

## Índice

	Página
Prólogo	5
Capítulo I El trayecto desde la cuna al avión 1909 - 1930	11
Capítulo II Felicidad personal, pero tiempos difíciles para Chile 1930 - 1932	41
Capítulo III El mundo de los aviones y el transporte 1932 - 1945	59
Capítulo IV <b>Diego Barros Ortiz</b> <b>Aviador y Poeta</b>	77
Capítulo V Continúa en ascenso hasta llegar a la Comandancia en Jefe 1950 - 1955	107
Capítulo VI Se reconocen méritos y se enfrenta una catástrofe 1955 - 1961	151
Capítulo VII ¿El retiro? 1961 - 1990	195
Epílogo	219

Es propiedad de la FUNDACION ARTURO MERINO BENITEZ  
(c) Registro de Propiedad Intelectual N° 117.212  
ISBN 956-7977-04-6

Diseño de Portada: Pedro Antonio Pereda  
Fotografías: Archivo Histórico Museo del Aire y el Espacio  
Gentileza familiar  
Impresión: Gráfica Quilicura S.A., Santiago - Chile

Carlos Castro Sauritain

---

Diego Barros Ortiz

# Avisador y Poeta

---

Es propiedad de la FUNDACION ARTURO MERINO BENITEZ  
(c) Registro de Propiedad Intelectual N° 117.215  
ISBN 956-7977-04-6

Diseño de Portada: Pedro Antonio Pereda

Fotografías: Archivo Histórico Museo del Aire y el Espacio  
Gentileza familiares de don Diego Barros Ortiz

Impresión: Gráfica Quilicura S.A., Santiago - Chile

# Indice

		Página
Prólogo		5
Capítulo I	El trayecto desde la cuna al avión 1909 - 1930	11
Capítulo II	Felicidad personal, pero tiempos difíciles para Chile 1930 - 1932	41
Capítulo III	El mundo se prepara para la guerra 1932 - 1939	59
Capítulo IV	Haciendo Patria en Chile y el extranjero 1939 - 1950	77
Capítulo V	Continúa en ascenso hasta llegar a la Comandancia en Jefe 1950 - 1955	107
Capítulo VI	Se reconocen méritos y se enfrenta una catástrofe 1955 - 1961	151
Capítulo VII	¿El retiro? 1961 - 1990	195
Epílogo		219

# Índice

2		Prólogo
11	El trayecto desde la cuna al avión 1909 - 1930	Capítulo I
41	Felicidad personal, pero tiempos difíciles para Chile 1930 - 1932	Capítulo II
59	El mundo se prepara para la guerra 1932 - 1939	Capítulo III
77	Haciendo Patria en Chile y el extranjero 1939 - 1950	Capítulo IV
107	Continúa en ascenso hasta llegar a la Comandancia en Jefe 1950 - 1952	Capítulo V
121	Se reconocen méritos y se enfrenta una catástrofe 1952 - 1961	Capítulo VI
133	¿El retiro? 1961 - 1990	Capítulo VII
219		Epílogo

En propiedad de la FUNDACION ARTURO MERINO BENITEZ  
 con Registro de Propiedad Intelectual N° 117.215  
 ISBN 956-7977-41-6

Director de Edición: Pedro Antonio Pereda  
 Editor: Museo del Aire y el Espacio  
 C/Alameda de San Diego Barros Oyarzun  
 1.º piso - Casilla 12.000 - A. Santiago - Chile

Desde la creación de la Fuerza Aérea de Chile, en 1930, una significativa cantidad de personas experimentó, bajo distintas motivaciones, el deseo de ingresar a ella para convertirse en profesionales de esta actividad que ha revolucionado la vida de los pueblos.

El vuelo separa al individuo de su medio normal que es la superficie terrestre y lo coloca en un ambiente de libertad espiritual al poder contemplar desde la cabina del avión un horizonte circular que encierra montañas, mares, selvas y llanuras. En su máquina voladora puede desplazarse a grandes velocidades que dan al tiempo y la distancia, dimensiones muy diferentes a las proporcionadas por el hecho de caminar o correr, aún en vehículos terrestres o acuáticos.

La necesidad de decisiones muy rápidas, a veces, casi instantáneas, proporciona al piloto un fuerte sentido de responsabilidad pues sabe que no dispondrá de períodos para interconsultas o asesorías; por lo tanto todo depende de él.

De entre estos miles de hombres y mujeres que han optado por vestir los colores de esta rama de las fuerzas armadas, sólo unos pocos han llegado hasta el nivel máximo de mando; en efecto, sólo han sido 21 hombres los que han alcanzado esta condición, desde el Comodoro Arturo Merino Benítez, hasta el actual Comandante en Jefe, General del Aire Raúl Muñoz.

## Prólogo

Algunos de ellos, por diversas razones, ejercieron el mando superior por algunos breves períodos. Otros se han prolongado por varios años.

Entre las múltiples actividades generadas por la Fuerza Aérea de Chile, se puede señalar la inquietud por proporcionar a los miembros de la Institución condiciones apropiadas para hacer de sus vidas un todo integral, donde la cultura profesional y general ha tenido importante significación.

Así se originó la Fundación Arturo Merino Benítez, la que desde su nacimiento tuvo un señalado interés a fin de dar a conocer la vida de algunos aviadores que se habieran distinguido en sus respectivos períodos y cuya obra trascendiera en el acontecer nacional. Además debían ser personas que hubieran emprendido el último vuelo, aquel del cual no hay retorno.

Los nombres surgieron de manera casi espontánea.

Desde luego, estaba su creador; en seguida, aquel que por primera vez ostentó el grado de General del Aire e invistió el cargo de Comandante en Jefe. Sus biografías ya están publicadas iniciando una colección.

A continuación, sin tener que buscar, brilló el nombre de Diego Barros Ortiz por su obra que se expandió más allá del quehacer aeronáutico.

Al autor de este libro se le encomendó la tarea de investigar la vida del General Barros y escribir su biografía.

La misión recibida se apreciaba como muy ardua, pues era sabido que su personalidad se había manifestado en múltiples esferas del acontecer nacional. Sin

# Prólogo

Desde la creación de la Fuerza Aérea de Chile, en 1930, una significativa cantidad de personas experimentó, bajo distintas motivaciones, el deseo de ingresar a ella para convertirse en profesionales de esta actividad que ha revolucionado la vida de los pueblos.

El vuelo separa al individuo de su medio normal que es la superficie terráquea y lo coloca en un ambiente de libertad espiritual al poder contemplar desde la cabina del avión un horizonte circular que encierra montañas, mares, selvas y llanuras. En su máquina voladora puede desplazarse a grandes velocidades que dan al tiempo y la distancia, dimensiones muy diferentes a las proporcionadas por el hecho de caminar o correr, aún en vehículos terrestres o acuáticos.

La necesidad de decisiones muy rápidas, a veces, casi instantáneas, proporciona al piloto un fuerte sentido de responsabilidad pues sabe que no dispondrá de períodos para interconsultas o asesorías; por lo tanto todo depende de él.

De entre esos miles de hombres y mujeres que han optado por vestir los colores de esta rama de las fuerzas armadas, sólo unos pocos han llegado hasta el nivel máximo de mando; en efecto, sólo han sido 21 hombres los que han alcanzado esa condición, desde el Comodoro Arturo Merino Benítez, hasta el actual Comandante en Jefe, General del Aire Patricio Ríos Ponce.

Algunos de ellos, por diversas razones, ejercieron el mando superior por algunos breves períodos. Otros se han prolongado por varios años.

Entre las múltiples actividades generadas por la Fuerza Aérea de Chile, se puede señalar la inquietud por proporcionar a los miembros de la Institución condiciones apropiadas para hacer de sus vidas un todo integral, donde la cultura profesional y general ha tenido importante significación.

Así se originó la Fundación Arturo Merino Benítez, la que desde su nacimiento tuvo un señalado interés a fin de dar a conocer la vida de algunos aviadores que se hubieran distinguido en sus respectivos períodos y cuya obra trascendiera en el acontecer nacional. Además debían ser personas que hubieran emprendido el último vuelo, aquel del cual no hay retorno.

Los nombres surgieron de manera casi espontánea.

Desde luego, estaba su creador; en seguida, aquel que por primera vez ostentó el grado de General del Aire e invistió el cargo de Comandante en Jefe. Sus biografías ya están publicadas iniciando una colección.

A continuación, sin tener que buscar, brilló el nombre de Diego Barros Ortiz por su obra que se expandió más allá del quehacer aeronáutico.

Al autor de este libro se le encomendó la tarea de investigar la vida del General Barros y escribir su biografía.

La misión recibida se apreciaba como muy ardua, pues era sabido que su personalidad se había manifestado en múltiples esferas del acontecer nacional. Sin

embargo, todo el trabajo se facilitó al comenzar por donde debía empezar la búsqueda de antecedentes: su familia.

Una primera entrevista personal fue con su hermano menor, don Galo Barros Ortiz. Luego siguieron varias más en las que develó la niñez de nuestro personaje. Con una memoria admirable relató vivencias familiares, aventuras escolares y, como buen pintor, hizo el retrato del pequeño Diego con nitidez, como asimismo mostró el paisaje ñuñoíno donde vivieron juntos durante el primer cuarto del siglo XX.

La viuda del General, Tencha Melet, fue generosa en la transmisión de recuerdos y al facilitar fotografías que ayudan a verlo en circunstancias diversas de su vida.

Otros miembros de su familia también evocaron variados pasajes en que vimos al hombre, más que al aviador.

Particularmente gentil fue la hija mayor del primer matrimonio del General, María Soledad Barros Plaza, quien evocó con emoción los años de «tenientud» de Diego y facilitó testimonios gráficos de la época.

De todas estas entrevistas fue surgiendo la figura de una persona cálida, inteligente y emotiva.

Frente a este Diego Barros se presentó la duda; escribir sobre el piloto o el literato pues sucede que ambos se entrelazan finamente, junto al hombre público, con una muy corta pero brillante incursión en la política que se produjo sin buscarla cuando fue Ministro de Estado.

De sus antecedentes en la Fuerza Aérea de Chile hay múltiples testimonios, muchos de los cuales han recibido divulgación en diversas publicaciones.

Su obra poética abarcó prosa y verso, dejando también inolvidables canciones chilenas a las que distinguidos autores pusieron música, y hoy constituyen parte importante del legado folclórico.

No cabe duda que todo esto bastaría para llenar la vida de un hombre, pero con el General Barros fue diferente, puesto que estaba dotado de una cualidad poco frecuente; ésta consistía en un sentido profundo de bien social.

Fue por ello que integró numerosas corporaciones destinadas a divulgar ideales variados, siendo en casi todas ellas elegido para ocupar cargos directivos, cuando no, la propia presidencia.

La búsqueda de información en archivos y publicaciones de la Fuerza Aérea, estuvo complementada con investigaciones en la Biblioteca Nacional como igualmente en colecciones privadas, a la que se agregó la gentileza de algunos funcionarios pertenecientes a organizaciones tales como Rotary Club de Santiago, la Academia Chilena de la Lengua o el Colegio de Periodistas, a todos quienes les agradezco sinceramente.

Una vez reunida una importante cantidad de datos sobre la vida de Diego



Barros Ortiz, se planteó nuevamente, y con más fuerza, la inquietud acerca de cuál era el hilo conductor de su vida, pues cada actividad que desarrolló la completó con una pasión desbordante, mientras continuaba escribiendo con esplendor desde su primera juventud.

Fue, posiblemente, en sus versos donde encontré la respuesta.

Una cantidad significativa de ellos está dedicada a la Institución que lo cobijó durante más de treinta años y donde brilló con luces propias; luego, ese era uno de sus principales temas y era allí donde se podía encontrar al hombre que había logrado materializar sus sueños de ser como las aves que en largos planeos aprovechan las corrientes de aire y de pronto baten las alas para remontarse y poder ver la geografía desde lo más alto.

Desde esa dimensión veía a su Patria y, allá abajo, percibía un arreo o un sauzal. Bajo los árboles había una mujer que miraba ansiosamente el horizonte buscando a su amador. Y cuando todo invitaba a reposar en un ambiente bucólico, aparecía bramando una bandada de cóndores donde estaban él y sus camaradas.

Todas sus visiones las describió con elegancia y gracia, mientras permanecía alerta para materializar sus ansias de ver un Chile alado que despertara respeto en el conjunto de naciones.

Así se perfiló de manera definitiva el título de este libro: Diego Barros Ortiz - aviador y poeta.

Eso es; un hombre que, en sus palabras, tuvo alas de Ariel y arrestos de Cyrano.

A medida que las páginas en blanco comenzaron a llenarse de palabras e ideas, fui encontrando a un ser humano integral, igual y distinto al que había conocido en mi propia juventud, cuando el hombre - aviador - poeta portaba los galones de Comandante en la bocamanga.

Seguí imaginariamente paso a paso y con cariño fraterno su paso por distintas Unidades y Reparticiones de nuestra Fuerza Aérea de Chile; lo acompañé a Lima, a Washington y a Barcelona; fui testigo de sus afanes, de sus éxitos y del reconocimiento generalizado que le prodigaron en esta loca geografía y en el extranjero.

Se dice que los personajes -aún en una biografía- son un poco hijos del autor. En el caso presente, creo que el personaje me adoptó.

Este sentimiento me hace estar orgulloso, no de haber escrito un libro, sino de haber conocido a Diego Barros Ortiz.

Por estas circunstancias, es que experimento un verdadero placer en agradecer al actual Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Patricio Ríos Ponce por haber dado su aprobación al proyecto que se le propuso hace ya algunos meses, orientado a escribir esta biografía que va a formar parte de una colección.

Estoy seguro que el General Ríos experimenta un merecido orgullo que asume como desafío, por ser heredero de hombres de alta prosapia.

Quiero expresar también un profundo reconocimiento a mi amigo de una vida, el Gerente General de la Fundación Arturo Merino Benítez, General de Brigada Aérea Nelson Maturana Terán, por su confianza; y por su intermedio decir a todos los que trabajan bajo su dirección, que han hecho muy gratos los momentos que compartimos.

Mi gratitud va, asimismo, para el Museo Nacional de Aeronáutica y el Espacio en la persona del Director, Coronel Mario Jahn Barrera, por las facilidades que me brindó para escudriñar en su excelente archivo histórico, donde la Jefa Sra. Cristina Yáñez Valderrama y mi amigo Flavio Navarrete Barahona fueron valiosas ayudas.

Entre las personas cuya colaboración resultó fundamental, figuran la viuda del General Diego Barros Ortiz, la señora Tencha Melet de Barros y Galo Barros Ortiz, quienes me comprometieron de manera permanente con su inteligencia y gentileza.

Durante varias conversaciones con ese músico chileno incomparable que es Vicente Bianchi, escuché de sus labios recuerdos y opiniones sobre su amigo Diego Barros. En la calidez de su hogar me recibió, haciendo un alto en sus ocupaciones, para ayudar en la búsqueda de antecedentes indispensables para escribir la biografía de otro artista.

Vicente Bianchi ha recibido numerosos reconocimientos en Chile y el extranjero, pero las galas no lo envanecen y continúa plasmando en el pentagrama inspiradas melodías que definen el alma patria.

Muchas gracias, mi distinguido amigo Vicente.

Tengo palabras de especial gratitud para mi leal amiga y eficiente colaboradora, Nina, que desea guardar el anonimato, pero sin cuya labor permanente, tal vez mis manuscritos hubieran quedado por largo tiempo como un jeroglífico.

Hay otro grupo de personas cuya ayuda me fue valiosa y cuyos nombres guardo como preciado recuerdo.

Finalmente, y lo más significativo en mi vida, necesito destacar la presencia y ayuda de mi esposa Anny, que con paciencia admirable toleró mis largos encierros en el escritorio que trastocaban el orden hogareño y cuyas atinadas reflexiones y sugerencias contribuyeron de una manera especial para escribir este libro.

A todos, muchas gracias, nuevamente.

Santiago, año 2000

La romántica Viena es también una ciudad de glorioso pasado, de incomparable grandeza, de brillo imperial, de progreso presente y de luminoso futuro.

Hablar de esa encantadora ciudad es pensar de inmediato en los valsos de Strauss. La belleza de aquella música que todo el mundo bailó por casi doscientos años, y ha mecido el sueño de los novios en el día de bodas, entrega un poco de la magia vienesa. Pero esa alegría con aires del Tirol no puede dejar en el olvido a otros grandes maestros como Haydn, Mozart, Beethoven, Schubert, Mahler, y —por cierto— toda la familia Strauss. En sus calles y en sus bosques situados en la parte alta de la ciudad, encontraron inspiración los músicos y, tal vez, también los arquitectos que construyeron en el siglo XII la Catedral de San Esteban, reconstruida dos siglos después; la Iglesia de los Padres Menores o la notable creación barroca de San Carlos Borromeo; la belleza que es el Palacio de la Ópera o el Ayuntamiento con fuerte inspiración neoflamenco.

## Capítulo I

# El trayecto desde la cuna

## al avión

### 1909 - 1930

En esta notable ciudad imperial nació en 1909 un niño, que con el correr de los años llegaría a ejercer altos cargos en su patria, Chile, país largo como faja de huaso extendido entre latitudes subtropicales y apoyando su extremo en el Polo Sur.

Allá vio la luz del día Diego Barros Ortiz.

A menudo, al escribir una biografía, el autor se pregunta si podrá comprender la personalidad y motivaciones del personaje cuya vida se pretende dar a conocer.

La respuesta es relativamente fácil si se trató de una persona que tuvo pocas variantes en su existencia, aunque haya desarrollado acciones de tal notabilidad que le hagan merecedor de dejar escrito todo su pasar. Tal es el caso, por ejemplo, de algún santo quien desde su infancia mostró un espíritu religioso y luego tuvo un comportamiento lleno de caridad y amor al prójimo, sustentado por la oración, la meditación y todos aquellos actos piadosos que conducen hasta los altares.

Distinto es el caso cuando pensamos en alguien dotado por una personalidad polifacética, quien incursionó en distintos campos de la actividad humana y, más aún, si en todas ellas se vio acompañado por el éxito. En situaciones de esta naturaleza nos preguntamos cuál es el hombre de quien queremos hablar. Cuál de sus distintas vocaciones dominó a las otras o cuál de ellas tuvo mayor trascendencia en su vida.

Hay actividades que por imperio de las leyes humanas imponen un comporta-

Estoy seguro que el General Ríos experimenta un merecido orgullo que asume como desafío, por ser heredero de hombres de alta prole.

Quiero expresar también un profundo reconocimiento a mi amigo de una vida, el Gerente General de la Fundación Arturo Merino Benítez, General de Brigada Aérea Nelson Maturana Terán, por su confianza; y por su intermedio decir a todos los que trabajan bajo su dirección, que han hecho muy gratos los momentos que compartimos.

Mi gratitud va, asimismo, para el Museo Nacional de Aeronáutica y el Espacio en la persona del Director, Coronel Mario Jahn Barrera, por las facilidades que me brindó para escudriñar en su excelente archivo histórico, donde la Jefa Sra. Cristina Yáñez Valdecrana y mi amigo Flavio Navarrete Barahona fueron valiosas ayudas.

Entre las personas cuya ayuda fue fundamental, figuran la viuda del General Diego Barros Ortiz, la señora Tereza Melet de Barros y Galo Barros Ortiz, quienes me permitieron acceder a sus archivos familiares y gentileza.

Durante varias conversaciones con ese músico chileno incomparable que es Vicente Bianchi, escuché de su boca sus opiniones sobre su amigo Diego Barros. En la calidez de su hogar me recibió, haciendo un alto en sus ocupaciones, para ayudarme en la búsqueda de antecedentes necesarios para escribir la biografía de otro artista.

Vicente Bianchi ha recibido numerosos reconocimientos en Chile y el extranjero, pero las galas no lo envanece y continúa plasmando en el pentagrama inspiradas melodías que definen el alma patria.

Muchas gracias, mi distinguido amigo Vicente.

Gracias también de especial gratitud para mi leal amiga y eficiente colaboradora, Nave, que desea guardar el anonimato, pero sí cuya labor permanente, tal vez sus manuscritos hubieran quedado por largo tiempo como un jeroglífico.

Hay otro grupo de personas cuya ayuda me fue valiosa y cuyos nombres guardo como preciado recuerdo.

Finalmente, y lo más significativo en mi vida, necesito destacar la presencia y ayuda de mi esposa Anny, que con paciencia admirable toleró mis largos encierros en el escritorio que trastocaban el orden hogareño y cuyas atinadas reflexiones y sugerencias contribuyeron de una manera especial para escribir este libro.

A todos, muchas gracias, nuevamente.

Santiago, año 2000

Diego Barros Ortiz

ISBN 956-700-000-0

Impreso en Chile por Editorial Financiera S.A. - Ediciones Financieras

La romántica Viena es también una ciudad de glorioso pasado, de incomparable grandeza, de brillo imperial, de progreso presente y de luminoso futuro.

Hablar de esa encantadora ciudad es pensar de inmediato en los vals de Strauss. La belleza de aquella música que todo el mundo bailó por casi doscientos años, y ha mecido el sueño de los novios en el día de bodas, entrega un poco de la magia vienesa. Pero esa alegría con aires del Tirol no puede dejar en el olvido a otros grandes maestros como Haydn, Mozart, Beethoven, Schubert, Mahler, y —por cierto— toda la familia Strauss. En sus calles y en sus bosques situados en la parte alta de la ciudad, encontraron inspiración los músicos y, tal vez, también los arquitectos que construyeron en el siglo XII la Catedral de San Esteban, reconstruida dos siglos después; la Iglesia de los Padres Menores o la notable creación barroca de San Carlos Borromeo; la belleza que es el Palacio de la Opera o el Ayuntamiento con fuerte inspiración neoflamenca. Célebres son también los palacios de Schönbrunn y Belvedere, como asimismo una treintena de museos donde se guardan grandes joyas mundiales del arte pictórico y escultórico.

Para que esa ciudad, bañada por el río Danubio, sea capaz de ostentar tanta hermosura, necesariamente debía ser detentora de un gran poder político y económico. En efecto, entre los años 1558 y 1806 fue la capital del Sacro Imperio Romano Germánico, luego, capital del Imperio Austríaco, y desde 1867 hasta 1918, mantuvo la sede del Imperio Austro Húngaro.

En esta notable ciudad imperial nació en 1908 un niño, que con el correr de los años llegaría a ejercer altos cargos en su patria, Chile, país largo como faja de huaso extendido entre latitudes subtropicales y apoyando su extremo en el Polo Sur.

Allá vio la luz del día Diego Barros Ortiz.

A menudo, al escribir una biografía, el autor se pregunta si podrá comprender la personalidad y motivaciones del personaje cuya vida se pretende dar a conocer.

La respuesta es relativamente fácil si se trató de una persona que tuvo pocas variantes en su existencia, aunque haya desarrollado acciones de tal notabilidad que le hagan merecedor de dejar escrito todo su pasar. Tal es el caso, por ejemplo, de algún santo quien desde su infancia mostró un espíritu religioso y luego tuvo un comportamiento lleno de caridad y amor al prójimo, sustentado por la oración, la meditación y todos aquellos actos piadosos que conducen hasta los altares.

Distinto es el caso cuando pensamos en alguien dotado por una personalidad polifacética, quien incursionó en distintos campos de la actividad humana y, más aún, si en todas ellas se vio acompañado por el éxito. En situaciones de esta naturaleza nos preguntamos cuál es el hombre de quien queremos hablar.Cuál de sus distintas vocaciones dominó a las otras o cuál de ellas tuvo mayor trascendencia en su vida.

Hay actividades que por imperio de las leyes humanas imponen un comporta-



General del Aire don Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

miento limitado en el tiempo, como podría ser el caso de un abogado y deportista quien por razones de edad no pueda continuar desarrollando las prácticas físicas y continuando en sus tareas jurídicas, jamás aleje de su actuar alguna relación con el deporte.

La situación que se presenta con Diego Barros Ortiz tiene grandes similitudes con lo descrito, puesto que desde su niñez mostró grandes y serias inquietudes literarias. Fue aviador, sin abandonar su interés por la literatura. Fue poeta y continuó su carrera en la Fuerza Aérea donde llegó al más alto rango. Fue aviador y poeta, pero su espíritu inquieto lo llevó a escribir crónicas periodísticas hasta llegar a ser director en el Colegio de la Orden. Fue aviador, poeta y periodista, pero un afán profundo por servir a la humanidad lo condujo a ingresar a Rotary donde alcanzó altas dignidades.

Las circunstancias de la vida lo encontraron como Ministro de Educación y allí su desempeño despertó reconocimiento de variada índole.

Cuando en razón de los años entregados al servicio de las fuerzas armadas debió acogerse a retiro, asumió tareas en la organización y dirección de empresas editoriales y también fue estrecho colaborador en la rectoría de la Universidad de Chile.

Fue Cónsul de Chile en Europa y de su pluma siguió manando sabiduría escrita con tal elegancia que se le invitó a incorporarse a la Academia Chilena de la Lengua.

Con un hombre de esta categoría, uno se formula la siguiente pregunta, quién predominó, ¿el poeta, el aviador, el periodista, el diplomático?

¿Cómo fue su familia y el ambiente que lo rodeó a lo largo de los años?

Desde luego sabemos que sus antepasados fueron personas de grandes virtudes. Pero debemos recordar que esa gente vivió en un país como Chile, cuya historia suele ser deformada por mitos, leyendas y opiniones.

Sabemos que en la segunda mitad del siglo XIX, este país tenía todavía reminiscencias de pueblo chico.

Santiago era una ciudad pequeña en la que mucha gente se conocía; las calles eran de tierra o empedradas; se veía árboles frente a las casas donde se recibía a los amigos a la hora del té o en tertulias que a veces se prolongaban hasta cerca de la medianoche. Era la época en que Vicente Pérez Rosales, regresado de sus viajes por Europa, fue electo diputado, luego senador y al dejar su cargo parlamentario escribiría en tiradas diarias en La Epoca, sus famosos Recuerdos del Pasado.

Por aquellos años, el científico alemán y chileno de corazón Rodolfo Philippi, se dedicaba a dar clases en la Escuela de Medicina y el Instituto Nacional, mientras dirigía el Museo Nacional y formaba el Jardín Botánico.

Al comenzar la década de 1870, la Capital de Chile era una ciudad con serios problemas de sanidad ambiental, donde el río Mapocho requería urgentes obras de canalización; había deficiencias en la distribución de agua potable; la comercialización de productos alimenticios se llevaba a cabo al aire libre en calles y caminos por falta de un mercado cubierto. Todo ello y mucho más, recibió el impulso modernizador y embellecedor de Benjamín Vicuña Mackenna, el ilustre historiador y recordado - hasta el presente- Intendente de Santiago que logró transformar un feo roquerío, en el Cerro Santa Lucía.

En ese ambiente, las señoritas iban a misa acompañadas por su madre y los jóvenes las miraban con ojos lánguidos que pretendían enviar ardientes mensajes. A menudo, los matrimonios se arreglaban entre señores de gruesos mostachos y damas que ordenaban por medio de suaves insinuaciones de manera que no resultaba extraño encontrar familias donde el amor conyugal fuera un fenómeno de escasa concurrencia.

Sin embargo, no sucedió así cuando en 1870, el joven abogado don Agustín Barros Varas, sobrino del célebre ministro Antonio Varas, contrajo matrimonio con una agraciada jovencita, Zoila Merino Feliú, tía del Comodoro Merino Benítez, cuyo padre era don Pedro Merino Feliú, y formaron un hogar acomodado en el que brillaba una fe profunda y se albergaban las más sólidas convicciones patrióticas.

Pronto la unión fue bendita con el nacimiento de los hijos que paulatinamente llegaron a ser diez.

El mayor de ellos, un varón, fue bautizado con los nombres de José Agustín; luego nació una niña, Mercedes; a esta le siguió otra hermana, Zoila; a continuación nació Víctor, que abasaría la medicina con singular éxito; la siguiente fue Elvira, quien contraería matrimonio con Darío Risopatrón, el que fuera Intendente de Copiapó cuando el país se debatía en las convulsiones políticas de la guerra civil de 1891; el próximo hijo fue Tobías, que con el correr de los años tendría un hijo llamado Diego Barros Ortiz. En aquellos años se decía que toda familia bien constituida debía tener un hijo sacerdote u otro militar; a Tobías le cupo el honor de ser oficial de Ejército. Después de Tobías nació un niño al que bautizaron Domingo; a éste le siguieron Elisa, quien se casó con don Valentín Magallanes M., que llegó a ser un alto funcionario del Banco Central y ocupó la cartera de Hacienda en 1925, durante el período en que rigió al país la Junta de Gobierno presidida por don Emilio Bello Codesido; sus eficientes servicios le significaron continuar en funciones al reasumir la presidencia de la República don Arturo Alessandri Palma en el mismo año y lo acompañó hasta que por las turbulencias que golpeaban al país, fue reemplazado por el Vicepresidente don Luis Barros Borgoño.

El noveno hijo fue Luis, casado después con doña Sara Moreira Urrejola; el décimo y último de los vástagos fue Benjamín.





Señora Julia Carolina Ortiz  
García de la Huerta, madre del  
General Diego Barros Ortiz.

Linares es una hermosa ciudad que hasta el presente conserva todo el encanto de la zona huasa. En sus hogares se bebía mate y mistela remojando conversaciones con las que se buscaba incrementar la agricultura. Por sus calles polvorosas circulaban jinetes, carruajes y carretas tiradas por bueyes de paso tranquilo.

En 1864 fue diputado por Linares Cornelio Saavedra, el mismo que había sido Comandante en Jefe del Ejército en territorio araucano y que en 1878-79 sería Ministro de Guerra cuando se inició la conflagración conocida como Guerra del Pacífico.

Durante sus doce años de diputado, le acompañarían muchos nombres ilustres que hoy son páginas de la historia, como Domingo Santa María, José Victorino Lastarria, Miguel Luis Amunátegui y muchos otros a quienes les debemos una cuota de admiración.

En la ciudad de Linares, se cultivaba la vida familiar acogida en viejas casas de dos o tres patios donde se entremezclaban flores de bello colorido con naranjos y limoneros que perfumaban el ambiente. Entre campanadas de iglesia y pregones callejeros, rondaban historias de entierros y aparecidos que hacían temblar a las mujeres y proferir bravuconadas a los hombres que, sin embargo, evitaban salir de noche porque podía cantar un pájaro agorero.

Las distracciones no eran muchas pero los niños jugaban al volantín y las niñas a las muñecas; los jóvenes cabalgaban mientras las jovencitas cosían y bordaban bajo la mirada atenta de la mamá. Misia Emelinda conversaba con doña Zoila y don José discutía de política con don Antonio, que solía ser apoyado por opiniones del señor cura.

Dos de los hombres que marcaron la vida nacional durante gran parte del siglo XX, nacieron durante la centuria anterior en Linares. El 20 de diciembre de 1868, Arturo Alessandri Palma, que llegaría a ser Presidente de Chile en dos ocasiones, vio la luz en la hacienda de Longaví.

Once años después nacería Carlos Ibáñez del Campo, sobre cuya vida se ha escrito cada vez que se desea divulgar la historia moderna del país, alcanzó altas distinciones y también fue Presidente de la República en dos oportunidades. Sus estudios primarios y secundarios los realizó en el Liceo de Linares hasta el momento en que ingresó a la Escuela Militar para seguir la carrera de las armas de la que se alejó impulsado por circunstancias políticas de las que, en buena medida, era responsable su ilustre coterráneo.

Pero Linares no sólo produjo importantes líderes políticos, también tuvo el honor de ser la cuna de uno de los más eminentes educadores. Valentín Letelier Madariaga nació allí el 16 de diciembre de 1852 y a la joven edad de 22 años, se recibió de abogado y con su sabiduría llenó toda una etapa de la cultura nacional.

Max Jara Troncoso, el delicado poeta nació en Yervas Buenas, localidad

próxima a Linares, el 21 de agosto de 1886. Los linarenses lo consideraron uno de los suyos y hasta hoy se emocionan, junto a todos los chilenos, cuando dicen:

Ojitos de pena,  
carita de luna  
lloraba la niña  
sin causa ninguna.  
La madre cantaba,  
meciendo la cuna:  
no llores sin pena  
carita de luna.

En este ambiente casi bucólico, se unieron en matrimonio don Pedro Pablo Ortiz Meza y doña Carmen García de la Huerta, ambos vinculados a antiguas familias linarenses. Tuvieron una hija encantadora a la que bautizaron como Julia Carolina. Con el correr de los años la pequeñuela se convertiría en mujer, y al casarse con un militar tendría muchos hijos, uno de los cuales sería aviador y poeta.

Como habrá comprendido nuestro lector, los padres del futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, fueron don Tobías Barros Merino y doña Julia Ortiz García de la Huerta.

El padre, quien de los juegos infantiles había pasado a la seriedad de vestir el uniforme de cadete, ingresó a la Escuela Militar como un joven adolescente. Egresó como oficial en el arma de artillería, y siendo aún Teniente, a los 21 años de edad, el destino lo llevó a combatir en la guerra civil, cuando Chile se desangró, y como es habitual, las fuerzas armadas debieron dirimir con todo su idealismo las contiendas internas en que se traban políticos e intereses económicos.

Varios miles de muertos y odios profundos afectaron el futuro de la patria.

Las dos acciones bélicas más importantes que definieron la guerra, fueron los combates de Concón y La Placilla; en ambos participó el Teniente Barros, y en el último, cuando el Capitán, Comandante de su Batería, cayó muerto alcanzado por una bala, asumió el mando de su unidad y lo hizo con tal valor y eficiencia que fue ascendido y en la hoja de servicios se reconocieron sus méritos.

En aquella época ya estaba casado con Julia Ortiz García de la Huerta y de su matrimonio había ya una hija, Julia al igual que su madre, quien después contraería matrimonio con don Guillermo Zavala Aguirre; en 1894 nació Tobías que sería casado con doña Raquel Alfonso Cavada, tía del que fuera Cardenal Carlos Oviedo Cavada. La familia Barros Alfonso constituyó un núcleo donde muchos de ellos se han distinguido en el servicio de Chile en altas funciones diplomáticas.

La siguiente hija fue Eva, casada con don Ramón Salinas Dourzo.



General don Tobías Barros Merino, padre del futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

El cuarto hijo fue Mario, que al contraer matrimonio con doña María Van Büren, de ilustre ancestro, fundaría la familia Barros Van Büren, y uno de cuyos hijos sería don Mario Barros Van Büren, destacado diplomático e historiador de gran prestigio que se retiró del Servicio Exterior, tras una meritoria carrera con el grado de embajador. En la actualidad es miembro de la Academia Chilena de la Historia, de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, y de otras entidades dedicadas a los mismos estudios; además imparte sus conocimientos en los más prestigiados centros de altos estudios y es autor de numerosos libros y artículos sobre una de las grandes pasiones de su vida, la Historia de Chile.

Quisiéramos detenernos un momento para referirnos a Mario Barros Ortiz, quien fue el primero de los hermanos que sintió el llamado de las alas. Había iniciado la carrera de las armas al ingresar a la Escuela Militar desde donde egresó como Subteniente en la arma de artillería.

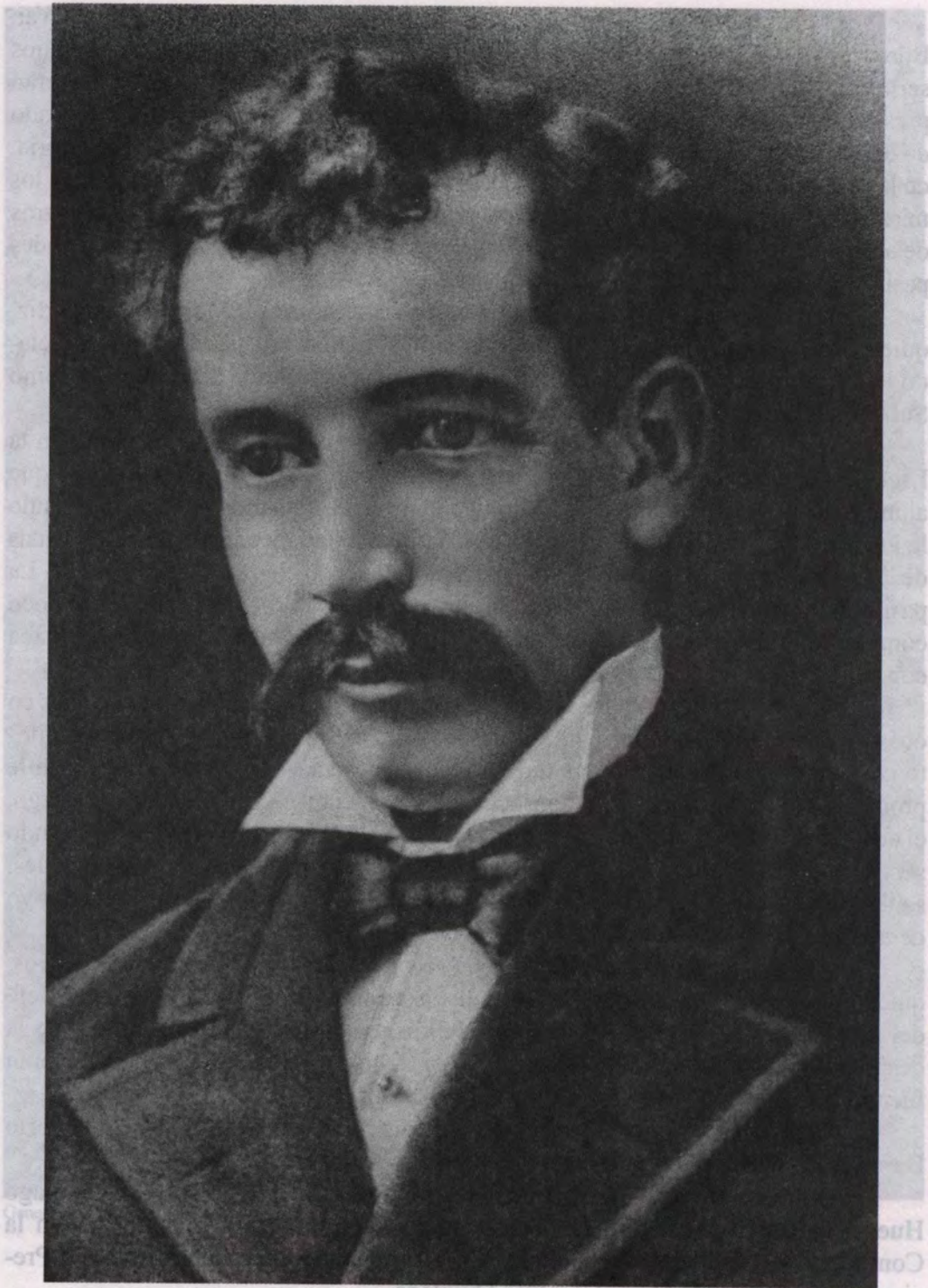
Pronto solicitó y obtuvo la autorización para seguir el curso de piloto en la Escuela de Aviación, destacándose por sus condiciones de oficial estudioso que alumbrado por una clara inteligencia le auguraban un destino muy destacado. Cuando la Fuerza Aérea de Chile fue creada como Institución independiente entre las ramas de la defensa nacional, en 1930, lo encontramos luciendo el grado de Teniente 1°. La pasión que experimentaba por volar, le llevó a ser un piloto de condiciones poco comunes que asombraba por la audacia y precisión de las maniobras que ejecutaba con su avión.

El destino, al que nadie escapa, le tenía reservada una mala jugada, pues en ocasión de una demostración aérea su aeronave se precipitó a tierra dejando al piloto con gravísimas heridas de las que se recuperó gracias a los cuidados que se le prodigaron y, sobre todo, como consecuencia de su enorme vitalidad. Sin embargo, el accidente dejó en Mario Barros Ortiz secuelas que le impedirían seguir prestando servicios como piloto, por esa razón y por lo valioso de sus condiciones personales, se le destinó como Jefe de Aeródromo para dirigir diversas instalaciones en apoyo de la aviación.

El autor de estas líneas mantiene un vivo recuerdo personal de Mario Barros, quien tuvo la gentileza de recibirlo en su hogar mientras se desempeñaba como Jefe del Aeródromo de Ovalle. Allí pudo encontrar a un hombre íntegro a pesar de la desgracia que había afectado su carrera. La simpatía, cordialidad y cultura eran fuentes donde se nutría su especial calidad de anfitrión.

Al conocerle, se pensaba que tal vez de no haber tenido ese accidente, Mario Barros Ortiz pudo llegar a los más altos niveles de la vida militar.

El quinto hijo fue María, quien se uniría en matrimonio con don Santiago Huep Davies. El sexto hijo fue César, quien llegó a ser alto funcionario en la Contraloría General de la República y Comisario General de Subsistencias y Precios; se casó con doña Marta Cárcamo Quintana.



Don Pedro Pablo Ortiz Meza, abuelo del General Barros Ortiz.

La séptima hija fue Adriana, quien contraería matrimonio con don Eduardo Goicochea.

