Sus funerales dieron ocasión a las más sentidas honras fúnebres que en la historia de la aviación nacional se recuerda" -escribió el Comandante de Escuadrilla Guillermo Gómez Aguilar en la Revista de la Fuerza Aérea correspondiente a Enero-Junio de 1970-. Agregando: "Todas las entidades y organizaciones aeronáuticas chilenas concurrieron a rendir su postureo y reconocido homenaje al Hombre que supo identificarse con ellas, con esa sin par causa, a la cual abrazó con orgullo y determinación. Despedían en su último vuelo hacia el espacio de oro y plata del M66 Alfa, al indiscutido Primer Comandante en Jefe, a su querido 'Comodoro Matino'. Despedían al hombre que lo forjó con sus manos, que lo estructuró amalgamándolo hasta el punto de una gloriosa tradición, legítimo orgullo de quienes vistieron el uniforme azul aéreo. Despedían al aviador idealista que unió a su magnánima visión las mejores facultades realizadoras que puedan desearse. Al hombre que en vida vio materializarse sus más anheladas ambiciones".

"Despedían al soberbio 'Catallero del Aire', al jefe inteligente, que supo en todos los campos de su actividad, dejar un sello de personal capacidad impercedera. Lloraban al varón que siempre postergó su interés personal, en beneficio del interés de la Patria".

Epílogo

"Vida más allá de la muerte", ha sido el título de la temática de más de un artículo periodístico, un ensayo y a veces un libro, inspirado en la apasionante y siempre vigente preocupación del hombre por la posibilidad de seguir viviendo más allá de su propia existencia.

Así pareciera también haber sucedido con la vida del Comodoro Merino, la que, más allá de su muerte ha seguido y seguirá preocupando a muchos espíritus.

Si bien la muerte física marca el fin definitivo del ser humano, pareciera que el fuerte espíritu del Comodoro, que le dio en vida esa personalidad exuberante, tan suya, ha seguido tan vivo como antes, provocando apasionadas polémicas y opiniones encontradas.

Una vez es un simple artículo necrológico, que contiene erradas apreciaciones sobre su persona o sobre la gigantesca tarea cumplida en su vida, o bien las proyecciones de una historia institucional, que él alcanzó a calificar en vida como "*una abortada historia*", cuyos erróneos datos o referencias han seguido repitiéndose cuando llega la ocasión; otra vez una publicación que adultera u omite antecedentes sobre el fin de su carrera castrense y equivoca fecha en su currículum; o bien un injustificado y extemporáneo juicio sobre sus veleidades políticas, tan legítimas como las de cualquier ciudadano, son antecedentes que permiten afirmar su permanente vigencia en nuestro mundo.

Al margen de estas manifestaciones, la justicia de la historia fue, poco a poco, imponiendo el reconocimiento de su persona y de su trascendental obra.

En agosto de 1970, por iniciativa del entonces presidente de LAN, se colocó solemnemente en la Sala de Sesiones del H. Consejo de esa empresa, un cuadro al óleo del artista Miguel Venegas Cifuentes, distinguido pintor, autor entre otras obras del hermoso cuadro del General Carrera, en el Club de La Unión. En la ceremonia estuvieron presentes sus hijos Ricardo y Carlos y sus sobrinos, Alfonso Cuadrado y Max Dabancens.

La obra de Cifuentes lo representa con la tenida que usó en ocasión del histórico

vuelo a Magallanes, el que ha sido considerado por el historiador aeronáutico, Coronel Enrique Flores Alvarez, como "portentoso".

Posteriormente, este retrato fue colocado también en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Años más tarde, un cuadro pintado por el artista Juan Francisco Jara, que lo ejecutó en su condición de Comodoro del Aire en uniforme de la Fuerza Aérea Nacional, adorna la testera del escritorio del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

En la misma ocasión se encargó a este distinguido artista un retrato de Merino a bordo de un avión de combate, con casco de cuero y anteojos de aviador.

En abril de 1971, próximo a cumplirse el primer aniversario de su muerte, el Gobierno de entonces, presidido por Salvador Allende, quiso honrar su memoria denominando "General del Aire Arturo Merino Benítez" al aeropuerto internacional de Pudahuel, enviando, con fecha 26 de ese mes, un Mensaje al Congreso Nacional con carácter de "urgente", cuyo texto se transcribe in extenso, considerando que este documento constituye la primera iniciativa hecha al respecto, la cual, debido a comprensibles razones, propias del momento político que vivía el país, sólo vino a fructificar en 1980.

"MENSAJE DE SU EXCELENCIA EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, CON EL QUE INICIA EL PROYECTO DE LEY QUE DENOMINA 'GENERAL DEL AIRE ARTURO MERINO BENITEZ' AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PUDAHUEL.

Santiago, 26 de abril de 1971.

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

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

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

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

Habiendo nacido el 17 de mayo de 1888 en la ciudad de Chillán, inició su brillante carrera el 13 de abril de 1903 como Cadete Supernumerario de la Escuela Militar y después de prestar destacados servicios en varias unidades de nuestro Ejército, fue designado, en julio de 1926, Director de la Escuela de Aviación,

culminando esa destacada trayectoria, con sus nombramientos, el 21 de marzo de 1930, como Subsecretario de Aviación y como primer Comandante en Jefe de la naciente Fuerza Aérea Nacional, el 7 de junio de 1932.

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

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

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

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

Proyecto de ley:

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

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

Como una curiosidad histórica, recordemos que los primeros miembros de la FACH que supieron que el Presidente había firmado este mensaje, fue una delegación de oficiales y suboficiales que viajaban al extranjero al día siguiente, y que lo visitaron para despedirse precisamente en los mismos momentos en que éste lo hacía.⁹⁰

En marzo de 1978, en vísperas de conmemorarse el cuadragésimo aniversario de la FACH, fue inaugurado al medio día del 14 de ese mes un busto de Merino en la plazoleta Parque Metropolitano en Santiago, ubicada en Avda. Pedro de Valdivia Norte, pasado la Avda. El Cerro. El monolito con el busto de Merino, quedó rodeado por dos piedras grabadas con sus grandes hazañas aeronáuticas y parte de sus creaciones institucionales.

La ceremonia fue presidida por el entonces Comandante en Jefe de la Institución

y miembro de la Junta de Gobierno, General Gustavo Leigh; por el Alcalde de Las Condes, Sergio Guzmán Reyes; por el General Herman Brady, Ministro de Defensa Nacional; por el General José Martini Lema, Jefe del Estado Mayor de la FACH, por la señora Olga Núñez vda. de Merino y por el hijo mayor del Comodoro, Arturo Merino Ossa.

En esos mismos días la Municipalidad de Providencia dio el nombre de "Comodoro Merino Benítez" a la nueva avenida que se abre entre el Puente Lo Saldes y el costado norte del Hotel Sheraton San Cristóbal.

En 1980, al cumplir la Fuerza Aérea el primer cincuentenario de su fundación, el homenaje principal que efectuó esta institución para celebrar esta fecha, fue la ceremonia de cambio de nombre del aeropuerto Pudahuel por el de "Arturo Merino Benítez", el cual había sido dispuesto por el Gobierno Militar por medio del D.S. 3245, "a petición de los altos mandos de la Fuerza Aérea para rendir un homenaje a su primer Jefe".⁹¹ Esta ceremonia alcanzó relieves emocionantes al descubrirse la placa recordatoria colocada sobre un bloque de granito, ubicado en la losa del frontis del aeropuerto. Las cálidas palabras pronunciadas por el General en retiro Armando Castro López, ex Comandante en Jefe de la FACH y Presidente del Club Águilas Blancas, evocando la gran personalidad del Comodoro y señalándolo como uno de los integrantes más destacados y visionarios de la Institución, produjeron intensa emoción en los asistentes.

Al día siguiente, el Presidente Pinochet y los más altos jefes de la Fuerza Aérea, el Alcalde de Providencia y los integrantes de la Junta de Gobierno, inauguraron en la "Plaza de la Aeronáutica Chilena" el monumento a la Aviación, que mide más de cincuenta metros y que fue diseñado por los arquitectos René Orellana Gómez y Beatriz Silva Solari.

El día 21 se efectuó en la Base El Bosque la ceremonia oficial de este aniversario, inaugurándose también la Primera Feria Internacional del Aire, con participación de 86 empresas de 12 países amigos.

En el momento culminante de esta ceremonia, en "uno de los más emotivos instantes"⁹² se entregó a los hijos del Comodoro Merino y a los fundadores de la FACH que habían alcanzado a Comandantes en Jefe y a los generales sobrevivientes de los 140 oficiales y 711 suboficiales y clases fundadores, el "Medallón del Cincuentenario", entregándolo en primer lugar a los hijos del Comodoro, Comandante de escuadrilla Pedro Merino Núñez y Alférez Arturo Merino Núñez, y después a los señores Generales.

En su nota editorial, el decano de la prensa nacional había dicho, entre otros conceptos ese mismo día:

"El país es deudor de la FACH en muchos contenidos fundamentales de su ser nacional. El más importante de ellos parece ser, sin duda, la vertebración del país

unido con los más recónditos y aislados puntos del territorio, gracias a las alas de guerra que traen auxilio y comunicación."

Sin nombrarlo, el principal diario de nuestro país rindió homenaje al genio visionario de Merino. Es que su gran sueño, hecho realidad a través de los años, constituía el alma misma de la Institución que creara en 1930.

Debemos recordar también que, antes o después de esta fecha, diversas ciudades de nuestro país han rendido homenaje a Merino y a su histórica obra, colocando en sus paseos principales el busto de Merino en ceremonias en que se le recordó como el creador del poder aéreo de Chile. Al respecto se recuerdan los erigidos en Punta Arenas, Aysén, Curicó, Puerto Varas y en Iquique, donde también se inauguró una plazoleta en el ex aeropuerto de Cavanha.

Dos calles y una avenida en Santiago, una calle en Punta Arenas; un salón que lleva su nombre en el Club de la FACH en Santiago; un edificio en la Escuela de Aviación; un Club Aéreo que lleva también su nombre, cuyo primer Presidente fue el Comandante de Escuadrilla (A-Reserva), el historiador Sergio Barriga Kreft; un cuadro suyo en la Estación Los Militares del Metro de Santiago y una emisión de estampillas de correos con su efigie, son algunos de los homenajes que la ciudadanía ha efectuado en su honor para conservar su nombre y su obra en la memoria nacional.

El 5 de marzo de 1990, un selecto número de ex ejecutivos, ingenieros, técnicos, pilotos, mecánicos y funcionarios de la Línea Aérea Nacional, bajo la dirección del ex presidente de la empresa Eric Campaña, crearon la Fundación "Comodoro Arturo Merino Benítez", en honor de su fundador, con la misión especial de dar a conocer y difundir la obra del Comodoro Benítez relacionada con la aviación chilena, especialmente entre las jóvenes generaciones, otorgando becas en clubes aéreos y en la Escuela de Aviación a quienes se distinguiesen por su vocación aeronáutica.

La comisión fundadora de esta generosa idea estuvo integrada por Eric Campaña; Alfonso Cuadrado; Coronel de Aviación Hernán Merino, hijo del fundador de Línea Aérea; Sergio del Río, ex gerente de LAN; Marta Llaguno, en representación de las ex auxiliares de vuelo; ingeniero Jorge Ríos Harvey, presidente del Círculo de ex funcionarios de LAN; Mario Amenábar Chadwick, por los ex pilotos, Héctor Traslaviña, por el sector de operaciones y por el abogado Juan Campaña Barrios.