El octavo fue Diego, nacido en Viena mientras su padre se encontraba sirviendo funciones de agregado militar en la embajada de Chile ante la Corte Austro-Húngara. Dos años antes había muerto el destacado historiador Diego Barros Arana, antecesor suyo y cuyas condiciones de investigador histórico son un orgullo para el país, cualesquiera que sean los juicios que se puedan emitir sobre su cometido en nuestras relaciones con Argentina.

Diego Barros Ortiz se casaría muy joven y enviudaría para luego contraer un segundo matrimonio, pero estos temas los veremos más adelante.

El menor de los hermanos es Galo, arquitecto de prestigio y pintor de fina sensibilidad; fue casado con doña Hilda Urzúa Merino, hermana de Eduardo, quien fuera ministro de Economía durante el gobierno de Jorge Alessandri Rodríguez.

Cuando nació en Viena Diego Barros Ortiz, el 2 de mayo de 1908, se encontraba en Francia el gran poeta y dramaturgo italiano Gabriele D'Annunzio. El autor de "Elogios del cielo, del mar, de la tierra y de los héroes", y de las magníficas obras dramáticas "Francesca de Rimini" y "La Figlia di Forio" supo también de las ansias de volar, y por eso fue llamado poeta aviador. Algunos años después, cuando comen-



Funeral del General Tobías Barros Merino. Acompañan la cureña de izquierda a derecha: Tobías Barros Ortiz, Mario Barros Ortiz, Víctor Barros Merino, Ernesto Barros Jarpa y otros familiares; autoridades y amigos.

zó la Primera Guerra Mundial, regresó a su Italia amada y al mando de otros patriotas capturó la ciudad de Fiume, permaneciendo en su patria hasta el 1° de marzo de 1938, donde murió cuando ya en Europa se cernía la tormenta, según el decir de Winston Churchill.

No cabe duda que se pueden encontrar grandes similitudes entre D'Annunzio y Diego Barros, pues ambos fueron hombres de fina sensibilidad poética, plena de romanticismo, un claro amor por surcar los aires y un apasionado patriotismo.

Todas estas virtudes se demostraron desde la niñez del joven Diego, quien a los catorce años escribió un poema cuyo título ya demuestra, en parte, el espíritu que lo animaría por el resto de su vida tan llena de éxitos militares, literarios y políticos: "Don Diego de Calatrava", lamentablemente extraviado y que ojalá sea encontrado algún día.

La existencia de esta obra inédita ha quedado en la memoria admirable de su hermano Galo, quien narró el hecho al autor de este libro.

Con el correr del tiempo la familia se radicó en Santiago, y la abuela, doña Zoila, ya viuda, vivió en calle Arturo Prat, en una antigua casona próxima a la iglesia de los Sacramentinos, cuya belleza arquitectónica la constituye en un trozo de París puesto en nuestra ciudad capital.

El Coronel don Tobías Barros regresó a Chile, y fue con su familia a vivir a un lugar tranquilo "retirado del mundanal ruido" en la expresión poética de Fray Luis de León. Se radicaron en Ñuñoa, en calle Dr. Johow N° 320, cuando debió acogerse a retiro con el grado de General, agobiado por una cruel enfermedad que lo llevaría a la muerte el 17 de noviembre de 1918.

Por aquella época era Ñuñoa un sector unido al centro de la capital solamente por una línea de tranvías, "el carro N° 3", que hoy muchos añoramos.

Desde sus plazas, calles y avenidas arboladas, podía verse en invierno la cordillera nevada en un aire diáfano que paulatinamente se fue emponzoñando por el crecimiento no planificado de una ciudad que aturde y agobia a sus habitantes.

Eran los tiempos en que el cura Carrión amonestaba a los niños que llegaban tarde a la misa de once por quedarse mirando muchachas bonitas; o los tiempos de la iglesia vieja en la que oficiaba el cura De la Jara ayudado por el sacristán Cuevitas. Después de unos años el cura Molina construyó la iglesia nueva pero Ñuñoa seguía teniendo un aire encantador con sus mil quintas floridas y sus calles sombreadas por tilos, moreras y encinas.

El General Tobías Barros era hombre de sólidas convicciones cívicas, las que transmitió a sus hijos con palabras y actitudes. Impulsado por esa forma de pensar, envió a los niños para aprender las primeras letras a la Escuela Pública, ya que estaba persuadido que allí no sólo se encontrarían con las bases iniciales del



saber, sino también tendrían contacto personal y directo con la realidad de diversos niveles sociales de la comunidad nacional. No creía en el consumismo que en la actualidad agota presupuestos familiares y valores éticos ciudadanos. Tampoco creía en las banales modas que “obligan” a mandar a los hijos a colegios de gran nombradía.

Allí los niños aprendieron las primeras letras, ya que las virtudes morales las habían recibido en el hogar, haciendo una bella combinación de escuela y familia tan proclamada y tan poco practicada.

En esa escuela enseñaba el Sr. Meza a los niños que habían recibido un pequeño pizarrón para aprender a escribir palabras encontradas en el silabario Matte. Era una época en que sin alardes, se entregaba gratuitamente los útiles a los niños.

Un ambiente de esa naturaleza era propicio para desarrollar las inquietudes del niño Diego, cuyo carácter amable no era inconveniente para un buen humor que le granjeaba el cariño de su familia y el afecto sincero de sus compañeros, quienes veían en él a un pequeño líder en los juegos y distracciones de la época. Su gusto y capacidad por integrarse a trabajar en equipo lo llevó desde edad temprana a ingresar a los Scouts, institución que favoreció con su afecto durante toda la vida.

Claro que, según su propia confesión, también aprendió a hacer la cimarra.

No sabemos si fue el ambiente que lo rodeaba o algo natural en él, pero el asunto es que ya se le oía decir con frecuencia que quería ser capitán. Tal vez no sabía lo que eso significaba, pero no había duda que el destino lo llamaría un día a ser jefe de muchos. Tampoco se podía dejar de suponer que sería militar como su padre.

Lo que nadie sabía era que en innumerables ocasiones, en el silencio de sus meditaciones infantiles veía volar las aves y su espíritu romántico lo llevaba a soñar con surcar los aires. Creería ser un cóndor volando sobre las altas montañas de Chile, que cubiertas con un poncho blanco invitan a subir “alto, muy alto”, como lo decía después en una célebre poesía.

Era la época en que su patria conocía las hazañas de una legión de valientes venciendo la fuerza de gravedad en frágiles aviones.

Antes que Diego fuera siquiera a la escuela pública, César Coppeta había sido el primer piloto que asombró al país con su temeraria destreza. Su audacia constituyó un acicate para otros que querían imitarle y superarle. Así fue que el 12 de diciembre de 1918, cuando Diego se empinaba sobre sus diez años, Dagoberto Godoy Fuentealba, un joven Teniente de la aviación militar chilena realizó el increíble primer cruce de la cordillera, por su parte más alta.

Eran los tiempos en que Arturo Alessandri Palma comenzaba a ser llamado el León de Tarapacá, el mismo nombre que se les dio a Eleuterio Ramírez y Víctor Domingo Silva.

Eran los tiempos en que el Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes, asistía a la celebración de las festividades patrias vestido de gran etiqueta, aunque ya comenzaban a estructurarse las organizaciones obreras, gracias -en gran medida- a la labor titánica de Luis Emilio Recabarren, ahora muy olvidado por quienes defienden o dicen defender al proletariado.

En ese período de la historia chilena, el modelo gubernamental era el parlamentario, lo que restaba capacidad de conducción al Ejecutivo, y de esa forma el país marchaba lento en su desarrollo y se consumía mucha energía en gestiones electorales por el empeño puesto en conservar o conquistar sitios en el Parlamento. Con mucha razón el historiador Mario Góngora ha llamado a ese modelo «una política fantasmal», puesto que la vida nacional era un largo y lento deambular burocrático donde no se percibía la materialización de decisiones importantes y no se organizaba a la sociedad.

Lo grave de esa situación es que la vida de los pueblos, en perspectiva histórica, nos enseña que no avanzar no sólo significa estancamiento, sino que representa retroceso en términos comparativos con otros países. En términos absolutos se puede agregar que así se consume la reserva espiritual y material que se hubiera acumulado.

Mientras Chile trataba de seguir viviendo desanimadamente durante el lánguido período parlamentario, en Europa los países luchaban una guerra sangrienta, que significó millones de muertos e introdujo el avión como un arma revolucionaria que llegaría a ser decisiva en los conflictos armados.

Uno de los resultados más espectaculares de la conflagración, fue la caída del Imperio Austro-Húngaro, el mismo ante cuya corte había nacido Diego Barros, pero... a la sazón eso le tenía sin cuidado, para él era más importante jugar, estudiar y soñar, sobre todo soñar con que algún día sería Capitán, volaría como las aves y escribiría poesías.

En 1918 terminó la Primera Guerra Mundial y murió el padre de Diego después de soportar por varios años los efectos del mal incurable y cruel que había agotado su salud y quebrantado su modesto presupuesto familiar.

Entonces, como lo seguiría siendo después, los sueldos y jubilaciones de las fuerzas armadas eran modestos, casi miserables, pero los poseedores del poder político no se preocupaban, ya que sabían que los soldados no reclaman.

Algunos años después, se haría conocida una expresión que trataba de definir a los hombres de armas. Se les llamó «los grandes mudos».

Aquello de «grandes» no se refería a la cantidad, sino a la grandeza de espíritu que anima a quienes optan por seguir una carrera de sacrificio inspirado en el amor patrio.

La palabra «mudo», en este caso, se entiende por el mandato legal que les

impide reclamar por su condición económica y, más aún, por un concepto de dignidad que los inhibe para exponer la modestia franciscana en que los sumerge un menegado presupuesto familiar.

El año en que Diego cumplió doce, fue elegido Presidente de la República Arturo Alessandri Palma, y bajo su mando se iniciaría una época que sería trascendente para el país. El mismo año, la casa Gath y Chávez celebró con un gran banquete su décimo aniversario.<sup>1</sup>

Hoy las grandes tiendas celebran con una liquidación o “sale”, como les llaman para satisfacer la siutiquería de los ignorantes, ocasión en que no rebajan los precios según sería de esperar.

Ese año, la aviación nacional, al igual que Diego, soñaba con mayores hazañas, y muy especialmente, soñaba con crecer para servir mejor al fortalecimiento de la patria, lo que en esos momentos era muy razonable pues se vivía un estado de tensión con Perú y Bolivia, situación que había obligado a una movilización con carácter disuasivo que ha sido conocida como “La guerra de don Ladislao”, en referencia al ministro de fuero Ladislao Errázuriz.<sup>2</sup>

En ese año, el jovencito cambió de colegio y fue matriculado en el Instituto Nacional, donde cursó hasta el 3<sup>er</sup> año de humanidades.

Durante este período lo vemos como un muchacho de buena estatura, sin ser alto en el sentido actual del término, con una presencia que cautivaba corazones femeninos. Sus ojos pardos lucían una pizca de picardía cuando al sonreír mostraba la blanca dentadura, pero la mirada también podía ser acerada si se enojaba, lo que sucedía raramente y en especial frente a la cobardía moral o física. Otra cosa que le hacía enfurecer era la deslealtad y la calumnia, pero jamás perdía la compostura o se le escuchaba decir groserías y palabras vulgares; es que desde su niñez fue un cultivador del buen hablar.

De esos tiempos, Diego y su hermano Galo recuerdan al Rector del Instituto Nacional, don Juan Neporini Espejo y a otros educadores notables como el profesor de ciencias Carlos Silva Figueroa, o el pije Silva en historia a quien llamaban así por su cuidado para vestir, o al señor Aguilera en matemáticas.

Algunos de sus compañeros, a los que le uniría una duradera amistad eran, entre otros, Humberto Aguirre Doolan de dilatada y brillante trayectoria política, al igual que Raúl Juliet o Fernando Ortúzar, distinguido diplomático chileno.

Se cuenta de Diego una anécdota que refleja su ingenio, control de sí mismo y reacción frente a la maledicencia. En cierta ocasión, siendo ya Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, le solicitó una audiencia un político, que usando su investidura le había calumniado acusándolo de faltas en su probidad administrativa. Durante la conversación, que se desarrolló en presencia de testigos, el otro trató de justificar sus decires argumentando que había sido mal informado por alguien a quien no quiso

identificar. Al término de la entrevista, don Diego acompañó a su interlocutor hasta la puerta de la oficina y al despedirlo le dijo con una irónica sonrisa: "Preséntele mis saludos a su señorita madre". Así era y fue toda la vida.

En todo caso, ya antes había ordenado que se efectuara una investigación sobre su propio comportamiento, la que dejó en claro su honestidad acrisolada.

Pero volvamos a su juventud, durante la cual supo satisfacer sus anhelos poéticos junto al interés por contribuir con algún dinerillo para sus propios gastos. Con frecuencia se le escuchó declamar diversos poemas en una radioemisora santiaguina que supo reconocer al artista tras la fachada de un joven estudiante. La primera presentación fue lucida, por lo que los micrófonos lo tuvieron cada sábado durante un tiempo nada de despreciable.

Su afán de servicio público encontró en Diego Barros, desde su juventud, una expresión coincidente entre el soñar, decir y hacer. Por esa época ingresó como voluntario a la Primera Compañía de Bomberos que lo contó en sus filas, siempre dispuesto para ayudar a mitigar el sufrimiento ajeno, animado del espíritu solidario que destaca a los Caballeros del Fuego, quienes constituyen un ejemplo admirable poco frecuente en otros países.

Durante esa etapa de su vida debía viajar diariamente en el tranvía N° 3 Ñuñoa que lo conducía desde la plaza del sector hasta la avenida Vicuña Mackenna, donde cambiaba de "carro", al N° 2 de la línea Maestranza en el que llegaba al centro de Santiago para luego recorrer un par de cuadras a pie, hasta el colegio.

Diego y su hermano Galo efectuaban este recorrido todos los días, saliendo a las siete de la mañana para regresar por los mismos medios cerca de las siete de la tarde. Dura jornada para dos muchachos que, no obstante, tomaron siempre la vida con optimismo.

Los años de colegio transcurren lentos para los niños ante la presión diaria que ejercen las preguntas de los padres: ¿Qué te dieron en el colegio para mañana?, o ¿hiciste las tareas?

Las respuestas son con frecuencia alguna explicación que ni él mismo entiende, o algún desganado sí, para que lo dejen jugar o soñar.

Pero como dice el proverbio, no hay plazo que no se cumpla; así se cumplió también para Diego que al fin terminó sus estudios de sexto año de humanidades en diciembre de 1924.

Poco antes, en el mes de septiembre se había producido un hecho que tendría honda repercusión en la vida nacional.

En 1923 el Presidente Alessandri (don Arturo) había enviado al Congreso "proyectos tendientes a solucionar los problemas salariales de los militares, pero ellos chocaron una vez más con la indiferencia de los círculos políticos que justificaban su inacción en la angustiosa situación del erario."<sup>3</sup>

Sin embargo, en 1924, el Parlamento inició la discusión de un proyecto de

ley de Dieta Parlamentaria destinada a aprobar una remuneración para senadores y diputados, que hasta la fecha no existía. La proposición era lógica en cuanto abriría posibilidades de acceso a quienes no poseían riqueza. Hasta entonces sólo la oligarquía había tenido la oportunidad de llegar a puestos de elección popular.

Esta sana iniciativa fue interpretada por muchos y particularmente por los sectores castrenses, como una forma de aprovecharse, una vez más, de las ventajas del poder.

“El día 2 de septiembre de 1924, cuando el Senado se ocupaba de ese proyecto, un grupo de 56 oficiales de ejército concurrió a sus tribunas para expresar su molestia. Luego, envalentonados por la conmoción que causó su actitud, se constituyeron en un Comité y presentaron al Presidente Alessandri un memorándum con una serie de peticiones”.

“Estas iban más allá de las reivindicaciones puramente militares, abarcando una serie de puntos de los que estaban contenidos en el programa presidencial y que no habían logrado materializarse.”<sup>4</sup>

El acto que ha sido conocido como “Ruido de Sables” fue promovido por un grupo militar en el que sus motores principales eran el Teniente Coronel Carlos Ibáñez del Campo y el Mayor Marmaduque Grove Vallejos. Este último sería en algunos años más, el jefe superior de la Fuerza Aérea.

Sobre Grove se ha escrito muy poco, y tal vez por eso mismo sea conveniente rescatar el enorme idealismo que guiaba sus acciones y la profunda sensibilidad social que le animaba, los que lo llevaron a incursionar en la vida política con variada fortuna.

Los acontecimientos produjeron la renuncia del Presidente de la República, quien el año siguiente fue llamado para reasumir sus funciones, las que ejerció algunos meses y luego, nuevamente, resignó el Poder.

En este ambiente convulso terminó sus estudios Diego Barros.

En tales circunstancias se hacía difícil el ingreso a la universidad y más complejo aún por el hecho que en su fuero íntimo tenía la convicción que debía ayudar a la economía familiar que se hallaba resentida desde la muerte de su padre.

El hecho es que ingresó como empleado de bajo nivel al Ministerio de Higiene, Asistencia, Previsión Social y Trabajo, cuyo titular era don José Santos Salas.

Con el correr de los años, desde este Ministerio se originarían los de Salud y Trabajo.

Pese al entusiasmo que puso en sus labores, sólo alcanzó a trabajar algunos meses y debió retirarse debido a una repentina enfermedad.

Junto con el restablecimiento físico, volvió a sentir el latido de sus ansias de ser Capitán y poder servir a la Patria. El mismo diría años después en su romántico «Hojas de Marzo»:

**Romance del Capitán y las estrellas**

*Anda a arrear, Capitán, las estrellas*

*que está amaneciendo*

*Ya pasó la jauría de vientos*

*y hay que ir a rodear.*

*El rebaño tiritita de frío*

*metido en la noche.*

*... ¡Partid, Capitán!*

*Trae el día los lobos del alba,*

*ya están por llegar.*

*El rebaño de estrellas peligra,*

*botado al azar.*

*¿Qué será con las noches oscuras*

*si no las defiendes,*

*audaz Capitán?*

*Una noche, pastor de los cielos,*

*no fuiste a volar.*

*Esa noche aullaron los vientos*

*su soledad.*

*Yo no sé con qué anclas fondearon*

*tu loca inquietud,*

*que esa vez se ha quedado la noche,*

*sin lumbre ni azul.*

*Anda a arrear, Capitán, las estrellas*

*que está amaneciendo.*

*... ¡Partid, Capitán!*

*Coge el blanco cayado de nubes*

*y la flauta de viento y cristal*

*y conduce al rebaño celeste*

*por las anchas praderas del mar.*

Diego Barros, con la humildad de los grandes, entró al servicio de su nación por el primer peldaño. En 1926 era soldado-conscripto aspirante a oficial de reserva en el Regimiento Tacna.

Los que le conocimos en vida cargado de galones que jamás lo agobiaron y reconocido por su elegante y romántica pluma de escritor y poeta, tenemos dificultad para verle con el cráneo casi rasurado y cargando un fusil mientras corre y salta en mil ejercicios militares propios de esa condición inicial de la vida militar. Pero fue conscripto, y de los buenos.

En ese año, entre “adelante carrera mar” y “a su orden mi sargento”, se fue plasmando el espíritu militar con sueños de azul.

Tomó la determinación con la firmeza de carácter que cubría su gentileza de un verdadero señor. Sería capitán y algún día iría a arrear estrellas montado en un corcel de plata.

En 1927 ingresó a la Escuela Militar, pensando en ser aviador. Ese era el camino para alcanzar sus propósitos. Pero no llegó a un Curso Militar cualquiera, ¡no!, él fue parte del Curso Alpatacal. Allí formó cada día en los patios de la vieja Escuela de la calle Blanco.

Allí formó y se templó el futuro Comandante en Jefe y lo leemos en sus propias palabras:

*“No hay vacíos en las filas impecables. No hay ausentes. Están todos. Ciento ochenta y tantos cadetes – alféreces y mis mayores Gordon y Acuña y capitanes y tenientes como Aldana, Teófilo Gómez, Eduardo Beas, Julio Valenzuela y el alférez mayor y el brigadier Burotto y el brigadier Carrasco y...*

*“¡Curso, ALTO! –por la puerta ancha viene entrando la erguida figura del Director de la Escuela D. José María Barceló.*

*“¡Buenos días, cadetes!*

*“-El trueno responde, ¡Buenos días, mi Coronel!... ”<sup>5</sup>*

El ejército chileno con su vida de más de un siglo y una larga cadena hecha con eslabones de sufrimiento y gloria mantenía vivas las tradiciones que le habían dado un prestigio que se extendía mucho más allá de las fronteras.

Los infantes y la caballería, junto al brazo largo de la artillería se perfeccionaban en la escuela del deber y el aprendizaje de las lecciones que había dejado la cruel tragedia de la Primera Guerra Mundial.

Ese holocausto había sabido de la fiera determinación de la guerra de trincheras que de pronto vio surgir dos elementos nuevos, productos del ingenio humano: el tanque y el avión. El primero, con sus corazas avanzaba entre el fuego nutrido; y, el segundo, alejaba al hombre de la superficie terrestre y le daba la facilidad de las aves para llegar más lejos y más rápido.

Los integrantes del Curso Alpatacal soñaban con alcanzar las presillas de oficial en las armas clásicas, pero algunos miraban al cielo y querían formar parte de la élite revolucionaria que algún día debería combatir en el aire. Varios de ellos, junto a Diego Barros, alcanzarían el grado de general en la Fuerza Aérea: Renato García Vergara, Javier Undurraga Vergara y Julio Tapia Jiménez.

En ese mismo año 1927, dirigía la Escuela de Aviación el hombre que con su visión y empuje daría vida a la Fuerza Aérea como una institución independiente y hermana con el Ejército y la Armada. Arturo Merino Benítez, Mayor de Ejército había sido nombrado para ese cargo por el Presidente de la República D. Emiliano Figueroa Larraín y contando con el respaldo del poderoso Ministro de Guerra, Coronel Carlos Ibáñez del Campo, en 1926.

El mando desempeñado por Merino había sido brillante y le valió para ascender al grado de Teniente Coronel el 29 de diciembre de 1926 y luego, en marzo de 1927, ser nombrado Inspector de Aviación en la Inspectoría General del Ejército, sin dejar la dirección de la Escuela de Aviación Militar.



El Subteniente de Artillería Diego Barros Ortiz.



El impacto que el arma aérea estaba logrando en la vida nacional se veía reflejado en múltiples artículos de prensa que destacaban el patriótico heroísmo de los aviadores, lo que naturalmente debe haber causado una impresión profunda en el espíritu del joven alférez Barros, que a fines de ese año 1927 obtuvo su nombramiento de oficial, siendo destinado con el grado de Sub Teniente, en el arma de artillería, al Grupo de Artillería de Montaña N° 2.<sup>6</sup>

Durante algo más de un año, hasta el 7 de mayo de 1929, continuó prestando servicio en esa Unidad, para que finalmente, en la fecha indicada, fuera nombrado alumno de la Escuela de Aviación Militar sin dejar de pertenecer a la dotación de su Unidad de origen.

El hecho que los oficiales aviadores debieran continuar integrando sus unidades en el ejército, naturalmente que atentaba contra la eficiencia profesional como pilotos, pero así estaba establecido porque aún la aviación era una dependencia de la institución que la había originado. Recién el 21 de marzo de 1930 terminaría este estado de cosas cuando nacería la Fuerza Aérea como arma independiente.

En la fecha, se dictó el siguiente Decreto Supremo:

“Santiago, 21 de Marzo de 1930.- S.E. decretó lo que sigue:  
N° 1.167

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

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

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

«4° Que estando llamada la Aviación a tener importancia trascendental en el progreso nacional, conviene que las líneas y empresas aéreas se desarrollen bajo la inmediata tuición del Estado, siguiendo un plan armónico, cuya responsabilidad y dirección corresponda a un solo Departamento;

«5° Que a más abundancia, el primer ensayo de esta materia, la Línea Nacional entre Santiago y Arica, organizada en la forma dicha, ha constituido un éxito muy halagador que conviene asegurar y extender a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes.

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

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

«Artículo 1°.- Fusi6nense los Servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y Marina.

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

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

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

«Artículo 5°.- La Fuerza Aérea constituirá Unidades de Aviación naval y militar de cooperación con el Ejército y con la Armada. Estos elementos deberán ser puestos a disposición de los Ministerios respectivos cada vez que lo soliciten para sus ejercicios o maniobras. Asimismo, la Fuerza Aérea deberá mantener listos para su empleo y embarque en buques de la Armada el número de aviones que pueden llevar a bordo.

«Artículo 6°.- El reclutamiento del personal de Aviación se hará de preferencia entre el perteneciente al Ejército y la Armada o de acuerdo con las leyes que rigen en estas instituciones.

«Artículo 7°.- Los fondos correspondientes a los presupuestos de Guerra y Marina que se refieren a los Servicios de Aviación, serán puestos a disposición de la Subsecretaría de Aviación, antes del 1° de Abril próximo entrante.

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

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

«Tómese razón, regístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno. C. Ibáñez del C.- David Hermsilla.- R. Jaramillo.- Bartolomé Blanche.- C. Frodden.»

«Decreto Supremo N° 1313

«La Subsecretaría de Aviación quedará organizada en la forma que más adelante se indica y con las facultades que se detallan a continuación:

«Artículo 1°.- Corresponde a la Subsecretaría de Aviación la preparación de todos los asuntos relacionados con el Gobierno, que tiendan al mantenimiento y desarrollo de los Servicios de Aviación Militar, Naval o Civil.

«Artículo 2°.- Será responsable del empleo y eficiencia de los Servicios de Aviación y su funcionamiento queda sujeto a las normas que a continuación se indican:

Artículo 3°.- La acción de la Subsecretaría abarcará:

a.- El conocimiento de todos aquellos asuntos relacionados con las actividades aéreas de carácter militar, naval, civil, comercial o industrial.

b.- La organización, reglamentación y control de las líneas de aeronavegación comercial, y de la industria aeronáutica.

c.- La difusión y estímulo de las actividades aeronáuticas de orden deportivo y comercial.

d.- La organización y reglamentación de la defensa aérea del país así como de las Unidades aéreas destinadas a cooperar con el Ejército y la Armada.

e.- La organización y reglamentación de la defensa antiaérea del país.

f.- La preparación y redacción de los proyectos de Ley que deban presentarse al Congreso y de los reglamentos que de aquellas leyes se deriven.

g.- La confección del proyecto de presupuesto de aviación y la repartición inmediata de sus capítulos e ítem después de su aprobación.

h.- La redacción y presentación de los reglamentos orgánicos, tácticos y administrativos que la aviación necesite para su buena marcha; el estudio y adopción de los que sean presentados a la Subsecretaría por otras autoridades.

i.- La recopilación y estudio de los antecedentes que puedan influir en la corrección y reformas de dichos reglamentos, a fin de que estén siempre con los últimos adelantos.

Este D.S. continuaba más adelante:

«Artículo 12°.- El Estado Mayor es el órgano de mando del Gobierno sobre las Unidades de la Aviación de Guerra que quedan bajo su inmediata dependencia».

El Decreto N° 1313 tiene dieciocho artículos, pero los más importantes son los que se han presentado en los párrafos anteriores.

¡Había nacido la Fuerza Aérea!

Su jefe, el Teniente Coronel, Subsecretario de Aviación D. Arturo Merino

Benítez entregó a todas las Unidades y Reparticiones bajo su mando, una circular donde daba algunos lineamientos orgánicos, pero por sobre todo, llamaba al honor que significaba pertenecer a la nueva arma aérea y las responsabilidades que contraían quienes abrazaban el ideal de volar para ser más útiles a la Patria.

“Santiago, 4 de abril de 1930

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

Circular N° 1

1.- El Decreto Supremo con carácter de Ley N° 1167 de 21-III-1930 ha creado la Subsecretaría de Aviación separando de las Instituciones Militar y Naval las formaciones destinadas a constituir la nueva Fuerza Aérea.

Por lo tanto, cesa en sus funciones la actual Dirección de Aviación y pasa su personal a integrar la 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 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.

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.

Teniente Coronel

Subsecretario de Aviación



El Subteniente de la Fuerza Aérea Nacional.

La percepción visionaria de Merino había encontrado en Ibáñez la comprensión y determinación que se espera de un Jefe de Estado realmente interesado en lograr el mayor progreso y seguridad para la nación. Lamentablemente la historia no sigue siempre los senderos que los gobernantes esperan seguir. Es así que poco después la famosa crisis de Wall Street llegaría a Chile y gatillaría un movimiento popular que terminó por derrocar a Ibáñez y su gobierno, dejando al país sumergido en un caos político y económico del que se recuperaría con graves dificultades.

La decisión de Ibáñez es mayormente admirada si se recuerda que él mismo era un oficial de ejército y había llegado al poder con el apoyo indiscutible de su institución, en la cual muchos miraban con cierto recelo la creación de una Fuerza Aérea independiente, que naturalmente le restaba fuerza.

Cualesquiera que fuesen los sentimientos que albergaran algunos mandos militares, el hecho cierto es que ya antes del D.S. 1167, la nueva institución tenía vida bien activa.

En 1926 se había fundado el Grupo Mixto de Aviación N° 1 en la Base Aérea El Bosque. Ese mismo año fue trasladado en forma provisoria a Arica, para que finalmente en 1929 se asentara en Alto Hospicio, allá en lo alto de Iquique, donde permaneció por varios decenios y sólo debió trasladarse a su actual base, en Chcumata, cuando la modernidad de los veloces y potentes aviones a reacción hizo imposible seguir operando en el viejo nido de cóndores.

Quienes alguna vez tuvimos la honra de formar parte de esa legión debemos recordar con emocionado recogimiento lo que significaba despegar desde Los Cóndores, para enseguida encontrarse sobrevolando la blanca-azul línea de la costa y contemplar, abajo y a la derecha, la ciudad en cuya rada murió Prat en tránsito para subir a la inmortalidad.

Cuando Diego Barros dejó el Ejército para incorporarse en forma definitiva a la Fuerza Aérea, no sabía que también él llegaría un día a volar sobre la pampa y el mar en los aviones del Grupo N° 1. Fue allí que su espíritu romántico, empapado en mil vivencias le inspiró un día, para decir:

### **Himno del Grupo de Aviación N° 1**

*Aguilas blancas de la pampa,  
bandada audaz de juventud,  
jinetes que cabalgan el relámpago.  
Grupo Uno..., ¡Salud!*

*El sol ardiente del desierto  
les ha dorado el corazón  
y por ustedes aviadores,  
grandes, altivos, soñadores,  
rueda en la noche una canción.*

*¿Quién al verlos pasar, alto, muy alto,  
como cisnes que emigran de un lugar,  
vuelta al cielo la cara iluminada  
siguiendo el paso azul de la bandada  
no ha sentido el anhelo de volar?*

*Y si a la Patria, alguna mano quiere  
alevosa partirle el corazón,  
se oye en los cielos, sorda cabalgata,  
y cuál si fuesen cóndores de plata,  
irrumpe de las nubes la Legión.*

*Aguilas blancas de la pampa,  
Bandada audaz de juventud,  
Jinetes que cabalgan el relámpago  
Grupo Uno... ¡Salud!*

## Notas

- <sup>1</sup> Oreste Plath, «El Santiago que se fue», Grijalbo, 1997, pág. 156
- <sup>2</sup> Diario El Mercurio, Santiago, 17 de julio de 1920
- <sup>3</sup> Mariana Aylwin y otros, «Chile en el siglo XX», Planeta, séptima edición, 1996, pág. 100
- <sup>4</sup> Id.
- <sup>5</sup> Diego Barros Ortiz, «Crónicas de ver y pasar», Impreso Multicop. Madrid, 1986, pág. 48
- <sup>6</sup> «Generales Fuerza Aérea de Chile», Tomo I, Museo Nacional Aeronáutico de Chile, pág. 44

Cualesquiera que fuesen los sentimientos que albergaran algunos mandos militares, el hecho cierto es que la institución tenía vida bien activa.

En 1926 se habilitó el Grupo de Aviación N° 1 en la Base Aérea El Bosque. Ese mismo año se trasladó a Arica, para que finalmente en 1929 se asentara en Alto Hospicio, en el alto de Iquique, donde permaneció por varios decenios y sólo debió trasladarse a su actual base, en Chucumata, cuando la modernización de los aviones a reacción hizo imposible seguir operando en el viejo lugar.

Quienes alguna vez tuvieron el honor de formar parte de esa legión debemos recordar con emocionado reconocimiento lo que significaba despegar desde Los Cóndores, para enseguida encontrarse sobrevolando la blanca-azul línea de la costa y contemplar abajo y a la derecha, la ciudad en cuya rada murió Prat en tránsito para subir a la inmortalidad.

Cuando Diego Barros dejó el Ejército para incorporarse en forma definitiva a la Fuerza Aérea, no sabía que también él llegaría un día a volar sobre la pampa y el mar en los aviones del Grupo N° 1. Fue allí que su espíritu romántico, empapado en mil vivencias le inspiró un día, para decir:

### Himno del Grupo de Aviación N° 1

*Aguijas blancas de la pampa,  
bandada azul de juventud,  
jinetes que cabalgan el relámpago,  
Grupo Uno... ¡Salud!*



En marzo de 1930 se dictó el D.S. que daba vida a la Fuerza Aérea como una de las ramas de la defensa nacional, pero esa atinada decisión gubernamental, en verdad no la creó, puesto que ya existía una tradición aeronáutica de dos decenios.

En efecto, el 21 de agosto de 1910 había volado por primera vez una aeronave más pesada que el aire en la chacra Valparaíso en la lejana y campestre Nuiños. El comerciante francés ayeciadado en nuestra patria César Copetta logró elevarse algunos metros desde el suelo en un biplano Voisin, impulsado por un débil motor Gnome de 50 H.P.

Sería la casualidad o el destino estaba escribiendo con su pluma segura, pero el hecho es que en esa misma zona de Santiago crecía el aviador y poeta Diego Barros, mirando desde su suelo el aire de la patria.

El joven sudolano ya había egresado como oficial, ingresado a la Fuerza Aérea y recibido su título de Piloto el 1.º de febrero de 1931.

## Capítulo II

# Felicidad personal, pero tiempos difíciles para Chile 1930 - 1932

En el caso de Diego Barros, él era un hombre capaz de recibir buenas ideas e influencias sin jamás apoderarse del mérito ajeno, sabía transformar las corrientes externas en comportamientos positivos.

No cabe duda que la personalidad de Arturo Merino Benítez tuvo algo que ver con su vocación de aviador y su decisión de incorporarse al arma aérea. En efecto, recordemos que don Pedro Eliseo Merino Felú, padre del Comodoro, era hermano de la abuela materna de Diego Barros.

Eran tío y sobrino del frondoso árbol familiar.

La unión y solidez que se observa en algunas familias era una constante en la vida de ambos, razón por la cual más de una vez conversó el joven Subteniente de Artillería con su tío construido ya en el motor impulsor de una fuerza aérea independiente.

Cuando Barros servía en el grupo de Artillería de Montaña N° 2, confidenció a Merino su interés por ingresar a los servicios aéreos. Eso bastó para realizar los trámites administrativos necesarios y el joven oficial de ejército fue transferido pasando a la Escuela de Aviación el 7 de mayo de 1929, sin dejar de pertenecer a su unidad de origen, tal como se estilaba en aquella época. Sin embargo, poco más de un año después, cuando ya se había activado la Subsecretaría de Aviación, se integró

## Notas

- <sup>1</sup> Oreste Plath, «El Santiago que se fue», Grijalbo, 1997, pág. 156
- <sup>2</sup> Diario El Mercurio, Santiago, 17 de julio de 1920
- <sup>3</sup> Mariana Aylwin y otros, «Chile en el siglo XX», Planeta, séptima edición, 1996, pág. 100
- <sup>4</sup> Id.
- <sup>5</sup> Diego Barros Ortiz, «Crónicas de ver y pasar», Impreso Multicop. Madrid, 1986, pág. 48
- <sup>6</sup> «Generales Fuerza Aérea de Chile», Tomo I, Museo Nacional Aeronáutico de Chile, pág. 44

Capítulo II  
 Felicidad personal, pero  
 tiempos difíciles para Chile  
 1930 - 1932

En marzo de 1930 se dictó el D.S. que daba vida a la Fuerza Aérea como una de las ramas de la defensa nacional, pero esa atinada decisión gubernamental, en verdad no la creó, puesto que ya existía una tradición aeronáutica de dos decenios.

En efecto, el 21 de agosto de 1910 había volado por primera vez una aeronave más pesada que el aire en la chacra Valparaíso en la lejana y campestre Ñuñoa. El comerciante francés avecindado en nuestra patria César Copetta logró elevarse algunos metros desde el suelo en un biplano Voisin, impulsado por un débil motor Gnome de 50 H.P.

Sería la casualidad o el destino estaba escribiendo con su pluma segura, pero el hecho es que en esa misma zona de Santiago crecía el aviador y poeta Diego Barros, mirando desde su suelo el aire de la patria.

El joven ñuñoíno ya había egresado como oficial, ingresado a la Fuerza Aérea y recibido su título de Piloto de Guerra el 29 de enero de 1931.

Su futuro lo mantendría ligado por el resto de su vida a la aviación, no sólo en su condición de oficial, sino también en la actividad aerocomercial a la que dedicó esfuerzo y en la que puso su imaginación creadora.

Tenemos el derecho a preguntarnos cómo un gran hombre influye en la vida de un joven inteligente, y alumbrado por motivaciones espirituales. La respuesta tal vez sea que de manera importante, pero como en el caso del sembrador, si la semilla es buena pero cae en terreno estéril, no fructificará.

En el caso de Diego Barros, él era un hombre capaz de recibir buenas ideas e influencias sin jamás apoderarse del mérito ajeno, sabía transformar las corrientes externas en comportamientos positivos.

No cabe duda que la personalidad de Arturo Merino Benítez tuvo algo que ver con su vocación de aviador y su decisión de incorporarse al arma aérea. En efecto, recordemos que don Pedro Eliseo Merino Feliú, padre del Comodoro, era hermano de la abuela materna de Diego Barros.

Eran tío y sobrino del frondoso árbol familiar.

La unión y solidez que se observa en algunas familias era una constante en la vida de ambos, razón por la cual más de una vez conversó el joven Subteniente de Artillería con su tío constituido ya en el motor impulsor de una fuerza aérea independiente.

Cuando Barros servía en el grupo de Artillería de Montaña N° 2, confidenció a Merino su interés por ingresar a los servicios aéreos. Eso bastó para realizar los trámites administrativos necesarios y el joven oficial de ejército fue transferido pasando a la Escuela de Aviación el 7 de mayo de 1929, sin dejar de pertenecer a su unidad de origen, tal como se estilaba en aquella época. Sin embargo, poco más de un año después, cuando ya se había activado la Subsecretaría de Aviación, se integró

definitivamente a la institución que un día, él también llegaría a comandar.

En sus primeros años de aviador, Diego se dedicó a las dos actividades que más amaba, volar y escribir.

Por la misma época, el Comodoro Merino se esforzaba por intensificar los vuelos comerciales al norte y sur del país. Eran unos tiempos de sueños y sacrificios, pues los aviones de entonces no tenían las características de seguridad y autonomía que hoy podemos apreciar. En la actualidad es frecuente escuchar a personas que dicen “mañana voy a Madrid y regreso dos días después”; es que los aviones cruzan el Atlántico en vuelos directos, y viajando en sentido contrario a la rotación de la tierra encuentran que los relojes se desfasan respecto a las horas voladas.

En el país, hay pasajeros que despegan en la mañana desde Santiago, llegan a Arica al mediodía y regresan en la tarde. En aquellos años no era así, pues para realizar ese viaje debían aterrizar en numerosos lugares. Uno de los primeros aeródromos era el de Ovalle, allí se cargaba combustible para seguir a Vallenar, Copiapó, Taltal, Antofagasta, Iquique y Arica.

El viaje podía demorar dos o tres días, o podía interrumpirse abruptamente con un aterrizaje de emergencia en la pampa nortina. Si el piloto sobrevivía, de todas maneras sufriría los rigores del calor diurno o el frío nocturno, con hambre y sed; pero no importaba, ya que estaban ayudando al desarrollo de su patria.

Merino, que había sido el impulsor de una línea aérea a lo largo de Chile, y que él mismo había volado esas rutas, seleccionaba a sus pilotos para cumplir servicios en esos aeródromos de la ruta y allí sirvieran de relevo a sus camaradas en diversos tramos. Esos oficiales debían preocuparse, además, de mantener las canchas de aterrizaje (la mayoría no eran pistas), vigilar los depósitos de combustibles y lubricantes, repuestos, radioestaciones y pequeños observatorios meteorológicos.

A una de estas postas fue destinado el Teniente Diego Barros el 29 de enero de 1931. En efecto, su presentación en Antofagasta tenía el propósito ya descrito.

Pero estos pilotos no sólo tenían como misión volar entre los aeródromos existentes, sino también trasladar correspondencia hasta lugares donde no existía posibilidad de aterrizar. Para estos efectos se recurría a un sistema que en la actualidad puede parecer tomado de una película de aventuras, pues el procedimiento era en extremo rudimentario. Consistía en la instalación de dos postes entre los que se tendía un cordel y al medio de éste se colgaba una bolsa liviana con las cartas. El piloto debía pasar volando a baja altura y con un garfio colgando de un ligero cable enganchaba la bolsa, la izaba con sus manos hasta el avión y ya teníamos correo aéreo.