Desgraciadamente, esta feliz iniciativa, la primera en asociar el nombre de Merino con el presente y el futuro de la Línea Aérea Nacional, no pudo lograr el objetivo que se había propuesto debido a que no se pudo obtener el necesario financiamiento para cumplirlo.

Solamente algunos años más tarde, gracias a la iniciativa del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Ramón Vega Hidalgo, fue posible darle su estructura definitiva a esta fundación, la que desde sus inicios ha desarrollado una intensa misión educacional e intelectual.

En 1994, al conmemorarse el centésimo sexto aniversario del nacimiento del Comodoro Merino, el diputado por la provincia de Ñuble, Rosauro Martínez Labbé, pronunció en la Cámara de Diputados un elocuente discurso en homenaje a su memoria, poniendo en relieve su condición de hijo de Chillán "al igual que O'Higgins, Arrau y tantos otros, que vieron por vez primera la luz en esa generosa tierra sureña, y que constituyen nuestro patrimonio máspreciado."

Esta clarinada del diputado ñublense, fue el punto de partida para que en Chillán se iniciara una cruzada de homenaje a la persona del Comodoro, la que, por iniciativa del Alcalde Mario Arzola, debía culminar con la erección de un busto suyo en una plaza de esa ciudad, coincidiendo con la realización en esa localidad del octavo Campeonato Mundial de Vuelo Rally, a efectuarse en octubre de 1994.

Pero sucedió lo increíble; rencillas menores impidieron este acto de justicia histórica y el espíritu de Merino antes de volver a su tumba, debió haberse reído a gritos de los argumentos en tono menor, que parecían simples brisas primaverales frente a las tremendas tempestades que tuvo que afrontar en los agitados días en que creaba su querida Línea Aérea Postal o unificaba los servicios aéreos nacionales.

Con cuanta razón, el principal diario chillanejo escribía en su edición del 24 de octubre de 1994:

"La figura del Comodoro se ha vuelto legendaria, admirado dentro del territorio nacional y fuera de él, pertenece a esa categoría de hombres hechos para dejar huella. Aun cuando surja alguna voz que pueda desafinar, estos personajes ya están demasiado ajenos y lejanos a cualquier comentario".

"Chillán está en deuda con este ilustre hijo suyo. En este Mundial de Rally Aéreo debería habersele rendido homenaje frente a su busto. No fue así, la ciudad se lo perdió. El ya está demasiado alto."

El 2 de mayo de 1996, en ocasión de recordar el fallecimiento de Merino y de Aracena, "principales actores en el nacimiento de una Fuerza Aérea independiente, que lucharon denodadamente, desde sus respectivos cargos, por hacer de la aeronáutica chilena, civil y militar, un pilar para la integración y desarrollo nacional", la Fuerza Aérea de Chile publicó una inserción en un diario capitalino, en la cual entregaba el juicio histórico definitivo de la Institución sobre su fundador:

"El nombre del General Arturo Merino B. está férreamente unido al nacimiento de tres instituciones que marcaron un hito en el desarrollo de la aeronáutica nacional y en el progreso del país; la Fuerza Aérea de Chile, de quien fue su primer Comandante, la Línea Aérea Nacional y el Club Aéreo de Chile.»

"La dimensión de estas obras, que con los años demostraron cuán sólidos eran los fundamentos para crearlas, son testimonio fiel de la calidad y claridad de pensamiento de quien, con justa razón, es considerado 'como el más alto exponente de nuestra aeronáutica civil y militar'."

Hemos llegado al final de la historia de un hombre de excepción y de una época, cuyas características históricas, parecieran guardar estrecha relación con su vibrante y tormentoso carácter. Fue un hombre de su tiempo y un fiel exponente de un período de profundos cambios estructurales en lo material y en lo espiritual.

Dos guerras mundiales, una revolución social, el quiebre de un período de nuestra vida republicana y el advenimiento de una nueva era de progreso en el país, con la cual soñó Merino para su Patria, hacen que este siglo sea el más progresista de nuestra historia.

A Merino le tocó en suerte vivir plenamente setenta años en medio de este mundo de grandes cambios sociales y técnicos. No fue, sin embargo, un espíritu a la deriva que sobreviviera plácidamente sin tener una misión que cumplir en su vida. Al contrario, fue de los elegidos para dirigir a sus iguales y orientar su quehacer.

Durante los primeros cuarenta años de su larga vida cumplió abnegadamente sus deberes como miembro de la comunidad militar sin sobresaltos ni destino desconocido. Confiaba en que culminaría su misión dentro de los cánones de su carrera.

Pero al llegar a esa edad, que para muchos seres resulta un hito en su destino, esa rutinaria carrera, a pesar de sus éxitos personales, diplomáticos y profesionales, quebró la apacible continuidad de su vida para ingresar a un mundo, en que la técnica y el progreso científico le darían la oportunidad de vivir intensamente, conquistando logros que lo llevarían a inscribir su nombre en la Historia de su Patria "como el más alto exponente de nuestra aeronáutica civil y militar."

Con el apoyo primero del Presidente Ibáñez y del Presidente Arturo Alessandri después, quizás los más grandes estadistas que en nuestro siglo ejercieron el poder en Chile, Merino pudo cumplir sus sueños de crear el Poder Aéreo de su Patria y afianzar para siempre el prestigio de la Línea Aérea Nacional, ambos proyectos que habían sido sus principales metas de trabajo, los que venía sustentando desde antes de ingresar a los Servicios Aéreos Nacionales.

Nunca se vio a un hombre en Chile hacer tanto en tan poco tiempo.