Volando en estas condiciones verdaderamente heroicas se fue formando como piloto el Teniente Barros.

Pero no todo era volar, también había lugar para la vida social.



La revista Zigzag publicó en Vida Social, el año 1933 esta fotografía donde se leía: «El señor Diego Barros Ortiz y su novia, señorita Ester Plaza Benítez, habitués de la plaza de Nuñoa».



Esther Plaza Benítez, el día de su boda con Diego.

Imaginemos Antofagasta en el primer tercio del siglo XX. Una ciudad pequeña en la que sólo habían transcurrido algo más de cincuenta años desde que Chile recuperara la soberanía sobre esos territorios, perdida por un acto arbitrario de Sucre.

Las circunstancias hacían que la guarnición militar allí fuera muy trascendente, razón por la cual se destinaba como jefe a un General de reconocida capacidad. Esa distinción había recaído en el General don Carlos Plaza Bielich, casado con Ester Benítez, ya fallecida en los años de esta narración.

Siempre recurriendo a algunos contemporáneos y algo a la imaginación, podemos ver al apuesto y galante aviador diciendo su mensaje poético a una romántica jovencita, nada menos que la hija del General.

Recién abandonando la niñez a los 16 años de edad, cautivó el corazón del Teniente, que a sus 23 cruzaba airoso los cielos y escribía versos.

¿Cómo se conocieron?, ¿a la salida de misa? o ¿en una fiesta de juventud?

Lo más probable es que alguna vez Diego haya sido invitado a la casa del General y allí haya visto por primera vez a Esther, para él sería Estercita y tal vez desde el primer momento haya soñado con hacerla su esposa.

El anhelo mutuamente compartido pudieron hacerlo realidad dos años después, cuando el 19 de abril de 1933 se casaron en Santiago, en la Iglesia de la Veracruz.

Uno de los invitados de honor fue su Comandante en Jefe, el General Diego Aracena, a cuyas órdenes servía Barros en calidad de ayudante después de haber sido trasladado desde Antofagasta a Santiago.

El valor poético de Barros ya había dado frutos, puesto que ese año fue consagrado poeta laureado en los Juegos Florales de Ñuñoa, cuando la Reina del acontecimiento fue Delia Barahona, que con el tiempo contraería matrimonio con el pintor Venturelli, cuyas telas se cotizan en altos niveles.

En su poema decía:

*“Princesa de un vago país de leyendas,  
con tu caravana de luz a mi tienda,  
has llegado, hoy día, dulce y armoniosa.  
Por el oro suave de tu cabellera  
Se está deshojando de amor, primavera,  
Y con ella, todas aún más bellas rosas.”*

Cinco estrofas después, en el mismo poema asoma el aviador que canta:

*“Poeta del viento, del cendal amado  
vengo desde lejos caballero alado  
en pos del enigma de un bizarro anhelo  
y mientras la brisa tus cabellos peina,  
Poeta del viento, te proclamo Reina,  
Yo, que ya he escrutado las sendas del cielo.”*

Algún tiempo después, en 1933, nuevamente sería laureado en las Fiestas Primaverales de Santiago. En ese octubre terminaba su hermoso y extenso poema cantando:

*“Como en los lejanos  
cuentos de la abuela  
en que a la Princesa  
de cara hechicera  
su paje de ronda  
tañía el laúd.*

*Como en esos tiempos  
jamás olvidados  
por la fantasía,  
vengo de otros cielos,  
Caballero alado,  
con la capa al viento,  
pleno de alegría  
sólo a proclamarte  
Reina de Juventud.”*

Es que Barros Ortiz no podía separar al aviador del poeta. Su visión de infinito, como todo piloto, estaba indisolublemente unida a su corazón romántico de soñador incansable.

De aquellos años, es uno de sus poemas más conocidos, escrito bajo el impacto de una fuerte emoción.

El 18 de noviembre de 1929 se efectuaban diversos ejercicios de preparación en la Escuela de Aviación, para las ceremonias y revista de fin de año.

Mientras algunos pilotos realizaban vuelos de entrenamiento en El Bosque, sus compañeros observaban en tierra las distintas maniobras junto a algunos instructores para entender mejor las críticas que se formulaban a los alumnos pilotos. Entre los que miraban las alternativas de sus compañeros estaba Diego Barros. Uno de los que en esos momentos volaba era su compañero de curso, el Subteniente Carlos



Shell Gubert; este oficial de infantería había ingresado a la aviación en el mes de marzo, animado por los mismos sueños que todos sus camaradas. Shell se destacaba por ser uno de los mejores alumnos y por su simpatía contagiosa que lo hacía merecedor del afecto de todos.

En el curso de una maniobra, el avión de Shell se precipitó a tierra, pereciendo su joven piloto. Afectado por la muerte de su camarada, Barros escribió después unos versos que se convertirían en el himno de la Fuerza Aérea.

Pero dejemos la palabra al propio Diego Barros:

*“Por esos años cayó abatido en suprema sed de cielo, mi camarada, el Subteniente Shell. 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 un 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”.*

La elección para la partitura recayó en el maestro Francisco Piccioni Nassi, y el estreno fue en el Teatro Municipal de Santiago con ocasión de la función de gala del 18 de septiembre de 1930, en presencia del Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo. Recordemos que las Fiestas Patrias eran celebradas con el mayor brillo posible, por lo que se efectuaba un Te Deum en la Catedral Metropolitana en la mañana, y en la tarde se realizaba una función lírica a la que asistían todas las más altas autoridades de la república. Los trajes de etiqueta eran adornados por condecoraciones que rivalizaban en brillo con los anillos y collares que lucían las damas ataviadas en traje largo. Con el correr de los años y la simplificación en el vestuario, esta presentación es enmarcada por un público vestido en trajes de calle y no resulta extraño ver algunas personas que confunden democracia con mal gusto y concurren en jeans o similares.

El Comodoro Merino era uno de los asistentes y escuchó la música del Himno por primera vez. Le pareció hermosa, pero carente de la marcialidad que se espera de una obra de esa naturaleza, razón por la cual conversó con Barros, a quien convenció con sus puntos de vista, y se buscó un nuevo compositor. El elegido fue Angel Cerruti, cuya música prendió pronto entre todos los que la escucharon y se convirtió en el Himno de la Fuerza Aérea.

Por diversas circunstancias, la denominación oficial como tal debió esperar hasta el 3 de febrero de 1933, cuando por Decreto Oficial se le asignó esa condición.



Don Angel Cerruti, autor de la música del Himno de la Fuerza Aérea de Chile. Fotografía gentileza del Archivo Histórico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE).

El mérito de este reconocimiento recaería en el Comandante en Jefe en ese año, General del Aire Diego Aracena Aguilar.

También en “esos años 30” comenzó su larga y rica actividad periodística; así tituló Diego Barros una de sus crónicas de Ver y Pasar. En sus propias palabras dijo una vez: *“Por los años 30 llegué con dos delgados galones de Teniente en la bocamanga hasta el director de “Las Ultimas Noticias”, Byron Gigoux James – nombre de poeta y corsario- para que autorizara la publicación de una indignada protesta sentimental por el “homicidio” de nuestro camarada de armas y plumas, el Cóndor Cachupin, al que habían baleado en una viña cucarra en El Bosque, porque se le sorprendió como un zorzal cualquiera comiéndose sus uvas.”*

Luego de narrar el origen y vida del ave símbolo de los aviadores, agregaba: *“Fue la protesta indignada de sus compañeros de vuelo, que parecía la delación de un crimen. Gigoux lo entendió así: “Teniente, me dijo, deje aquí esas palabras” y así, en las puertas del 30 llegué a “las Ultimas Noticias”, y muy sigilosamente y sin premeditación me deslicé hacia el futuro con la tinta y el papel, en la noble inquietud del periodismo.”*

El periodismo lo cautivó y continuó durante toda su vida escribiendo para la prensa. Cuando la televisión se hizo una realidad en Chile participó en diversos programas, especialmente en algunos de los cuales se analizaban distintos aspectos de la vida nacional. Sobre todo en aquellos en que se tocaran temas relativos a la cultura, donde él era un verdadero experto.



Diego y su esposa Esther. La fotografía está dedicada a su cuñada.

Su incansable actividad en el campo del periodismo le mereció un gran reconocimiento de sus colegas, los que más tarde le elegirían para ser un directivo en el Colegio de la Orden, donde se distinguió por una preocupación especial en el interés por temas gremiales, que abarcaban desde el bienestar social hasta la preparación profesional de los periodistas.

En general podemos decir que sus ideas tuvieron una alta importancia cuando el Presidente Ibáñez lo nombró Ministro de Educación.

Pero regresemos a su juventud.

Después de servir como piloto en la Línea Aérea Nacional en el Aeródromo de Antofagasta, fue destinado al Grupo de Aviación N° 2 en Quintero, el 5 de agosto de 1931.

Hacia pocos días que debido a la grave situación económica del país se habían producido serios trastornos sociales y políticos que condujeron a la dimisión del Primer Mandatario, siguiendo un período de convulsiones y sucesivos cambios de gobierno. Esta época confusa ha sido suficientemente analizada por diversos estudiosos en muchos libros, lo que haría innecesario referirnos al tema; sin embargo, es bueno recordar que los acontecimientos políticos no deben ser planteados en negro o blanco, pues difícilmente se pueden separar las causas de las consecuencias.

En muchos de esos análisis se plantean las cosas según particulares puntos de vista a menudo vinculados con ideologías o posiciones políticas. No obstante que las opiniones e interpretaciones constituyen una ayuda para el estudio de la historia, ellas siguen teniendo el valor de opiniones, por razonadas que sean. Lo que no puede ser ignorado o silenciado son los hechos.

En los juicios sobre el gobierno de Ibáñez se ha insistido acerca de los errores cometidos, dejando espacios menores para las realizaciones.

Sobre este último tema se puede recordar la creación de la Fuerza Aérea Nacional, que más tarde sería la Fuerza Aérea de Chile. Junto a esta iniciativa, hay un amplio espacio que abarca diversos aspectos de la vida nacional, como la fundación del Cuerpo de Carabineros mediante la fusión de las policías existentes. En el ámbito de la probidad administrativa, no cabe duda que la creación de la Contraloría General de la República fue un paso gigantesco que pudo limitar muchos de los vicios de corrupción en que incurrían los gobiernos por abuso de bienes fiscales o al menos por el uso irregular de los mismos. El Comisariato de Subsistencias y Precios dio un arma para evitar los excesos en que solía incurrir el comercio, a pesar, o tal vez, precisamente, por la gran injerencia que tenía el Estado en la comercialización de muchos productos. La Tesorería General de la República permitió disponer de un cuerpo donde se pudieran controlar mejor los ingresos y egresos fiscales. El Código del Trabajo constituyó un avance notable en la regulación de las relaciones entre empleadores y empleados, dando paso a interpretaciones legales y evitando que

estos últimos siguieran estando bastante indefensos frente a resoluciones arbitrarias de los patrones.

En el campo de la educación hubo también progresos significativos, como fue la dictación del Estatuto de la Universidad de Chile, que redefinió el marco de la enseñanza superior. Destacó entre las reformas emprendidas la ampliación de la educación al hacerla obligatoria hasta los quince años de edad; con ello se estaba mostrando preocupación por las nuevas generaciones, valorizando su futura incorporación al proceso de desarrollo integral de la nación.

Sin embargo, como ya se ha dicho, la crisis económica conspiró severamente para el sostenimiento del gobierno, y ante las manifestaciones populares, Ibáñez entregó el poder al Presidente del Senado y autorizado por el Congreso viajó por tierra a la República Argentina.

En este ambiente de alteración profunda de la tranquilidad ciudadana, el Teniente 2º Diego Barros fue trasladado al Grupo de Aviación N° 2, en Quintero.

Esta Unidad se había originado en el Grupo de Aviación Aeronaval, que a su vez había nacido de la Base Aeronaval de Las Torpederas.

Por aquella época la pequeña ciudad era poco más que un pueblito donde la Armada había desarrollado algunas instalaciones para albergar a los hidroaviones de su dependencia, los que cumplían misiones de apoyo a los buques de superficie en maniobras diversas. Luego fue traspasada la Base a la Fuerza Aérea.

Los accesos terrestres eran precarios y la localidad no ofrecía mucho en materia de distracciones para el personal que debía cumplir jornadas de instrucción y entrenamiento para las tripulaciones de los aviones y todos aquellos que servían en funciones de apoyo logístico.

Las horas de descanso transcurrían entre el reposo y las conversaciones entre colegas, lo que naturalmente no constituía un ambiente atractivo, especialmente para los jóvenes. Sin embargo, el Teniente Barros encontró en la tranquilidad del ambiente un lugar propicio para leer, escribir y soñar.

Soñaba con una Fuerza Aérea grande y fuerte, pero también su imaginación cabalgaba en el viento salado de la costa y desde allí veía horizontes que para muchos podían ser meros espejismos, pero para Diego eran tan reales como cualquiera quimera en la mente y corazón de un poeta.

A menudo, la tranquilidad de la vida se ve alterada por acontecimientos que escapan a los deseos y posibilidades de quienes sólo quieren servir a su nación. En esas ocasiones todo se trastorna y los cambios se producen sin aviso.

Así aconteció cuando Barros era un piloto que tenía por preocupación, conducir su Pegaso sobre las azules ondas del mar chileno.

Siete meses después de haber llegado a prestar sus servicios a Quintero, Barros fue destinado al Grupo N° 1 en Iquique, Unidad en la que escribió su famoso

“Brindis”, que por belleza transcribimos completo, tal como apareció en su libro “Cosecha Sentimental” publicado en 1934, con prólogo de Daniel de la Vega, que en parte dice, refiriéndose al poeta aviador: “En cada una de sus páginas yo veo prendas de un relicario, fechas queridas, nombres que todavía no se pueden olvidar, memorias que en ciertas noches se levantan como espectros, y que nos hacen mal”, y más adelante agrega: “Este libro de Diego Barros Ortiz pertenece a su primera etapa, en que la literatura es una corazonada. Hay en estos cuentos, en estas crónicas y en estos versos, un bello amasijo de lágrimas y de noticia.”

### Brindis

*Caballeros de las alas,  
buscadores en un cielo  
real a veces o de añil.*

*¿Quién pudiera en esta noche,  
bulliciosa y reidora,  
arrojarles a las plantas  
el milagro de la hora,  
más risueña, más sutil?*

*Quién pudiera en esta noche,  
camaradas aviadores,  
revivirles el recuerdo  
más alegre del ayer,  
mientras brotan de las copas  
como flores de la ausencia  
la nacencia milagrosa  
de dos ojos de mujer.*

*¡Qué bien cantan esta noche  
las cigarras, compañeros!  
¡Si es hermosa y vocinglera  
la canción de su laúd!*

*¿Qué más da de que mañana  
entreguemos todo o nada  
si esta noche que es alegre  
como toda trasnochada,  
nos abraza estrechamente  
con calor de juventud?*

*Revivamos el pasado,  
embriaguemos el presente,  
olvidemos el mañana  
que es humano el olvidar.  
Que la roja copa bañe  
la garganta y los pesares,  
y que juntos como ahora  
optimistas y sonrientes,  
nos encuentre la Viajera  
que a la puerta, sutilmente,  
cualquier día ha de llamar.*

*Camaradas: por ustedes,  
por nosotros los que vamos  
brindo alegre en este vino  
que es arrullo y es placer,  
porque sé que hay en el fondo  
de las copas que se beben,  
como flores del recuerdo  
dos pupilas de mujer.*

Los que un día, hace ya medio siglo, compartimos con otros camaradas aviadores, la suprema sed de cielo que embriagó a Diego Barros, podemos comprender mejor ese brindis que repetíamos emocionados allá en el noble casino cuando en las noches dejábamos que la roja copa bañara la garganta y los pesares.

Muchas de esas oscuridades nocturnas, lo eran también del alma porque uno de los nuestros había emprendido el vuelo sin retorno. Sus alas tronchadas cruzaban silentes creando un estímulo para nuestro juvenil optimismo a pesar de la pena.

Estos dos primeros años de su carrera de oficial de la Fuerza Aérea Nacional fueron tiempos conflictivos para el país, y desde luego para las fuerzas armadas, que habían sido uno de los soportes del gobierno de Ibáñez y factor decisivo para su ascenso al poder.

No cabe duda que Arturo Merino Benítez fue un personaje de primer nivel en la mayoría de los acontecimientos políticos ocurridos entre 1930 y 1932. Su personalidad arrolladora lo llevó a cometer errores, algunos graves, pero el balance es positivo ya que alcanza con su clara visión a desarrollar una Fuerza Aérea Independiente. Esto significa, al mismo nivel orgánico del Ejército y la Armada.

Por la misma época vemos aparecer a Marmaduke Grove y a Ramón Vergara Montero. Animado este último por una profunda odiosidad contra Merino y Grove, según se puede ver en su libro "Por rutas extraviadas".<sup>3</sup>

Afortunadamente para Chile y su Fuerza Aérea, la situación política logró decantarse y mediante elecciones democráticas, aún con todos los inconvenientes de ese período histórico fue elegido Presidente de la República Arturo Alessandri Palma, quien junto con asumir la primera magistratura de la nación designó Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional al Comandante de Grupo Diego Aracena Aguilar, quien designó como su ayudante a un hombre brillante por sus dotes profesionales, cultura general y delicadeza en el trato con las personas; este era el Teniente 2° Diego Barros Ortiz.<sup>4</sup>

nos encuentre la fiebre  
que a la primavera  
cuando día ha de llamar  
Caballeros de las alas  
Compañeros: nos vamos  
por nosotros los que vamos  
brindo a la vida en este vino  
que es orgullo y es placer  
porque sé que hay en el fondo  
de las copas que se beben  
como flores del recuerdo  
dos pupilas de mujer  
Quien pudiera en esta noche

camaradas aviadores,  
Los que un día, hace ya medio siglo, compartimos con otros camaradas aviadores, la suprema sed de cielo que empujó a Diego Barros, podemos comprender mejor ese brindis que repetimos emocionados allá en el noble casino cuando en las noches dejábamos que la rosa copa bajaran las gargantas y los pesares.  
Muchas de esas ocurrencias nocturnas, lo eran también del alma porque uno de los nuestros había emprendido el vuelo sin retorno. Sus alas tronchadas cruzaban silencios creando un estímulo para nuestro juvenil optimismo a pesar de la pena.  
Estos dos primeros años de su carrera de oficial de la Fuerza Aérea Nacional fueron tiempos conflictivos para el país. Y desde luego para las fuerzas armadas, que habían sido uno de los soportes del gobierno de Ibañez y factor decisivo para su ascenso al poder.  
No cabe duda que Arturo Merino Benítez fue un personaje de primer nivel en la mayoría de los acontecimientos políticos ocurridos entre 1930 y 1932. Su personalidad empujó a la mayoría a llevar a cabo reformas, algunas graves, pero el balance es positivo ya que alcanza con su clara visión a desarrollar una Fuerza Aérea independiente. Esto significa, al mismo nivel de orgullo del Ejército y la Armada.  
Por la misma época vemos aparecer a Mariano Grove y a Ramón Vergara Montero. Animado este último por una profunda adhesión contra Merino y Grove, según se puede ver en su libro "Fortunas y adversidades".



## Notas

1. Diario «La Nación», Santiago, 19 noviembre de 1929
2. «Revista de la Aviación Civil», mayo de 1970
3. Ramón Vergara Montero, «Por rutas extraviadas», Imprenta Universitaria, 2ª edición, 1933
4. En aquella época, el grado de Comandante de Grupo equivalía al que hoy conocemos como Coronel. Asimismo existía el grado de Comodoro y su equivalente era: General.

Todavía hay personas que se preguntan si no habría tenido una mayor connotación aérea la denominación de Comodoro para los Coroneles.

### Capítulo III

## El mundo se prepara para la guerra 1932 - 1939

Afortunadamente para Chile y su Fuerza Aérea, la situación política logró decantarse y mediante elecciones democráticas, aún con todos los inconvenientes de ese período histórico fue elegido Presidente de la República Arturo Alessandri Palma, quien junto con asumir la primera magistratura de la nación designó Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional al Comandante de Grupo Diego Abascano Arizlar, quien designó como su ayudante a un hombre brillante por sus dotes profesionales, cultura general y delicadeza en el trato con las personas; este era el Teniente 2º Ramón Vergara Montero «Por sus extraviadas».

En aquella época el grado de Comandante existía el grado de Comodoro y su equivalente como Coronel. Asimismo existía el grado de Comodoro y su equivalente era General.

Todavía hay personas que se preguntan si no habría tenido una mayor connotación aires la denominación de Comodoro para los Coronel.

La acertada designación del General Aracena como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en 1932, hace conveniente efectuar algunos comentarios acerca de la situación nacional y su incidencia en la marcha de la Institución.

Desde luego cabe recordar que el país venía saliendo de un período complejo en el cual se habían sucedido diversos cambios de gobierno con diferentes orientaciones, lo que naturalmente se prestaba para un grave desconcierto por parte de la población y, por cierto, del personal de las Fuerzas armadas, que son un sector integrante de la nación y no un grupo estanco o marginado de la sociedad.

En esas circunstancias era natural que los comentarios se convirtieran en rumores y estos en corrientes de opinión.

Durante cerca de dos años el país se había habituado a dar más oídos a lo que escuchaba decir al amigo o al vecino, que a la palabra oficial emanada de alguna autoridad. Los interesados en saber por eso, rápidamente, en expertos o conocedores de alguna verdad que a menudo resultaba fallida. Con frecuencia se alcazaban en grupos de discusión que sustentaban diferentes puntos de vista y en consecuencia se favorecía la formación de grupos de variada influencia que al no tener acorrida generalizada se convertían en camarillas, las que si bien en un momento determinado se unían para

## Capítulo III

# El mundo se prepara para la guerra

## 1932 - 1939

Como decimos, en este ambiente generalizado estaban inmersas las fuerzas armadas, donde estos comportamientos eran indeseables, puesto que por esencia se trata de un organismo que debe funcionar en forma homogénea, con alto sentido de equipo.

Por su parte, la Fuerza Aérea, en razón del riesgo que implican sus funciones, debía tener y tiene en todo momento un sentido de entrega personal basado en la confianza recíproca entre sus integrantes.

Un piloto está consciente que su vida depende de la eficacia y lealtad con que haya actuado toda la larga cadena de mantenimiento y abastecimiento. Si el más modesto mecánico ha sido poco acucioso al ajustar una tuerca, puede producir una tragedia que no solo significará la destrucción de un avión y la pérdida de vidas, sino que también estará arriesgando el éxito de una misión, lo que para un miembro de la Fuerza Aérea está por sobre toda otra consideración. Asimismo, el jefe que ordena una operación aérea tiene la plena seguridad que no está arriesgando inútilmente a sus tripulaciones porque la orden es impracticable.

El Comandante puede enviar sus aviones a cumplir una tarea con clara conciencia, lo que algunos no regresarán, pero ese sacrificio estará regido por un frío razonamiento de servicio a la causa mayor, que es la seguridad de la patria. Esto que parece de toda lógica en tiempos de guerra, lo es también en periodos de paz, ya que el arma aérea no se improvisa y por el contrario, su preparación y adiestramiento exige una larga y ardua preparación.

III Capítulo  
El mundo se prepara  
para la guerra  
1935 - 1939

La acertada designación del General Aracena como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en 1932, hace conveniente efectuar algunos comentarios acerca de la situación nacional y su incidencia en la marcha de la Institución.

Desde luego cabe recordar que el país venía saliendo de un período complejo en el cual se habían sucedido diversos cambios de gobierno con diferentes orientaciones, lo que naturalmente se prestaba para un grave desconcierto por parte de la población y, por cierto, del personal de las fuerzas armadas, que son un sector integrante de la nación y no un grupo estanco o marginado de la sociedad.

En esas circunstancias era natural que los comentarios se convirtieran en rumores y estos en corrientes de opinión.

Durante cerca de dos años el país se había habituado a dar más oídos a lo que escuchaba decir al amigo o al vecino, que a la palabra oficial emanada de alguna autoridad. Los interesados en algún tema se convertían por eso, rápidamente, en expertos o conocedores de alguna verdad que a menudo resultaba fallida. Con frecuencia se alcanzaban altos grados de enfrentamiento entre personas que sustentaban diferentes puntos de vista, y en consecuencia también se podía apreciar la formación de grupos de variada influencia que al no tener acogida generalizada se convertían en camarillas, las que siempre han sido indeseables.

Como decimos, en este ambiente generalizado estaban inmersas las fuerzas armadas, donde estos comportamientos sociales son altamente indeseables, puesto que por esencia se trata de cuerpos que deben operar en forma homogénea, con alto sentido de equipo.

Por su parte, la Fuerza Aérea, en razón del riesgo que implican sus funciones, debía tener y tiene en todo momento un sentido de entrega personal basado en la confianza recíproca entre sus integrantes.

Un piloto está consciente que su vida depende de la eficacia y lealtad con que haya actuado toda la larga cadena de mantenimiento y abastecimiento. Si el más modesto mecánico ha sido poco acucioso al ajustar una tuerca, puede producir una tragedia que no sólo significará la destrucción de un avión y la pérdida de vidas, sino que también estará arriesgando el éxito de una misión, lo que para un miembro de la Fuerza Aérea está por sobre toda otra consideración. Asimismo, el jefe que ordena una operación aérea tiene la plena seguridad que no está arriesgando inútilmente a sus tripulaciones porque la orden es impracticable.

El Comandante puede enviar sus aviones a cumplir una tarea con clara conciencia de que algunos no regresarán, pero ese sacrificio estará regido por un frío razonamiento de servicio a la causa mayor, que es la seguridad de la patria. Esto que parece de toda lógica en tiempos de guerra, lo es también en períodos de paz, ya que el arma aérea no se improvisa y por el contrario, su preparación y adiestramiento exige una larga y ardua preparación.

Estas someras reflexiones no son sólo el producto de conocimientos adquiridos en lo que hoy llamamos la modernidad; por el contrario, ya fueron planteadas en los orígenes de su existencia, según se puede constatar en parte del Memorándum Secreto N° 13 del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Comandante de Grupo Diego Aracena Aguilar al Ministro de Defensa, enviado con fecha 6 de noviembre de 1933, que en una de sus partes decía: “La aviación se caracteriza por la rapidez y prontitud de su empleo, lo que exige que las unidades aéreas estén prácticamente movilizadas en tiempo de paz. Es una fuerza que no se puede improvisar.”<sup>2</sup>

Afirmando que la Fuerza Aérea no se puede improvisar, se comprende el material aéreo y su apoyo logístico y administrativo, el material antiaéreo, las comunicaciones, y por sobre todo, el personal. Este último debe estar instruido, entrenado y con alta disposición anímica, conocida como moral de los combatientes.

Dos factores que atentan contra la moral de las fuerzas son: la disciplina personal y colectiva; y el respeto del individuo hacia sí mismo y sus camaradas.

Aracena percibió esto con toda claridad, por lo que al asumir su cargo en 1932 envió a todas las Unidades y Reparticiones de la Institución una circular que decía en algunas de sus partes:

“2° Al hacerme cargo de la Comandancia en Jefe, no pretendo ejercer el mando por mi solo, pues es fácil comprender que un alto Comando estriba en gran parte su eficiencia en la decisiva cooperación de los comandos inmediatos...”

3° Desde hace algún tiempo, y a raíz de algunos acontecimientos políticos que no es del caso mencionar, se ha producido cierta división entre algunos grupos de oficiales, y esto ha recrudecido desgraciadamente en los últimos tiempos, rompiéndose así una de las más hermosas tradiciones que tenía la Fuerza Aérea, cual era el imperio de un sentimiento de confianza mutua y camaradería entre todos los oficiales, sin distinción de grados, que en las otras Instituciones se señalaba como ejemplos...”

5° A pesar de haberse reiterado varias veces el cumplimiento del Reglamento de Uniformes, frecuentemente se oyen críticas y se presentan reclamos de otras autoridades acerca de que el personal de la aviación omite hacer los honores reglamentarios en la calle, o de la incorrecta manera de llevar el uniforme.

Y desgraciadamente de esto hay mucho de verdad...”<sup>3</sup>

Respecto de los uniformes se puede señalar que la «desuniformidad» que se percibía en el porte de la indumentaria reglamentaria, tenía un cierto origen romántico.

Habían transcurrido solamente algo más de veinte años desde el término de la Primera Guerra Mundial, durante la cual apareció el avión como arma destinada a alterar la estrategia y la táctica que imperaban desde las guerras franco prusianas en el último cuarto del siglo XIX.

Allí se destacaron hombres que vieron el combate entre aviones, un poco parecido a los torneos de los caballeros en la Edad Media. Ahora se trataba de batirse uno frente a otro, observando las reglas del duelo caballeresco y durante el cual cada combatiente llevaba sus propias insignias y distintivos.

La lista de «ases» entre los países en lucha fue larga, los nombres del francés Georges Guynemer, el canadiense Reginald Warneford, los alemanes Max Immelmann y Oswald Boëlche; y sobre todo Manfred von Richthofen a quien los aliados bautizaron como el Barón Rojo -por el color de su avión- llenaron páginas y páginas de historias heroicas.

Tal vez una de las mejores descripciones del espíritu que animaba a esos hombres, se encuentra en la siguiente nota:

Francia, 24 de mayo de 1917

«A veces es con envidia y celos como los compañeros de tierra hablan de las hazañas de los pilotos. Los aviadores se han convertido en un mito. Aunque satisfechos de su celebridad, los aviadores son los primeros sorprendidos. Se les colma de honores y medallas; las mujeres les adulan. Sin embargo, para muchos de ellos, lo que cuenta, es volar y «cazar al alemán». Guynemer se ríe de la gloria y las medallas, como él mismo dice sonriente: «Ya no me falta más que la cruz de madera». En 1914, el caballero Nungesser (sic) era húsar. Entrará en la aviación por la embriaguez del movimiento y escapar de una guerra de posiciones que ha asfixiado a su arma. Convertidos en pilotos, todos experimentan una sensación exultante de velocidad y libertad. A la muerte le temen pero la abordan con ironía como cualquier cosa sería: si han de morir, la mayoría de las veces será de prisa. Son dueños de su destino. Es este un extraño privilegio con relación a los combatientes de tierra. Entre ellos instauran reglas de compañerismo. Navarre a menudo atribuye los aviones que derriba a los jóvenes pilotos que le acompañan. Cuando hace un prisionero lo invita a su mesa y convive con él un tiempo. A veces un avión enemigo viene a lanzar una corona sobre los lugares de combate. Se tienen también noticias de desaparecidos al lanzar notas sobre las líneas enemigas. En suma, los cazadores no son más que aristócratas arrojados a la hoguera de la guerra.»<sup>4</sup>

Estos «aristócratas arrojados a la hoguera de la guerra», encontraron «sus cruces de madera» durante el conflicto que convulsionó al mundo, pero tras ellos quedó una leyenda.

Los aviadores de guerra, en el mundo entero, los miraban con verdadera admiración y los sentían como ejemplos de virtudes que trataban de seguir. También prendió en los espíritus jóvenes la moda de adoptar sus costumbres, entre las cuales figuraba una gran liberalidad en el uso de los uniformes y un cierto desparpajo frente a las formalidades militares. Recordemos que el modelo prusiano y sus rigideces se había entronizado muy profundamente en el Ejército chileno, del cual provenían mayoritariamente.

Comprenderá el lector que don Diego Aracena no se limitaba a un simple diagnóstico, sino que incluía las medidas necesarias para corregir las fallas.

Por otra parte se aprecia que su sentido del trabajo de equipo se basaba en principios de lealtad, camaradería y eficacia. ¡Cuántas veces se olvidan estas ideas y se incurre en megalomanía lesionando la eficacia! Y, por cierto, se olvida la lealtad y camaradería que no se pueden ocultar tras acciones publicitarias. La historia del mundo y las instituciones están plagadas de estas situaciones lamentables.

Es de toda lógica afirmar que la lealtad exige reciprocidad y confianza en los subalternos y de éstos con el Jefe. Aracena supo organizar un equipo que reunía esas cualidades y por ello nombró o confirmó en puestos de su dependencia a oficiales merecedores de su confianza. El primero fue su Jefe de Estado Mayor, función que recayó en el Comandante de Grupo (actualmente Coronel) Manuel Francke Mariotti, distinguido oficial proveniente de la Armada. Otra de las funciones que requería un hombre de comprobadas cualidades y que fuera muy joven, era el cargo de Ayudante del Comandante en Jefe. Para esa función nombró al Teniente 2º Diego Barros Ortiz, que estaba destinado en el Grupo de Aviación Nº2, volando aviones anfibios y botes voladores, Unidad a la que regresaría luego de servir durante tres años junto al General Aracena.

Podemos imaginar la decepción inicial del Teniente Barros cuando recibió la orden de traslado desde una actividad de vuelo a otra que él sabía, básicamente, de oficina, en circunstancias de que todo piloto, en especial los pilotos de guerra jóvenes, como lo era Barros en esa etapa de su vida, querían volar por sobre toda otra tarea, sentirse en contacto con sus aviones y cruzando el espacio infinito.

Sin embargo primó el espíritu de servicio y comprendió que su Comandante en Jefe lo distinguía entre muchos al asignarle un trabajo en el que tendría que hacer uso permanente de discreción y acuciosidad, sin dejar de lado las relaciones humanas. Esto último es particularmente importante si se observa que el ayudante del Jefe máximo de una fuerza armada estaría en relación diaria y permanente con oficiales de mucha mayor graduación, con autoridades de otras instituciones y con personeros de alto nivel del Estado.

En la época presente se puede entender mal esa actividad, pues los medios de comunicación nos tienen acostumbrados a ver a un oficial de buena presencia, correctamente vestido de uniforme, con unos vistosos cordones trenzados colgando del hombro y parado hieráticamente detrás de su jefe. Pero la actividad diaria es eso y mucho más, que se cumple en forma bastante anónima.

Un colega del autor de este libro decía con mucha gracia y no poca sabiduría, que un buen ayudante debe ser como esa lámpara que ilumina la célebre tela de Leonardo da Vinci "Mona Lisa", conocida más comúnmente como La Gioconda.



Todos los visitantes del Museo del Louvre desean verla y ello es posible gracias a la luz que la ilumina. Todos los que la admiran quedan asombrados por su belleza, pero nadie repara en el discreto foco que sin embargo es indispensable para ver la tela que está en Francia desde comienzos del siglo XVI.<sup>5</sup>

La inteligencia y modestia de Diego Barros le permitieron ser ese ayudante anónimo que facilitó muchas de las tareas del General Aracena.

En los tres años de ayudantía debió conversar mucho con su jefe y empaparse de su sentido organizador, el mismo que le permitió consolidar a la naciente Institución, a pesar de los esfuerzos desarrollados por diversas personas para tratar que la Fuerza Aérea independiente se dividiera y sus partes regresaran a los cuerpos armados que le habían dado el origen. Ese sentido de independencia, no exento de alguna dosis de orgullo, acompañó a Barros durante toda su vida y le permitió conducirla en los años cúlmines de su trayectoria profesional.

Cuando la personalidad de un jefe es fuerte y definida, como era el caso del General Aracena, suele influir en sus colaboradores más inmediatos, en particular si éstos son jóvenes; pero Aracena tenía otra virtud, poco frecuentes en quienes tienen cuotas de poder de cierta magnitud, y es la de permitir el desarrollo equilibrado de sus subordinados, complementándoles, en vez de anular a los que están bajo su dependencia.

Estas características permitieron que Diego Barros pudiera continuar siendo lo que era y quería ser, esto es, un aviador y poeta.

Se suele pensar que un hombre de armas se encuentra alejado de la actividad artística y son muchos los que creen que la vocación militar induce a la rudeza y por ello es antagónica con la sensibilidad del artista. Esta idea se ha visto a menudo en contradicción con la realidad y ha sido de relativa frecuencia entre los aviadores la presencia de hombres dotados de espíritu sensible a diversas expresiones artísticas. Se han dado muchos casos de pilotos de guerra que han cultivado la pintura con variado éxito y en esos casos fueron personas que desearon expresar sus sentimientos en el uso de los pinceles. Otros han sido sinceros amantes de la música llamada culta, encontrando en su audición un solaz estimulador de diversas reflexiones; tal fue la condición que anidó en el espíritu del General Gustavo Leigh, cuyos conocimientos musicales —desconocidos para muchos— lo convertían en un verdadero experto, condición de la que jamás hizo gala. Por su parte, el General Aracena, sin ser un cultor de las artes, supo reconocer en su ayudante a un hombre dotado de una delicada sensibilidad, y sabiamente estimuló a Diego Barros para que continuara desarrollando su calidad de poeta y escritor.

Es en ese período en que comenzó sus incursiones en el periodismo, como ya lo hemos anotado, y que continuaría a lo largo de toda su vida con singular brillo.

Por la misma época prosiguió su producción literaria, dejando vuelo a su

imaginación, que le llevó a publicar en 1934 su segundo libro, de un enorme sentido poético; hablamos de “Cosecha Sentimental”, cuyo título refleja el contenido.

El joven Teniente estaba recién casado y la vida le sonreía, permitiendo que expresara de manera especial la presencia de sus amores. En la primera página, luego de aquella del título, encontramos una sobria dedicatoria:

Para tres mujeres:

Julia

María Esther

María Soledad

Ellas eran su madre, su esposa y su hija. Después nacerían otras dos niñas, y poco después del tercer parto, el 10 de abril de 1941, su esposa falleció.

La década de 1930 fue un período de profundos cambios en la vida nacional, cuando el país necesitaba estabilizarse luego de todas las conmociones ocurridas después de la caída de Ibáñez, y sin duda que el gran mérito de Alessandri fue lograrlo a pesar de los avatares de la vida política.



Esther, María Soledad y Diego en la elegante playa de Cartagena (1934).

Contemporáneamente con la Gran Depresión mundial, y en alguna forma como consecuencia de ella, se hicieron evidentes algunos vicios que albergaba la vida nacional.

“La miseria que quedó al descubierto, la injusticia del hambre junto al alimento que se arrojaba al mar para evitar bajas de precios, la vulnerabilidad de toda la economía frente a la especulación financiera, todo ello puso en tela de juicio al régimen capitalista, y con él al liberalismo y también a la democracia. Los modelos contrapuestos fueron el socialismo, el fascismo y el corporativismo, que tenían en común la convicción de que el Estado debía tener mayor injerencia en la sociedad.”<sup>6</sup>

Los partidos políticos de vieja tradición debieron revisar sus planteamientos, y la consecuencia natural fue el nacimiento de corrientes renovadoras.

Así fue como el Partido Conservador se dividió en una corriente capitalista, sosteniendo que la pobreza era inevitable al ser humano; y otra, inspirada en la Encíclica *Rerum Novarum*, que propugnaba una mayor justicia social. Este grupo, nacido en la Juventud Conservadora, dio vida a la Falange Nacional, que años más tarde (1957) se transformó en el Partido Demócrata Cristiano.

Los partidos Liberal, Liberal Doctrinario y Liberal Democrático se unieron en la sexta convención liberal efectuada en Valparaíso en 1933, y tuvieron destacada participación en el gobierno de Arturo Alessandri Palma. Su orientación situaba al Partido Liberal en la derecha del espectro político junto al Conservador.

El Partido Comunista se había originado en 1912 en el Partido Obrero Socialista fundado por Luis Emilio Recabarren. En 1922, luego del Congreso realizado en Rancagua los días 1 y 2 de enero, adoptó el nombre de Partido Comunista, y su línea de adhesión a la III Internacional lo situaba en una posición diferente al socialismo, que propiciaba una posición menos internacional, aún cuando creía en una forma de integración americana. Con oscilaciones generadas por la posición de la URSS, tuvo esporádicos acercamientos al nazismo y a EE.UU.

Diversas corrientes cuyo ideario se basaba en la lucha de clases y el cambio revolucionario del sistema capitalista, se reunieron el 19 de abril de 1933, formando el Partido Socialista. Rechazó la III Internacional comunista por estimarla ajena a la realidad de los problemas latinoamericanos. Se declaró fiel a los principios democráticos de las grandes revoluciones americanas, creyendo en la libertad política, la igualdad social, la soberanía popular y la justicia económica.

El Partido Radical realizó en 1931 una convención extraordinaria que fijó su línea doctrinaria con una orientación claramente socialista y de reconocimiento a la lucha de clases. Colocado en la oposición al gobierno de Alessandri tendría una larga vida, y de sus filas emergerían los próximos tres Presidentes de la República: Aguirre Cerda, Ríos Morales y González Videla, aún cuando este último daría a su mandato una acción que lo aproximó a los partidos de derecha. El Partido Radical había nacido en 1888 bajo la inspiración de Francisco Bilbao.

Lo descrito sumariamente sobre los partidos políticos durante los años 1932-1938 conformaban los elementos que daban vida al ambiente político en aquella época en que Diego Barros era un joven Teniente sirviendo como ayudante del General Aracena.

Parece presumible suponer que el cuadro presentado por la sociedad chilena en esa época debía influir en la concepción sociopolítica de un hombre inteligente y dotado de la sensibilidad de nuestro biografiado. Por otro lado, la sólida formación moral y ciudadana recibida en su hogar y en los colegios donde se educó, también deben haber contribuido para que estuviera siempre animado de una clara vocación de servicio público y un profundo sentido democrático y de justicia social. Sin embargo, el sentido apolítico militante que le imponía la vida militar, le permitió mantener sus ideales ciudadanos sin aproximarse a ninguna organización política.

Esto último es importante señalarlo, por cuanto en aquella época existían las Milicias Republicanas. Eran éstas un cuerpo paramilitar nacido durante la República Socialista, formado por estudiantes universitarios y jóvenes profesionales que se habían asignado la defensa de la Constitución de 1925.

Se caracterizaban por portar uniforme con reminiscencias del partido Nacional Socialista alemán, cargaban armas y tenían un entrenamiento consecuente.

Si se considera que en Italia y Alemania se encontraban en pleno desarrollo movimientos parecidos y luego seguiría en España, no es de extrañar que en Chile — bueno para copiar lo importado— naciera algo de ese estilo.

La vida de las Milicias Republicanas fue efímera y terminaron por disolverse en 1936. Un hecho que confluía para crear una opinión contraria a su existencia estuvo constituido por la presentación de 20.000 hombres en formación militar en el mes de mayo de 1933, lo que contribuyó a acentuar un alto grado de malestar en las fuerzas armadas.

Los comentarios que Diego Barros debe haber escuchado entre los altos mandos militares que a menudo concurrían a la Comandancia en Jefe, unidos a su sentir democrático tuvieron en él una repercusión trascendente.

El deseo de volar y convivir en medio de sus camaradas de grados subalternos, le llevó a pedir a su jefe el traslado a una Unidad de la Fuerza Aérea; es así que en el mes de diciembre de 1935 fue destinado a la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo, aunque el General Aracena hubiera querido conservarlo junto a él, pero comprensivo del interés profesional de Barros, accedió al traslado de su ayudante.

En la Base Aérea de Quintero operaba el Grupo de Aviación N° 2 dotado de aviones alemanes Dornier Wal e ingleses como los Avro, Supermarine y Fairy. Allí transcurrirían algo más de dos años en que sobrevolando la inmensidad del mar, encontraría Diego Barros nuevas fuentes de inspiración poética. Allí seguramente acuñó frases que más tarde anotaría en su bitácora de crónicas, mientras cumplía

comisiones de vuelo hasta el extremo austral por sobre la maraña de islas y canales que tejen una red de colores verde y azul. Por eso escribió: *“Con el poeta que siempre nos acompañaba, cantábamos volando sobre las islas: - Viento despeinando el Continente con las tenazas de sus dedos blancos. Frio alud que dentella los ribazos y aúlla a las estrellas. ¡Viento Sur!”*

Y más adelante agregaba:

*“El Sur. El Sur que nace desde los brazos de Angelmó. Que hace un respiro en la Isla Grande. Que se desgrana en las Guaitecas y hacia el oriente se solaza en el estuario de Reloncaví. Esculpe su grandeza en los erguidos Penitentes y es fiesta de colores en los témpanos del San Valentín.*

*“El Sur austral, donde don Nigua sigue arreando su tropilla de cariblanco y navega el Caleuche a velas desplegadas.*

*“Si todo eso es de allá, ¿Por qué ha de ser imposible encontrar la perdida ciudad de Alejo García y de Francisco César?*

*“Las torres de oro y las calles de plata.*

*“”¡Echémonos a volar! ¡Hay viento sur!”*

Volando a lo largo de Chile seguía conociendo cada rincón de su patria y amándola cada vez más. Ya había ascendido a Teniente 1° y con sus tres galones delgados en la bocamanga del uniforme, era lo que hoy conocemos como Capitán de Bandada.

Con este grado estuvo volando en aviones anfibios y botes voladores. Con este grado seguía escribiendo sus crónicas semanales para la prensa capitalina. Con este grado seguía cuidando de su familia que ya había empezado a aumentar.

Los aviadores en Chile miraban a Europa como el centro productor de aviones que en cantidades modestas habían sido adquiridos para dar consistencia a la Fuerza Aérea. Principalmente Alemania e Inglaterra habían sido los proveedores de aeronaves que ya habían completado su ciclo útil y entrado en obsolescencia, pero las finanzas nacionales no permitían su reposición.

Al respecto es ilustrativo lo dicho por el Presidente Alessandri en el mensaje anual ante el Congreso Pleno el año 1933:

*“La Fuerza Aérea ha debido implantar este año el más severo régimen de economías en todos sus servicios.*

*“El descenso del valor de nuestra moneda en el mercado internacional la ha afectado por mayor intensidad que a cualquier otra repartición, debido a que gran parte de los elementos indispensables para su mantenimiento v.gr. bencina, lubricantes, repuestos, etc., son productos de importación forzosa, cuyos costos se han elevado en Chile en proporciones que a menudo sobrepasan el 300%.*

“La aviación se ha impuesto este año sacrificios efectivos por valor de \$ 5.206.343. El personal mismo ha sufrido la rebaja de sus gratificaciones. Los oficiales, tropa y empleados que prestan servicios en la actualidad, sólo llenan el 40% de las plazas autorizadas por la Ley de Planta respectiva.”

Los hombres como Diego Barros debían tener una fe muy profunda en el porvenir del país cuando continuaban animosos sirviendo, a sabiendas que Chile no disponía de las condiciones mínimas para garantizar la integridad territorial y el ejercicio de la soberanía en caso de ser amenazada.

Afortunadamente, en aquella época no se vislumbraban amenazas a nuestra seguridad en la Región, pero con la supervivencia de la nación no se puede arriesgar.

Como muestra de lo dicho se puede recordar que en febrero de 1933, los Cancilleres de Chile Miguel Cruchaga Tocornal, y de Argentina Carlos Saavedra Lamas firmaron un acuerdo que en parte decía: “buscar cuanto antes la solución del canal Beagle, por arreglo directo o, en subsidio, acelerando la ratificación por los dos gobiernos del Protocolo de 1915, para llegar a la realización del arbitraje que en él se estipula, por ser esta la única cuestión pendiente entre los dos países.”<sup>7</sup>

Se recordará que después de este acuerdo, se presentaron —entre otras— las crisis del islote Snipe, Palena, Laguna del Desierto y la gravísima situación de 1978 por el arbitraje británico sobre el canal Beagle. Curiosamente, en 1991 se suscribió un Convenio sobre 24 sectores fronterizos “por ser estos los últimos pendientes”.

En todo caso, en la época que estamos evocando, las relaciones internacionales de Chile eran tranquilas. Sin embargo, en el mundo no todo era idílico.

El año 1935, Italia invadió Etiopía con fundamentos inaceptables a la luz del derecho. Algo después, en 1938 Alemania se anexó a Austria en una acción que sería trascendente como inicio de la II Guerra Mundial.

Con sus actuaciones agresivas y belicistas, tanto Italia como Alemania mostraban un poderío militar que llamaba la atención del mundo, y como elemento importante de su fuerza se encontraba una considerable producción de aviones de combate, algunos de los cuales serían adquiridos por nuestro país.

Poco después que se produjeran estas compras, el Teniente 1º Diego Barros fue destinado como Jefe del Aeródromo Público de Ovalle donde permaneció algunos meses para luego ser nombrado alumno del Curso Regular de la Academia Aérea que años más tarde recibiría el nombre de Academia de Guerra Aérea que luce hasta el presente.

Durante los meses que permaneció en Ovalle, debe haber recordado más de una vez lo acontecido hacía algunos años, cuando la República se debatía entre opciones políticas y, como suele suceder en este mundo, los políticos generaban condiciones para que los hombres de armas expusieran la vida.

En 1932 Carlos Dávila Espinoza se había apoderado del gobierno y con el título de Presidente de la República gobernó durante “cien días”. Durante ese período dimitió y el general Bartolomé Blanche asumió como Presidente Provisional. Fuertes discrepancias entre altos mandos llevó a la FAN a plantear la necesidad que un civil fuera elegido para ese cargo. En esas circunstancias, una Escuadrilla del Grupo de Aviación N° 1 se trasladó desde su Base de Los Cóndores a Santiago, para desde allí volar junto a los aviones de El Bosque hacia el norte del país con destino, presumiblemente, a Antofagasta.

Los aviones, en número aproximado a cincuenta, aterrizaron en Ovalle. El día 15 de septiembre al amanecer, una densa niebla cubría el aeródromo impidiendo toda operación aérea. En esos momentos, una fuerza de cien hombres del Regimiento Arica, de La Serena, y cien de Carabineros rodearon las instalaciones y abrieron fuego contra el material aéreo. El personal de aviación no pudo repeler el ataque, porque como lo dijo el Comodoro Merino: “Nosotros contábamos con seis carabinas y unos treinta 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”.

En resumen, todos los aviadores fueron apresados y contra ellos se inició un sumario instruido por el General Aníbal Godoy quien dejó constancia en cada interrogatorio de las respuestas que recibió al preguntar “tiene algo más que agregar”, cada uno de ellos contestó: “¡Si, señor Fiscal! Si mi Comandante Merino nos volviera a llamar a su lado, iríamos con él nuevamente”.

Al terminar el sumario, el General Godoy expresó: “Yo quisiera contar con hombres tan leales como los que ha tenido bajo su mando el Comandante Merino”.<sup>8</sup>

Recordando esos acontecimientos durante los cuales el Teniente Diego Barros fue uno de los oficiales participantes, él mismo escribió en 1970: “*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 aún cuando caímos prisioneros por la celada de la niebla, nos reconfortaba el sabernos unidos a él por el mismo infortunio*”.<sup>9</sup>

Así como recordaba estos penosos momentos –grandes por la solidaridad de los aviadores- también Ovalle le traía otras evocaciones que dejó plasmadas en su “Cosecha Sentimental”.

*“Ovalle. No hay avión que pase que no sienta el deseo imperioso de bajar y descansar, junto a las puertas hospitalarias de esta ciudad. Sin querer penetrar nunca a ella, temeroso de romper con su ruido el sueño de sus calles y de sobresaltar la vida que dormita en los umbrales de las casas y a lo largo de todas las veredas. Porque hay una modorra en ese pueblo, y un “no sé qué” de tristezas engarzadas en los ojos negros de todas las mujeres, que todo lo contagia hasta a esos hombres que vinieron del Sur a trabajar al tranque Recoleta y que traían más ilusiones que cantares sus espuelas; como también a los nortinos, grises y pensativos, con las manos ajadas por el salitre. Todos han caído bajo el encantamiento que fluye, o de la modorra de los días o de los ojos negros de todas las mujeres.*

*“Y por este sortilegio lleno de reminiscencias coloniales, no penetran los aviones; se quedan a las puertas de la ciudad, y cuando se van, son silenciosos y leves, como si de todas partes les pidieran silencio con el dedo sobre los labios, como suplicando no despierten a la vida que sueña sentada en el umbral de las casas y a lo largo de las veredas.”*

No obstante lo dicho por el aviador-poeta sobre la tranquila siesta de Ovalle, en el aeródromo había una actividad bastante marcada por el paso diario de aviones de la Fuerza Aérea y comerciales.

Afortunadamente, Diego Barros estaba familiarizado con la actividad desde la época en que había prestado servicios en el aeródromo de Antofagasta, y si bien cumplía sus funciones tan bien como el mejor, seguramente no estaba satisfecho puesto que había abrazado la carrera de oficial de aviación y junto con volar quería perfeccionarse en la ciencia de empleo del arma aérea que revolucionaba al mundo.

Cada día se informaba a través de la prensa acerca de cómo evolucionaba la situación internacional en Europa y Asia.

En 1936, Japón se había apoderado de Pekín y otras grandes ciudades chinas.

España estaba convulsionada por una terrible guerra civil en la que Alemania, Italia y la Unión Soviética probaban sus aviones de combate bajo la simulación de ayuda a los bandos en lucha.

Alemania ya preparaba su agresión a Polonia justificándola en la “liberación” de Prusia Oriental.

Francia e Inglaterra proclamaban su decidida voluntad de poner atajo a los afanes expansionistas de Hitler y de desalojar a Italia de Etiopía.

Un hombre inteligente y de visión amplia podía percibir que se aproximaba el comienzo de una guerra a escala mundial que podría tener repercusiones en nuestra América del Sur.



La Fuerza Aérea de Chile había tenido algún reforzamiento de su limitada capacidad operativa con la compra de aviones alemanes e italianos al finalizar el mando del General Aracena.

En nuestro país se había producido un significativo cambio político con la elección de don Pedro Aguirre Cerda como Presidente de la República en 1938. Hasta entonces el poder político y, desde luego, económico, había sido ejercido por los sectores tradicionales entroncados con la clase socio-política vinculada a los partidos conservador y liberal impidiendo el acceso a esos niveles a muchos profesionales y obreros. Con la elección de Aguirre Cerda entró a La Moneda la clase media y la obrera.<sup>10</sup> Esta circunstancia marcó un cambio en la vida nacional que habría de mantenerse hasta nuestros días, pues desde entonces sólo en el gobierno de Jorge Alessandri Rodríguez (1958-1964) la derecha estuvo en el gobierno; y durante la administración del General Augusto Pinochet ejerció un grado fuerte de influencia.

Así pues, el año 1938 puede considerarse emblemático ya que además en Europa se daban fenómenos de honda trascendencia: por una parte terminaba la Guerra Civil Española y, por otra, se tenían los preliminares de la II Guerra Mundial.

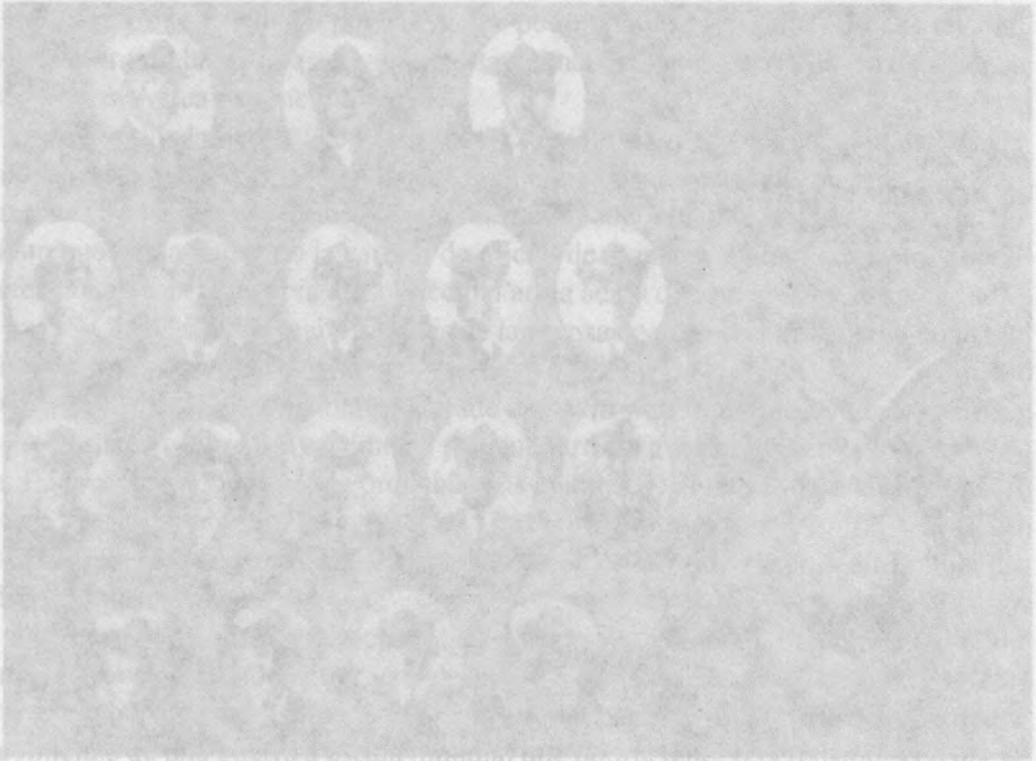


Profesores y alumnos del Curso Regular de la Academia Aérea 1939. Al centro, segunda fila, el Capitán de Bandada Diego Barros Ortiz. (Archivo histórico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

Bajo todas estas condiciones es que Diego Barros fue destinado como alumno del Curso Regular de la Academia Aérea por todo el año 1939, durante el cual fue ascendido a Capitán de Bandada (actualmente Comandante de Escuadrilla) con fecha 31 de julio de 1939. En este curso adquirió los conocimientos básicos que en 1950 le permitirían acceder al título de Oficial de Estado Mayor.

Al egresar de la Academia Aérea, fue destinado a la Escuela de Aviación. H

Los factores tradicionales encontrados son la clase socio-política, incluida a los partidos conservadores y liberales, impidiendo el acceso a esos niveles superiores profesionales y políticos. En la selección de Aguirre, Gorda, entre a las Montañas, las clases medias y la burocracia, el Estado se encontraba en un cambio en la vida nacional, para haber desarrollado sus mejores días, pues desde entonces se dio en el gobierno de Lora y los señores Rodríguez (1928-1931) la derecha estuvo en el gobierno, durante la administración de Garmy y Ugarte. El hecho de que un grupo de militares que por este sortilegio llenó de reminiscencias coloniales, no penetraron en el poder, pues el año 1928 puede considerarse como el punto de partida y por lo tanto Europa se iban formando los horizontes de la revolución por una parte, y la Guerra Civil en España y por otra, se formaban los preliminares de la II Guerra Mundial, como a lo largo de las veredas."



Profesores y alumnos del Curso Regular de la Academia Aérea 1939. Al centro, segunda fila, el Capitán de Bandada Diego Barros Ortiz. (Archivo histórico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio)

## Notas

1. Es de recordar que en esa época el grado de Comandante de Grupo correspondía a lo que actualmente conocemos como Coronel de Aviación. Con ese grado, Diego Aracena fue nombrado Comandante en Jefe y ejerciendo ese cargo ascendió el 14 de diciembre de 1934 a Comodoro del Aire (hoy General de Brigada Aérea) y luego, el 23 de enero de 1935 a General del Aire.
2. Alejandro Pizarro Soto, «Diego Aracena, Maestro de Vuelo», 1999, pág. 214.
3. Id., págs. 189 y 190.
4. «Crónicas de la Aviación», Plaza y Janés, ed. 1992, pág. 140.
5. «Musée du Louvre», ed. L. Indispensable, pág. 184.
6. Mariana Aylwin y otros, «Chile en el siglo XX», Ed. Planeta, 5ª edición, 1996, pág. 128.
7. Oscar Espinoza Moraga, «El precio de la paz chileno argentina», tomo III, Ed. Nascimento, 1969, pág. 261.
8. Rodolfo Martínez Ugarte, «Historia de la Fuerza Aérea de Chile», Tomo I, Imprenta Fuerza Aérea de Chile, pág. 176.
9. Diego Barros Ortiz, «Hojas de un viejo calendario», Revista de Aviación, mayo - junio 1970.
10. Luis Galdames, «Historia de Chile», Ed. Universitaria, 15 edición, 1995, pág. 564.

Bajo todas estas condiciones Diego Barros fue destinado como alumno del Curso Regular de la Academia Aérea por todo el año 1939, durante el cual fue ascendido a Capitán de Brigada (actualmente Comandante de Escuadrilla) con fecha de recordación que en esa época el grado de Comandante de Grupo correspondía a la categoría de Capitán. En este curso obtuvo los conocimientos básicos que en la actualidad se conocen como Oficio de Oficial Mayor. Con ese grado Diego Arceña fue nombrado Comandante en Jefe y ejerciendo ese cargo ascendió el 14 de diciembre de 1954 a Comodoro del Aire (hoy General de Brigada Aérea) y luego el 23 de enero de 1955 a General del Aire.

2. Alejandro Pizarro Soto, «Diego Arceña, Maestro de Vuelo», 1999, pág. 214.
3. Id., págs. 189 y 190.
4. «Crónicas de la Aviación», Plaza y Janés, ed. 1992, pág. 140.
5. «Musée du Louvre», ed. L. Indispensable, pág. 184.
6. Mariana Aylwin y otros, «Chile en el siglo XX», Ed. Planeta, 2ª edición, 1996, pág. 128.
7. Oscar Espinoza Moraga, «El precio de la paz chileno argentina», tomo III, Ed. Nascimento, 1969, pág. 261.
8. Rodolfo Martínez Ugarte, «Historia de la Fuerza Aérea de Chile», Tomo I, Imprenta Fuerza Aérea de Chile, pág. 176.
9. Diego Barros Ortiz, «Hojas de un viejo calendario», Revista de Aviación, mayo - junio 1970.
10. Luis Galdames, «Historia de Chile», Ed. Universitaria, 15 edición, 1992, pág. 264.

La gran cultura que adornaba la sófida personalidad de Barros fue un factor importante para un lucido desempeño de sus funciones formadoras de nuevas generaciones, y seguramente hubiera querido permanecer en esa destinación por mucho tiempo ya que era un hombre que gustaba transmitir conocimientos, vivencias y sobre todo contribuir a la consolidación de valores morales. Pero, un oficial de sus virtudes se destacaba con facilidad a pesar de la gran humildad espiritual que tenía como parte integral de su ser. Por esas circunstancias, fue destinado en 1941 al Estado Mayor.

Este año tendría para nuestro Comandante Barros una fuerte significación sentimental.

Su núcleo familiar constituido por el mismo, su esposa y dos hijas, estaba a punto de aumentar pues Estercita esperaba un nuevo hijo.

Cuando nació su tercer hijo su esposa comenzó a acusar una serie de molestias que se agravaron post parto. Desgraciadamente no era sino una enfermedad que se agravó en forma de la época. En forma oportuna, los esfuerzos desarrollados fueron incapaces de atajar la cruel realidad y el 10 de abril, su esposa falleció. Sus hijas María Soledad, Loreto y Ester.

Transcurridos los años, el Comandante Barros Plaza evoca con emoción ese periodo.

Recuerda que su padre continuó entregando a sus hijas una gran ternura que no sólo se manifestaba con caricias, si no que a menudo se sentaba junto a la cama de las niñas para narrarle cuentos que inventaba a medida que hablaba. El personaje de estas historias se llamaba Diego Antonio corriendo mil aventuras que estimulaban la imaginación infantil. Pero no sólo se trataba de entretener a las pequeñuelas, también había que dejarles una lección incluida sobre la necesidad de ser personas virtuosas en el más amplio y profundo sentido del término, de manera que a la distracción que esos momentos traían a las niñas, se sumaba una sutil forma de educar.

Muchos padres y madres le relatan cuentos a sus hijos, pero podemos imaginar cuánta riqueza intelectual había en la fértil imaginación de Diego Barros si se convertía en el principal invitado a compartir la soledad de sus hijas.

En esos años de viudez fue frecuentemente apoyado por la presencia de su hermana Eva que en alguna forma procuraba suplir la presencia maternal tan cruelmente arrebatada.

El dolor por la pérdida era atenuado por una actividad intensa para tratar de hacerles menos triste su situación. Para ello les predicaba con la palabra y el ejemplo acerca de la importancia de combatir la ociosidad, condición que jamás aceptó y contra la que luchó toda su vida de manera denodada.

Capítulo IV  
Haciendo Patria en Chile  
y el extranjero  
1939 - 1950

La gran cultura que adornaba la sólida personalidad de Barros fue un factor importante para un lucido desempeño de sus funciones formadoras de nuevas generaciones, y seguramente hubiera querido permanecer en esa destinación por mucho tiempo ya que era un hombre que gustaba transmitir conocimientos, vivencias y sobre todo contribuir a la consolidación de valores morales. Pero, un oficial de sus virtudes se destacaba con facilidad a pesar de la gran humildad espiritual que tenía como parte integral de su ser. Por esas circunstancias, fue destinado en 1941 al Estado Mayor.

Este año tendría para nuestro Comandante Barros una fuerte significación sentimental.

Su núcleo familiar constituido por él mismo, su esposa y dos hijas, estaba a punto de aumentar pues Estercita esperaba un nuevo hijo.

Cuando nació su tercera hija –pues era una niña- su esposa comenzó a acusar una serie de molestias que se atribuyeron a problemas post parto. Desgraciadamente no era así, sino una apendicitis que la ciencia médica de la época no detectó en forma oportuna y el mal se transformó en peritonitis. Cuando se confirmó la gravedad de la enferma, los esfuerzos desarrollados fueron incapaces de atajar la cruel realidad y el 10 de abril, su esposa falleció dejándolo viudo con tres hijas: María Soledad, Loreto y Ester.

Transcurridos los años, su hija mayor María Soledad Barros Plaza evoca con emoción ese período.

Recuerda que su padre continuó entregando a sus hijas una gran ternura que no sólo se manifestaba con caricias, si no que a menudo se sentaba junto a la cama de las niñas para narrarle cuentos que inventaba a medida que hablaba. El personaje de estas historias se llamaba Diego Antonio corriendo mil aventuras que estimulaban la imaginación infantil. Pero no sólo se trataba de entretener a las pequeñuelas, también había que dejarles una lección incluida sobre la necesidad de ser personas virtuosas en el más amplio y profundo sentido del término, de manera que a la distracción que esos momentos traían a las niñas, se sumaba una sutil forma de educar.

Muchos padres y madres le relatan cuentos a sus hijos, pero podemos imaginar cuánta riqueza intelectual había en la fértil imaginación de Diego Barros si se convertía en el principal invitado a compartir la soledad de sus hijas.

En esos años de viudez fue frecuentemente apoyado por la presencia de su hermana Eva que en alguna forma procuraba suplir la presencia maternal tan cruelmente arrebatada.

El dolor por la pérdida era atenuado por una actividad intensa para tratar de hacerles menos triste su situación. Para ello les predicaba con la palabra y el ejemplo acerca de la importancia de combatir la ociosidad, condición que jamás aceptó y contra la que luchó toda su vida de manera denodada.

Pero veamos al joven viudo –tenía treinta y tres años- cumpliendo sus actividades profesionales, escribiendo para un diario de la capital, haciendo versos y atendiendo al hogar allá en su querido barrio de Ñuñoa en una casa quinta en calle Brown Sur N° 345. Afortunadamente podía entregar buena parte del manejo de la casa a una “nana” que acompañó a la familia por largos años. María Andrade contó siempre con el cariño de los Barros y lo retribuyó con generosidad, con esa bondad que frecuentemente se encuentra entre esas mujeres humildes que hacen del servicio a una familia, que no es la suya, una verdadera devoción.

Pero la vida ha de continuar y así siguió la de Diego y sus tres hijas hasta el día en que el azar quiso que recuperara la felicidad que creía perdida para siempre. Fue el día que conoció a otra joven de quien también se enamoró a primera vista.

Hacía años, un joven catalán, oriundo del pueblo de San Lorenzo de Moruñy, en la región pirineica, había emigrado a Chile.

Los catalanes son un pueblo extremadamente trabajador, tanto que les ha permitido ocupar un lugar de importancia significativa en la economía española. La zona costera de Cataluña fue origen de una influencia en el comercio marítimo que llevó a un extraordinario florecimiento de la comunidad autónoma sin perder, por ello, su identidad que la diferencia claramente de las áreas vecinas. Una hermosa expresión del sentir marinero de la costa catalana la encontramos en la ópera Marina del poeta Camprodon (nombre también de un pueblo en la región) y del maestro Arrieta; en una bella aria, el tenor (Jorge) dice:

“Playas las de Levante.

Costas las de Llorent,

dichosos los ojos

que os vuelven a ver.”

Se refiere al encantador puerto de Llorent del Mar mostrando la alegría tras la nostalgia de un largo navegar.

Pero si hermosa es la costa, logra ser igualada por la belleza algo ruda de la región de los Pirineos donde las montañas son sólidos torreones en cuyas laderas crecen bosques de coníferas que perfuman el aire y más abajo dan posibilidades a una agricultura diversificada.

De Cataluña era originarios el gran violoncelista Pablo Casals y el célebre pintor surrealista Salvador Dalí.

De esa tierra tan especial y que brinda tantas oportunidades eran Pedro Melet Serra y su esposa Concepción Serra Sanmartín que se vinieron a Chile, no por necesidad, sino, tal vez, siguiendo el espíritu aventurero tan propio de la península ibérica y en particular de Cataluña. Tal vez influyó en el espíritu de Pedro, las historias que había escuchado a su hermano cura Juan Melet, también un hombre con horizontes en las pupilas.

Llegados a Chile, se establecieron en la zona del río Bío-Bío dedicándose a



la agricultura que a fuerza de trabajo e imaginación les dio una excelente situación.

Pronto la vida del matrimonio se vio alegrada con la llegada de una hija de cabellos dorados y profunda sensibilidad artística y social. La llamaron Hortensia, pues la vieron como esa flor que luce su esplendor entre el verdor profundo de las hojas.

La llamaron Hortensia pero le dijeron Tencha, tal como lo hicieron sus amigos atraídos por la calidez del carácter y la alegría espontánea que le saltaba de los ojos.

La niña Tencha se casó con el Comandante Diego Barros, quien un día le dijo:

### Canción a Tencha

*Tencha, mi musa rebelde y altiva  
se miró en tus ojos y quedó vencida.  
En el sueño rubio de tu áurea cabeza  
se durmió una noche, mi pobre tristeza.  
Buscando la fuente en que bebió Alsino  
ovillé una madeja de versos  
y encontré un camino,  
y hoy día, siguiendo su clara belleza,  
encontré la tuya, mi dulce princesa.*

*Hay sueños que teje la aurora  
y hay bosques y hay lagos  
y hay almas canoras,  
hay sueños que duermen en mi poesía  
y que sólo saben decir... ¡niña mía!*

*Conozco las horas en que los hastíos  
penetran al fondo de los sueños míos.*

*Sé de los rituales  
que en tardes camperas  
celebran mis ansias  
con las sementeras.*

*Sé de una armonía que brota en tu gracia,  
sé de una magnolia y tu aristocracia  
del tenue milagro  
de decirte mía,  
del alma sin sombras de mi poesía.*

*Igual que en las mallas claras del estero  
cantan los guijarros,  
yo canto, "te quiero".*

*Sé que en tus divinas linfas encantadas  
están mis anhelos repitiendo, jamada!*

*Sé que en el destino de mi propia vida  
eres fuente clara, nota desprendida  
de un ramo de rosas,  
frescas, sensitivas,  
como un alma hermana con el alma mía.*

*Tencha, niña mía,  
como la linterna que encendió la aurora  
quedará encendida  
por toda una vida  
mi vida,  
tu vida,  
mi sed anhelante de sentirte mía  
y el arpegio loco de mi poesía.*

La muerte de un ser querido es irremplazable ya que todas las personas son diferentes, sin embargo el dolor de una pérdida puede ser compensado con otras alegrías.

Sin duda que en un hombre de la sensibilidad de Diego Barros la pena por la muerte prematura de su esposa Esther fue calmada por el amor de Tencha quien completó su felicidad familiar al darle dos hijos: Diego y Cristián.

En este caso debe agregarse que la profundidad de los sentimientos de Tencha permitió que se formara un nuevo hogar donde cinco hijos completaban la familia. Entre ellos no hubo preferidos y todos sentían que formaban un grupo unido que compartía alegrías e impaciencias.

Los hijos recuerdan que la vida continuaba bajo la unión de Diego y Tencha. La mamá dirigiendo la vida familiar, los hijos asistiendo al colegio y el padre, siempre ocupado por sus funciones en la Fuerza Aérea y sus inquietudes literarias que volcaba tanto en la prensa, como en sus libros y poemas.



Señora Hortensia Melet Serra. La llamaron Tencha.



El Comandante de Escuadrilla Diego Barros junto a un grupo de sus Camaradas.

Luego de haber prestado servicios en la Subsecretaría de Aviación como Jefe de la Sección Confidencial, fue destinado el 17 de febrero de 1944 como Comandante de Grupo de Aviación N° 5.

Esta Unidad había sido creada algunos meses antes de que la Fuerza Aérea naciera a la vida independiente. En efecto, el 27 de julio de 1929 se fundó la Escuadrilla de Anfibios que se instaló en el sector costero del Seno de Reloncaví, en un lugar llamado La Chamiza. Allí comenzó sus operaciones con seis aviones anfibios Vickers Vedette y un par de Gipsy Moth.

Con los años, el Grupo fue aumentando su dotación de personal y modificando el inventario de aviones, pero lo que jamás se ha alterado es el espíritu de servicio en esa zona de geografía tan caprichosa.

Miles y miles de horas de vuelo se han destinado a enlazar pequeños poblados ubicados en los archipiélagos de la región hasta la Laguna de San Rafael, o caseríos de la montaña virgen de Chiloé y Aysén, con ciudades donde no se cuente con servicios sanitarios y en general con facilidades para apoyar la vida de los chilenos que han colonizado la región.

Achao y Quinchao, Puerto Aguirre y Puerto Lagunas, Llanada Grande, Futaleufú, Lago Verde y otros son algunos de los muchísimos lugares hasta donde han llegado sus aviones como ángeles salvadores para entregar alimentos y correo, eva-



Tripulaciones de A-24 en Ñirihua, durante un raid. 1945 (Archivo histórico Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

cuar enfermos y heridos, transportar materiales de construcción y aportes para escuelas perdidas en medio de espesos bosques prendidos entre gargantas cordilleranas.

Allí, las esforzadas familias han mantenido un contacto permanente con la civilización por medio de los aviadores del Grupo de Aviación N° 5 que muchas veces volando en medio de desatados malos tiempos, rindieron sus vidas para cumplir con el deber.

Varios años después se creó como una organización dependiente del Grupo N° 5, la Escuadrilla N° 5 Balmaceda, asentada en la localidad del mismo nombre en lo que hoy es la XI Región. Sus aviones cubrieron toda la inmensa zona comprendida entre Lago O'Higgins por el sur y Lago Verde por el norte, para contribuir a la ubicación de lugares donde construir pequeñas cãchhas de aterrizaje o servir a las necesidades de los colonos.

El aislamiento en que vivieron los pobladores era tan absoluto que resulta ilustrativo relatar la siguiente anécdota: En 1964, cuando el autor de estas líneas tuvo el honor de comandar esa Escuadrilla, llegó un día hasta la desembocadura del Río Mayer aterrizando en un campo que había sido despejado de árboles por los colonos bajo la orientación de los aviadores. Allí, conversando con la única familia que habitaba en muchos kilómetros cuadrados, preguntó qué distracciones tenían, a lo que respondieron que de tanto en tanto iban al otro lado del ancho río y se reunían con una familia que vivía en ese lugar.

Al preguntar cómo se comunicaban con ellos para avisar la visita, la respuesta fue de una gran simpleza:

«Con señales de humo, señor».

La pregunta siguiente fue, cómo cruzaban el río.

La respuesta también es ilustrativa

«Nos balsea don González».

Don González, era Nicanor González que vivía con su mujer y dos hijos, a varios kilómetros de distancia, al otro lado del Río Mayer.

A una región tan inhóspita como esa, debía atender la Unidad que mandaba Diego Barros y donde con frecuencia, él mismo iba de piloto. No podía ser menos, pues tenía que responder frente a la exigencia que significaba haber tenido destacados antecesores en ese mando, pues le habían precedido -entre otros- Manuel Tovarías Arroyo y Aurelio Celedón Palma, que llegaron a ser Comandantes en Jefe de la Fuerza Aérea.

Años después, durante la Comandancia en Jefe de Diego Barros, se construiría el actual aeropuerto El Tepual, cuya pista se comenzó a utilizar con ocasión del Puente Aéreo establecido para atender a la catástrofe que significaron los terremotos del 21 y 22 de mayo de 1960.

El mundo vivía las postrimerías de la II Guerra Mundial y la rueda de la fortuna había girado una vez más llevando a Alemania a tratar de defender sus conquistas en Europa que le estaban siendo arrebatadas. Ya en 1943 los aliados habían desembarcado en Sicilia y luego en Salerno precipitando la caída de Mussolini, que después sería ignominiosamente ajusticiado dando un anticipo de cómo cambia el humor de las masas respecto de los dictadores.

Algunos meses después que Diego Barros asumiera su mando en el Grupo de Aviación N° 5, allá en Europa los aliados desembarcaban el día 6 de julio en Normandía y los soviéticos recuperaban territorios ocupados en una gran contraofensiva.

Entre tanto, en el Pacífico, los norteamericanos habían prácticamente aniquilado a la armada japonesa en la batalla del Golfo de Leyte y conseguido la capitulación nipona en Manila, para luego ocupar Iwo Jima y Okinawa.

En este cuadro, mostrado sumariamente, se destacaba un fenómeno político-estratégico que cambiaba los centros de poder en el mundo. Ya no eran Gran Bretaña, Francia, Alemania, Italia y Japón las grandes potencias que marcaban los rumbos de la política mundial, ahora eran Estados Unidos y la URSS las superpotencias que mantendrían la conducción mundial por muchos años hasta 1990.

Con estas condiciones, era natural que los países de América estuvieran fuertemente condicionados por la influencia norteamericana, lo que se hacía sentir en todo orden de cosas. La política y la economía se alineaban bajo el peso del país del norte y en consecuencia, el equipamiento militar latinoamericano se nutría -con limitaciones- en la industria estadounidense.

Por esas razones es que en 1944 se recibió un importante arribo de aviones norteamericanos, de los cuales varios de ellos fueron a integrar la dotación del Gru-

po de Aviación N° 5 que incluía: 7 North American A-T6; 5 Vultee BT-13; 5 Fairchild PT-19; y 2 Avro 626.<sup>2</sup>

La misión permanente de la Unidad era, como siempre, la preservación de la seguridad exterior que se cumplía por tareas de control en ese territorio tan lleno de accidentes geográficos y, por añadidura, servir de nexo entre mil rincones olvidados y Puerto Montt.

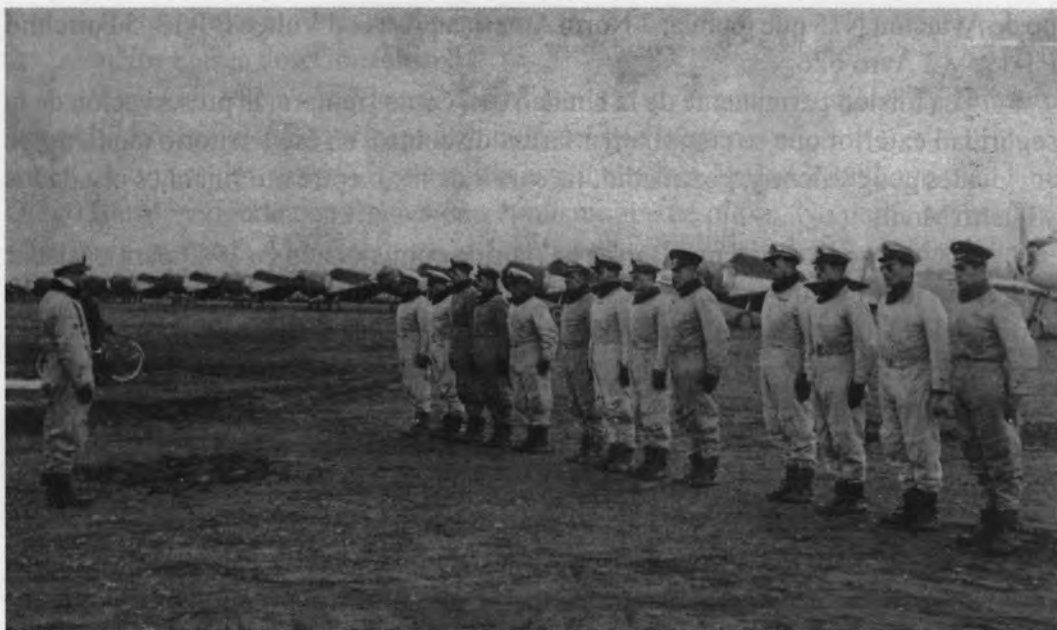
El mismo Comandante Barros había sido comisionado en 1943 para trasladar en vuelo –junto a otros pilotos– desde EE.UU. a Chile, algunos de los aviones que ahora tenía bajo su mando.

Volar en esa zona de condiciones meteorológicas cambiantes y a menudo extremas, imponía un esfuerzo especial a hombres y máquinas, particularmente porque las características de los aviones y la falta de ayudas a la navegación aérea obligaban a volar bajo la capa nubosa, con lluvia y fuertes vientos, metidos entre estrechos cajones cordilleranos para llegar a pequeñísimos caseríos donde un grupo de chilenos querían hacer patria y ser felices. Esas personas veían a los aviadores como una especie de ángeles que traían medicinas, alimentos y algunos periódicos. Angeles que eran capaces de evacuar enfermos y heridos al riesgo de sus propias vidas y más de uno quedó allí para siempre.

Otras veces volaban sobre el enjambre de islas y canales viendo allá abajo algún barco, una lancha chilota o una canoa.



Vista aérea de Coyhaique en 1945 (Archivo histórico Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).



Tripulaciones de aviones T-6 que acompañaron a los A-24 en su raid a la zona austral.

En esos años y durante algunos de esos vuelos, Diego Barros conoció a un recio personaje que le permitió dar vida a don Nigua en esa hermosa tonada “Bajando pa Puerto Aysén”. En ella, el protagonista es el paisaje aysenino que da paso a una tropilla de cariblancos en la senda nevada que transcurre entre bosques naturales de lengas y ñires. Los duros arrieros combaten el frío con un sorbo de aguardiente.