Notas

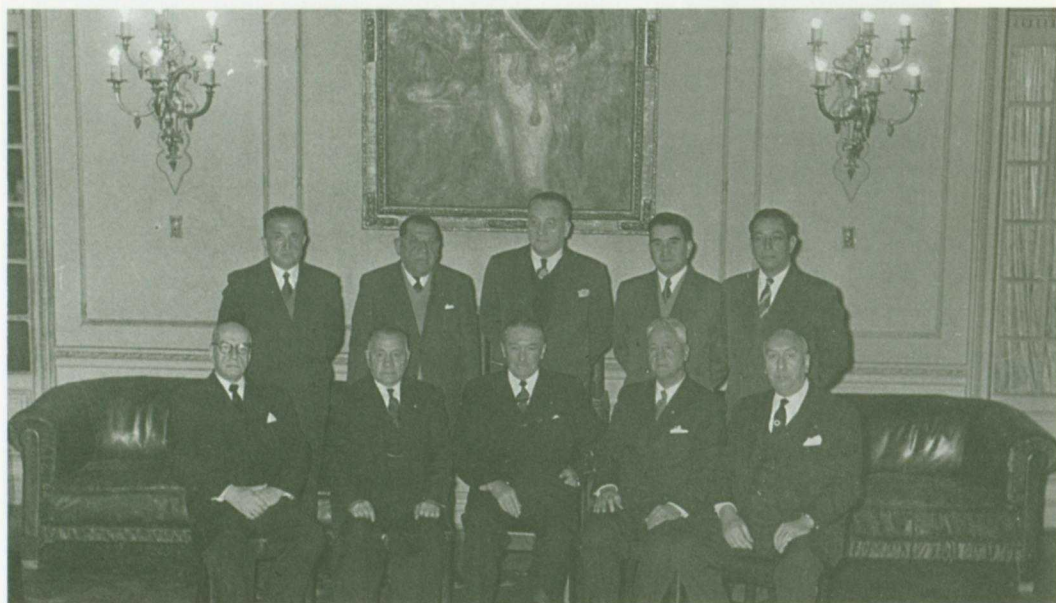
- 1 Revista *Wikén*, 5 de marzo de 1932.
- 2 "Cincuenta años de realizaciones 1939-1989", Corporación de Fomento de la Producción.
- 3 Carta de Alessandri a la Confederación de Izquierdas. *El Mercurio*, 10 de abril de 1932.
- 4 *El Mercurio*, 7 de julio de 1932.
- 5 *El Mercurio*, 30 de abril de 1932.
- 6 Archivo Cuadrado Merino.
- 7 Revista *Wikén*, 2 de abril de 1932.
- 8 Revista *Chile-Aéreo* de septiembre-octubre de 1943.
- 9 Archivo Cuadrado Merino.
- 10 *El Diario Ilustrado*, Santiago, 2 de marzo de 1932.
- 11 Este artículo, bajo el título "Yo creía", se publicó en la Revista *Wikén* del 12 de marzo de 1932.
- 12 Se refiere a la moneda de 5 centavos. (Nota del editor)
- 13 *El Mercurio*, 17 de abril de 1932.
- 14 Revista *Zig-Zag*, 21 de mayo de 1932.
- 15 Revista *Wikén*, 11 de junio de 1932.
- 16 "El 4 de Junio", por Manuel Aránguiz Latorre.
- 17 "Por el aire... a la revolución", por Wilfredo Mayorga, ob. cit.
- 18 "El 4 de Junio", por Manuel Aránguiz Latorre, Secretario de don Juan Esteban Montero.
- 19 Joaquín Edwards Bello: Dávila y el Ejército, en *La Nación*, 15 de septiembre de 1932.
- 20 Diálogo tomado textualmente de *El Imparcial*, Santiago, 9 de junio de 1932.
- 21 "Alessandri, agitador y demoledor", por Ricardo Donoso, Tomo 2º, pág. 106.
- 22 *El Imparcial*, Santiago, 14 de junio de 1932.

- 23 *El Mercurio*, 11 de junio de 1932.
- 24 Revista *Wikén*, Santiago, 11 de junio de 1932. *Los Tiempos*, Santiago, 22 de junio de 1932.
- 25 *El Imparcial*, Santiago, 21 de junio de 1932.
- 26 *El Mercurio*, 7 de julio de 1932.
- 27 "El Presidente Ibáñez", por Luis Correa Prieto, 1962.
- 28 Archivo de la FACH, Tomo del año 1932.
- 29 "El Presidente Ibáñez", ob. cit.
- 30 Carta del 24 de septiembre de 1932, en "Recogiendo los pasos", por Tobías Barros Ortíz, pág. 199; 1988.
- 31 Publicado en el Diario Oficial, del 9 de septiembre.
- 32 Archivo Cuadrado Merino.
- 33 *El Mercurio*, 27 de octubre de 1932.
- 34 "Hojas de un viejo calendario" por Diego Barros Ortíz. En *Revista de Aviación*, mayo-junio de 1970.
- 35 Archivo Cuadrado Merino.
- 36 *La Segunda*, 15 de septiembre de 1932.
- 37 Edición del 18 de septiembre de 1932.
- 38 *El País*, Santiago, 23 septiembre de 1932.
- 39 *La Opinión*, Santiago, 23 de septiembre de 1932.
- 40 *La Opinión*, Santiago, 24 de septiembre de 1932.
- 41 Archivo Cuadrado Merino.
- 42 *La Opinión*, Santiago, 28 de septiembre de 1932.
- 43 *El Chileno*, La Serena, 1º de octubre de 1932.
- 44 *El Mercurio*, 5 de octubre de 1932.
- 45 "El duelo entre los señores Merino Benítez y P. Lagos", en *El Mercurio* 7 de octu-