Su romántico sentir poético le permitió ver el alucinante ambiente con ojos diferentes, pues allí mismo, otros sólo ven un arreo de ganado destinado al matadero.

En la misma época, Barros percibió con nitidez que las organizaciones pueden tener todas las cualidades que se desee, pero requieren de símbolos para perpetuar el espíritu, y animado por esta idea escribió el Himno del Grupo N° 5.

*Con jirones de cielo en las alas  
bajo un mismo glorioso pendón  
con sus sueños azules de altura  
nuestro grupo es señorero de acción.*

*Azotado por lluvias y vientos  
y engarzado entre selvas y mar  
es un rojo copihue prendido  
en la brava y austral soledad.*



*Trajo el viento canciones de islas  
invitando al piloto a volar  
y en Chamiza las alas de plata  
iniciaron un vuelo triunfal.*

*En Lagunas, Palena, Coyhaique,  
en Aysén, Río Cisnes y Ancud  
van las alas audaces del cinco  
extendiendo la Patria hacia el sur.*

*Sea nuestro lema  
como una oración:  
"Sea nuestro rumbo  
la superación".  
Anide en las almas  
sublime inquietud  
llenemos de gloria  
nuestra Cruz del Sur."*

La vida de los oficiales de la Fuerza Aérea es un poco nómada y las exigencias del servicio lo llevan a vivir en distintos lugares, en ciudades situadas a lo largo de nuestra geografía. Pero no viajan solos, también va con ellos la familia que debe acostumbrarse a embalar y desembalar muebles y otras pertenencias, a conocer ambientes variados y cambiar a los hijos de colegio con una frecuencia que tal vez preferirían evitar. Así sucedió con el matrimonio Barros-Melet y sus hijos, que al cabo de un año en el lluvioso Puerto Montt debieron trasladarse a Santiago, ya que Diego Barros había sido destinado al Estado Mayor. A poco de haberse presentado en su nuevo cargo, ascendió al grado de Comandante de Escuadrilla.

Estaban recién reinstalándose en su casa de Ñuñoa, cuando se le distinguió destinándolo como Agregado Aéreo a la Embajada de Chile en Perú; así es que, nuevamente a hacer las maletas y partir a Lima.

La tarea que aguarda a un oficial en esas funciones es siempre delicada y en particular en un país vecino con el que las relaciones tienen la característica de sufrir frecuentes crisis de nacionalismo exacerbado como era el caso de Perú donde significativos sectores políticos aprovechaban cualquier coyuntura para renovar sentimientos de rechazo a lo chileno.

Pero en aquella ocasión la Fuerza Aérea de Chile había hecho la mejor selección pues enviaba a un oficial que llegaba precedido de una fama de poeta y escritor, lo que en la culta ciudad de los Virreyes debía ser bien apreciado. Además la expe-

riencia de Diego Barros en el tratamiento de asuntos de alto nivel institucional durante los años pasados en la ayudantía de la Comandancia en Jefe, como también en el Estado Mayor y Subsecretaría de Aviación, le daban una visión amplia y clara de cómo manejar sus relaciones con los altos mandos peruanos y con los sectores políticos y académicos que debería frecuentar.

Por su parte, la Institución le daba un amplio respaldo profesional en base a la intensa labor que desarrollaba en el ámbito de las relaciones exteriores.

En ese año se habían intensificado los vínculos con EE.UU. y su Fuerza Aérea por medio de frecuentes visitas recíprocas, y la recepción por parte de Chile de una cantidad interesante de material aéreo norteamericano.

Respecto de Argentina podemos afirmar que los contactos se materializaban por un buen grado de entendimiento entre los altos mandos y por dos o tres raids efectuados por formaciones de aviones chilenos que consolidaban la condición de entendimiento pacífico tan conveniente entre nuestros países y que además era propiciado por EE.UU.

Al grado de instrucción y entrenamiento de los aviadores chilenos, se unía una labor altamente positiva mediante la realización de campeonatos de aerodelismo y vuelo de planeadores a fin de formar conciencia aeronáutica en la ciudadanía.



Saludando al Presidente de Perú, José Bustamante.



Un grupo de periodistas peruanos ofrece una manifestación de camaradería en el Hotel Bolívar, a su colega chileno Diego Barros Ortiz en 1946.

En lo político se apreciaba una conveniente estabilidad bajo el gobierno de Juan Antonio Ríos que había reemplazado a Pedro Aguirre Cerda, muerto en 1941 a consecuencia de un cáncer.

Ríos fallecería aquejado de la misma enfermedad en 1946; durante su gobierno, Chile rompió relaciones con el Eje bajo la presión de EE.UU.

En el período de este segundo gobierno radical, se comenzó a percibir un cierto desgaste de los partidos políticos, situación que se mantuvo hasta la presidencia de Gabriel González Videla, período en que como consecuencia de los ideologismos relacionados con el acontecer mundial, éstos se reafirmaron.

En el año 1945 terminó la II Guerra Mundial y tomaría aún un tiempo para que comenzara la Guerra Fría.

Perú se encontraba en un estado de estabilidad bajo el gobierno del Presidente José Bustamante, de tendencia liberal, que tres años después sería derrocado por un golpe de Estado que dio el poder en 1948 al General Manuel Odría.

Las fuerzas armadas habían conquistado un fuerte respaldo político y ciudadano desde 1941, cuando su ejército ocupó la provincia ecuatoriana de El Oro y obtuvo importantes territorios amazónicos reclamados por Ecuador.

La llegada de los esposos Barros-Melet a Lima tuvo una cálida recepción por todo el personal de la representación diplomática, desde el Embajador hasta el más modesto funcionario, quienes apreciaron en el matrimonio a dos personas inteligentes, cultas y de trato encantador.

Poco a poco pero de manera constante comenzaron a ser conocidos personalmente por diversos grupos de diplomáticos, artistas, periodistas y gente común.

Hoy podemos imaginar cuánto disfrutó el nuevo Agregado Aéreo y su esposa Tencha de todo lo hermoso que ofrece Lima y en general Perú en tesoros arquitectónicos y pictóricos, ya que si bien Diego era un admirador de las bellas artes, Tencha es y era una pintora dotada de gran sensibilidad y cuyas telas han sido apreciadas por mucha gente; algunas de esas telas adornan hoy con elegancia la casa donde vive junto a sus recuerdos y con una claridad que la hace una artista siempre bien informada y contemplando el porvenir con optimismo que ilumina su carácter positivo y alegre.

Si bien este libro está dedicado a narrar la vida de Diego Barros y las diversas circunstancias que la conformaron, cometeríamos un pecado imperdonable al no detenernos para comentar algunas facetas de Tencha.

Inició sus primeros estudios de pintura bajo la tutela del maestro José Carracci. Luego fue alumna de Maruja Pinedo y más tarde en la Escuela de Bellas Artes estudió con Israel Roa y otros profesores. Asimismo, fue alumna de Reinaldo Villaseñor con quien trabajó ininterrumpidamente durante cuatro años.

Su producción pictórica ha estado presente en numerosas exposiciones individuales y colectivas en Chile y el extranjero.

De la calidad de sus telas se han formulado frecuentes comentarios que destacan una sensibilidad notable y una fuerza expresiva que impresiona a los admiradores de su arte. Estas condiciones le han ganado un reconocimiento abundante y ha merecido -entre otros- premios tales como:

Tercera Medalla Salón Nacional

Premio Carlos Ossandón. Salón Nacional

Premio Embajada de Holanda en el Salón de Primavera

Segundo Premio. Medalla de Plata en el Salón Oficial de Valparaíso

Tercer Premio. Salón de Primavera

Durante más de veinte años mantuvo un Taller de Pintura junto a su gran amiga Alicia Bachelet donde lucieron arte y cálida simpatía.

De Tencha se dijo en 1986:

«Una legión de mujeres artistas, en los últimos años, ha demostrado una gran sensibilidad frente a las cosas sencillas, motivadoras de sus obras, cuya presencia en la plástica nacional actual, ha retomado un auge inusitado, pareciera decir que el espíritu conciliador de la mujer pretendiera contrarrestar este mundo que la ciencia y

la técnica han transformado en azaroso e inquietante, respondiendo con una exaltación de su potencial artístico - humanista a manera de hacer llegar un mensaje de belleza, de sentimiento a sus semejantes.

«Entre ellas Tencha Melet, la pintora lírica, es un fiel exponente, porque su pintura trasunta un interior tranquilo, transformándose en un poema sutil que conlleva una fecundidad en la inspiración y en el manejo de los elementos, suscitando admiración, la frescura y la luminosidad de los tintes.

«Como poetisa de la pintura observa y sueña expresando con delicadeza lo que encierra simpleza y calidez. Su sensibilidad en el color refleja su interior admiración por la naturaleza que en definitiva define la intencionalidad de su obra, que muestra el mundo a través de una visión personal no exenta de la pureza con que la artista se impresiona por la tierra, por lo vegetal, invadiéndola siempre de una delicada poesía, trascendiendo en las obras de Tencha Melet una plenitud de sosiego y encanto que ha logrado en el transcurso del tiempo.

«Sus obras poseen el encanto de lo enigmático donde parece haber una represión de la exaltación del sentimiento que en el trazado del pincel va interpretando un mundo muchas veces soñado.

«Su extrema sensibilidad, ante la creatividad tiene el valor que le permite refugiarse y extraer aquellos elementos que expresa en un lenguaje notablemente melancólico, dejando al espectador la inquietud de un final que se adivina, pero que no se manifiesta.

«Su pintura, manteniéndose dentro de lo figurativo como solución plástica, en el paisaje típico de nuestra tierra no copia sino que vibra con sus flores, sus barcas, su jardín, las frutas, entregando una dosis de imaginación, logrando una superación en el dibujo que no conduce a la reproducción fotográfica, esfumando y colocando colores degradados y opacos llega a producir telas de ensueño con dominio de quietud y tristeza, con gruesos trazos - algunos contrastando con la delicadeza de las pinceladas de otros donde brota una originalidad espontánea necesaria.»

A estas expresiones que hacen alguna justicia sobre las cualidades de esta pintora, se puede agregar este trozo entre otras reflexiones, escrito por Antonio Romera cuyas críticas de arte muchos podían temer, pero nadie osaba discutir:

«Las «barcas» de Tencha Melet, tienen esa característica manera de encajar los elementos de la composición en una red de ritmo y de armonía que deja ver, empero, la identificación de aquellos elementos. Del conjunto surge esa red estructural que les da coherencia fundiéndolos rítmicamente, dinamizándolos dentro de una tonalidad de verdes con alguna chispa vivaz.»

La sensibilidad de esta artista es tan profunda como su modestia y cálida simpatía que la ha llevado a expresar su preocupación por el hecho que se la mencione en este libro, con otro atributo que no sea el de la esposa amante de Diego Barros.

# tencha melet

óleos

UNIVERSIDAD DE CONCEPCION  
DIRECCION DE EXTENSION  
SALA EXPOSICIONES  
12 AL 25 JUNIO 1976

Programa para una exposición pictórica de  
Tencha Melet.



Tencha Melet junto a una de sus telas.

Pero el autor de la biografía de un hombre de la calidad del General Poeta, no puede sustraerse al recuerdo de aquella frase clásica estableciendo que detrás de un gran hombre, siempre hay una gran mujer. En el caso presente afirmamos que junto a Diego Barros estuvo siempre Tencha Melet, que no solamente lo acompañó con amor y solicitud, sino que a menudo fue atenta auditora y atinada crítica, de las lecturas que Barros hacía en casa, de algunos de sus escritos.

Sin duda fueron una pareja ideal que supo amarse, comprenderse, respetarse y admirarse mutuamente.

Y regresemos al General Barros.

Su viuda recuerda que Diego era un lector infatigable —cómo no había de serlo— y además cada día dedicaba por lo menos una hora a escribir.

En Lima continuó con esta pasión que le permitió seguir enviando sus crónicas periodísticas alumbradas siempre por una observación perspicaz del mundo que le rodeaba. Sus colegas periodistas peruanos supieron pronto de su calidad, por lo que le distinguieron siempre como a uno de ellos. Naturalmente que esta merecida consideración le facilitó sus relaciones con la prensa peruana, lo que para un diplomático no siempre es fácil en cualquier país.

La imaginación fértil de Barros lo convirtió en un importante impulsor de la iniciativa de trasladar a Chile los restos de doña Isabel Riquelme, madre del Padre de la Patria, que pudo volver a Chile donde reposaba su hijo desde 1867.

El afán por reunir a O'Higgins con su madre y su hermana Rosa lo llevó a coronar con éxito esa tarea noble, de nobleza humana e histórica. Pero dejemos la palabra al poeta aviador que recordó así lo sucedido:

*“Algo más de cien años tardó la Patria en disponer que se reintegraran a su seno los restos de doña Isabel Riquelme y Meza y los de Rosita O'Higgins.*

*“Pero es que doña Isabel, la noble dama, parecía predestinada a los abandonos y a las soledades. El virrey que la amó de niña, pasó fugaz por el camino polvoriento de Chillán Viejo, y el hijo que tanto quiso, niño aún, fue arrebatado de su lado para buscarle preceptores y ambientes diferentes. Quizá si esas ausencias que martirizaron a doña Isabel y dieron un acento triste al niño Bernardo fueron incentivos poderosos de un gran amor entre ambos.*

*“Cercano un 20 de agosto, vienen a mis recuerdos los pasos que dimos en la capital de los virreyes para encontrar los restos de la madre y de la hermana del Libertador. Junto con Luis Fidel Yáñez, nuestro Ministro Consejero en Lima, en los amables tiempos de don José Francisco Urrejola y doña María Guilisasti, debimos desentrañar entre una centena de lápidas recubiertas de argamasa las*



Traslado de los restos de doña Isabel Riquelme, madre del Libertador.



que correspondían a la madre y a la hermana de don Bernardo. Chile reparaba un olvido, con tardanza injustificada, pero era la reparación. La hora del retorno y del encuentro. Nuestra misión era trascendental.

“Nos detuvimos ante un nicho tapiado con una delgada capa de cemento y sin otra identificación que un número borroso. Debajo de la primera cubierta descubrimos una lápida finamente labrada. Se nos explicó que poco antes del 79 y para evitar posibles desmanes o depredaciones los mármoles y nombres de los difuntos extranjeros se ocultaron bajo una ligera argamasa.

“Don Bernardo, en el exilio, no poseía fortuna, pero la caja de cedro, forrada íntegramente en terciopelo y oro, en que guardó el último sueño de su madre nos habla elocuentemente de ese gran amor filial. ¡Cómo debió, el Prócer, acongojado por la muerte de su mejor amiga, reunir el total de sus recursos, para que ella, proscrita por amor, durmiera finalmente en la opulencia que hubiera deseado darle en vida!

“Sentimos emoción. Los ojos del Libertador fueron los últimos que miraron esa urna cuando penetró en el nicho. Los ojos nuestros fueron los primeros en volverla a contemplar.

“Un siglo se ha quedado con este oropel. Eramos dos chilenos y tres peruanos, y sin decirnoslo comprendimos que el gran Mariscal había descendido de su gloria y estaba junto a nosotros, bajo ese cielo de cenizas y con esa niebla que era como callado llorar.

“De las manijas de la caja todavía pendían las largas cintas y los crespones que se prendieron un siglo atrás, en el funeral. Sobre la urna, milagrosamente intacta, un puñado de flores de color tabaco. ¿Qué manos depositaron esas flores como un último adiós? ¿Acaso don Bernardo? ¿Acaso doña Rosa?

“Tiramos de la caja. Con el movimiento que hicimos un soplo de aire penetró al interior del nicho y en una liviana polvareda se desintegraron flores, cintas y crespones. Quisimos coger algo de esa leve ceniza, pero impalpable y sutil y como el humo se nos fue de las manos. Un siglo es mucho para una flor o para una mariposa de cintas.

“Murió el Libertador, y años después su hermana, doña Rosa. Pero con ella el tiempo fue inflexible y sólo quedaba una lápida en un nicho a ras del suelo. Ya no estaba don Bernardo para cedros y mármoles. Sobre la lápida apenas se descifraba un nombre borroso: Rosa O'Higgins.

“Silenciosamente nos retiramos del limpio y bien cuidado Cementerio “Presbítero Maestro”. La misión estaba cumplida. Era la tarde del miércoles 12 de junio de 1946.

“Con melancolía dobló la campana del panteón. Un nuevo huésped entraba a morar en la ciudad callada.”

Diego Barros habla de reparar un olvido, el que se mantuvo con una tardanza injustificable. En realidad, el olvido de los seres queridos y la demora en reconocerlo es una injusticia que a menudo se produce con muchos seres dignos de un mayor recuerdo. Y los olvidos hacen que se conviertan en siluetas borrosas.

Jaime Eyzaguirre en 1945 dice en su «O'Higgins» refiriéndose a la muerte de doña Isabel: "El destino, que le hurtó los honores de gobernadora y de virreina, no le había, sin embargo, negado vivir durante seis años en el palacio de los mandatarios de Chile, antigua habitación de don Ambrosio, ni dejar sus huesos en la ciudad cortesana con un rango equivalente al del que pudo ser su marido». Luego agrega que las tropas vencedoras de Yungay "hicieron digna escolta a sus despojos hasta el campo-santo."<sup>3</sup>

Pero a pesar de los honores en su funeral, allí quedó lejos de su patria y de su ilustre hijo hasta que Diego Barros con sus amigos, la rescataron.

Durante los años de permanencia en Perú, el Comandante Barros viajó por todo el país, admirando sus bellezas, conociendo a su gente y empapándose de la historia, mitos, leyendas y tradiciones, lo que le facilitó escribir su obra "Más allá de la Sierra" publicado en 1946 mientras se encontraba aún cumpliendo su misión.

Durante ese tiempo, supieron compartir con sus colegas agregados militares, navales y aéreos de distintos países acreditados en Lima. Con ello forjaron lazos de amistad perdurable, de aquellos que ayudan a desarrollar relaciones fructíferas entre las naciones.

A menudo se escuchan comentarios irónicos acerca de la vida social con recepciones, comidas y cocteles que desarrollan los diplomáticos, en esas ocasiones se suele olvidar que gran parte de las relaciones económicas y políticas requiere de una base de conocimiento personal y son precisamente los diplomáticos los llamados a establecer ese contacto previo.

Este frecuente asistir a actividades de esa naturaleza, llega con el tiempo a fatigar, no obstante se debe persistir en aras de un mejor relacionamiento.

Pero la vida social de estos funcionarios no se limita a lo anotado en unas líneas anteriores, pues a ellas se suman la presencia en ceremonias de variada índole, tales como homenajes a personalidades históricas, inauguración de edificios y monumentos, atenciones a la colonia chilena residente en el país anfitrión, dictación de charlas y conferencias, participación activa en foros y seminarios, en fin, toda una gama variada de eventos que suelen sucederse a lo largo de los días y terminan por ser inacabables.

En este sentido, el cuerpo diplomático chileno ha demostrado un alto sentido de responsabilidad y profesionalismo. Desde luego que al hablar de estos representantes de nuestra nacionalidad, estamos incluyendo a los Agregados de las fuerzas armadas que han sabido incorporarse de manera inteligente al quehacer de las Embajadas donde están en funciones.



El Comandante Barros, acompañado por el Agregado Naval coloca una ofrenda floral en el Mausoleo dedicado al Almirante Grau.

Diego Barros fue, en todo sentido, un hábil y eficiente diplomático. Tal vez influía en él -además de sus cualidades personales- el hecho de pertenecer a una familia de larga tradición en el servicio público en el país y el extranjero.

En opinión de quienes fueron sus contemporáneos y estuvieron cerca en las tareas de la representación chilena, el Comandante Barros se distinguió como un esforzado colaborador del Embajador a quien además ayudó con una asesoría poco común por lo acertado de sus opiniones basadas en una sólida información de la realidad.



En la Embajada de Chile, el Comandante Barros departe con el Consejero Ramón Huidobro y el sacerdote chileno Cirilo Elton A.



El Cuerpo de Agregados en Perú despide a un colega en el Club Nacional: a la izquierda del festejado, la señora Tencha de Barros. En segunda fila, el Comandante Barros.



Profesores y alumnos del primer curso de Estado Mayor. De izquierda a derecha sentados: Comandante Enrique Flores Álvarez; Director, Comandante Fernando Ortega Yáñez; Comandante en Jefe, General del Aire Aurelio Celedón Palma; Comandante Diego Barros Ortiz; Comandante Mario Guevara Rodríguez; de pie: Comandantes Ernesto Bendjerot Becker, Osvaldo Fariás Guzmán, René González Rojas, Eduardo Jensen Franke, Máximo Errázuriz Ward, Carlos Guerraty Villalobos. (Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

Y como todo en este mundo debe terminar, también se cumplió el período de su condición de Agregado Aéreo y debió regresar a Chile en medio de cálidas despedidas que le brindaban sus innumerables amigos, muchos de los cuales seguirían manteniendo una sólida vinculación con los esposos Barros Melet a lo largo de los años.

Una vez de regreso en su patria, Diego fue destinado al Estado Mayor, donde su sólida cultura profesional y general sería de indudable conveniencia para la Fuerza Aérea.

Durante este período fue designado profesor de geopolítica en un curso de Informaciones para Tenientes 1°. Sus alumnos recordarían la calidad de sus clases por la inteligencia con que eran entregadas y por la solidez y amplitud de sus conocimientos.

En el mes de febrero de 1950 se le nombró alumno del Curso de Estado Mayor que complementaba aquél realizado en 1939.

Poco antes de terminar el año, fue ascendido a Comandante de Grupo<sup>4</sup> y el 11

de diciembre de 1950, recibió el título de Especialista en Estado Mayor de Aviación.

Con el distintivo de su nueva especialidad luciendo en el pecho pasó a prestar servicios como Secretario de la Fuerza Aérea en la Comandancia en Jefe cuando el mando superior de la Institución lo detentaba el General del Aire Aurelio Celedón Palma con quien deben haber tenido más de una charla recordando que ambos —en distintas épocas— habían sido Comandantes del Grupo de Aviación N° 5 en el lluvioso pero hermoso Puerto Montt.

En el año 1952 fue designado profesor en la asignatura de Geopolítica en la Academia de Guerra Aérea y allí, seguramente, se reflejó en sus clases el espíritu humanista y americanista, sin renunciar a su patriotismo.

Diego Barros creía sinceramente que el destino de nuestro subcontinente está sólidamente ligado a alguna forma de integración. Comprendía que sólo la cooperación entre los países del área puede ayudarles a superar barreras en el desarrollo integral y autosustentable. En sus escritos no se percibe la pedante abundancia de citas y cifras a las que nos tienen acostumbrados algunos economistas y ciertos politólogos; por el contrario, con su lenguaje poético planteaba una idea y proponía caminos comunes.

De su libro “Crónicas de ver y pasar” ya mencionado varias veces en este trabajo, extraemos un párrafo señero en esta materia y que aprovecha para recordar a sus amigos peruanos.

En un artículo llamado «Entre el Mapocho y el Rimac», dice:

*“Cuando era ayer, estábamos geográficamente más distantes. El San Cristóbal de allá con su florón de amancaes y el San Cristóbal de aquí con sus pinares negroverdes, no alcanzaban a divisarse ni a mezclar sus aromas. Hoy, más compenetrados entre sí y estrechándose las manos, Chile y Perú, como también Bolivia y Argentina, unen sus voces afinadas en el coro de las naciones libres.*

*“Estaban los surcos abiertos para la siembra. Estaba la semilla y estaba la mano del sembrador. Faltaba sólo la hora de sembrar. Hoy, en la hora cósmica de la germinación, los surcos reverdecen al sol. Tenemos un mismo horizonte donde la palabra fraternidad adquiere un acento macizo y grave.*

*“En este lado de América, que estuvo recostada en la falda del Andes en la larga y prolongada siesta colonial, los países jóvenes se han erguido al fin, se han empinado sobre las cordilleras y son figura y presencia en la escenografía continental. Entre ellos, Perú destaca su silueta definida y viril. Conoce el vigor de sus músculos y el valor de su mente y sin jactancia se ha echado a andar paso a paso, ladera arriba, siempre en ascenso.*

*“Desde la policromía de sus marineras y sus valsecitos, de sus lindas limeñas y sus valientes toreros, de sus balcones floridos y sus encendidos carnavales, emerge*



El Comandante Diego Barros Ortiz. (Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

*un país febril, industrializado y moderno, seguro de sí mismo y consciente del rol que le corresponde desempeñar entre las naciones del mundo.*

*“El homenaje que encierra mis palabras para con esta tierra hermana de la mía, tiene un elevado tono en la escala cromática del afecto y viene desde hace mucho y hoy se renueva cuando se nos noticia que los Embajadores, General Víctor Odicio y su encantadora Lía, han cumplido su misión y nos dejan para regresar a su patria.»*





## Notas

1. Diego Barros Ortiz, «Hojas de marzo», Imprenta FACH, 1957, pág. 11.
2. Fuerza Aérea, Volumen XXXIX N° 152, 1980, pág. 150.
3. Jaime Eyzaguirre, «O'Higgins», Tomo II, 9ª edición, ed. Zig Zag, 1977, pág. 494.
4. Para ilustración del lector, he aquí las antiguas denominaciones de los grados de oficial de la Fuerza Aérea de Chile, comparadas con las actuales.

### Antiguo

Alférez

Sub Teniente

Teniente 2º

Teniente 1º

Capitán de Bandada

Comandante de Escuadrilla

Comandante de Grupo

General de Brigada Aérea

---

General del Aire

### Actual

Alférez

Sub Teniente

Teniente

Capitán de Bandada

Comandante de Escuadrilla

Comandante de Grupo

Coronel

General de Brigada Aérea

General de Aviación

General del Aire

un país febril, industrializado y moderno, seguro de sí mismo y consciente del rol que le corresponde desempeñar entre las naciones del mundo.

"El homenaje que encierra mis palabras para con esta tierra hermana de la mía, tiene un elevado tono en la escuela espiritual del afecto y viene desde hace mucho y hoy se renueva cuando se recuerda que los Embajadores, General Victor Odiar y su esposa, han cumplido su misión y nos dejan para regresar a su patria."

Actual	Antiguo
Alférez	Alférez
Sub Teniente	Sub Teniente
Teniente	Teniente 2º
Capitán de Bandada	Teniente 1º
Comandante de Escuadrilla	Capitán de Bandada
Comandante de Grupo	Comandante de Escuadrilla
Coronel	Comandante de Grupo
General de Brigada Aérea	General de Brigada Aérea
General de Aviación	---
General del Aire	General del Aire

El 4 de noviembre de 1952 asumió como Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, General de Ejército en retiro y ex Presidente de la República.

Su vida había estado llena de triunfos y derrotas, pero lo que quedaba en la memoria popular eran las grandes realizaciones de su anterior gobierno (1927-1931), a las cuales ya nos hemos referido.

El periodo precedente bajo la conducción de Gabriel González Videla había terminado en el descrédito, pues se le acusaba de impotencia para solucionar urgentes problemas políticos, económicos y sociales. Además existía la impresión de falta de autoridad para sofocar la corrupción administrativa que se suponía invadir la vida de la nación.

En estas condiciones, la figura de Ibáñez se alzaba como la de un líder que barrería todos los males que afestaban al país —de ahí su símbolo de una escoba— y podría canalizar y solucionar la situación.

Estas visiones se afinaban en el lenguaje del candidato y sus seguidores que precisaban que ellos habían visto una actitud similar a la de la historia, el pueblo lo ha creído y finalmente el mandatario ha gobernado con los mejores signos.

En esta materia se ha abusado de la credulidad del pueblo, pues siendo el hecho de gobernar un deber, no se puede esperar que ese desempeño se cumpla en un momento de crisis.

La elección presidencial de 1952 se dio por dos razones: la primera, fue la alta votación de Carlos Ibáñez del Campo que derrotó a un representante de la familia Alessandri.

Los resultados fueron:

Carlos Ibáñez del Campo	46.8%
Arturo Matte Larraín	27.8%
Pedro Enrique Alfonso	19.9%
Salvador Allende Gossens	5.5%

Arturo Matte Larraín era casado con Rosa Esther Alessandri Rodríguez, quien era hija de Arturo Alessandri Palma y hermana de Jorge Alessandri Rodríguez.

El ascenso al poder fue un fenómeno recibido con gran simpatía por la mayoría de los chilenos y en particular por variados sectores de las fuerzas armadas que veían en él una posibilidad cierta de poner fin al desorden social que se advertía. Esta acogida entre las fuerzas armadas, llevó a Ibáñez a adoptar una singular determinación en las nominaciones de los altos mandos de las fuerzas armadas.

En sus Memorias, el General Carlos Prats, refiriéndose al hecho señala:

“Un buen porcentaje de oficiales politécnicos parecía integrar los ‘PUMA’ porque el líder que pronto aflora es el Coronel Abdón Parra, quien pasa a ser Minis-

Capítulo V  
Continúa en ascenso, hasta  
llegar a la  
Comandancia en Jefe  
1920 - 1922

El 4 de noviembre de 1952 asumió como Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, General de Ejército en retiro y ex Presidente de la República.

Su vida había estado llena de triunfos y derrotas, pero lo que quedaba en la memoria popular eran las grandes realizaciones de su anterior gobierno (1927-1931), a las cuales ya nos hemos referido.

El período precedente bajo la conducción de Gabriel González Videla había terminado en el descrédito, pues se le acusaba de impotencia para solucionar urgentes problemas políticos, económicos y sociales. Además existía la impresión de falta de autoridad para sofocar la corrupción administrativa que se suponía invadir la vida de la nación.

En estas condiciones, la figura de Ibáñez se alzaba como la de un líder que barrería todos los males que afectaban al país —de ahí su símbolo de una escoba— y podría canalizar y solucionar las aspiraciones de la población.

Estas visiones se afincaban en el lenguaje del candidato y sus seguidores que preconizaban el antipartido y se alargaban en críticas a los políticos, olvidando que ellos mismos eran políticos y que diversos partidos les apoyaban. Varias veces se ha visto una actitud similar a lo largo de la historia, el pueblo ha creído y finalmente el mandatario ha gobernado con conglomerados de diferentes signos.

En esta materia se ha abusado de la credibilidad del pueblo, pues siendo el hecho de gobernar un acto político por excelencia, no es posible aceptar que ese desempeño se entregue en manos de un taumaturgo.

La elección presidencial fue una conmoción política por dos razones: la primera, fue la alta votación de Ibáñez; y la segunda, el hecho de derrotar a un representante de la familia Alessandri.

Los resultados fueron:

Carlos Ibáñez del Campo	46.8%
Arturo Matte Larraín	27.8%
Pedro Enrique Alfonso	19.9%
Salvador Allende Gossens	5,5%

Arturo Matte Larraín era casado con Rosa Esther Alessandri Rodríguez, quien era hija de Arturo Alessandri Palma y hermana de Jorge Alessandri Rodríguez.

El ascenso al poder fue un fenómeno recibido con gran simpatía por la mayoría de los chilenos y en particular por variados sectores de las fuerzas armadas que veían en él una posibilidad cierta de poner fin al desorden social que se advertía. Esta acogida entre las fuerzas armadas, llevó a Ibáñez a adoptar una singular determinación en las nominaciones de los altos mandos de las fuerzas armadas.

En sus Memorias, el General Carlos Prats, refiriéndose al hecho señala:

“Un buen porcentaje de oficiales politécnicos parecía integrar los “PUMA”<sup>1</sup> porque el líder que pronto aflora es el Coronel Abdón Parra, quien pasa a ser Minis-

tro de Defensa Nacional de Ibáñez, con la consiguiente “degollina” de todo el Cuerpo de Generales. Emerge también, como “hombre fuerte” del Ejército, el Coronel de Ingenieros Benjamín Videla, que se inicia como Subsecretario de Guerra”.<sup>2</sup>

En la Fuerza Aérea también hubo un impacto fuerte en los nombramientos, pues fue designado Comandante en Jefe, el Comandante de Grupo (Coronel) Armando Ortiz Ramírez, lo que significó el retiro de todos los generales y el correspondiente “tiraje de la chimenea”.

El Comandante Ortiz Ramírez ascendió a General de Brigada Aérea, sólo 28 días después de ser nombrado Comandante en Jefe, y luego de 20 días ascendió a General del Aire. En esa época, la facultad presidencial de poder llamar a retiro a los Comandantes en Jefe, estaba asociada a la posibilidad de nombrar como reemplazante a un oficial que aún no hubiera llegado al generalato. De esa manera se producía un descabezamiento de la estructura orgánica de los mandos y -aparte de comprensibles inquietudes- se lesionaba la deseable continuidad en planes y programas.

Hoy, la Constitución establece una suerte de inamovilidad de los jefes máximos de cada fuerza armada; y el mismo cuerpo legal dispone que su sucesor será nombrado entre los cinco generales de mayor antigüedad, con lo que se retiene una coordinación armónica en la marcha institucional.

En estas circunstancias no es raro que el joven Coronel Diego Barros (tenía 44 años de edad) haya sido designado Subsecretario de Aviación, funciones que le



El Subsecretario de Aviación, Comandante Diego Barros Ortiz y otros oficiales de esa alta repartición, reciben la visita de la Directora y alumnas del Liceo de Niñas N° 2. (Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio)

eran conocidas porque algunos años antes había servido como ayudante y luego como Jefe de la Sección Confidencial en dicha repartición.

Desde hace algunos años, los distintos subsecretarios en la cartera de defensa son civiles que cuentan con la confianza personal del Presidente y cuya designación es respaldada por los partidos políticos de Gobierno.

Se ha dado el caso de algunos subsecretarios que sean ex oficiales de las fuerzas armadas, pero siempre en su condición civil.

No es de extrañar, entonces, que sus referencias sobre la familia Barros fueran óptimas y se hubiera decidido por nombrar Subsecretario de Aviación a Diego cuando asumió el mando de la nación. Durante los dos años que éste sirvió en esas funciones, tuvo muchas ocasiones para tratarle y pudo aquilatar todos los merecimientos que le adornaban y que le hacían, a sus ojos, un definido candidato para más altas responsabilidades.

Durante dos años permaneció en esa destinación para después ser designado como Jefe de la Misión Aérea en Washington y Delegado ante la Junta Interamericana de Defensa Continental con sede en la capital norteamericana.

Esta destinación lo pondría en contacto con el complejo sistema político y diplomático mundial radicado en EE.UU.; además lo familiarizaría con el sistema de adquisiciones militares chilenas en el país que por entonces era el principal y casi único proveedor.

En esos momentos él no lo sabía, pero la experiencia adquirida le sería de gran utilidad en poco tiempo más, cuando el destino le llevaría a ocupar cargos de la más alta responsabilidad institucional y le acompañaría en funciones políticas que le serían encomendadas por el Presidente de la República.

Del Presidente Ibáñez se contaron innumerables anécdotas relacionadas con sus silencios elocuentes y un cierto aire cazarro que para algunos era muestra de falta de conocimiento de los temas que se tratara en determinados momentos. Sea como fuere, también era destacada su cualidad para conocer con profundidad a los seres humanos y sabía reconocer a las personas valiosas. Asimismo su buena memoria le permitía recordar con nitidez hechos y personas.

Cuando Barros regresó al país después de cumplir sus funciones en EE.UU. fue ascendido a General de Brigada Aérea y nombrado Comandante de Unidades Aéreas, lo que lo ponía en el mando directo de todas las áreas de combate y transporte. El apoyo logístico dependía de un comando diferente, y otro comando reunía a las Unidades de instrucción.

Varios años después se modificó la organización de la Fuerza Aérea y se puso a las Brigadas -esto es, las unidades operativas- en dependencia directa del Comandante en Jefe lo que no coincidía con algunos principios teóricos en materia de administración racional.



El General Barros revistando a las tripulaciones antes de un raid.

Entre tanto, en Chile había comenzado a gestarse un movimiento de clara tendencia política entre los oficiales de la Fuerza Aérea y el Ejército, que pretendía dar un apoyo “incondicional” al Presidente cuyo gobierno estaba siendo afectado por serios problemas políticos y económicos.

El movimiento en cuestión se había ido estructurando a partir de fines de 1953 y lentamente, estaba comprometiendo gente de diversos grados. Comenzaron a producirse reuniones deliberantes que generalmente se llevaban a cabo en la casa particular de algún oficial.

Poco a poco estas reuniones se fueron haciendo más frecuentes y cada vez se guardó menos discreción, con lo que la existencia de estas actividades conspirativas se convirtió en un hecho de amplio conocimiento del que se hablaba con relativa regularidad, haciendo que muchos de los comprometidos se vieran a sí mismos bajo un prisma heroico y sintiendo que así ganaban prestigio entre sus compañeros de armas.

La impetuosidad de algunos oficiales comprometidos con la “Línea Recta”, como se denominó al movimiento, les llevó a cometer faltas a la disciplina, lo que a su vez motivó la dictación de sanciones contra los involucrados. Como el asunto llegara



por conductos irregulares hasta el Presidente que se sentía en deuda moral con los oficiales en cuestión, negó su autorización para la aplicación de esas medidas disciplinarias.

En un ambiente bastante confuso en el que intervino hasta la Cámara de Diputados, los jefes superiores del Ejército y Fuerza Aérea debieron renunciar, mientras corría toda clase de rumores que hablaban desde autogolpe de estado, hasta revolución. Sin embargo, las cosas se tranquilizaron y en la institución aérea fue designado Comandante en Jefe, el General de Brigada Aérea Renato García Vergara.

El General García era un oficial de gran prestigio por su elevada preparación profesional y pertenecía a la misma promoción que Diego Barros, con quien le unía una relación sólida pues este último le colaboró con absoluta lealtad.

Tal vez debido a su alto sentido profesional, el General García era bastante inflexible en las relaciones que naturalmente debía mantener con los niveles políticos y con el Presidente de la República, en particular.

Caracteres como los de Ibáñez y García no podían congeniar y cuando recién habían transcurrido tres meses de su nombramiento, estimó como un deber presentar su renuncia, lo que hizo a pesar de diversas gestiones con las que se procuró llevarlo a cambiar de opinión.

Entre los que más le aconsejaron mantenerse en sus funciones estuvo el General Barros Ortiz, quien estimaba que un acto de esa naturaleza podía llevar a mucha gente a pensar que las fuerzas armadas podrían ser objeto de maquinaciones políticas inconvenientes.

A pesar de estas asesorías de sus colaboradores inmediatos, el General García mantuvo la determinación y el Presidente debió nombrar a un sucesor.

Largas y delicadas conversaciones tuvo el General García con su colaborador inmediato y amigo desde la época de Cadetes en la Escuela Militar, el General Barros Ortiz.

En estas reuniones realizadas en dos o tres días, Diego le habría dicho:

«Renato, tu no puedes renunciar porque a tres meses de tu nombramiento eso sería un golpe que hasta podría tener repercusiones políticas».

El General García habría contestado:

«No habrá consecuencias de esa naturaleza porque mi sucesor será un hombre que sabrá manejar la situación sin producir escándalo institucional».

Ante el asombro de Barros, al enterarse que ya García había conversado el tema con el Presidente, le dijo que sería muy difícil encontrar a alguien con esas condiciones.

Renato García, lo miró muy seriamente y agregó después: «El sucesor serás tú, Diego».

La conversación continuó por cerca de media hora, en la que Barros trató de

convencer a García de evitar la renuncia, pero este último manifestó que su decisión era total y que le pediría al Presidente confirmar la situación.

En efecto, ese mismo día en la tarde, Barros fue citado por Ibáñez a La Moneda; allí le dijo que había aceptado la renuncia de García y que su reemplazante sería el propio Barros. Este le dijo al Presidente que lo consideraba un gran honor, pero al mismo tiempo, un error pues no creía conveniente el relevo de Comandante en Jefe.

Ibáñez se mostró decidido a mantener su determinación y ni siquiera aceptó los nombres que Barros le proponía en caso de aceptar la renuncia de García, confirmando que su determinación estaba tomada y no cambiaría, agregando que el General García reuniría a sus subordinados más cercanos para informarles del tema; luego dio por terminada la conversación con Barros.

Al regresar el General Barros a las oficinas de la Fuerza Aérea, encontró al General García con un grupo de altos oficiales, en cuya presencia informó de los hechos, destacando la lealtad con que había actuado su sucesor. Allí, Diego Barros insistió nuevamente en su planteamiento, pero finalmente hubo de aceptar cuando todos los presentes manifestaron que no les cabía duda de que debía dar su aprobación pues ellos, también, le consideraban el hombre ideal para asumir la Comandancia en Jefe.

Un emocionado abrazo de García y Barros cerró la dramática reunión.

El dramatismo político e institucional que significaba un relevo de ese nivel en aquellas circunstancias, requería de un hombre dotado de excepcionales cualidades intelectuales, profesionales y anímicas para evitar posibles conmociones.

La historia de Chile nos muestra que en los orígenes de la República fueron mayoritariamente civiles, los que en un acto absolutamente político, decidieron independizarse de España. Era normal que así sucediera puesto que los militares de «carrera» eran casi todos peninsulares, aún cuando se contara en el Ejército español con criollos.

La marcha de los acontecimientos obligó a contar con militares profesionales de procedencia extranjera, y los civiles que habían iniciado la independencia debieron adquirir conocimientos castrenses en la dura escuela de la guerra.

Hoy, que los lenguajes se han tecnificado, diríamos: entrenamiento en el trabajo.

Se produjo de esta manera una mezcla donde civiles cumplían funciones militares, y militares desarrollaban actividades políticas; lo que era frecuente en muchos países del mundo y muy normal en América.

Con el correr de los años, en Chile se trató con bastante éxito la separación de funciones políticas y militares, aún cuando el fenómeno continuó arrastrándose; pero ya a finales del siglo XIX se encontraba casi extinguido.

La guerra civil de 1891 y el parlamentarismo que se derivó condujeron, casi inevitablemente, al «ruido de sables» con sus consecuencias que finalizaron en 1932; pero era muy difícil extirparlo completamente pues se enraizaba en un siglo y medio.

La vuelta de Ibáñez en 1958 trajo atisbos de presencia militar en la vida política con las consecuencias que hemos reseñado. No obstante, todos percibían lo inconveniente de nuevas confusiones.

Sin embargo, estas reflexiones no deben llevar a suponer que los militares desconocían la política nacional y, por supuesto, tenían opiniones que además se veían fundamentadas en estudios sobre seguridad nacional que se desarrollaban en las academias de guerra.

Se trataba, entonces, que aún sabiendo que los hombres de uniforme entendían de política, no debían inmiscuirse en la contingencia. Esto que era válido para los cuerpos armados, no podía ignorar el hecho que los Comandantes en Jefe al actuar en el nivel político estratégico, debieran coparticipar en los estratos superiores de la vida nacional, para lo cual resultaba indispensable que fueran poseedores de una sólida cultura cívica y política. En el caso de Diego Barros se daba sobradamente esta condición, pues a su vida de hombre estudioso, se unía la experiencia adquirida como ayudante del General Aracena y su paso por la Subsecretaría de Aviación, en dos oportunidades.

Se esperaba que tuviera conocimiento del proceso logístico particularmente en relación con las adquisiciones de material en el extranjero. Finalmente, un Comandante en Jefe debería tener una visión pragmática de las relaciones internacionales, en especial de todo lo atingente a la Fuerza Aérea.

En realidad, el Presidente no debió buscar mucho al candidato ideal, pues todas esas cualidades las reunía sobradamente el General Diego Barros Ortiz, cuya designación, por añadidura, no significaría un nuevo proceso de “degollina” como lo menciona el General Prats en sus Memorias.

Las conversaciones sostenidas por Ibáñez con Barros, quedaron largo tiempo en el secreto de este tipo de gestiones, pero sabemos que planteó varios argumentos para que se mantuviera Renato García en el mando, pues eso era lo consecuente con su carácter leal y su visión de la estabilidad en la defensa nacional; sin embargo, al fin debió transigir y aceptar el nombramiento.

Hay una anécdota que refleja la modestia que, entre otras virtudes, adornaba a nuestro personaje.

Su viuda contó al autor de este libro, que un día (era el 6 de octubre de 1955) el General Barros llegó hasta su casa a la hora de almuerzo —él vivió siempre en su casa particular de Ñuñoa— y cuando estaban por levantarse de la mesa, Diego llamó al chofer, que se le asignaba en razón de su cargo, y le pidió que llevara al colegio a los

hijos del Comandante en Jefe. Su esposa, con algo de extrañeza le preguntó si Renato (se refería a su amigo y compañero desde la Escuela Militar) no tenía un automóvil para enviar los niños al colegio. De manera algo socarrona, Diego le respondió que él se refería al nuevo Comandante en Jefe, pues se había aceptado la renuncia del General García y ahora había un reemplazante. Ante la pregunta acerca de quién era el sucesor, Diego contestó simplemente: yo.

Así se enteró doña Tencha Melet de Barros que su esposo había asumido el mando superior de la Fuerza Aérea de Chile.

Hoy tenemos derecho a asombrarnos de la sencillez con la que tomaba la distinción de que había sido objeto, en particular cuando vemos todas las especulaciones que se formulan en la prensa y en los comentarios de los “iniciados” cuando se genera cambios importantes en algún servicio de la administración pública.

Respecto a la sencillez de Diego Barros podemos decir que esta faceta de su personalidad alumbra los recuerdos de todos quienes le conocieron. En él no había pompa, porque la estimaba como un artificio vano para rodear a seres sin merecimientos propios.

Su trato humano era de gran cordialidad porque ello le resultaba natural y además se basaba en consideraciones profundas sobre las relaciones entre las personas.

Un testigo presencial ha narrado al autor la siguiente anécdota:

«En aquellos años -refiriéndose a la década de 1950- era frecuente que quie-



Acompañando al Presidente de la República en la celebración del aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. (Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio)



Padrino en el matrimonio de su hija María Soledad.

nes viajaban entre Santiago y Valparaíso en automóvil, pasaran a almorzar a Curacaví.

«En dos o tres oportunidades vi al General Barros almorzando en un restaurante de ese pueblo, en la misma mesa con su chofer, sosteniendo una conversación amistosa.

«Quiso la casualidad que algún tiempo después -cuando aún era Comandante en Jefe- tuviera la suerte de encontrarlo en una reunión donde pudimos hablar. En la ocasión le manifesté lo que había visto en Curacaví, agregando que esa situación me llamaba la atención por lo inusual entre personas de alto rango.

«Me respondió algo que no he podido olvidar. Dijo: mi estimado señor, no debe extrañarle pues somos camaradas en la Fuerza Aérea y ambos constituimos equipo, por lo que resulta natural que almorcemos juntos durante un viaje. Agregó algo como: ambos somos seres humanos y nos debemos mutuo respeto.»

¡Hermoso ejemplo!

La designación de Diego Barros fue recibida con agrado en su Institución pues todos veían que, cualesquiera hubieran sido los motivos para la renuncia del General García, su relevo recaía en el hombre más indicado para sucederle.

Por su parte, la prensa expresó su alegría por cuanto llegaba a ese cargo un antiguo colega periodista; y, el mundo cultural se alegraba que un poeta y escritor de prestigio tomara esas funciones.

La Fuerza Aérea de Chile continuó su camino ascendente y Diego siguió siendo un profesional de selección, un periodista activo y un poeta de fina sensibilidad.

En ese momento era General de Brigada, pues aún no existía el grado de General de Aviación y sólo dos meses después ascendió a General del Aire.

Durante su mando siguió escribiendo y publicando libros que emocionaban y entretenían. En 1956 publicó la novela "Kronios (La rebelión de los Atlantes)". Este es un hermoso relato donde el autor supo presentar un tema que podríamos calificar de ciencia-ficción sin que apenas pueda apercibirse el lector. Naturalmente que en sus líneas se entremezcla la construcción poética natural en Diego Barros, con una imaginación siempre fértil y su profunda admiración por la cultura griega.

Luego, en 1957 entregó sus "Hojas de Marzo", un pequeño volumen de poesías en que el amor es el tema cultural -casi único- expresado bajo distintos sujetos, como son: la Patria, o su esposa Tencha.

Durante la segunda presidencia de Carlos Ibáñez se pudo apreciar una decidida voluntad por el desarrollo del arma aérea. Esto podría ser atribuido al natural cariño que sentía el mandatario por una institución a la que había dado vida en su primer gobierno. Es probable que ese sentimiento existiera y tuviera alguna gravitación en el Presidente; pero lo que es evidente es el hecho que siempre ocupó parte importante de sus preocupaciones la seguridad exterior del país. Además compren-



Visita del Presidente de la República a El Bosque, 1957.

día con meridiana claridad la importancia de la Fuerza Aérea en el concierto de las fuerzas armadas y por tanto en la defensa del territorio.

Hoy es un lugar común en el lenguaje castrense el término capacidad disuasiva y, si en ese tiempo no se utilizaba la misma expresión, es evidente que el concepto estaba en la mente del conductor político de la nación, como asimismo en el pensamiento de los aviadores; no de otra forma se explica que los tres Comandantes en Jefe nombrados durante su mandato se preocuparon activamente por renovar el material aéreo, tratando de modernizarlo.

Ya en el mando del General Armando Ortiz Ramírez se adquirieron los primeros aviones a reacción; se trataba de los DH - 115 Vampire ingleses, compra que se completó bajo el General Diego Barros Ortiz. También durante el mando del General Ortiz Ramírez, se adquirió los tres primeros helicópteros Bell con lo que se dio a la Fuerza Aérea un impulso modernizador.

Cuando Diego Barros fue designado para comandar la Institución, contaba con la plena confianza del Presidente, lo que le sería de enorme trascendencia para una acción más decidida.

Se parte de la base que en un régimen de fuerte predominio presidencial, como es el caso del modelo chileno, una cantidad importante de funcionarios deben

contar con la confianza del primer mandatario, pues, por lógica, si no fuera así, no los habría designado. Sin embargo, por diversas razones el Presidente de la República debe nombrar en esos cargos a personas que le son propuestas, a las que otorga su confianza sin que necesariamente se hayan encontrado previamente en un entorno próximo al gobernante. Es esta una de las situaciones más frecuentes que se da frente a la presentación de nombres por parte de los partidos políticos que sustentan su gobierno. No es este el caso en lo referido a las fuerzas armadas por su condición de apolíticos, de manera tal que la relación se orienta al conocimiento de sus antecedentes personales y profesionales, por lo que, salvo contadas excepciones, el designado ha sido siempre un oficial de trayectoria inmaculada. Sin embargo, durante el gobierno de Ibáñez y sobre todo en sus comienzos, factores ajenos a la vida institucional se habían dado para esos nombramientos y aún cuando no es posible dudar de la honorabilidad y calidad profesional de los designados, en todo caso hubo problemas de variada índole.

Respecto de Diego Barros todo hacía suponer, y así fue, que se trataba del mejor para el reemplazo en la Comandancia en Jefe, por lo que contaba con la plena confianza presidencial, lo que sería de capital importancia para asegurar un desarrollo armónico de la Fuerza Aérea y garantizar que esa rama de las fuerzas armadas se mantendría dentro de los márgenes de la disciplina y la subordinación al poder político.

En 1953 un grupo de oficiales había sido enviado a Inglaterra para entrenamiento en los aviones Vampire DH 115 que estaban en proceso de adquisición. Esta circunstancia puede ser destacada pues no sólo tenía significación como una etapa en el proceso de desarrollo institucional, sino también porque era una demostración de independencia frente a EE.UU. que desde la II Guerra Mundial era el único proveedor de aviones para nuestro país.

En ese sentido, la potencia del norte había tenido buen cuidado de entregar aviones usados y sin importancia para cualquiera de las hipótesis bélicas que se estudiaban en nuestros Estados Mayores. El radio de acción y capacidad de transporte de armamento les habría impedido cruzar las fronteras para cumplir misiones bélicas siquiera de mediana importancia. En esas condiciones era natural que la moral de los pilotos estuviera en bajos niveles, lo que sumado a la compleja situación política interna daba posibilidades para la formación de grupos desorientados que opinaban acerca de temas que su condición de no deliberantes habría vedado.

Pero afortunadamente las relaciones con Argentina pasaban por un excelente momento condicionado, en buena medida, por alguna similitud entre los Presidentes Ibáñez y Perón, además de una vinculación amistosa entre ambos.

Bajo estas circunstancias favorables, en 1954 se comisionó a algunos oficiales chilenos para recibir instrucción en el Grupo de Caza N° 3 de la Fuerza Aérea



Argentina; ellos fueron el Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio Iturra, el Capitán de Bandada Carlos Uribe Hansen, los Tenientes Silvio Girardi Areztizábal, Carlos Arredondo Guzmán y Carlos Sothers Miranda.

La instrucción fue impartida en los birreactores de combate Gloster Meteor para los oficiales pilotos y para el Teniente ingeniero Sothers. Este último completaría su entrenamiento en la fábrica de aviones de Córdoba en Argentina.<sup>3</sup>

Con este núcleo de pilotos entrenados en aviones a reacción se activó en Chile el Grupo de Aviación N° 7 que luego tendría destacada actuación en varias operaciones. Algunos años después una bandada de esa Unidad, que ya estaba dotada con otro tipo de material, participó con gran lucimiento en la Zona del Canal de Panamá en la operación "Banyan Tree III" en conjunto con unidades de otros países de América y naturalmente con fuerzas de los EE.UU. mientras aún era Comandante en Jefe el General Barros.

En efecto, durante el año 1957, Chile recibió mediante el Pacto de Ayuda Mutua, aviones Lockheed T-33 de entrenamiento (Silver Star) y F-80 de caza (Shooting Star) que también fueron a incrementar la dotación del mismo Grupo de Aviación N° 7.



Recordando sus tiempos de conscripto.

Los prototipos de estos aviones habían volado en 1944, en plena II Guerra Mundial y el mismo año se habían incorporado a la Fuerza Aérea del Ejército norteamericano. Recordemos que sólo algunos años después se alcanzaría la independencia del arma aérea en EE.UU. Por tanto eran aviones que estaban en servicio hacia trece años, aunque ya retirados de los inventarios activos en ese país.

Sobre el Pacto de Ayuda Mutua vale recordar que en 1947 cuando ya había comenzado la pugna entre EE.UU. y la URSS que algunos años después sería llamada Guerra Fría, se realizó en Río de Janeiro la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad en el Continente y en ella se aprobó el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca que determinaba «la obligación de ayuda mutua y de común defensa de los países de América».

Este instrumento de derecho internacional tenía el propósito mencionado, pero en el fondo se pretendía alinear a las naciones del Continente en apoyo de EE.UU. en su confrontación con la URSS. Por ello, la potencia continental rectora entregaría material bélico al resto de los países –los cuales difícilmente combatirían alguna vez con la Unión Soviética- y en esas circunstancias bastaba entregar equipos de escasa significación a condición de definirse en el enfrentamiento contra el comunismo internacional mediante el control interno de la actividad marxista.

En Chile había una conciencia bastante desarrollada de que el TIAR no sería una herramienta útil en caso de conflictos entre países del sistema interamericano, pero era la mejor forma, tal vez la única, para alcanzar algún grado de modernización de sus fuerzas armadas ya que si bien no habría habido una oposición fuerte para la compra de equipos militares, en cambio la economía era débil y estaba sujeta a la variación del precio del cobre, donde las fluctuaciones dependían en alta medida de los criterios de la Anaconda y la Kennecott; ambas empresas eran norteamericanas y poseían una fuerte influencia sobre los principales círculos políticos de su país.

El nuevo Comandante en Jefe jamás perdió el espíritu romántico que le animó desde su niñez pero, con su gran lucidez, tenía clara conciencia que la Fuerza Aérea debía seguir un rumbo de modernización tecnológica por los imperativos de la vida contemporánea.

Sus predecesores habían hecho esfuerzos en esa dirección y los resultados eran que después de un período con cierto brillo, la Institución había comenzado a perder capacidad operativa en términos relativos respecto de otros países del subcontinente.

Para él, era evidente que un proceso de modernización podía producirse por dos caminos: un esfuerzo nacional propio, lo que requería capacidades científica, tecnológica y económica, que no estaban disponibles aunque el Presidente Ibáñez mostrara voluntad política en ese sentido y, por transferencia de tecnología y productos terminados desde el extranjero.

La opción adoptada fue una combinación de ambas alternativas.

Por considerarlo de interés, se transcriben algunos párrafos del libro «Subordinación democrática de los militares».<sup>4</sup>

«El mayor avance institucional y tecnológico se produce en la Fuerza Aérea de Chile desde su creación como institución autónoma de la Defensa Nacional y ya no dependiente del Ejército. El 21 de marzo de 1930 la FACH adquiere una presencia notable en el desarrollo nacional. Su expansión tecnológica y crecimiento institucional se encaminan al control de las actividades de aeronavegación comercial, civil y de turismo, además de las propiamente militares».

Agrega más adelante:

«La institución adquiere un especial impulso durante el segundo gobierno de Ibáñez. El 26 de marzo de 1953 se concentran bajo el mando de la FACH los diversos organismos vinculados a la aviación.»

Continúa el autor entregando una serie de informaciones sobre la dependencia y funciones de la Dirección de Aeronáutica y Dirección de Tránsito Aéreo, agregando que en mérito del DFL N° 36 de marzo de 1953 se creó la Junta Permanente de Aeródromos «de composición mayoritaria de la FACH, presidida por el Ministro de Defensa, y que tiene por objeto velar por las obras de construcción, mejoramiento y conservación de aeropuertos, aeródromos, pistas y canchas de aterrizaje».

Ese año también se creó la Fábrica Nacional de Aeronaves cuya vida ha evolucionado hasta llegar a la actual ENAER.

Continúa recordando que todos esos organismos dependientes de la Fuerza Aérea «experimentaron de una u otra forma el desarrollo corporativo lógico de toda institución estatal caracterizada por una necesidad técnica de adaptar los requerimientos de la defensa nacional a un efectivo poder de disuasión que la respalde».

La tarea que tenía por delante Diego Barros era enorme, pero su capacidad profesional al frente de un conjunto humano formado por profesionales idóneos que actuaban disciplinada y lealmente estaba destinada a resultados de alta significación.

El nuevo Comandante en Jefe sabía, con toda claridad, que su mando debía estar orientado por un pensamiento perfectamente definido para poder guiar coordinadamente todos sus subalternos; por esa razón es que desde el momento en que fue designado asumiera la tarea de dotar a la Institución de un documento rector de las actividades fundamentales de la Fuerza Aérea.

Es por ello que impartió las órdenes pertinentes y consultó con el Consejo Aéreo y con el Estado Mayor, la dictación de la «Doctrina Básica de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile».

La iniciativa se vio finalmente materializada y convertida en orden, según se aprecia en la Orden N° 109 de 14 de agosto de 1956, que se muestra a continuación.

(EJEMPLAR N°. 1.º)

MATERIA: DOCTRINA BASICA DE  
GUERRA AEREA DE LA  
FUERZA AEREA DE CHILE.

**RESERVADO**

SANTIAGO  
17 AGO 1956.

ORDEN - ESPECIAL - DE LA COMANDANCIA EN JEFE

VISTOS:

- I.- La necesidad que existía de contar con un documento rector y básico de la FUERZA AEREA para orientar sus actividades;
- II.- Lo resuelto por el Consejo Aéreo realizado el 13 JUL 1956, y
- III.- Lo informado por el CG.EM.F.A., Depto. Ops. N° 25/123  
07 AGO 1956.

ORDENO:

- I.- Apruégase como documento fundamental de la Institución la "DOCTRINA BASICA de GUERRA AEREA de la FUERZA AEREA de CHILE", 1956.
- II.- Este documento será respetado y considerado como la palabra oficial de la Institución en todas las concepciones doctrinarias y orgánicas, y constituirá el fundamento para elaborar las doctrinas funcionales y reglamentos tácticos y administrativos de la FUERZA AEREA.
- III.- Las variaciones que pudieran experimentar los conceptos doctrinarios de dicho documento, serán realizadas, únicamente, por el Consejo Aéreo Institucional y a proposición de la C.J.F.A.

- 2 -

IV.- Publíquese la "DOCTRINA BASICA DE GUERRA AEREA DE LA FUERZA AEREA DE CHILE", con carácter Reservado.

V.- ANOTESE Y COMUNIQUESE.



*Diego Barros Ortiz*  
DIEGO BARROS ORTIZ  
GENERAL DEL AIRE  
COMANDANTE EN JEFE

2 - H. 3 - E.

DISTRIBUCION :

EJ. N° 1.- C.J.F.A.  
EJ. N° 2.- CG.EM.F.A. (JEFATURA)  
EJ. N° 3.- CG.EM.F.A., Depto. Ops. (A).

✓

Los impulsos dados a la modernización en el campo de dominio de la Fuerza Aérea, en asuntos científicos y tecnológicos, encontraban una valla en la economía nacional afectada por una alta inflación que se prolongaba desde 1940. Este era un terreno en el que la institución aérea no podía incursionar y solamente debía limitarse a ajustar de manera estricta sus presupuestos a fin de obtener el mejor grado de eficiencia con los limitados recursos disponibles.

Pero Diego Barros no era hombre que se dejara vencer por los contratiempos y limitaciones que el modelo económico imponía, por lo que pese a la escasez de los fondos, continuó bregando para dotar a su institución de los aviones adecuados a las necesidades en armonía con las posibilidades.

No resulta contradictorio pues, que aún teniendo en vista las consideraciones anteriores, Diego Barros haya obtenido la aprobación del Gobierno de Ibáñez para gestionar y adquirir en EE.UU. la entrega de aviones a través del Pacto de Ayuda Mutua.

Sin duda que estos aviones T-33 y F-80 eran superiores a los DH-115 Vampire, además no había que hacer desembolsos directos de dólares y, finalmente, la cantidad entregada era muy superior a la compra efectuada antes en Inglaterra.



Subrogando al Ministro de Defensa recibe al General Robert Montague, Comandante en Jefe del Comando Conjunto del Caribe, 1958.

Sólo muchos años después y en circunstancias políticas y económicas enteramente diferentes, Chile volvería a adquirir en Europa aviones de combate para la Fuerza Aérea. Durante la presidencia de Eduardo Frei Montalva fueron comprados en Inglaterra aviones Hawker Hunter y cuando el General Gustavo Leigh fue Comandante en Jefe, se compró aviones F 5 E y A 37 de fabricación norteamericana y se inició la compra de aviones Mirage 50 en Francia.

Con la compra de los Vampire y el entrenamiento de algunos pilotos en Argentina sobre aviones Gloster Meteor, se había logrado la formación de un núcleo que por primera vez volaban aviones a reacción en nuestro país.

Ahora, con la llegada de los “nuevos” aviones se dispuso de material suficiente para conformar realmente una unidad de caza.

Por las características del medio en que opera la Fuerza Aérea, es la Institución que más se ve por la ciudadanía, razón por la cual puede hacer presentaciones de la eficiencia de sus tripulaciones, que resultan de gran espectacularidad para el público en general. De allí nació la idea de conformar un equipo de acrobacia, similar al que lucían otros países, y se formó un conjunto bautizado como “Cóndores de Plata”. Este grupo acrobático tuvo lucidas actuaciones en diversas ciudades del país contribuyendo, en buena medida, a acrecentar el número de vocaciones aéreas entre nuestra juventud.

La acrobacia aérea no es solamente un acto para impresionar al público, ni siquiera tiene el carácter restringido de proporcionar placer al piloto o una simple maniobra de riesgo; la razón fundamental por la que se enseña maniobras de este tipo y luego se debe practicar con dedicación profesional, es porque constituye un factor de suma importancia en el combate aire-aire e incluso pueden ser acciones evasivas frente al fuego de armas de superficie.

En algún momento histórico se pensó que con la aparición de sofisticados misiles y sistemas de tiro de alta eficiencia, la acrobacia perdía mucha de su importancia. La experiencia adquirida en diversas guerras de los últimos dos decenios ha mostrado que continúa siendo un verdadero arte en el combate. Esto cobra mayor relevancia en regiones donde los países aún no poseen sistemas de armas de última generación, razón por la cual se ha continuado con su práctica en los planes y programas de instrucción y entrenamiento.

Otro elemento que se debe considerar consiste en el hecho que pilotear un avión en condiciones extremas, proporciona una deseable práctica para aguzar la rapidez de los reflejos que todo piloto debe poseer.

Pero el General Barros apreciaba con visión profesional que un desarrollo mayor requería de instalaciones terrestres de mejor calidad y mayor capacidad, por lo que una parte importante de sus esfuerzos los dedicó a obtener los medios necesarios

para la construcción de pistas pavimentadas que permitieran la vida y operación de aeropuertos y bases aéreas.

Arica, Iquique, Antofagasta, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas pudieron mostrar la materialización de sus esfuerzos permitiendo la presencia de aviones a reacción que están impedidos para despegar y aterrizar en canchas de tierra o pasto por el efecto en las turbinas.

Entre las pistas que se construyeron en la época se cuenta la de la Escuela de Aviación capacitando así a la Base Aérea de El Bosque para recibir los nuevos aviones de instrucción Beechcraft T-34 de tren triciclo que tampoco habrían podido ser utilizados sin graves perjuicios para las hélices. Con este nuevo material se reemplazó a los antiguos PT-19 y BT-13 que pudieron ser redestinados a otras Unidades antes de su definitiva puesta fuera de servicio.

Muchas generaciones de pilotos se formaron en esos aviones para continuar después en el T - 6 que siguió en servicio en la Escuela Táctica hasta fines de la década 1960. Estos tres tipos de aviones marcaron la transición entre dos etapas bien definidas. La época que se ha conocido como el período romántico de la Fuerza Aérea y las actuales condiciones en que la actividad aérea es científica.

Hoy no se da cabida a la improvisación, lo que ha derivado en una gran eficiencia y eficacia.

En la actualidad, la renovación del material aéreo obedece a largos y profundos estudios realizados por equipos multidisciplinarios en un proceso continuo donde nada se deja al azar. Para el grueso público resulta a veces difícil de entender que las opciones para compra de aviones sean tan complejas, pero es que se mira en un horizonte amplio con perspectivas de más de una década.

En este trabajo se debe considerar una gran multiplicidad de factores estratégicos, económicos, de relaciones internacionales y de impacto en la vida interna de la nación.

Los Mentor T-34 permitían una instrucción más adecuada a fin de preparar a los jóvenes Cadetes para que en el futuro pudieran hacer la transición hacia aviones a reacción. De esta manera se estaba ganando en eficiencia y eficacia para llegar a convertir a la Fuerza Aérea en un instrumento moderno de la defensa.

El General Barros debió escuchar críticas ya que muchos hubieran querido que con mayor celeridad se hubiera llegado a etapas más avanzadas de desarrollo; pero eso no era posible en un país de reducida capacidad económica y con una Institución que había tardado diez años para incorporarse a la era del jet.

En aquella época en que aún el avión no se incorporaba al diario vivir como sucede en la actualidad, se planteaban alternativas en la opinión pública que pueden parecer curiosas en una perspectiva histórica. Fue así como se formuló otra crítica a los planes de adquisición de aviones y ella estuvo referida a lo que personas ignoran-



tes en aviación o con intenciones incalificables dio en llamar la compra de aviones de turismo en referencia a algunos aviones de ala alta y reducida capacidad de transporte de pasajeros. Pero dejemos al propio Barros que responda como lo hizo en una entrevista concedida a la Revista Chile Aéreo.

“La Fuerza Aérea es la institución armada que más se exhibe al público, precisamente a raíz de su actividad aérea. Es la razón por la cual está permanentemente expuesta a mayores críticas. Así, se ha criticado el hecho de que se adquirieran aviones de “turismo”. Quienes esto afirman no saben que dichos aviones de transporte livianos fueron adquiridos por una ley especial y para atender el fin específico de atender la aislada zona austral de Chile, en especial la de Palena y Aysén, donde por lo precario de las instalaciones terrestres no pueden operar aviones grandes.

“La Fuerza Aérea colabora con la ciudadanía en forma callada pero efectiva. Permanentemente traslada enfermos desde las localidades apartadas hasta los centros hospitalarios; transporta delegaciones deportivas, de escuelas, obreros, funcionarios del Gobierno, etc., a lo largo del país; realiza campañas de chilenidad en las zonas de Palena, Río Cisnes y otras; transporta carga para obras del Servicio Militar del Trabajo hasta lugares donde la vía terrestre no existe, y, en fin, sirve a las necesidades sociales, culturales y materiales de la nación, en forma efectiva y sin ostentación.”<sup>5</sup>

Sus palabras no eran una defensa pues su obra no lo requería; eran solamente una explicación pública del quehacer institucional y algunos motivos para su equipamiento.

Cuando el General Barros impulsó la compra de aviones de transporte liviano, no actuó bajo el imperio de decisiones estrictamente personales; por el contrario, tal como lo hace siempre un Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, entrega un concepto preliminar que es analizado por el Estado Mayor e informado por las instancias técnicas y administrativas institucionales.

Así sucedió en la época, en cuyo archivo se encuentra el oficio Secreto ING. II N° 61/13 de 22 de febrero de 1956, firmado por el Comandante del Material que en una de sus partes dice:

«5. Avión Cessna Modelo 180: Producto al igual que el modelo 310 de Cessna Aircraft Company, mono motor de 4 plazas, propulsado por un motor Continental de 230 HP, diseñado para operar con flotadores o ruedas.

«Según experiencia del suscrito tiene una velocidad máxima de 150 m.p.h.

«Excelente avión liviano, enteramente metálico y muy apto para misiones de enlace.»

Posteriormente, la misma comisión técnica recomendó el Modelo 182 por ser de mejores características. En el nuevo oficio se proponía la adquisición de 10 avio-

nes de ese tipo, los que fueron comprados y traídos en vuelo hasta el país, en dos bandadas de cinco aeronaves cada una. Llegados a Chile, se les empleó en misiones de enlace, como se había propuesto. Cumplieron una larga vida en operaciones de rescate y apoyo a la comunidad en Llanquihue, Chiloé y Aysén.

Lamentablemente, situaciones de similar apariencia se han repetido más de una vez en nuestro país y no siempre se ha contado con una información contundente por parte de los medios de comunicación, los que, por el contrario, suelen provocar distorsiones con noticias que el periodista cree espectaculares limitándose a entregar una crónica sin antes haber investigado el tema.

No es raro ver aparecer en la prensa algunos comentarios acerca de porqué se compra un determinado avión o porqué no se compra otros. Con penosa frecuencia es posible advertir que las opiniones —son sólo eso— han sido vertidas por desconocedores de la compleja realidad aeronáutica e ignorando las circunstancias nacionales en cuyo contexto han sido expuestas. Es posible pensar que se buscaba notoriedad con declaraciones detonantes. Más preocupante aún, es que la información haya procedido de personeros ubicados en posiciones antagónicas, por lo que es posible suponer motivaciones de carácter personal.

Respecto a situaciones de este índole, cualquiera puede formularse reflexiones acerca de la valentía de quienes atacan a una institución que cumple su deber con eficiencia, pero en forma callada, por lo que no vale la pena continuar preocupándose



Acompañando al Presidente Ibáñez en un helicóptero Sikorsky.

por este tipo de personas y como dice el refrán popular: “No gastemos pólvora en gallinazos”.

Las materias que ocupaban la mente del General Barros eran mucho más profesionales y positivas.

Los helicópteros interesaban a la Fuerza Aérea desde hacía algún tiempo y ya se había adquirido tres unidades Bell que ahora fueron incrementadas con algunos Sikorsky para ser distribuidos en diversas Bases Aéreas con el propósito de perfeccionar el Servicio de Búsqueda y Salvamento que tanto bien ha hecho a la ciudadanía con ocasión de catástrofes naturales frecuentes –por desgracia- en Chile, también han prestado valiosa ayuda para rescatar enfermos en zonas aisladas o excursionistas extraviados en regiones boscosas o la montaña.

Esta iniciativa de Diego Barros tendría pronto ocasión de demostrar cuan atinada era.

La vida de estas aeronaves de ala rotatoria está plagada de situaciones anecdóticas a cuya narración es difícil resistirse.

Se cuenta que en cierta ocasión en que un helicóptero sobrevolaba la isla Huapi, algunos mapuches estaban haciendo rogativas para que el cielo enviara lluvias porque sus sembrados estaban afectados por una seria sequía.

Casualmente comenzó a llover y, al día siguiente, los favorecidos enviaron un mensaje de agradecimiento al Comandante del Grupo por la ayuda recibida suponiendo que existía determinada relación entre ruegos, pájaro volador y lluvia.

Algún tiempo después, los mismos campesinos enviaron otro mensaje. Esta vez pedían que no fuera un helicóptero porque estaban en plena cosecha que podría perderse si llovía.

Sin embargo no todas las anécdotas son tan simpáticas y alegres; las hay, también, de gran dramatismo pero profundo optimismo.

Rodolfo Martínez cuenta en su Historia de la Fuerza Aérea de Chile que:

“En otra oportunidad, en el Lago Tagua Tagua, se sacó a una señora en estado avanzado de gravidez. En el helicóptero solamente viajaban tres personas: piloto, mecánico y la enferma. En pleno vuelo, el mecánico llamó al Teniente y le dijo por el micrófono

-Mi Teniente, la señora dice que va a tener la guagua... ¿qué hago?

-Acomódelo con una frazada y dígame que puje...

A la altura de Puerto Montt, un hermoso varón había nacido en el interior del Macuñ.”<sup>6</sup>

Macuñ era el nombre con que se había bautizado a uno de los dos helicópteros pertenecientes al Grupo de Aviación N° 5 en Puerto Montt.

Según la mitología chilota, Macuñ es el nombre de un chaleco de lana que se colocan los brujos para elevarse al cielo.

Otra área de actividades aéreas que interesó sobremanera al General Barros estaba relacionada con nuestras extensas costas que requerían vigilancia aérea como factor de defensa y para colaborar en casos de tragedias marítimas.

Hasta la década de los 50 se había hecho un lugar común en la conversación de muchos hombres de uniforme una expresión que debe ser entendida a la luz de la condición económica nacional de la época y algunas reminiscencias del pensamiento de Douhet, que se interpretaban como: todo lo que vuela, para la Fuerza Aérea.

El tiempo se ha encargado de demostrar que las fuerzas armadas de superficie requieren tener algunos medios aéreos propios para el cumplimiento de sus respectivas misiones, pero en esos años aún se entendía que parte de la lucha antisubmarina debía ser sostenida por medios orgánicos de la Fuerza Aérea.

Como este no es lugar para argumentaciones de tipo estratégico, nos limitamos a recordar cómo se entendía en la época el equipamiento de cada fuerza.



Despidiendo a la tripulación de un Catalina PBV-5 que operaría en la Antártica. (Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

Por esos motivos es que se mantenía una dotación de aviones anfibios en la Fuerza Aérea, lo que además se afincaba en razón de una tradición sostenida desde sus orígenes.

En virtud de esa situación es que durante el mando del General Barros se reforzó esta área de operaciones con la adquisición de aviones Grumman SA-16A "Albatross" que fortalecieron la participación chilena en Operaciones Unidas y en tareas de Búsqueda y Salvamento. Pero estos aviones no sólo cumplieron ese tipo de tareas. Algunos años después, cuando en la Base Aérea Antártica Presidente Aguirre Cerda, se construyó una loza para estacionamiento de aviones, conectada por medio de una malla metálica a las aguas de Bahía Decepción, pudieron llegar los Grumman hasta esa instalación y operar desde allí hacia el interior de la Península Antártica, constituyéndose en una etapa más de la penetración aérea que ha conseguido llegar hasta el Polo Sur en confirmación de nuestra soberanía.

La labor del General Barros como Comandante en Jefe, no se limitó solamente a la adquisición de aviones en una época económicamente compleja y al desarrollo de la infraestructura aeronáutica, sino también prestó gran atención a actividades de carácter científico, como fue la modernización del Servicio Aerofotogramétrico que tanta utilidad ha prestado en la conformación de cartas y mapas.

Entre las cualidades personales que destacaban a Diego Barros, se contaban su gran ecuanimidad y amplia cultura, las que unidas a una inteligencia clara y una tenacidad poco frecuente, le permitían tener comprensión rápida y profunda de los problemas que se le planteaban. Como su carácter era sólido, podía entregar conclusiones y decisiones con gran celeridad, impidiendo que ellos se eternizaran en su escritorio.

Fue por estas características que el Presidente Ibáñez le pidió que asumiera como Ministro de Educación. Barros entendió que debía aceptar esa designación pues su sentido de servicio público así se lo indicaba. Sin embargo experimentó una profunda pena pues ello representaba retirarse de la Fuerza Aérea a la que había entregado su vida desde el grado de Alférez. Pero Ibáñez tenía otros propósitos, por lo que logró convencerlo de continuar al mando de la Institución y ejercer simultáneamente la función ministerial.

Las conversaciones con el Mandatario fueron largas y de gran sinceridad; en ellas, Barros opuso como argumento el hecho que una situación de esa naturaleza podría prestarse para malos entendidos en la ciudadanía y sobre todo, le preocupaba la opinión que la respecto pudieran tener sus subalternos.

Esto último era muy comprensible si se recuerda las circunstancias tan especiales que habían rodeado a los Generales Ortiz Ramírez y García Vergara, pues el primero fue nombrado Comandante en Jefe estando en posesión del grado de Coronel por estimar Ibáñez que se trataba de una persona adepata a sus ideas. En realidad,



Celebración del 15° Aniversario del Club Aéreo Universitario. Sentados de izquierda a derecha: (4) Arzobispo Alfredo Silva S., Rector de la Universidad Católica; (5) Juan Gómez Millas, Rector de la Universidad de Chile; General Diego Barros, Ministro de Educación.

el General Ortiz Ramírez —como todo hombre de armas— era un convencido que el país requería una conducción enérgica y menos politizada para corregir los vicios que se habían advertido en la última parte del Gobierno de González Videla.

Durante el año 1955 se observó que en algunos sectores de las fuerzas armadas, particularmente en el Ejército y Fuerza Aérea, se estaban generando movimientos conspirativos que contaban con la simpatía del Presidente pues pretendían dar un autogolpe para entregar poderes dictatoriales a Ibáñez, pero los mandos superiores de esas instituciones se opusieron y decidieron sancionar a los oficiales y suboficiales comprometidos. Esta acción rechazada por Ibáñez condujo a las renunciaciones del Comandante en Jefe del Ejército, y Ortiz Ramírez de la Fuerza Aérea.

En reemplazo del renunciado Comandante en Jefe, fue nombrado el General Renato García Vergara que a la sazón se desempeñaba como Jefe de Estado Mayor. Sólo unos meses se mantuvo en el mando superior, pues por razones similares que le llevaron a mostrar su desacuerdo con el Presidente, se vio forzado a presentar la renuncia.

En su reemplazo se designó al General Diego Barros, tal como ya lo hemos evocado en este libro, quien hizo ver con meridiana claridad al Presidente que su mando lo ejercería libre de presiones políticas y además no aceptaría faltas a la disciplina y a la condición militar de no deliberantes.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
FUERZA AEREA DE CHILE  
OFICINA DE COMANDO

OBJ.: Reitera disposiciones que prohíben estrictamente al personal de la Institución el ejercicio de influencias, empeños o recomendaciones extrañas al Servicio.-

**RESERVADO**

SECC. SECRETA N° 52.-

SANTIAGO, 27 de Febrero de 1956.-

C I R C U L A R

En diversas oportunidades, el Sr. Ministro de Defensa Nacional y la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea han prohibido terminantemente al personal de su dependencia el ejercicio de influencias, empeños o recomendaciones extrañas al Servicio, con vistas al logro de determinadas expectativas. Así, en la Circular N° 3, de 24-V-55, (B/O. N°22, pág. 556), del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, y en la Circular Ministerial S.1 N°9, de 31-V-1955, (B/O.24, pág.853), se dispone el estricto cumplimiento del conducto regular y la eliminación definitiva de influencias provenientes de personas ajenas a la Institución.-Sin embargo, tales Circulares no han recibido, al parecer, la necesaria atención y continúa prevaleciendo una práctica que es profundamente nociva para la buena marcha de la Fuerza Aérea.

En vista de lo que antecede, esta Comandancia en Jefe reitera la prohibición de que miembros de la Fuerza Aérea recurran a empeños o influencias ajenos al Servicio.- Para alcanzar ascensos o distinciones, basta con demostrar una conducta irreprochable, un elevado concepto de la disciplina y una absoluta consagración al trabajo. El personal debe confiar plenamente en el espíritu de justicia y equidad de sus Jefes, que son los únicos llamados a aquilatar los respectivos méritos de cada cual. Los empeños y las recomendaciones son innecesarios y hasta contraproducentes cuando existen méritos auténticos.- Sólo irán en desmero de quienes los utilizan y en perjuicio directo de la Institución misma.

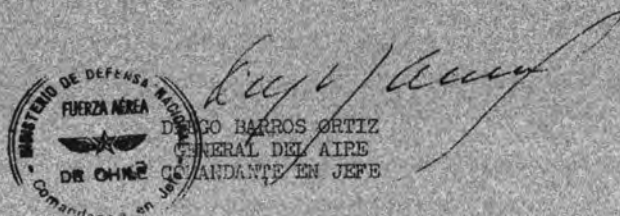
En tales circunstancias, esta Comandancia en Jefe advierte a los Señores Oficiales que ha abierto un libro, que llevará personalmente, en el cual se anotará el nombre de todos aquellos que hayan movido influencias, aun cuando el afectado pretenda hacer creer que no ha tenido conocimiento de ello o que esas diligencias extraoficiales se han realizado sin intervención suya. Con este fin, los Jefes de Altas Reparticiones informarán al Comandante en Jefe cada vez que ante ellos

-2-

se ejerzan o se trate de hacer valer dichas influencias. Las anotaciones estampadas por el Comandante en Jefe se darán a conocer sólo a la Junta Calificadora, cuando ésta inicie sus actividades anuales.

Finalmente, el Comandante en Jefe infrascrito expresa al personal de la Institución que está pronto a atender a todo el que se sienta postergado en sus aspiraciones o menoscabado en sus derechos, para lo cual bastará con que el interesado se ciña al conducto regular correspondiente.-

Anótese y comuníquese.-



2.H.-11.E.-

Distribución:

- 1.- Estado Mayor
- 2.- Dirección de los Servicios
- 3.- Dirección del Personal
- 4.- Dirección de Contabilidad
- 5.- Dirección de Sanidad
- 6.- Dirección del Tránsito Aéreo
- 7.- Comando de Unidades Aéreas
- 8.- Comando del Material
- 9.- Comando de Unidades de Instrucción
- 10.- Comando de Artillería Antiaérea
- 11.- Comandancia en Jefe ARCHIVO.