- bre de 1932.
- 46 *El País*, Santiago, 6 de octubre de 1932.
- 47 *El País*, Santiago, 17 de octubre de 1932.
- 48 *La Nación*, Santiago, 28 de noviembre de 1932.
- 49 Archivo Cuadrado Merino.
- 50 *El Mercurio*, Santiago, 29 de enero de 1933.
- 51 Sesión del 7 de febrero de 1933.
- 52 "Efemérides, biografías e historia de Chile", obra en preparación por Mario Gerstein.
- 53 *El Mercurio*, 14 de septiembre de 1935.
- 54 *La Nación*, 26 de noviembre de 1935.
- 55 *La Nación*, 30 de junio de 1936. *El Atacama*, julio de 1936.
- 56 "Segunda Memoria de la Línea Aérea Nacional - 1936".
- 57 Archivo Cuadrado Merino.
- 58 *La Nación*, 21 de octubre de 1936.
- 59 Memoria ya citada, pág. 15.
- 60 *La Nación*, 14 de agosto de 1938.
- 61 "Nuestra línea aérea y la política", por Arturo Merino Benítez, en *El Imparcial* de Santiago, del 2 de septiembre de 1942.
- 62 "Carta abierta al Presidente de la República", publicada en *El Imparcial*, pág. 9, Santiago, 2 de septiembre de 1938.
- 63 *El Imparcial*, pág. 9, Santiago, 2 de Septiembre de 1938.
- 64 Archivo Cuadrado Merino.
- 65 *El Imparcial*, 10 de octubre de 1942.
- 66 "Nuestra Línea aérea y la política", en *El Imparcial*, 2 de septiembre de 1942.
- 67 Archivo Cuadrado Merino.
- 68 "La Línea Aérea Nacional", en *Chile Aéreo* del mes de abril de 1947.

- 69 "Nuestra Línea Aérea y la Política", por Arturo Merino Benítez, en *El Imparcial* del 15 de septiembre de 1942.
- 70 *El Imparcial*, 24 de febrero de 1942.
- 71 "Historia Aeronáutica de Chile".
- 72 El plan de acción de este complot está recogido con todas sus implicancias internas y externas en la obra «Lo que supo un auditor de guerra».
- 73 "Chile entre dos Alessandri-Memorias políticas", por Arturo Olavarría Bravo, Tomo II, pág. 121.
- 74 *El Magallanes*, ejemplares del 26 y 28 de enero de 1954.
- 75 *La Nación*, 18 de enero de 1954.
- 76 Antecedentes proporcionados por Mario Gerstein, en ese tiempo Director del periódico *El Araucano* de Lebu.
- 77 Revista *Ercilla*, 23 de junio de 1953.
- 78 *La Nación*, 27, 28 y 31 de agosto de 1954.
- 79 El original que se ha tenido a la vista, no tiene número.
- 80 Archivo Cuadrado Merino.
- 81 Archivo Cuadrado Merino.
- 82 Anuario 1970 del Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en retiro, abril 1971, pág. 40.
- 83 "Chile entre dos Alessandri", por Arturo Olavarría Bravo. Tomo II, pág. 300.
- 84 Archivo Cuadrado Merino.
- 85 *La Tercera*, 25 de mayo de 1961.
- 86 Encina, pág. 375. Tomo 17°.
- 87 *El Mercurio*, *La Nación*, 21 de septiembre de 1928.
- 88 Archivo Cuadrado Merino.
- 89 "El Comodoro del Aire Don Arturo Merino B., Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile", por Guillermo Gómez Aguilar, en *Revista de la Fuerza*

69	"Nuestra Línea Aérea y la Política", por Arturo Merino	12 de septiembre de 1942
90	<i>El Mercurio</i> , 27 de abril de 1971.	
91	<i>La Tercera</i> , 20 de marzo de 1980.	
92	<i>El Mercurio</i> , 22 de marzo de 1980.	
93	El plan de acción de esta comisión está recogido en los documentos inter-	
94	nas y externas en la obra de los representantes de la comisión.	
95	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
96	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
97	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
98	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
99	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
100	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
101	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
102	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
103	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
104	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
105	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
106	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
107	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
108	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
109	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
110	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
111	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
112	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
113	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
114	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
115	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
116	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
117	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
118	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
119	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	
120	"Cifras entre dos Alexander-Memorias políticas", por Arturo Merino. Tomo	



Directorio del Círculo de Veteranos del 79



En los Cerrillos en 1967, aviones de dos épocas y un hombre de siempre



El Comodoro Merino junto al monumento al General Baquedano



Bimotres Potez



Cuadrimotor Douglas DC6b, cuya primera unidad llegó a Chile en 1955

Escuela de Aviación



Aniversario Grupo 10, 1953



Marmaduke Grove y Arturo Merino unidos por el amor a la patria

Documento que muestra los uniformes de los primeros oficiales de la Fuerza Aérea. Todos ellos
mercenarial recuerdo empujando de los civiles



Luciendo orgulloso la insignia de la Escuela de Aviación



Busto del Comodoro en el Parque Metropolitano de Santiago (acceso Pedro de Valdivia) [fotografía de...](#)

Documento que muestra los nombres de los primeros oficiales de la Fuerza Aérea. Todos ellos merecen el recuerdo emocionado de los chilenos

DE LA AVIACIÓN

Expídate títulos de Comandante de Escuadrilla, Capitanes de Bandada, Tenientes 1.os de Aviación, Tenientes 2.os de Aviación y Alféreces de Aviación

D. P. Núm. 149.— Santiago, 11 de Julio de 1930.—S. E. ha firmado en el día de hoy los siguientes nombramientos de los oficiales de aviación:

“Debiendo llenarse los puestos de oficiales de la rama del aire en el Escalafón de Guerra de la Fuerza Aérea creados por decreto supremo número 140, de 11—VII—930,

DECRETO:

1. Expídase título de Comandante de Escuadrilla a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Comandante de Escuadrilla, señor Arturo Merino Benítez.

Comandante de Escuadrilla, señor Adirio Jessen Alumada.

Comandante de Escuadrilla, señor Diego Aracena Aguilar.

Comandante de Escuadrilla, señor Manuel Francke Mariotti.

Comandante de Escuadrilla, señor Luis H. Marín Manubens.

Comandante de Escuadrilla, señor Federico Barahona Walton.

Comandante de Escuadrilla, señor Armandó Castro López.

2. Expídase título de Capitán de Bandada a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Capitán de Bandada, señor Ignacio Aliaga González.