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
FUERZA AEREA DE CHILE  
COMANDANCIA EN JEFE  
OFICINA DE COMANDO

OBJ.: Recomienda abstenerse de comentarios  
y críticas que en nada prestigian a  
la Institución.

**RESERVADO**

SANTIAGO, 28 de Febrero de 1956.-

Doc. Secreto N° 60

C I R C U L A R

- 1.- Una de las prácticas más perniciosas y que, por desgracia, amenaza con convertirse en un hábito entre nosotros -la constituye la difusión de rumores, comentarios malévolos, censuras o críticas, con relación a las disposiciones dictadas por la Jefatura.- Fácil es comprender que se trata de un hábito funesto y nocivo, susceptible de alcanzar incalculables proyecciones sobre la marcha de toda institución.- Este peligro es aun mayor cuando se trata de una Institución Armada, en la que debe predominar por sobre todo un espíritu de cooperación sincera, de mutua lealtad y de absoluto acatamiento de las órdenes que se imparten.
- 2.- En vista de lo anterior, los señores Jefes de Altas Reparaciones se servirán reunir a los Sres. Oficiales de su dependencia con el fin de darles a conocer los propósitos de esta Comandancia en Jefe en el sentido de combatir por todos los medios la propagación de comentarios y críticas que en nada prestigian a nuestra Institución y que revelan, en el mejor de los casos, un olvido total de las elementales normas de hidalguía, hombría de bien y lealtad.

1.H.- 11.E.-

DISTRIBUCION:

- 1.- Estado Mayor
- 2.- Dirección de los Servicios
- 3.- Dirección del Personal
- 4.- Dirección de Contabilidad
- 5.- Dirección de Sanidad
- 6.- Dirección del Tránsito Aéreo
- 7.- Comando de Unidades Aéreas
- 8.- Comando del Material
- 9.- Cdo. de Unidades de Instrucción
- 10.- Cdo. de Artillería Antiaérea
- 11.- Comandancia en Jefe ARCHIVO.



*Diego Barros Ortiz*  
DIEGO BARROS ORTIZ,  
General del Aire,  
COMANDANTE EN JEFE.

La preocupación del nuevo Comandante en Jefe se ve claramente representada por las Circulares Secretas N° 52 de 27 de febrero de 1956, y la N° 60 del día siguiente y que se insertan a continuación:

El brillo que Barros dio a su cargo fue ampliamente reconocido, tanto en los medios militares, como en la ciudadanía que conocía sus antecedentes de hombre de gran cultura. Estos méritos serían un aval, más que suficiente, para su nombramiento como Ministro de Educación el día 28 de octubre de 1957.

El pensamiento del General del Aire quedaría plasmado algunos años después en una de sus «Crónicas de Ver y Pasar», ya recordadas en este libro.

“Los hombres del aire propugnamos una civilización auténtica, en que la fraternidad deje de ser un concepto vacío y circunstancial para convertirse en algo real y concreto; en que el amor sea nervio y motor de todo; en que la piedad, la amistad y en suma todo lo que establece fronteras entre el hombre y la bestia; sea una realidad positiva, para bien de todos. Preconizamos la supresión de aquel concepto bárbaro del “homo homini lupus”, para reemplazarlo por un nuevo lema de dignidad y justicia.”

En la ocasión en que asumió el Ministerio, se realizó una sobria ceremonia durante la cual: “El General del Aire señor Barros Ortiz expresó que su nombramiento —el cual consideraba un ascenso— constituía una sorpresa para él, y que procuraría trabajar y seguir las huellas de su antecesor en toda obra en bien de los servicios educacionales”.<sup>7</sup>



Presidiendo la inauguración de un Liceo en Ñuñoa.



El Ministro dirige la palabra a los presentes.

El mismo periódico indicaba en su edición del 31 de octubre que el Presidente de la República había rechazado su solicitud de retiro de la Fuerza Aérea y le había pedido que continuara al mando de la Institución.

Por un proceso histórico donde confluyen diversos elementos, la profesión docente fue deteriorándose en la imagen pública y por cierto en asuntos de remuneraciones. Tradicionalmente fueron postergados respecto de otras carreras universitarias lo que formó un círculo vicioso que dificultó su ascenso en las expectativas de la juventud y agravó los síntomas de malestar que se percibían en el profesorado.

Llama la atención la tardanza que este gremio tuvo para constituirse como Colegio Profesional. Al respecto es ilustrativa la información que entrega Homero Ponce: «El primer colegio profesional fue el correspondiente a los Abogados, establecido en 1925, por iniciativa del Instituto de Abogados de Santiago, fundado diez años antes». Luego continúa diciendo: «El Colegio de Farmacéuticos fue el segundo de esta serie, creado en 1942...».

Ponce nos dice que en 1942 también se constituyó el Colegio de Arquitectos y en 1944 el de Ingenieros Agrónomos. Continúa señalando que: «En 1965 había un total de 16 instituciones de este orden con más de 40 mil profesionales colegiados. Sus creaciones por ley (generalmente de largo debate parlamentario) fueron las siguientes...»

La lista que entrega se puede presentar así:

1948 Colegio Médico y Colegio de Dentistas

1953 Colegio de Enfermeras

Y sigue una lista de otras agrupaciones profesionales.

Después continúa con otra relación de doce instituciones entre 1968 y 1970, para terminar indicando que el Colegio de Profesores se fundó en 1974.

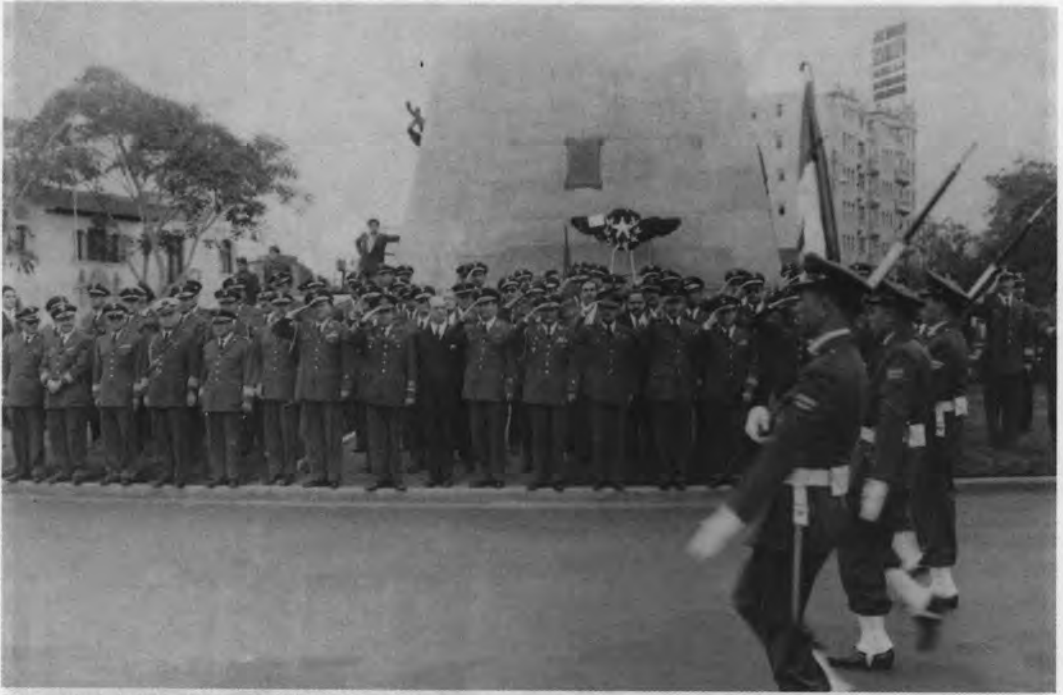
La tardía conformación del Colegio de Profesores no significa que ellos hubieran tenido un sentido disociativo, ya que antes de 1974 se encontraban formando diversos organismos. Al respecto es posible afirmar que el Colegio de Profesores sustituyó a otras instancias gremiales previas.

Junto a su activación, se acentuaron las limitaciones en «la estabilidad, carrera docente, rentas y autonomía profesional y se perdió parte importante de lo alcanzado en un proceso que históricamente ha sido poco generoso con los docentes.»<sup>8</sup>

Hasta 1972 había 70 mil asociados y con la creación del Colegio de Profesores, la cantidad de afiliados subió a 180 mil personas.

Es muy interesante observar las citas históricas que entrega Homero Ponce acerca de la actividad gremial de los profesores y que explican en alguna medida la deficiente relación asociativa que existía entre estos profesionales.<sup>9</sup>

Por algunos de los motivos expuestos, eran frecuentes los conflictos laborales con los profesores, circunstancia a la que se agregaban a menudo los estudiantes.



Homenaje de la Fuerza Aérea de Chile a Jorge Chávez en Lima.

En este sentido resulta notable el desempeño de Diego Barros como Ministro de Educación, ya que bajo su ministerio se pudo trabajar en un ambiente de gran armonía y mientras Barros permaneció en funciones hasta el término del Gobierno de Ibáñez, no se debió hacer frente a huelgas; sólo hubo algunas protestas que no excedieron los límites de la convivencia civilizada.

En realidad resultaba difícil llegar a situaciones límites con una personalidad como la del Ministro que a su condición de General unía su prestigio como escritor y periodista.

La tranquilidad en el período de su ministerio es interesante de destacar si se recuerda que sólo unos pocos meses antes, el país se había visto conmocionado por graves sucesos donde sectores estudiantiles tuvieron significativa importancia.

El 21 de marzo de 1957, la Fuerza Aérea había celebrado el aniversario 27 de su creación como institución independiente de aquellas que la habían originado. En la ocasión se realizaron diversas actividades entre las cuales lo principal estuvo constituido por una ceremonia realizada en la Base Aérea El Bosque. En ella, el Comandante en Jefe General Diego Barros pronunció un discurso del que destacamos un párrafo: "Ala y estrella, cielo y montaña, patria y tradición son los estímulos que han alentado y continúan alentando a los aviadores de Chile. Tenemos un pasado de lucha



Celebración del aniversario del Club Aéreo de Chile.

y sacrificio del cual podemos extraer las más perdurables enseñanzas y ante nosotros se alza un futuro de proyecciones vastísimas. La patria puede y debe confiar en que sus cielos jamás se verán profanados y que su azul incomparable será, como siempre, símbolo de pureza inviolada y de paz fecunda y creadora.”

Con su lenguaje poético estaba formulando una promesa de superación basada en principios de lealtad hacia la nación. Barros estaba convencido que el desarrollo de este pueblo se puede alcanzar en medio de la paz.

Estas palabras, dichas ante las más altas autoridades nacionales y distinguidas personalidades extranjeras no podían prever que en pocos días más, esa paz se vería alterada por la pugna entre intereses contrapuestos.

El gobierno de Ibáñez, que enfrentaba complejas situaciones políticas y económicas —que frecuentemente van unidas— procuraba recuperar espacios político-económicos y solucionar las deficiencias que se apreciaban derivadas de un régimen de subsidios a determinados productos. Entre estos estaba la bencina para el uso de los vehículos de locomoción colectiva. Se adoptó, entonces, la determinación de poner fin a estos aportes estatales que, al fin y al cabo, debía pagar toda la población. La dictación de las medidas administrativas correspondientes condujo necesariamen-

te a un aumento de los costos de operación para los dueños de las empresas de autobuses; y que dicho sea de paso, algunos inmorales de entre ellos habían vendido a terceros, parte de sus cuotas de combustible bonificado. Con el alza decretada, se terminaría con estas irregularidades.

En resumen, los valores de los pasajes debieron ser alzados en porcentajes variables según fueran los recorridos, pero en cambio la tarifa escolar se mantuvo en \$ 1.- (un peso), lo que mostraba el interés social del gobierno. Estas tarifas eran válidas para Santiago y Valparaíso.

Fue precisamente en el puerto donde se produjeron las primeras demostraciones de rechazo al aumento autorizado por el gobierno.

El diario El Mercurio del 29 de marzo, daba cuenta de lo sucedido en una información que, en parte, decía:

“El alza de las tarifas de los servicios de locomoción colectiva para Valparaíso y Santiago... no sólo ha causado protestas por parte del público en ambas ciudades, sino que ha derivado en una serie de incidentes —algunos extremadamente graves— lo mismo en el puerto que en la capital.

“Las primeras reacciones colectivas —especialmente de estudiantes— se registraron el miércoles último (27 de marzo) en Valparaíso y Viña del Mar...”

Más adelante, el periódico continuaba: “Valparaíso: En un virtual campo de batalla quedó convertida la Plaza Sotomayor ayer... Estudiantes universitarios, secundarios e incluso primarios...”

Después se informaba que durante los inevitables enfrentamientos de la muchedumbre que se trataba de controlar por medio de la policía, se había apedreado vehículos de locomoción colectiva y el resultado había sido de heridos, contusos y daños a la propiedad.

Interesante es que el mismo diario de ese día informaba en primera página que la Escuadrilla 224 del Mando Costero de la Real Fuerza Aérea Británica llegaría a Santiago en las próximas horas en visita de amistad con los aviadores chilenos.

Pero las manifestaciones continuaron, pese a que en varias ciudades se declaró Zona de Emergencia y las fuerzas armadas debieron salir a las calles para cautelar el orden público y proteger a los vehículos colectivos.

El día 1° de abril la prensa reflexionaba sobre los desórdenes que seguían produciéndose y afirmaba que la juventud estaba siendo usada para llegar a producir una huelga general que lograra paralizar al país. Estas afirmaciones se basaban en el hecho que las tarifas escolares se mantenían hacía ya siete años.

Simultáneamente con estos hechos, continuaba una verdadera guerrilla en el Parlamento en procura de acusaciones constitucionales contra ministros del gobierno.

Después de algunas horas de relativa calma, los desórdenes recrudecieron y fue necesario decretar Estado de Sitio.

El día 3 de abril, el diario El Mercurio mostraba en un recuadro de su primer cuerpo una nota diciendo:

“Protestamos por actos vandálicos”

“Con verdadera vergüenza escribimos estas líneas para expresar en la forma más enérgica la protesta de un diario que se ha visto asediado por las turbas y atacado materialmente en los momentos en que cumplía la difícil misión de interpretar los anhelos públicos con el más sano y patriótico propósito y dentro de la apreciación justa del derecho que tienen los ciudadanos a ser escuchados, y de la obligación que corresponde a la autoridad de mantener el orden y resguardar la vida y propiedad de los habitantes.

“No hay memoria en nuestros anales de un hecho semejante...”, para agregar después “El Mercurio ha sido englobado en estos ataques irresponsables junto con los Tribunales de Justicia, sobre los cuales también la turba puso ayer su mano alevosa, interrumpiendo el ejercicio normal de las más altas funciones que existen en un país civilizado.”



Graduación de alumnas en la Escuela Normal N° 1.



Ante la gravedad de la situación, que amenazaba con sumergir al país en un estado de completo caos, el gobierno decidió suspender la legislatura extraordinaria del Congreso. En esas circunstancias, el Secretario del Senado entregó a los parlamentarios la siguiente nota circular:

“De orden del señor Presidente, tengo a honor comunicar a US. Que S.E. el Presidente de la República, en uso de sus atribuciones constitucionales, ha resuelto poner término, con esta fecha (2 de abril), a la actual legislatura extraordinaria de sesiones del Congreso Nacional, convocada desde el 25 de marzo último.”

Mientras el Senado suspendió sus sesiones, la Cámara de Diputados continuó sus labores para ver la acusación constitucional que por esos días se había planteado contra el Ministro de Tierras.

En vista de que la situación continuaba deteriorándose y ya la tranquilidad había abandonado a la población de las ciudades de mayor densidad, el gobierno, usando las facultades del Estado de Sitio había dispuesto desde hacía varios días que las fuerzas armadas patrullaran las calles e incluso que se mantuviera personal armado en los vehículos de la locomoción colectiva para su protección.

Las instrucciones que se había dado a las unidades que estaban en esas funciones eran algo vagas, en cuanto se les ordenaba mantener el orden frente a pobladas que les agredían con piedras e incluso con armas de fuego de menor calibre.

Era natural suponer que el soldado entrenado y equipado para la guerra, al verse en esa situación hiciera uso de sus armas con lo que la cantidad de muertos y heridos fuera significativa.

Como hecho de carácter anecdótico, es pertinente relatar algo de lo que fue testigo el autor de estas líneas.

El día 2 de abril, siendo un joven Teniente de la Fuerza Aérea, fue enviado a transmitir una orden a un jefe de esa misma institución que se encontraba “en algún lugar en el centro de Santiago”.

Eran aproximadamente las 11 de la mañana cuando ubicó a su superior en calle Ahumada, acompañado por un grupo de seis u ocho soldados y frente a él, una muchedumbre formada por algunos cientos de personas de variado aspecto y catadura que gritaban consignas contra el gobierno y lanzaban objetos contundentes contra vitrinas comerciales y contra los vehículos que a la sazón circulaban por aquella arteria capitalina.

En un automóvil se veía a una pareja, tal vez marido y mujer, absolutamente atemorizados y contra los cuales empezaba a llegar una cantidad de desperdicios.

Al apreciar que la muchedumbre se volvía más y más agresiva, el Comandante disparó al aire una corta ráfaga con su subametralladora Thompson y el ruido producido por el arma resonó por sobre el griterío.

Casi instantáneamente los revoltosos escaparon en todas direcciones, dejan-

do la calle libre para que pudieran circular peatones y vehículos. La tranquilidad duró hasta el anochecer.

Los hechos relatados permiten algunas reflexiones acerca de un editorial del diario El Mercurio, que en uno de sus párrafos decía:

“Quien haya presenciado las escenas de los últimos días se da cuenta de que es temerario seguir manteniendo la coexistencia de fuerzas armadas y manifestantes, ya que de las injurias de palabra se pasa a las vías de hecho y finalmente a términos de represión irreparables. La vista del aparato de guerra, en vez de crear un ambiente de tranquilidad, excierba los ánimos y da paso a la formulación de estados colectivos incontrolables.”<sup>10</sup>

Más adelante, la nota editorial proponía la solución a los problemas que se vivían, por medio de medidas que “tengan el apoyo necesario en el Congreso Nacional”.

Curiosa conclusión, cuando se sabía que el gobierno no contaba con el apoyo necesario en el Parlamento.

Entretanto, las clases continuaban suspendidas en todos los establecimientos educacionales y se sucedían aceleradamente todo tipo de reuniones políticas y los sectores laborales decían permanecer en estado de alerta.

Los organismos comerciales declaraban que sus pérdidas por daños y robos ascendían a la enorme suma de dos mil quinientos millones de pesos, lo que para la época, era enorme.



Curioso testimonio gráfico. El Presidente Ibáñez viste uniforme de General del Aire el 21 de marzo de 1958.

El contingente licenciado el año anterior fue llamado al servicio.

El Jefe de la Zona de Emergencia declaraba en una circular destinada a las fuerzas bajo su mando: “Todo sacrificio que impongamos y nos impongamos nosotros hoy –por doloroso que sea- será siempre inferior a lo que pueda ocurrir más adelante si no aniquilamos totalmente a los enemigos de la Patria que nos han obligado a emplear nuestras armas...”.

Cuando en el Parlamento se discutió el proyecto de Facultades Extraordinarias enviado por el Ejecutivo, se pudo apreciar que algunos sectores trataban de justificar las asonadas mientras, por otro lado, se procuraba formar mayorías circunstanciales que pretendían defender el orden público y la propiedad privada.

En esos mismos días fue impedida por las autoridades la circulación de las revistas “Vea” y “Topaze”, lo que provocó airadas reacciones del Centro de Alumnos de la Escuela de Periodismo y la Federación de Estudiantes Normalistas de Chile reclamando una amplia libertad de prensa.

El día 6 de abril, el gobierno decidió suspender el alza de los pasajes de locomoción colectiva mientras una comisión ad hoc reestudiaba el tema. Sin embargo quedaba claro que con una inflación superior a 80% sería imposible mantener las antiguas tarifas.



Cuerpo de Generales de la Fuerza Aérea de Chile, 18 de septiembre 1958. De izquierda a derecha: GBA Evaristo Gómez Lindholm; GBA Raúl Yazigi Jauregui; GBA Eduardo Jensen Franke; GAV Darío Bobadilla Cabello; General del Aire Diego Barros Ortiz; GBA Mario Guevara Rodríguez; GBA Hugo Munita De la Vega; GBA Alfredo Lavín Ramírez; GBA Aquiles Savagnac Sánchez. 1958



Parada Militar 1958. El Presidente Illia visita un desfile de marinos de General del Airo el 21 de agosto de 1958. Fotografía de Diego Barros Ortiz.



El Presidente Ibáñez y sus ministros, 1958.

Lentamente el país regresó a la calma; se reanudaron las clases, volvió a circular la locomoción colectiva, el comercio reabrió sus puertas en horarios normales, se atenuaron los patrullajes de las fuerzas armadas y carabineros volvieron a las calles desde donde habían sido retirados.

Pero la situación política continuaba en un plan delicado por la pérdida de apoyo al Presidente, lo que alcanzaba márgenes preocupantes.

En estas condiciones nacionales, cinco meses después fue nombrado Ministro de Educación el General del Aire Diego Barros, quien logró mantener la tranquilidad en su sector.

## Notas

1. PUMA era una sigla adoptada por un grupo de oficiales de Ejército, al que también se había vinculado algún oficial de la Fuerza Aérea. Existen diversas explicaciones sobre el origen de esta denominación. Una de las que se ha mencionado con mayor frecuencia es: Por Una Mayor Autoridad. Sin embargo, hay opiniones discrepantes.
2. Carlos Prats González, «Memorias Testimonio de un soldado», Ed. Pehuén, 1985, pág. 87.
3. Fuerza Aérea, Volumen XXXIX, N° 52, 1980, pág. 102.
4. Gonzalo García Pino, Juan Esteban Montes Ibáñez, «Subordinación democrática de los militares», Ed. Atena, 1994, págs. 259 a 263.
5. Chile Aéreo, 1955, pág. 21
6. Rodolfo Martínez Ugarte, op. cit., pág. 266
7. «El Mercurio», martes 19 de octubre de 1957, pág. 18.
8. Luis Celis, Andrés Guzmán, José Miguel Pozo, «Educadores ilustres en la historia educacional chilena siglos XVIII - XX», Facultad de Educación, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998, pág. 33.
9. Homero Ponce Molina, «Historia del Movimiento Asociativo Laboral Chileno», Editorial Alba, 1986, Primer Tomo, págs. 168, 169, 170.
10. «El Mercurio», miércoles 3 de abril de 1957, pág. 3.

Como señalábamos en el capítulo anterior, la nominación de Diego Barros como Ministro de Educación se produjo en una situación política muy conflictiva en la que concurrían circunstancias de variado orden.

El hecho específico que determinó al Presidente Ibáñez para reorganizar su gabinete ministerial, fue la acusación constitucional contra los ministros de Relaciones Exteriores y de Justicia a las que el Senado dio lugar.

Contra las suposiciones de muchos sectores, el nombramiento de nuevos ministros no sólo se refirió a las cartas mencionadas, sino fue más allá y se designó a seis nuevas personalidades para incorporarse a esas altas funciones.

Respecto del nuevo Ministro de Educación, nadie discutía sus condiciones humanas y sus destacadas cualidades intelectuales, por lo que difícilmente podía ser cuestionada su designación. Sin embargo había sectores ciudadanos que se expresaban en contra por su condición de extranjero.

## Capítulo VI

# Se reconocen méritos y se enfrenta una catástrofe

## 1955 - 1961

Pero más curioso aún, resulta el desconocimiento periodístico acerca de la organización del Ministerio de Defensa y la dependencia que tenían - y tienen - las fuerzas armadas con respecto a los poderes ejecutivo y legislativo.

En una crónica editorial se decía en algunos párrafos:

«Se nos impone señalar como secuelas de la reforma ministerial, dos hechos que tienen merecida significación: el retiro del Ejército de dos generales, el del general de Brigada señor Adrián Barrientos y el del Comandante en Jefe de la FACH don Diego Barros Ortiz».

Pudiera ser un error involuntario o producto de una redacción acelerada para estar a tiempo con el artículo antes de la edición, pero en todo caso quedaba dicho que en opinión del autor de la nota, la Fuerza Aérea era parte del Ejército.

Sin embargo, cualesquiera de estas u otras explicaciones perdían valor, cuando continuando la lectura se encontraba otro párrafo que afirmaba:

«Con el retiro de ambos se priva al Ejército de dos jefes con larga hoja de servicios en la Institución.»

El artículo en cuestión adolecía de varios errores: desde luego, el articulista ignoraba que al General Barros se le había rechazado su solicitud de retiro, por lo que continuaba en servicio al mando de la Fuerza Aérea y simultáneamente asumía como ministro.

Lo más penoso era su desconocimiento de la organización del Ministerio de Defensa, donde las tres fuerzas armadas mantienen una directa dependencia del mi-

## Notas

1. PUMA era una sigla adoptada por un grupo de oficiales de Ejército, al que también se había vinculado algún oficial de la Fuerza Aérea. Existen diversas explicaciones sobre el origen de esta denominación. Una de las que se ha mencionado con mayor frecuencia es: Por Una Mayor Autoridad. Sin embargo, hay opiniones discrepantes.
2. Carlos Prats González, «Memorias Testimonio de un soldado», Ed. Pehuén, 1985, pág. 87.
3. Fuerza Aérea, Volumen XXXIX, N° 52, 1980, pág. 102.
4. Gonzalo García Pino, Juan Esteban Montes Ibáñez, «Subordinación democrática de los militares», Ed. Atena, 1994, págs. 259 a 263.
5. Chile Aéreo, 1955, pág. 10.
6. Rodolfo Martínez Ugalde, op. cit., pág. 266.
7. «El Mercurio», 20 de abril de 1957, pág. 1.
8. Luis Celis, Andrés Guzmán, José Miguel Pozo, «Educadores ilustres en la historia educacional chilena (siglos XVIII - XX)», Facultad de Educación, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1990, pág. 9.
9. Homero Ponce Molina, «Historia del Movimiento Asociativo Laboral Chileno», Editorial Alba, 1986, Puntillo, pág. 170.
10. «El Mercurio», miércoles 3 de abril de 1957, pág. 3.



Como señalábamos en el capítulo anterior, la nominación de Diego Barros como Ministro de Educación se produjo en una situación política muy conflictiva en la que concurrían circunstancias de variado orden.

El hecho específico que determinó al Presidente Ibáñez para reorganizar su gabinete ministerial, fue la acusación constitucional contra los ministros de Relaciones Exteriores y de Justicia a las que el Senado dio lugar.

Contra las suposiciones de muchos sectores, el nombramiento de nuevos ministros no sólo se refirió a las carteras mencionadas, sino fue más allá y se designó a seis nuevas personalidades para incorporarse a esas altas funciones.

Respecto del nuevo Ministro de Educación, nadie discutía sus condiciones humanas y sus destacadas cualidades intelectuales, por lo que difícilmente podía ser cuestionada su designación. Sin embargo había sectores ciudadanos que se expresaban en contra por su condición militar. Se objetaba, bajo distintos razonamientos político-jurídicos, que un hombre de uniforme sirviera en un puesto de exclusiva confianza presidencial, aduciendo que cuando debiera cesar en esa condición, regresaría a las filas de su institución de origen, lo que se estimaba inconveniente. Resulta curioso conocer esas alegaciones cuando se aprecia, en perspectiva histórica, que en otras oportunidades se ha propiciado la ocurrencia de situaciones similares.

Pero más curioso aún, resulta el desconocimiento periodístico acerca de la organización del Ministerio de Defensa y la relación de dependencia que tenían -y tienen- las fuerzas armadas respecto de las autoridades superiores.

En una crónica editorial se decía en algunos párrafos:

«Se nos impone señalar como secuelas de la reforma ministerial, dos hechos que tienen merecida significación: el retiro del Ejército de dos generales, el del general de Brigada señor Adrián Barrientos y el del Comandante en Jefe de la FACH don Diego Barros Ortiz».

Pudiera ser un error involuntario o producto de una redacción acelerada para estar a tiempo con el artículo antes de la edición, pero en todo caso quedaba dicho que en opinión del autor de la nota, la Fuerza Aérea era parte del Ejército.

Sin embargo, cualesquiera de estas u otras explicaciones perdían valor, cuando continuando la lectura se encontraba otro párrafo que afirmaba:

«Con el retiro de ambos se priva al Ejército de dos jefes con larga hoja de servicios en la Institución.»<sup>1</sup>

El artículo en cuestión adolecía de varios errores: desde luego, el articulista ignoraba que al General Barros se le había rechazado su solicitud de retiro, por lo que continuaba en servicio al mando de la Fuerza Aérea y simultáneamente asumía como ministro.

Lo más penoso era su desconocimiento de la organización del Ministerio de Defensa, donde las tres fuerzas armadas mantienen una directa dependencia del mi-

nistro del ramo sin que existan encuadramientos de una en otra y donde la precedencia protocolar del Ejército se fundamenta en su más larga vida, ya que por razones obvias, la Fuerza Aérea no existía en el siglo XIX.

El segundo párrafo transcrito no deja lugar a dudas acerca del error, puesto que manifiesta que ambos tenían una larga hoja de vida en «la Institución». La redacción del tema y el uso de mayúscula al hablar de «la Institución» confirma esta apreciación.

El valor que se le puede asignar a este comentario radica en la evidente influencia que tienen los medios de comunicación de masas frente a la opinión pública y si ellos mismos están desinformados, pueden inducir a errores de apreciación de variadas dimensiones. En el caso del General Barros Ortiz es particularmente preocupante, pues él llevaba a la sazón dos años en el mando institucional y se había preocupado por dar a conocer a la Fuerza Aérea como la Institución que «más se ve», utilizando para ello no sólo las acciones de los medios humanos y materiales bajo su mando, sino que se había valido de su pluma ágil y de sus condiciones como periodista.

Como se ha señalado, los cambios en la vida política significaron una grave pérdida de apoyo para el Presidente Ibáñez, que había triunfado en la elección de 1952 con el 46.7% de los votos emitidos. En el último año, si se hubiera medido el respaldo ciudadano, tal vez habría dado cifras próximas a 10%, lo que es absolutamente insuficiente para gobernar y esto hace particularmente respetable la aceptación de Diego Barros para ser ministro en el año final del gobierno.

El era un hombre de fina percepción del acontecer nacional y estaba perfectamente orientado de la mala situación que enfrentaba el gobierno, de modo tal que pudo negar su aceptación para ser ministro en una cartera que había tenido -entre otros muchos- los problemas que se ha descrito en el capítulo anterior; sin embargo, su patriotismo y espíritu de servicio lo llevó a cargarse con el peso adicional de sus nuevas funciones.

Sirve para entender en parte la magnitud de la fuerza con que operaba la oposición, leer las páginas del diario La Nación que al dar cuenta de los resultados de la acusación constitucional contra los Ministros de RR.EE. Osvaldo Saint-Marie y de Justicia, Arturo Zuñiga Latorre, decía: «La democracia chilena sufrió ayer uno de sus más serios reveses en la historia institucional de la República, cuando una mayoría del Senado dio su aprobación a una de las más injustas acusaciones jamás conocidas en nuestra vida política, contra dos Ministros de Estado, a los que se ha privado así de su investidura gubernativa».

«Los senadores no actuaron como jurado, pronunciándose en conciencia con



Después del Te Deum, 18 de septiembre 1958. ¿Qué tema conversarían cuando faltaban 37 días para la transmisión del mando presidencial?

respecto a la acusación, sino como políticos de otras tantas colectividades partidarias, cuyas instrucciones obedecieron ciegamente».

«Los propósitos radicales no pueden tener sino un solo objetivo: provocar la quiebra del Poder Ejecutivo, y lanzar, por consiguiente, al país, en una de las más negras aventuras inconstitucionales».

«Fue desechada la acusación de: «por haber comprometido el honor de la nación», por no haber reunido votos. Sólo se aprobó el libelo «por haber dejado sin ejecución las leyes.»<sup>2</sup>

El panorama que aparecía oscuro para el gobierno, tuvo un desmentido en la actuación de Diego Barros que terminó el período con el reconocimiento unánime de la ciudadanía.

Esta aceptación de su gestión, se vería coronada por un éxito pocas veces visto.

Para efectos que interesan a la biografía de Diego Barros, resulta importante recordar que su carácter, en público, lo hacía aparecer como un hombre hosco.



Cóctel ofrecido por el General Barros a sus colegas periodistas encargados de Educación y Defensa, 24 octubre 1958.



Entrega del Ministerio de Educación, 4 de noviembre 1958.

de su investidura gubernativa». «Los senadores no actuaron como jurado, pronunciándose en conciencia con

Durante el año 1958 se desarrolló la campaña destinada a la elección del Presidente de la República. Cuatro representantes de agrupaciones políticas y un candidato independiente se presentaron en aquella oportunidad mostrando diversas tendencias, lo que prestigia a la democracia.

«El 4 de septiembre se efectuaron las elecciones presidenciales. Resultó elegido el candidato de la derecha Jorge Alessandri, con el 31.6% de los votos; llegó segundo, el candidato del FRAP, Salvador Allende, con el 28.9%; Eduardo Frei, abanderado de la Democracia Cristiana terminó tercero con el 20.7%; en cuarto lugar estuvo Luis Bossay, radical, con el 15.6%, y último fue el candidato independiente, Antonio Zamorano, con un 3.3%.

El 4 de noviembre de 1958, el General Carlos Ibáñez hizo entrega de su cargo, en la tradicional ceremonia efectuada en el Congreso Nacional, a su sucesor Jorge Alessandri Rodríguez.»<sup>3</sup>

Una buena descripción del candidato triunfante la hace James R. Whelan, ya citado en estas páginas:

«A Jorge Alessandri Rodríguez no le gustaba mucho la vida pública y aún menos el ocupar la Presidencia. Era, en realidad, la antítesis no sólo de su gregario y parlanchín padre (Se refiere a Arturo Alessandri Palma. N. del A.), sino que de todas las otras figuras prominentes de la vida política de Chile. Su propia vida pública hasta este punto -Ministro de Hacienda por dos años (1947-49) en el gobierno de González Videla, diputado durante cuatro años (1926-30), y ahora senador novato- había sido una concesión renuente al «noblesse obliga».

«Alto, imponente, taciturno, Jorge Alessandri tenía fama de ser un hombre irascible a quien no sólo le disgustaba la política, sino que detestaba pronunciar discursos y enfrentar grandes multitudes. Había quienes señalaban que ni siquiera le gustaban las pequeñas multitudes: nunca se casó. Austero e impecablemente honesto, vivía en total simplicidad en su departamento de soltero...»<sup>4</sup>

Otro autor que lo describe es Federico F. Gil quien se refiere a Alessandri Rodríguez en forma despectiva tratándolo de «otro miembro de la famosa familia».<sup>5</sup>

Las dos descripciones se ajustan a la realidad conocida por los chilenos, y si bien era un hombre de carácter difícil, esto no fue inconveniente para que en la elección de 1958, las mujeres le marcaran una clara preferencia respecto a sus competidores. El cuadro siguiente es elocuente:

Para efectos que interesan a la biografía de Diego Barros, resulta importante recordar que su carácter, en público, lo hacía aparecer como un hombre hosco.

<b>Voto femenino en porcentajes</b>		
	<b>Total</b>	<b>Femenino</b>
Jorge Alessandri	31.6	34.1
Salvador Allende	28.9	22.3
Eduardo Frei	20.7	23.9
Luis Bossay	15.6	16.1
Antonio Zamorano	3.3	3.6

Respecto a su «famosa familia», en realidad era famosa y había una antigua rivalidad con Ibáñez.

Desde el primer gobierno de Arturo Alessandri Palma (1920-25) se había desarrollado un fuerte antagonismo entre éste y Carlos Ibáñez. Al respecto se ha escrito muchísimo por lo que, por ahora, sólo nos limitamos a reconocer el hecho.

Después de varios cambios, asumió la Presidencia el General Ibáñez, que en octubre de 1927 expulsó del país a Arturo Alessandri.

Caído el gobierno de Ibáñez, hubo diversos intentos por reorganizar la institucionalidad hasta 1932 en que el León de Tarapacá fue nuevamente elegido como Presidente de la República. Durante su gobierno el país tendió a una excesiva polarización entre izquierdas y derechas bajo la influencia de factores internos y externos. Entre estos últimos cabe mencionar el desarrollo de ideologías totalitarias como nazismo, fascismo y comunismo.

Distintos sectores, entre los que se encontraba el nazismo, apoyaron la candidatura de Ibáñez para suceder a Alessandri que terminaba su gobierno en 1938.

En septiembre de ese año, poco antes de las elecciones presidenciales, se produjo una demencial asonada nazista, a consecuencia de la cual fueron muertos 63 estudiantes universitarios que se habían rendido ante las fuerzas de carabineros.

La acción del grupo nazista que se apoderó el 5 de septiembre de 1938 de la Casa Central de la Universidad de Chile y del Edificio del Seguro Obrero, fue un acto demencial característico de los movimientos violentistas que procuran ganar por la fuerza cuando no logran mayoría en la ciudadanía. Además de la inmoralidad involucrada en esos comportamientos antisociales, tuvo características de increíble torpeza en su planificación y ejecución, pues constituían un grupo sin vinculaciones en grandes organizaciones que pudieran apoyarles.

Hay un hecho, sin embargo, que debe señalarse y es que aún condenando su proceder, debe recordarse que la historia junto con condenarles, ha sancionado a quienes les mataron una vez rendidos, pues como lo dice el decano de la prensa

capitalina, habían levantado bandera blanca cuando se vieron copados por Carabineros. Existen testimonios gráficos de esos hombres siendo conducidos con las manos en alto desde la Universidad hasta el Seguro Obrero, donde fueron masacrados.

¿Quién dio la orden de matar a los rendidos? Este es un tema que no fue debidamente aclarado, pero muchas miradas se dirigieron al Presidente Alessandri, pues los hechos sucedieron a pocos metros de La Moneda y el propio mandatario fue testigo de algunos intercambios de disparos entre los golpistas y las fuerzas del orden.

Así como hubo opiniones condenatorias contra el Presidente, también se formularon contra Ibáñez a quien se le consideró inspirador del abortado conato revolucionario.

La consecuencia política fue que en las próximas elecciones presidenciales, ambos resultarían perdedores. Tampoco resultó elegido Gustavo Ross, candidato del gobierno. El triunfo correspondió a Pedro Aguirre Cerda.

Ibáñez volvería a ser Presidente en 1952, y Arturo Alessandri fue Senador y Presidente de esa rama del Parlamento.

La odiosidad entre ambos se hizo un lugar clásico en la política nacional. La opinión pública estimaba, mayoritariamente, que esa enemistad se proyectaba a las respectivas familias.

De la numerosa familia Alessandri se puede señalar que sus hijos fueron destacados profesionales, dos de los cuales tuvieron importante participación en la vida política nacional.

Fernando Alessandri Rodríguez, un brillante abogado fue senador desde 1934 hasta 1969. Al fallecer su padre, en 1950, fue elegido Presidente del Senado, cargo en que se mantuvo por varios períodos. En 1946 como candidato a la presidencia de la República, resultó tercero, después de Gabriel González Videla y Eduardo Cruz-Coke Lassabe.

Arturo Matte Larraín, casado con Rosa Esther Alessandri Rodríguez, y por tanto, yerno de Arturo Alessandri Palma, fue candidato a la presidencia en 1952, cuando triunfó Carlos Ibáñez.

El autor de este libro tuvo la oportunidad de conocer personalmente a don Arturo Matte en 1976 durante un almuerzo privado realizado por motivos generados en las actividades profesionales que desempeñaba en la época. Sólo tres personas estaban presentes, siendo el tercero un amigo común, don Oscar Ruiz Bourgeois, distinguido economista que asesoraba al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, don Gustavo Leigh Guzmán, en la Junta de Gobierno.

En aquella ocasión, el señor Matte tuvo expresiones de profunda sensibilidad social que parecían insólitas en un hombre ligado a sectores de gran capacidad económica. La privacidad de la reunión y los fundamentos esgrimidos por don Arturo, permiten aceptar como realmente sinceros sus planteamientos.



Saludando al Presidente de la República Jorge Alessandri Rodríguez, 3 de noviembre 1958.



Respecto de Jorge Alessandri digamos que fue Ministro de Estado, diputado, senador y llegó a la presidencia en 1958.

Efectivamente, Jorge Alessandri pertenecía a una familia famosa y también es efectivo que una honda enemistad existía entre Ibáñez y su familia, por lo que resulta verdaderamente notable que al asumir su alta investidura haya confirmado en la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea al General Diego Barros, que como lo hemos dicho, también había sido Ministro de Ibáñez.

Lo aparentemente sorprendente de esta determinación radica en un aspecto de lógica política, pues el nuevo mandatario era un hombre inteligente que deseaba hacer un buen gobierno y para ello necesitaba rodearse de la mejor gente posible; y no cabe duda que Barros se contaba entre los chilenos de excepción y su mando había sido hasta ese momento -como seguiría siéndolo- realmente brillante.