Capitán de Bandada, señor Hebert Youlton Boulet.

Capitán de Bandada, señor Edison Díaz Salvo.

Capitán de Bandada, señor Manuel Tovarías Arroyo.

Capitán de Bandada, señor Darío Mujica Gamboa.

Capitán de Bandada, señor Carlos Puga Monsalves.

Capitán de Bandada, señor Florencio Gómez Flores.

Capitán de Bandada, señor Andrés Soza Fuentes.

Capitán de Bandada, señor Osvaldo Acuña

Capitán de Bandada, señor Oscar Herreros Walker.

Capitán de Bandada, señor Horacio Olivares Castellanos.

Capitán de Bandada, señor Marcial Arredondo Lillo.

Capitán de Bandada, señor Francisco Lagréze Pérez.

Capitán de Bandada, señor Rafael Sáenz Salazar.

Capitán de Bandada, señor José Jara Coñcha.

Capitán de Bandada, señor Julio Maldonado Otto.

Capitán de Bandada, señor David Yuseff Urrea.

3. Expídase título de Teniente 1.o de Aviación a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Teniente 1.o de Aviación, señor Humberto Zanelli López.

Teniente 1.o de Aviación, señor Arturo Herrera Acevedo.

Teniente 1.o de Aviación, señor Carlos Montecinos Asenjo.

Teniente 1.o de Aviación, señor Manuel Hurtado Hidalgo.

Teniente 1.o de Aviación, señor Juan Solminikac Koestner.

Teniente 1.o de Aviación, señor Avelino Urzúa Castro.

Teniente 1.o de Aviación, señor Santiago Leitao Moya.

Teniente 1.o de Aviación, señor Francisco Tovarías Arroyo.

Teniente 1.o de Aviación, señor Raúl González Nolle.

Teniente 1.o de Aviación, señor Ramón Lisboa Mendiluce.

Teniente 1.o de Aviación, señor Mario Barros Ortiz.

Teniente 1.o de Aviación, señor Joge Bate Potts.

Teniente 1.o de Aviación, señor Roberto Costabal García Huidobro.

Teniente 1.o de Aviación, señor Emilio Larraín Ortúzar.

Teniente 1.o de Aviación, señor Galvarino Molina Sugg.

Teniente 1.o de Aviación, señor Alberto Mash Geissbuhler.

Teniente 1.o de Aviación, señor Adolfo Abel Kreft.

Teniente 1.o de Aviación, señor Marcial Rivera Cruzat.

Teniente 1.º de Aviación, señor Juan del Villar Araya.

Teniente 1.º de Aviación, señor Oscar Silva Mora.

Teniente 1.º de Aviación, señor Aurelio Celedón Palma.

Teniente 1.º de Aviación, señor Enrique Núñez Morgado.

Teniente 1.º de Aviación, señor José Riveros Gálvez.

Teniente 1.º de Aviación, señor Gregorio Bisquert Rubio.

Teniente 1.º de Aviación, señor Carlos Baldeig Alarcón.

Teniente 1.º de Aviación, señor Armand Rivera Fuentes.

Teniente 1.º de Aviación, señor Luis Lepe Núñez.

Teniente 1.º de Aviación, señor Juan Laccassie Arriagada.

Teniente 1.º de Aviación, señor Félix Schaerer Dabner.

Teniente 1.º de Aviación, señor Ismael Sarazúa Terán.

Teniente 1.º de Aviación, señor Lorenzo Redondo Carrasco.

Teniente 1.º de Aviación, señor Guillermo Rodríguez Ramírez.

Teniente 1.º de Aviación, señor Teodoro Ruiz Diez.

Teniente 1.º de Aviación, señor Humberto Díaz Plaza.

4. Expídase título de Teniente 2.º de Aviación, a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Teniente 2.º de Aviación, señor Rolando Sepúlveda Riveros.

Teniente 2.º de Aviación, señor Manuel Barria Mejía.

Teniente 2.º de Aviación, señor Francisco Concha Muñoz.

Teniente 2.º de Aviación, señor Gorge Gana Eastman.

Teniente 2.º de Aviación, señor Altomiro Añanda Plumer.

Teniente 2.º de Aviación, señor Felipe Latorre Jáuregui.

Teniente 2.º de Aviación, señor César Lavín Toro.

Teniente 2.º de Aviación, señor Arturo Meneses Kinsley.

Teniente 2.º de Aviación, señor Germán Rodríguez Rodríguez.

Teniente 2.º de Aviación, señor Marcos Vega Penjean.

Teniente 2.º de Aviación, señor Tomás Gatica Ibacache.

Teniente 2.º de Aviación, señor Armando Ortiz Ramírez.

Teniente 2.º de Aviación, señor Julio Valencia Leiva.

Teniente 2.º de Aviación, señor Oscar Arce Hoekkers.

Teniente 2.º de Aviación, señor Félix Olmedo Prat.

Teniente 2.º de Aviación, señor Darío Bobadilla Riquelme.

Teniente 2.º de Aviación, señor Fernando Ortega Yáñez.

Teniente 2.º de Aviación, señor Alejandro Schwarter Gallardo.

Teniente 2.º de Aviación, señor Darío Callejas Rojas.

Teniente 2.º de Aviación, señor Eduardo Muñoz Cortez Monroy.

Teniente 2.º de Aviación, Luis Donoso Sánchez.

Teniente 2.º de Aviación, Víctor Pérez Provoste.

Teniente 2.º de Aviación, señor Alberto Latorre Jáuregui.

Teniente 2.º de Aviación, señor Washington Silva Escobar.

Teniente 2.º de Aviación, señor Osvaldo Cordero Vallejos.

Teniente 2.º de Aviación, señor Fernando Pardo Ruiz.

Teniente 2.º de Aviación, señor Horacio Barrientos Jofré.

Teniente 2.º de Aviación, señor Enrique Byars del Campo.

Teniente 2.º de Aviación, señor Ernesto Romero Rojas.

Teniente 2.º de Aviación, señor Alfredo Cáceres Valenzuela.

Teniente 2.º de Aviación, señor Togo Bascañán González.

Teniente 2.º de Aviación, señor Carlos Collao Carmona.

Teniente 2.º de Aviación, señor Mario Acosta Brieba.

Teniente 2.º de Aviación, señor Víctor Navarrete Arias.

Teniente 2.º de Aviación, señor Raúl Mariotti Valverde.

Teniente 2.º de Aviación, señor Rodolfo Marsh.

5. Expídase título de Alférez de Aviación, a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Alferez de Aviación, señor Jorge Silva Barriga.

Alferez de Aviación, señor Renato García Vergara.

Alferez de Aviación, señor Alfonso Scheihing Ritter.

Alferez de Aviación, señor Oscar Novoa Meza.

Alferez de Aviación, señor Jorge Aravena González.

Alferez de Aviación, señor Eduardo Arndt Brieba.

Alferez de Aviación, señor Javier Undurraga Vergara.

Alferez de Aviación, señor Juan Anduran-degui Couchot.

Alferez de Aviación, señor Manuel Delgado Meza.

Alferez de Aviación, señor Francisco Montes Urriola.

Alferez de Aviación, señor Héctor Hidalgo Stevenson.

Alferez de Aviación, señor Mario Valencia Guevara.

Alferez de Aviación, señor Manuel Sotomayor Eberhard.

Alferez de Aviación, señor Diego Barros Ortiz.

Alferez de Aviación, señor Fernando Rojas Ortega.

Alferez de Aviación, señor Pedro Barra Merino.

Alferez de Aviación, señor Raúl Rodríguez Salas.

Alferez de Aviación, señor Julio Tapia Jiménez.

Alferez de Aviación, señor Guillermo Geshe Muller.

Alferez de Aviación, señor Carlos Pérez Castaño.

Alferez de Aviación, señor Ernesto Hermann Méndez.

Alferez de Aviación, señor Luis Reveco Cuevas.

Alferez de Aviación, señor Arturo Gómez Larenas.

Alferez de Aviación, señor Aníbal Solmiñac Bustamante.

Alferez de Aviación, señor Gabriel Torreblanca White.

Alferez de Aviación, señor Carlos Saldes Walker.

Alferez de Aviación, señor Juan Belenguer Martínez.

Alferez de Aviación, señor Alberto Jara Robles.

Alferez de Aviación, señor Julio Parra Cottet.

Alferez de Aviación, señor Enrique Flores Álvarez.

Alferez de Aviación, señor Rudy Geyger Stahr.

Alferez de Aviación, señor Osvaldo Yáñez Santana.

Alferez de Aviación, señor Tomás Castro San Cristóbal.

Alferez de Aviación, señor Alfonso Moreira Arriagada.

Alferez de Aviación, señor Salvador Nacur Assúm.

Alferez de Aviación, señor Adalberto Fernández Ferreira.

Alferez de Aviación, señor Juan Rodríguez Pulgar.

Alferez de Aviación, señor José Pérez de Castro Gutiérrez.

Alferez de Aviación, señor Jorge Lathrop Zavala.

Alferez de Aviación, señor Arturo Rodríguez Rodríguez.

Alferez de Aviación, señor Darío Bobadilla Cabello.

Alferez de Aviación, señor René Zapata Granier.

Alferez de Aviación, señor Ernesto Eglington Arroyo.

Alferez de Aviación, señor Hernán Mujica Bordalí.

Alferez de Aviación, señor Roberto Silva Muñoz.

Alferez de Aviación, señor Vicente Montero Fuenzalida.

Alferez de Aviación, señor Sergio Huidobro Herreros.

Alferez de Aviación, señor Héctor Lopehandía Collao.

Alferez de Aviación, señor Hugo Munita de la Vega.

Alferez de Aviación, señor Osvaldo Figueroa Honorato.

Alferez de Aviación, señor Oscar Mellado de la Fuente.

Alferez de Aviación, señor Luis Blachet Gubens.

Alferez de Aviación, señor Rolando Honorato Chaparro.

Alferez de Aviación, señor Humberto Bustos Palma.

Alferez de Aviación, señor Juan Castillo López.

Alferez de Aviación, señor Humberto Sepúlveda Oñate.

Alfárez de Aviación, señor Ernesto García Palazuelos.

Alfárez de Aviación, señor Luis Vallejos Freire.

Los oficiales a que se refiere el presente decreto, continuarán prestando sus servicios en las unidades y reparticiones de Aviación en que actualmente se encuentran.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL.—C. IBÁÑEZ C.—DAVID HERMOSILLA.

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Comandante de Escuadrilla, Subsecretario de Aviación.

Expide títulos de oficiales de la rama terrestre en el Escalafón de Guerra de la Fuerza Aérea.

D. P. Núm. 150.— Santiago, 11 de Julio de 1930.— S. E. ha firmado en el día de hoy, los siguientes nombramientos de los oficiales de Aviación:

“Debiendo llenarse los puestos de Oficiales de la Rama Terrestre en el Escalafón de Guerra de la Fuerza Aérea creados por decreto supremo número 140, de 11—VII—930,

DECRETO:

1. Expídase título de Capitán de Bandada a favor del señor Luis Basaure Salvatierra, que cumple con los requisitos fijados por la ley;

2. Expídase título de Teniente 1.º de Aviación a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Teniente 1.º de Aviación, señor Alfredo Gertner Fernández.

Teniente 1.º de Aviación, señor Gustavo López López.

Teniente 1.º de Aviación, señor Enrique Villarroel Rubio.

Teniente 1.º de Aviación, señor Julio Guerra Castañeda.

Teniente 1.º de Aviación, señor Luis Bravo Jofré.

Teniente 1.º de Aviación, señor Gustavo Pinto Sepúlveda.

Teniente 1.º de Aviación, señor Osvaldo Puccio Guzmán.

Teniente 1.º de Aviación, señor Aquiles Urra Pinto.

Teniente 1.º de Aviación, señor Erick Riesle Barrón.

Teniente 1.º de Aviación, señor Tristán Herazo Valenzuela.

Teniente 1.º de Aviación, señor Jorge Calderón Silva.

Teniente 1.º de Aviación, señor Gustavo Bonilla Rojas.

Teniente 1.º de Aviación, señor Carlos Sothers Retamales.

Teniente 1.º de Aviación, señor Abel Caltalo Espinoza.

Teniente 1.º de Aviación, señor Roberto Rodríguez González.

Teniente 1.º de Aviación, señor Jaime Busquet Fuentes.

3. Expídase título de Teniente 2.º de Aviación a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Teniente 2.º de Aviación, señor Luis Contreras Toro.

Teniente 2.º de Aviación, señor Guillermo López López.

Teniente 2.º de Aviación, señor Alfredo Fernández Romero.

Teniente 2.º de Aviación, señor Hugo Cordevez Galleguillos.

Teniente 2.º de Aviación, señor Francisco Conte Prado.

4. Expídase título de Alfárez de Aviación, a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Alfárez de Aviación, señor Dante Silva Escobar.

Alfárez de Aviación, señor Enrique Vera Ogalde.

Los oficiales a que se refiere el presente decreto, continuarán prestando sus servicios en las unidades y reparticiones de Aviación en que actualmente se encuentran.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL.—C. IBÁÑEZ C.—DAVID HERMOSILLA.

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Teniente Coronel, Subse-

Expide títulos de oficiales de Administración de la Fuerza Aérea

D. P. Núm. 157.— Santiago, 15 de Julio de 1930.— S. E. ha firmado en el día de hoy los siguientes nombramientos de los Oficiales de Aviación. Debiendo llenarse los puestos de Oficiales de Administración de

la Fuerza Aérea creados por decreto supremo número 140 de 11—VII—930,

DECRETO:

1.º Expídase título de Intendente de Aviación a favor del contador 1.º señor Francisco García Kowoll, quien cumple con los requisitos exigidos por la ley;

2.º Expídase título de Contador 1.º a favor del señor José Vásquez Labbé, que cumple con los requisitos fijados por la ley;

3.º Expídase título de Contador 2.º a los siguientes oficiales, que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Contador 2.º, señor Ernesto Muñoz Figueroa.

Contador 2.º, señor Eduardo Pérez Quiroz.

4.º Expídase título de Contador 3.º, a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Contador 3.º, señor Solón Rayo Sepúlveda.

Contador 3.º, señor Diego Carmona Segura.

Contador 3.º, señor Raúl Cisternas Cabezas.

Contador 3.º, señor Raúl Baudrand Márquez.

5.º Expídase título de Contador 4.º, a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:

Contador 4.º, señor Oscar Belmar Villablanca.

Contador 4.º, señor Homero Julio Aguirre.

Contador 4.º, señor Hernán López A.

Los oficiales a que se refiere el presente decreto, continuarán prestando sus servicios en las reparticiones y unidades de Aviación, en que actualmente se encuentran.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBÁÑEZ C.—DAVID HERMOSILLA.

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Teniente coronel, Subsecretario de Aviación.

Contrator 1.º de señor Diego Llanos Soto.
 Contrator 2.º de señor Raúl A. Larraín.
 Contrator 3.º de señor Raúl Bandura.
 Contrator 4.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 5.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 6.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 7.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 8.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 9.º de señor Víctor Villalón.
 Contrator 10.º de señor Víctor Villalón.

La que se transcribe para su conocimiento.
 A. Maza H., Teniente Coronel, Subsecretario de Aviación.

Este libro se terminó de imprimir en febrero de 1998, en ÑIELOLS.A. Santiago-CHILE

Decretos:

1. Expedir título de Capitán de Bandera a favor del señor Luis Basadre Salvasterra, que cumple con los requisitos fijados por la ley.
2. Expedir título de Teniente 1.º de Aviación a los siguientes oficiales que cumplen con los requisitos fijados por la ley:
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Alfredo Germán Fernández.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Gustavo López López.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Enrique Villarroel Rubio.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Julio Guerra Castellada.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Luis Bravo Jofré.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Gustavo Pineda Sepúlveda.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Osvaldo Puccio Guzmán.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Agustín Urra Pinto.
 - Teniente 1.º de Aviación, señor Erik Riedel Barrón.

la Fuerza Aérea chilena por decreto supremo número 140 de 11-VII-1998.
 D. F. Núm. 177. — Santiago, 15 de Julio de 1998. — E. E. ha firmado en el día de hoy los siguientes nombramientos de los Oficiales de Aviación: Debenida Benares los puestos de Oficiales de Administración de Aviación, señor Hugo Corvalán, señor Francisco Pardo, señor Alfonso de la Alfrérez de Aviación, y los señores que cumplen con los requisitos fijados por la ley: Alfrérez de Aviación, señor Dante Silva Maza; Alfrérez de Aviación, señor Enrique Vera Ogalle.
 Los oficiales a que se refiere el presente decreto, continuarán prestando sus servicios en las unidades y reparticiones de Aviación en que actualmente se encuentran.
 Tanto estos señores, como quienes y quienes están en el Estado Oficial.— C. Ibañez C.—Dayan Huesca, S.A.
 La que se transcribe para su conocimiento.
 A. Maza H., Teniente Coronel, Subsecretario de Aviación.

Expedir títulos de oficiales de Administración de la Fuerza Aérea

Expedir títulos de oficiales de Administración de la Fuerza Aérea

D. F. Núm. 177. — Santiago, 15 de Julio de 1998. — E. E. ha firmado en el día de hoy los siguientes nombramientos de los Oficiales de Aviación: Debenida Benares los puestos de Oficiales de Administración de