No se equivocó con esta confirmación y al poco tiempo tendría ocasión de comprobar en dramáticas circunstancias lo acertado de su proceder.

El comienzo del gobierno de Alessandri fue relativamente tranquilo, pues si bien había sido elegido con un porcentaje algo inferior a un tercio del electorado, la oposición, en cambio, estaba dividida entre la izquierda, el centro representado por la DC, y otros partidos de menor volumen. Además contaba con el respaldo de la clase empresarial a la cual él mismo pertenecía.

La situación mundial estaba marcada por la guerra fría mientras EE.UU. continuaba tratando de mantener su rectoría sobre América Latina.

En esta parte del mundo se había producido, por la influencia norteamericana y factores internos de cada país, la limpieza de algunos dictadores como Odría, Rojas Pinilla y Pérez Jiménez.

En Cuba continuaba gobernando Fulgencio Batista, un dictador que había progresado a la sombra de EE.UU. y ahora, en 1958, había perdido la simpatía de su protector y debía enfrentar el reclamo cada vez más notorio del pueblo. Allí se estaba incubando Fidel Castro que ya en diciembre de 1956 había organizado sus guerrillas en la Sierra Maestra y que el 1º de enero de 1959 ocupó triunfante La Habana, desde donde no se movería hasta el presente.

En Colombia, ya derribado Rojas en 1957, se estableció un sistema en que dos partidos se alternaron en el poder por muchos años.

En Bolivia gobernaba Hernán Siles Suazo que había recibido el poder de manos de Víctor Paz Estenssoro, a quien se lo devolvió en 1960.

Las relaciones con Bolivia han estado marcadas a lo largo de la historia binacional por actitudes cambiantes del altiplano, donde lo único permanente ha sido el reclamo por salida soberana al mar. Las razones esgrimidas por Bolivia han estado a menudo condicionadas por su inestabilidad política interior haciendo compleja su



Saludo de la Escuela N° 180 «Naciones Unidas», 21 de marzo 1959. Se le recordaba con cariño varios meses después de dejar el Ministerio de Educación.

comprensión. No obstante, en forma permanente Chile ha ofrecido condiciones favorables para el comercio ultramarino de ese país, poniendo como requisito el respeto a los tratados internacionales, en virtud de los cuales Chile es soberano de la franja costera. Desde luego que resultaría imposible para nuestro país ceder en esa condición.

Durante el gobierno de Ibáñez se había mantenido un enlace diplomático de excelente nivel, al punto que el Presidente chileno visitó oficialmente a su vecino, siendo el único gobernante chileno que lo ha hecho..

Al asumir Jorge Alessandri, nada hacía presumir que poco tiempo después, en una clásica actitud del gobierno de La Paz, casi sin aviso, retiraría su embajador en Santiago produciendo una situación difícil de rectificar.

Respecto de Argentina la situación era observada con atención pues en 1958 asumió la presidencia Arturo Frondizi, después de cinco años de gobiernos de facto, y permanecería sólo cuatro años en el poder, para ser depuesto por las fuerzas armadas que nominaron a José María Guido como Presidente.

Entre tanto, desde hacía algunos años se arrastraba un problema por disputas limítrofes en la zona de Palena, motivando varios encuentros entre los dos Presidentes que concluyeron llevando el tema ante el arbitraje de la Reina de Inglaterra.

América Latina continuaba en un estado de subdesarrollo económico y con

una situación política de equilibrio inestable, pues mientras en algunos países se observaba democracias corruptas, en otros sectores comenzaba a verse un cierto sentido «nasserista», donde militares creían poder alcanzar para sus conciudadanos un aceptable nivel de justicia social, bajo la condición de establecer regímenes autoritarios.

En Chile, la democracia continuaba operando con las virtudes y vicios que todo sistema político puede tener. Las fuerzas armadas vivían convencidas de su acatamiento a la Constitución y obedientes del poder político legalmente constituido.

Sin embargo, no todo transcurría en la Fuerza Aérea sin problemas; a los hechos habituales en todo organismo de sus características, se agregaban en forma esporádica algunas situaciones desagradables porque de una u otra forma tocaban la honorabilidad de sus miembros por diversas situaciones. En todos esos casos, Diego Barros actuó con una energía deseable para evitar repeticiones. Un ejemplo, lo constituye la Resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea N° 190/10 de 23 de diciembre de 1958, que se estampa a continuación:

El Presidente Jorge Alessandri había mantenido contactos solamente formales y esporádicos con los militares durante toda su vida, pero estaba sinceramente convencido de su profesionalismo para servir de la mejor forma posible a la seguridad exterior.

De esta convicción emanó también su certeza de que Diego Barros era el hombre indicado para continuar al mando de la Fuerza Aérea y de esa forma la Institución pudo continuar su proceso de consolidación mediante una instrucción que se modernizaba rápidamente y un entrenamiento que se hacía cada vez más exigente.

Tal vez uno de los puntos débiles que mostraba su equipamiento material estaba centrado en los medios de transporte aéreo pues se disponía sólo de aviones livianos que iban desde monomotores hasta los bimotores C-47, avión al que cariñosamente los pilotos denominaban «la charlota».

En esa época, la Línea Aérea Nacional, que era una empresa del Estado, contaba con abundante material aéreo, entre los que figuraban aviones DC-6B cuádrimotors y varios aviones bimotors. Con este material cubría itinerarios nacionales e internacionales con vuelos a varios países de América, incluidos los EE.UU. En 1963, la compañía concretó la compra de aviones birreactores Caravelle de fabricación francesa.

Otras pequeñas empresas chilenas, con escaso material, trataban de hacer realidad la vinculación de todo el territorio nacional por medio del aire, pero la legislación existente impedía un mayor desarrollo de esta actividad fundamental en un país de una geografía tan especial como la chilena.

En otros países se había percibido desde la segunda guerra mundial que el

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
FUERZA AEREA DE CHILE  
COMANDANCIA EN JEFE  
OFICINA DE COMANDO

RESERVADO

Nº

190/10 ✓

SANTIAGO, 23 de Diciembre de 1958.-

**RESOLUCION DE LA COMANDANCIA  
EN JEFE DE LA FUERZA AEREA.**

**VISTOS:** El mérito de la presente Investigación Sumaria ordenada instruir por esta Comandancia en Jefe con fecha once de Septiembre de 1957, con el objeto de establecer la responsabilidad que pudiera corresponder a determinados miembros de la Institución en la celebración de actos o contratos que determinaron la internación de automóviles al país con violación de las disposiciones administrativas que rigen la materia;

Que se ha podido establecer que en los casos a que se refieren los N.ºs. 2º, 3º y 4º del Dictamen Fiscal de fs. 239, se ha comprobado que el personal de la Institución que allí se menciona realizó gestiones, o bien, celebró actos o contratos que permitieron a los interesados internar automóviles sin cumplir estrictamente con todas las disposiciones reglamentarias sobre la materia, por lo que esos hechos dieron origen a una responsabilidad disciplinaria para sus autores. No obstante lo anterior, sabe declarar que dicha responsabilidad se encuentra extinguida por haber operado la prescripción de la acción disciplinaria correspondiente, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 43 del Reglamento de Disciplina Serie E. N.º 2 y, en consecuencia, no procede, ahora, aplicar sanciones de carácter disciplinario.

Y teniendo presente que la Justicia Ordinaria instruye un proceso judicial en averiguación de la responsabilidad penal que pudiera corresponder a alguno de los miembros de la Institución en estos mismos hechos, sabe dejar establecido que la resolución de este asunto queda sujeta a lo que dicho Tribunal resuelva en definitiva.

La Dirección del Personal deberá oficiar al Tribunal Ordinario correspondiente a fin de que se sirva informar sobre el estado de tramitación del proceso respectivo, y si en él se ha declarado responsable a algún miembro de la Institución.

Remítase a la Dirección del Personal para los efectos de su notificación, oficio y archivo.-



DIEGO BARROS ORTIZ  
General del Aire  
COMANDANTE EN JEFE

progreso estaba estrechamente relacionado con las comunicaciones aeronáuticas, razón por la cual las flotas aéreas comerciales eran cada vez mayores y con un uso intensivo de aviones a reacción de gran autonomía y capacidad de carga y pasajeros, acortando las distancias entre diferentes países y continentes.

Ya en la guerra mundial, las fuerzas aéreas habían empleado enormes cantidades de aviones cuádrimotores lo que en Chile era todavía un simple anhelo.

El 27 de julio de 1949 se había efectuado el primer vuelo de un cuádrimotor británico, el De Havilland Comet, con lo que se abría un porvenir luminoso para la aviación. De este hecho da cuenta la literatura especializada en los siguientes términos:

«Hatfield, 27 julio

La industria aeronáutica británica se viste de gala, los americanos están disgustados. El avión de línea a reacción Comet de De Havilland ha realizado su primer vuelo de pruebas con éxito. Tras salir a las 6 de la mañana de Hatfield, John Cunningham y su tripulación ha tomado su desayuno en Trípoli; estaban de vuelta en Londres a las 15 horas. Los dos vuelos se completaron a una velocidad de crucero de 725 Km/h, a más de 10.000 m. de altitud, con un silencio de vuelo casi total. Todos los datos de la aviación comercial se han de revisar, empieza una nueva era y no ha sido por el hecho de que América domine la industria aeronáutica desde hace años. Este Comet no tiene nada en común con los otros dos aviones a reacción desarrollados por Vickers o Avro Canadá. En este caso, se trata de células clásicas sobre las que se ha sustituido el motor de pistones por un reactor. El Comet es de concepción totalmente nueva. Las alas, que sirven de depósitos, son herméticas. El fuselaje está pegado y no remachado. Los 4 reactores dan 10 toneladas de empuje.»<sup>6</sup>

La misma publicación citada nos informa que en 1960, aviones Lockheed C-130 Hércules podían aterrizar en cualquier lugar de la Antártica y que aviones de Air France realizaban el servicio entre París y Tokio por la ruta del Polo Norte.

Los aviones Lockheed C - 130 Hércules constituían por sus características operativas, lo que en EE.UU. se llamó «el largo brazo de América». En agosto de 1954 se había efectuado el primer vuelo de uno de estos aparatos bajo la denominación de YC -130, y desde esa ocasión se apreció la enorme ayuda que podía significar realizar transporte pesado en terrenos de difíciles características por las condiciones especiales de su tren de aterrizaje.

Estas aeronaves vendrían a incorporarse al inventario de la Fuerza Aérea de Chile, solamente veintidós años después de haber sido probados en vuelo. Esto sucedió en 1972, siendo Comandante en Jefe, el General del Aire César Ruiz Danyau.

Para formarse una opinión del desarrollo que había alcanzado la aviación, lo que implicaba un efectivo crecimiento en tamaño, calidad y cantidad de la infraestructura, reproducimos otro párrafo tomado de la misma prestigiosa publicación:

«Un avión cada 72 segundos»

«Chicago, 14 marzo (1960)

«Las cifras hablan por sí solas: 431.000 movimientos de vuelo por año, es decir 1183 aterrizajes y despegues al día. Cada 72 segundos, un avión se eleva o toma tierra. Este es el récord registrado por el aeropuerto de Chicago - Midway. Lo comunica la Agencia Federal de la Aviación Civil. A efectos comparativos, Orly registra una actividad ocho veces menor. En Chicago, el aeródromo, de construcción cuadrada y en plena ciudad, está cuadrado en ocho pistas y los aviones aterrizan de dos en dos en paralelo. La frecuencia del aeropuerto más importante de Estados Unidos está ligada a un tráfico internacional considerable a causa de los 3.5 millones de habitantes de Chicago, la mayoría de origen extranjero, y al tráfico de cercanías que encamina muchos pasajeros de Detroit, centro industrial próximo.»<sup>7</sup>

Por esa época, las grandes compañías aéreas de EE.UU., Europa y Asia, tenían en sus inventarios varios centenares de aviones cada una.

Mientras tanto en Chile, en materia de transporte aéreo civil y militar, se mantenía una situación de insuficiencia para las necesidades siempre crecientes de una economía que procuraba salir de su nivel de subdesarrollo. Este fenómeno no puede ser adjudicado a una simple falta de interés por parte de las autoridades nacionales o aeronáuticas porque hay variados testimonios en contrario. Más bien debiera ser atribuido a una mentalidad generalizada en la ciudadanía que seguía viendo a la aviación como un fenómeno reservado a las potencias de mayor nivel, pero el hecho final era que los medios de transporte nacionales no estaban en consonancia con el adelanto que se observaba en el mundo.

Debe servir también como elemento de juicio un fenómeno ligado a concepciones económicas en un país de escasos recursos.

En la época hacía falta incrementar programas económicos y sociales con recursos insuficientes. Sin embargo había conciencia clara que si no se desarrollaba la infraestructura vial, difícilmente podría conseguirse un incremento de la producción y comercialización de bienes y servicios, por lo cual se dio un énfasis a la construcción de la llamada carretera panamericana; en realidad se trataba de pavimentar miles de kilómetros que unieran Arica y Puerto Montt y se continuó con la implementación de aeropuertos que habían tenido un impulso fuerte durante el gobierno anterior. Sin contar con esas instalaciones terrestres para apoyar a la aviación, era ilusorio pretender un gran crecimiento de las líneas aéreas que en muchos casos debían operar en pistas rudimentarias aún.

El día 21 de mayo, el país ha realizado, tradicionalmente, dos acontecimientos de importancia.

Uno consiste en la celebración del aniversario del Combate Naval de Iquique,

ceremonia que se efectúa en todas las ciudades de Chile y hasta en pequeños poblados, ocasión en que las fuerzas armadas realizan desfiles de gran solemnidad. La ocasión lo amerita pues se recuerda que esa gesta heroica dio el impulso necesario para que la Guerra del Pacífico (1879-1884) resultara victoriosa para la causa chilena.

La otra ceremonia es la apertura del período ordinario de legislatura del Congreso, oportunidad en la cual el Presidente de la República da a conocer un mensaje en el que hace un balance de lo realizado hasta esa fecha por el gobierno y expone los planes y programas que desarrollará en el futuro.

En las ciudades de mayor población, el aniversario del Combate Naval de Iquique lo celebran colegios y otras agrupaciones sociales el día 20 de mayo para evitar interferencias con los actos militares.

Cuando la ciudadanía, unida a padres y apoderados presenciaban con emocionada alegría la presentación escolar, nada hacía presentir en aquel 20 de mayo de 1960, que al día siguiente el país experimentaría una de las mayores catástrofes naturales que se registra en la historia nacional.

Chile es un país sísmico por la acción de la larga cadena de volcanes que lo recorre de norte a sur; y por efectos de la presión que ejercen mutuamente las placas tectónicas de Nazca y Sudamericana.

La historia ha recogido impresionantes relatos de múltiples terremotos que han afectado la geografía chilena, adornándola con mitos, leyendas y tradiciones.

Es difícil encontrar un chileno que no tenga en su experiencia un temblor de tierra de mayor o menor intensidad, por lo que muchas personas han terminado por acostumbrarse a estos fenómenos y otras han desarrollado grandes temores que a veces tocan en el pánico. Como sea, todos saben que con un fenómeno de este tipo se debe ser extremadamente responsable.

El 16 de diciembre de 1575, se produjo un violento terremoto en la zona sur del país. Como consecuencia del sismo, se desplomó un cerro en la desembocadura del Lago Riñihue que formó un verdadero tapón. Las aguas se incrementaron por efectos de los deshielos de verano y cuatro meses después se desbordaron en forma impetuosa destruyendo pueblos y matando personas y ganado.

Por su valor histórico, se transcribe parte del comentario de Pedro Mariño de Lobera dando cuenta de lo ocurrido:

«Al fin deste mesmo año de 1575, estando la ciudad de Valdivia en la mayor prosperidad que jamás había estado y la gente a los principios de su quietud y contento, quiso nuestro Señor que le durasen poco los solaces acumulando nuevos infortunios a los pasados. Sucedió pues en 16 de diciembre viernes de las cuatro témporas de Santa Lucía, día de aposición de luna, hora y media antes de la noche, que todos descuidados de tal desastre, comenzó a temblar la tierra con gran rumor y estruendo

yendo siempre el terremoto en crecimiento sin cesar de hacer daño derribando tejados, techumbres y paredes, con tanto espanto de la gente, que estaban atónitos y fuera de sí de ver un caso tan extraordinario».

Agrega que la gente creía estar presenciando «el fin del mundo», y que la violencia del sismo dejó a muchos enterrados bajo los escombros.

Continúa Mariño:

«Demás desto mientras la tierra estaba temblando por espacio de un cuarto de hora, se vio en el caudaloso río, por donde las naos suelen subir sin riesgo, una cosa notabilísima, y fue que en cierta parte dél se dividió el agua corriendo la una parte de ella hacia la mar y la otra parte río arriba, quedando en aquel lugar el suelo descubierto, de suerte que se veían las piedras. Ultra desto salió la mar de sus límites y linderos corriendo con tanta velocidad por la tierra adentro como el río del mayor ímpetu del mundo».

Cuenta también que «la braveza entró tres leguas tierra adentro» y dejó muchos peces muertos y dos naos varadas quedando la ciudad arrasada.

Después de narrar los sufrimientos de los sobrevivientes, añade:

«Cayó a esta coyuntura un altísimo cerro que estaba catorce leguas de la ciudad y extendiendo la máquina de su corpulencia, se atravesó el gran río de Valdivia por la parte que nace de la profunda laguna de Anigua, cerrando su canal de suerte que no pudo pasar gota de agua por la vía de su ordinario curso... Y fue tan grande la máquina del cerro, que tuvo cerrada la boca del desagadero por más de cuatro meses, represándose siempre el agua en la gran laguna hasta que reventó, haciendo los efectos que se dirán a su tiempo».

«Ya queda dicho de la represa que hubo en la gran laguna de Renihua (Riñihue, N. del A.) a los seis (sic) días del mes de diciembre de 1575.»<sup>8</sup>

La avalancha producida al estallar la represa produjo efectos devastadores «habiendo muerto más de mil y docientos indios y gran número de reses, sin contarse aquí la destrucción de casas, chácaras y huertas, que fuera cosa inaccesible».

El impresionante relato, lo es de un testigo presencial, pues don Pedro era Corregidor de Valdivia cuando sucedieron los hechos que narra.

Particular importancia reviste la crónica aludida, cuando se la compara con testimonios de personas que estuvieron presentes para el terremoto de Valdivia de 1960, asunto que veremos más adelante.

En 1730, un terremoto afectó a la región comprendida entre La Serena y Valdivia acompañado por una «salida de mar»; y el 25 de mayo de 1751 se produjo otro de similares características y en la misma área.

Concepción y Chillán fueron sacudidos por un terremoto el 20 de febrero de 1835 siendo destruidas ambas ciudades.

En 1906 sufrió su destrucción Valparaíso; en 1928, Talca y en 1939 Chillán y



la zona circunvecina dejando varios miles de muertos. En este último caso, la incipiente Fuerza Aérea prestó significativa ayuda.

Pero hasta la actualidad, los terremotos no son predecibles, razón por la cual siempre significan una gran destrucción y pérdida de vidas.

No obstante que no se puede saber con debida antelación cuándo se va a sufrir uno de esos cataclismos, la nación debe estar preparada para su ocurrencia ya que las consecuencias son siempre trágicamente dolorosas.

La creación de la Oficina Nacional de Emergencia ha sido una de las iniciativas más afortunadas en materia de seguridad ciudadana, pues la capacidad que ha desarrollado para entregar información oportuna y veraz cuando suceden estas desgracias, permite a las autoridades una reacción en tiempo oportuno para concurrir en apoyo de las áreas siniestradas.

Asimismo, la coordinación que puede cumplir en esas ocasiones, facilita la acción de los equipos de socorro y garantiza la entrega de materiales de variada índole a quienes la necesitan en forma perentoria.

El 21 de mayo de 1960, el país se preparaba para las ceremonias que ya hemos descrito.

Ese día, a las 06:20, un terremoto de magnitud 7.75 en la escala de Richter, con epicentro en la península de Arauco azotó a la región.

En cuanto se tuvo información de la magnitud del desastre, las autoridades superiores del Estado comenzaron a adoptar toda clase de medidas para concurrir en auxilio de los damnificados. Se trataba de enviar de la manera más rápida posible materiales para proporcionar alojamiento a los miles de personas que habían visto destruidas sus casas y edificios. También se debía mandar apoyo sanitario y alimentos.

Naturalmente, fue la Fuerza Aérea quien primero inició las tareas de ayuda.

La cantidad de aviones disponibles era pequeña y su capacidad de carga era menguada, sin embargo se enviaron de inmediato tres aviones C-47 del Grupo de Aviación N° 10.

El día 20 de mayo en la mañana, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea había viajado a Buenos Aires integrando una comitiva enviada por el gobierno chileno para concurrir a la celebración del aniversario de la independencia argentina.

La noticia del terremoto de Concepción lo sorprendió mientras se encontraba realizando actividades ceremoniales relativas a su viaje. De inmediato tomó contacto telefónico con el gobierno en Santiago y habiendo conocido la magnitud de la tragedia, instruyó, también por teléfono, al Comandante en Jefe Subrogante, General Eduardo Iensen, a quien dio instrucciones precisas que se convirtieron en la Orden Especial N° 1 que se reproduce, al igual que la Orden Especial N° 2 dictada después del inmediato regreso a Chile del General Barros.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
FUERZA AEREA DE CHILE  
COMANDANCIA EN JEFE

CLASIFICACION:

**SECRETO**E J E M P L A R N° 10.

SANTIAGO, 23 de Mayo de 1960 .-

ORDEN ESPECIAL N° 1 DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA  
FUERZA AEREA DE CHILE.

(Para la Ayuda que prestará la Institución a las Zonas afectadas por el Terremoto)

ORGANISMOS COMPRENDIDOS:

- A.- COMANDO DE UNIDADES.
- B. O BRIGADA DE INSTRUCCION.
- C. COMANDO DEL MATERIAL.
- D. DIRECCION DE AERONAUTICA.
- E. DIRECCION DE SANIDAD.
- F. DIRECCION DE CONTABILIDAD.

I.- SITUACION:

Los días 21 y 22 de Mayo, la zona Sur del País ha sido afectada por un fuerte movimiento sísmico con caracteres de terremoto que ha causado pérdidas de vida y cuantiosos daños.

Las localidades más seriamente afectadas por la acción de este fenómeno son las siguientes: Chillán, Concepción, Talcahuano, Tomé, Lota, Coronel, Los Angeles, Nacimiento, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Ancud, Castro y otras regiones.

En razón de esta eventualidad la Fuerza Aérea de Chile se declara en situación de Alerta permanente hasta segunda orden, con el propósito de apoyar, con todos sus medios de personal y material a la zona antes señaladas.-

II.- M I S I O N:

La Fuerza Aérea de Chile con todos sus medios disponibles prestará apoyo permanente a las zonas afectadas, en funciones de transporte, de material y de personal, evacuación de heridos y damnificados y otras actividades que disponga la Institución a solicitud de los organismos pertinentes del Supremo Gobierno.

- 2 -

**SECRETO**EJEMPLAR N° 10 /**III.- TAREAS:****A.- COMANDO DE UNIDADES.-**

- 1.- Con sus Unidades dependientes cumplirá funciones de Transporte de Material, de Personal, evacuación de heridos y damnificados hacia y desde la zona afectada.
- 2.- Reforzará su Estado Mayor con Oficiales de las Unidades de su Mando que estime necesario.

**B.- BRIGADA DE INSTRUCCION.-**

Todas las tripulaciones Aéreas y Material de Vuelo disponible cumplirán funciones de Transporte y enlace, para lo cual recibirán órdenes directas del Comando de Unidades.

**C.- COMANDO DEL MATERIAL.-**

- 1.- Con su material de Vuelo y tripulaciones disponibles cumplirá idénticas funciones que las señaladas en la letra B).
- 2.- Dará el apoyo logístico necesario, especialmente en la clase III.A, en aquellos Aeródromos y Unidades que sean utilizados para el despliegue y operación de los medios Aéreos, manteniendo los niveles que la situación aconseje.
- 3.- Dispondrá que personal del Ala de Mantenimiento se ponga a disposición del Grupo N° 10, para reforzar el escalón de mantenimiento en la cantidad que ese Comando lo indique.

**D.- DIRECCION DE AERONAUTICA.-**

- 1.- Dispondrá que los aviones pertenecientes a los diferentes Clubes Aéreos del país no efectúen vuelos hacia la zona amagada por el terremoto sin la autorización expresa del Comandante de Unidades, quien por orden de esta Comandancia en Jefe ha centralizado todas las actividades aéreas bajo su mando.
- 2.- Deberá presentar a la mayor brevedad al Comandante de Unidades, una relación de los pilotos civiles y

- 3 **SECRETUM** EJEMPLAR N° 10-

aviones que voluntariamente deseen cooperar con la Fuerza Aérea de Chile en estas actividades de socorro.

- 3.- Deberá tomar contacto con los representantes de las Empresas Aérea Comerciales Nacionales, a fin de establecer un estrecho enlace y lograr un esfuerzo Aéreo coordinado de esos medios con los de la Institución.

E.- DIRECCION DE SANIDAD.-

- 1.- Dispondrá que el personal sanitario de su dependencia se encuentre en condiciones de partir en cualquier momento a las zonas afectadas.
- 2.- Coordinará su acción si es necesario con los Organismos Médicos del Servicio Nacional de Salud.

F.- DIRECCION DE CONTABILIDAD.-

- 1.- Tomará las medidas pertinentes para disponer los fondos necesarios, a fin de atender los gastos extraordinarios que origine la presente situación.

X.- DISPOSICIONES COMUNES.-

- 1.- Todas las Unidades y Reparticiones de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha y hasta nueva orden, quedarán en estado de alerta.
- 2.- Las Unidades con material Aéreo, acuartelarán sus tripulaciones y se esforzarán por mantener en vuelo el máximo de sus aviones.
- 3.- Suspéndese toda actividad de vuelo, que no esté directamente relacionada con la ayuda a las zonas afectadas por el sismo. Queda a juicio de los Comandantes de Unidades, disponer, en caso de extrema necesidad otro tipo de vuelo.
- 4.- A partir de esta fecha la operación de todas las actividades Aéreas del País, relacionadas con el auxilio a las zonas afectadas, estarán centralizadas en esta Comandancia en Jefe. Como organismo ejecutivo actuará el Comando de Unidades, que tendrá el total de las

- 4 ~~SECRET~~ EJEMPLAR N° 10-

atribuciones y responsabilidades en este aspecto.

5.- Todo avión que sobrevuele las zonas afectadas realizará reconocimiento visual, dando a conocer a los Comandantes de sus Unidades, el resultado de sus observaciones.

6.- La presente Orden entrará en vigencia en el momento de su recepción.

IV.- MATERIAS ADMINISTRATIVAS Y LOGISTICAS.

A.- ADMINISTRATIVAS.

1.- El Comando de Unidades, dispondrá la designación de Oficiales para que se desempeñen como Jefes en aquellos Aeródromos que se estime necesario, con las siguientes prioridades: Concepción, Angol, Los Angeles, Valdivia, Ancud y Castro.

Las instrucciones en detalle, para los Oficiales a que se hace referencia, serán impartidas por el Comando de Unidades.

2.- Las informaciones a las Autoridades de Gobierno y a la Prensa, serán suministradas exclusivamente por esta Comandancia en Jefe. Cualquier información obtenida por las Unidades y Reparticiones deberá ser comunicada a esta Oficina de Comando.

B.- LOGISTICAS.

1.- Los Comandos de Unidades y del Material establecerán en el Grupo N° 10 un Depósito de Expedición, con el fin de recibir, almacenar y distribuir los elementos que sean entregados por los diversos organismos del Gobierno y que deban ser transportados por los medios aéreos de la Institución, a las zonas damnificadas.

V.- MANDO Y COMUNICACIONES.

A.- M A N D O.

1.- El puesto de Mando de este Comandante en Jefe

**SECRETO**EJEMPLAR N° 10

y su Estado Mayor, funcionará en la Oficina de Comando, Ministerio de Defensa Nacional, 2° Piso; teléfonos: 65183 y 84950.

2.- El puesto de Mando, del Comandante de Unidades, funcionará en las Oficinas de ese Comando, Ministerio de Defensa Nacional, 3° Piso; teléfonos: 69731 y 84394.

3.- Los Cuarteles Generales de la Comandancia en Jefe y Comando de Unidades funcionarán en forma interrumptiva durante las 24:00 horas, hasta nueva orden.

**B.- COMUNICACIONES.-**

1.- Los organismos técnicos de la Dirección de Aeronáutica asegurarán el enlace permanente entre los Altos Mandos de la Institución y las Unidades subordinadas, pudiendo recurrir a cualquier medida extraordinaria, para el mejor cumplimiento de su cometido.



*Eduardo Tensen Franke*

EDUARDO TENSEN FRANKE  
General de Aviación  
COMANDANTE EN JEFE SUBROGANTE

**S.H.- 10.E.-**  
**DISTRIBUCION:**

- Ejemplar N° 1. Comando de Unidades.  
" N° 2. Brigada de Instrucción.  
" N° 3. Comando del Material.  
" N° 4. Dirección de Aeronáutica.  
" N° 5. Dirección de Sanidad.  
" N° 6. Dirección de Contabilidad.  
" N° 7. Dirección de Operaciones.  
" N° 8. Dirección del Personal.  
" N° 9. Estado Mayor General (Secretaría)  
" N° 10. Cdo. en Jefe (Original) Archivo.

MINISTERIO de DEFENSA NACIONAL  
FUERZA AEREA de CHILE  
COMANDANCIA en JEFE  
-----

(SIMPLES N° 2)

CLASIFICACION:

**SECRETO**SANTIAGO  
24 MAY 1960.

ORDEN ESPECIAL N° 2 de la COMANDANCIA en JEFE de la  
FUERZA AEREA de CHILE

(Para continuar la Ayuda Institucional a las Zonas afectadas por el Terremoto)

ORGANISMOS COMPRENDIDOS:

- A.- COMANDO de UNIDADES.
- B.- BRIGADA de INSTRUCCION.
- C.- COMANDO del MATERIAL.
- D.- DIRECCION de AERONAUTICA.
- E.- DIRECCION del PERSONAL.
- F.- DIRECCION de CONTABILIDAD.
- G.- DIRECCION de SANIDAD.
- H.- DIRECCION de BIENESTAR SOCIAL.
- I.- ACADEMIA de GUERRA AEREA.

I.- SITUACION.-A.- GENERAL.-

- 1.- El Gobierno, ante la grave catástrofe que ha aconecido la Zona Sur y en conocimiento exacto de su magnitud, ha dictado las disposiciones necesarias para prestar la mayor ayuda a la zona afectada.
- 2.- A fin de lograr una mejor coordinación de las fuerzas de la Defensa Nacional que actúan en beneficio de la población en dicha zona, se ha dictado el Decreto Supremo S.L. N° 123 de 27 MAY 1960 que designa Comandantes de Fuerzas Militares Conjuntas en Provincias y Departamentos de dicha Zona Sur, estableciendo, además, sus funciones.
- 3.- Ha sido designado Comandante de Fuerzas Militares Conjuntas en las Provincias de Osorno, Llanquihue y Chiloé, el General de Brigada Aérea Sr. MAXIMO HERRAZURIZ W.

B.- FUERZA AEREA.-

- 1.- La Institución ha organizado y ejerce el mando y control de un Frente

Herrera 314

(O/E. N° 2 de la C3cia. en Jefe PACH.)

(ANEXOS N° )  
(FOJA N° 2.-)

Aéreo a la zona sur, a base de su propio material aéreo, líneas comerciales y aviones civiles nacionales y aeronaves procedentes de diversos países.

2.- Ha establecido en Los Cerrillos un Depósito de Recepción y Expedición de abastecimientos y ha nombrado Jefes de Terminales Aéreas en los diversos aeródromos de la zona afectada, que cumplen funciones dispuestas por el Comando de Unidades.

## II.- MISION.

La Institución continuará prestando la máxima ayuda posible a la zona afectada por terremotos y maremotos, en cumplimiento a la "O/E. N°. 1 de 23 MAY 1960" de esta Comandancia en Jefe, y de acuerdo a disposiciones de la presente Orden.

## III.- TAREAS.

### A.- COMANDO de UNIDADES.

- 1.- Se reitera lo establecido en la "O/E. N°. 1 de 23 MAY 1960".
- 2.- Distribuirá y controlará el empleo de los helicópteros nacionales y extranjeros, en la zona afectada.
- 3.- Coordinará con el Ministerio del Interior la asignación de prioridades de pasajeros y carga.
- 4.- Considerará el transporte aéreo de personal de las FF.AA. a la zona afectada, a quién exigirá el Salvo Conducto otorgado por los respectivos Comandos en Jefe. Los Salvo Conductos extendidos por el Ejército y Armada, serán visados por esta Comandancia en Jefe.

### B.- BRIGADA de INSTRUCCION.

- 1.- Continuará cumpliendo lo establecido en la "O/E. N°. 1 de 23 MAY 1960".

### C.- COMANDO del MATERIAL.

- 1.- Continuará cumpliendo lo establecido en la "O/E. N°. 1 de 23 MAY 1960".
- 2.- Llevará el control estricto del apoyo logístico, especialmente de la Clase IIIA., proporcionado ante la situación de emergencia que se vive.
- 3.- Establecerá los daños a las instalaciones aeronáuticas de la zona afectada, proponiendo las soluciones más urgentes.



(O/S. N°. 2 de la O/S. en Jefe PACH.).

(EJEMPLAR N°. )  
(HOJA N°. 3.-)

**D.- DIRECCION de AERONAUTICA.-**

- 1.- Continuará cumpliendo lo establecido en la "O/S. N°. 1 de 23 MAY 1960".
- 2.- Dará el máximo de apoyo de Comunicaciones-Electrónicas al Comando de Unidades, para lo cual mantendrá permanente contacto con el citado Comando.

**E.- DIRECCION del PERSONAL.-**

- 1.- Dará apoyo de Personal a las actividades de la Institución, en la zona sur.
- 2.- Propondrá a esta Comandancia en Jefe cualquier movimiento de personal que vaya en beneficio de la Tarea de Emergencia que cumple la Fuerza Aérea.
- 3.- Llevará al día la situación de personal de la Institución.

**F.- DIRECCION de CONTABILIDAD.-**

- 1.- Continuará cumpliendo la "O/S. N°. 1 de 23 MAY 1960".
- 2.- Llevará un estricto control de todos los gastos que origine la situación de emergencia.

**G.- DIRECCION de SALUD.-**

- 1.- Continuará dando cumplimiento a la "O/S. N°. 1 de 23 MAY 1960".
- 2.- Informará a la Dirección del Personal, sobre la situación y necesidades de personal sanitario, en relación con la emergencia.

**H.- DIRECCION de BIENESTAR SOCIAL.-**

- 1.- Coordinará con el Comando de Unidades, el envío de subsistencia al personal de la Institución que actúa en la zona afectada.
- 2.- Establecerá los daños a la propiedad privada del personal, proponiendo las soluciones más urgentes.
- 3.- Establecerá y atenderá situaciones particulares del personal y familiares directos de éste, ocasionadas por la catástrofe.

**I.- ACADEMIA de GUERRA AEREA.-**

- 1.- Continuará prestando hasta nueva orden, el apoyo de personal dispuesto por esta Comandancia en Jefe.

(EMPLAQUE N° )  
(HOJA N° 4.-)**X.- DISPOSICIONES COMUNES.-**

Los Comandos y Reparticiones contempladas en la presente Orden, remitirán a esta C.J.F.A., EMO., los documentos elaborados en cumplimiento a los Decretos Especiales N°s. 1 y 2.

**IV.- MATERIAS ADMINISTRATIVAS Y LOGISTICAS.-**

1.- Se mantiene lo dispuesto en la "O/E. N°. 1 de 25 MAY 1960".

**V.- MANDO Y COMUNICACIONES.-**

1.- Conforme a lo establecido en la "O/E. N°. 1 de 25 MAY 1960".



DIEGO BARROS ORTIZ  
General del Aire  
COMANDANTE en JEFE

**Dist. 12-E.  
DISTRIBUCION:**

- EJ. N° 1.- Comando de Unidades.
- EJ. N° 2.- C.J.F.A., (Of. Comando).
- EJ. N° 3.- C.J.F.A. EMO., Jefatura.
- EJ. N° 4.- Brigada de Instrucción.
- EJ. N° 5.- Comando del Material.
- EJ. N° 6.- Dirección de Aeronáutica.
- EJ. N° 7.- Dirección del Personal.
- EJ. N° 8.- Dirección de Contabilidad.
- EJ. N° 9.- Dirección de Sanidad.
- EJ. N° 10.- Dirección de Bienestar Social.
- EJ. N° 11.- Academia de Guerra Aérea.
- EJ. N° 12.- Dirección de Operaciones.

Las órdenes emitidas por el General Barros fueron rápidas y precisas, sin dejar lugar a dudas de que la Institución bajo su mando concurriría con todos los medios disponibles.

Así, aún desde la distancia ejercía un mando activo y atinado.

Pero aún faltaba lo peor.

El 22 de mayo, a las 15:10, cuando el país todavía estaba consternado por la magnitud de la tragedia, otro terremoto sacudió, esta vez, a la ciudad de Valdivia y toda la región adyacente.

Este sismo tuvo una intensidad de 8.75 en la escala de Richter y no sólo fue un terremoto, sino que por efectos del hundimiento de una porción bastante dilatada de la costa, fue seguido de un maremoto.

Como consecuencia, dos buques se hundieron frente al puerto de Corral y numerosas embarcaciones menores zozobraron o fueron lanzadas contra los roqueríos.

La ola que se produjo, corrió por el océano Pacífico a una velocidad endemoniada y llegó a golpear las costas del Japón. Las violentas marejadas fueron perceptibles hasta en Alaska.

Para poder captar la intensidad del fenómeno, baste comparar con el terremoto que azotó a San Francisco, en los EE.UU. que tuvo una magnitud de 8.3 en la misma escala, o el de Assam en la India en 1950, que hasta entonces era el peor que registraba la humanidad y que fue de 8.7 con igual método de medición.

Las informaciones eran aterradoras y difícilmente se podía concebir cuánta destrucción se había producido.

Algunos relatos de testigos nos permiten apreciar con dramático realismo lo que vieron y sintieron.

El periodista Román Alegría Rodríguez que entre los años 1947 y 1964 trabajó en los diarios El Correo de Valdivia y La Patria, de Concepción, dejó estampadas en su libro «Entre dos Generales» algunas entrevistas realizadas a pobladores de la zona a partir del 22 de mayo de 1960, fecha en la que viajó desde Santiago al saber la magnitud del desastre.

Entrevista a Joel Michillanca Vallejos, pescador en la caleta de Los Molinos, cerca de Niebla:

«Sentimos el primer remezón el sábado (21) como a las seis de la mañana. Tembló todo el día, pero no ocurrió nada. (Más al norte, Concepción y Chillán por los suelos)

«El domingo como a las 9 de la mañana, el cielo se oscureció hacia el horizonte. Vino un relámpago largo, muy brillante, seguido de un espantoso estampido.

«A las 3 de la tarde, se produjo el terremoto. Duró entre cuatro y cinco minutos. Nadie se sostuvo de pie. La tierra ondulaba como una sábana sacudida al viento. Las copas de los árboles parecían tocar el suelo.

«Nosotros estábamos en la playa y notamos una agitación rara en el mar.

Dejamos la playa y subimos a un acantilado de unos 50 metros. Desde allí se ve Corral a mil 200 metros al otro lado de la desembocadura del río Valdivia.

«Entonces se produjo algo que nos llenó de terror. Las aguas comenzaron a recogerse. Las chupaba el mar. Todo quedó seco. El lecho del río y el océano. Muy adentro, las aguas se detuvieron. Se hizo como una muralla y de allá vino la ola. No dejó nada. Fue como raspar con un cuchillo. Vimos pasar gente sobre casas enteras. Eran del puerto de Corral y de las riberas del río.

«Nos gritaban, movían los brazos y pedían auxilio. El mar arrancaba las viviendas de cuajo. Recuerdo a tres señoritas que pasaron gritando, en medio de un agua hirviente de espuma y deshechos. Tres días después, el mar las devolvió a la playa.

«Fuimos donde el cabo de Carabineros de Niebla, a darle cuenta del hallazgo. Nos dijo que las sepultáramos nosotros mismos, porque había dado orden de enterrar los cadáveres donde se encontraran. A las señoritas las enterramos en Loncoyén, ahí cerca de Niebla.»

Al leer el relato, uno puede suponer que el lenguaje empleado por el pescador debe haber sido menos culto, pero esa suposición no resta fuerza ni permite dudar de la veracidad del entrevistador.

La comparación entre las palabras de este testigo y las expresiones de Mariño de Lobera llaman la atención por la similitud de las circunstancias.

Otro testigo, Juan Huaiqueleo, buzo de Niebla, afirmó:

«Cuando el mar se chupó, a lo mejor por alguna grieta marina que se abrió en el fondo, la desembocadura del río Valdivia, quedó seca. En ese lugar, hay una barra de arena y el techo está como a unos 15 metros. El ancho del río es de mil 200 metros, (la distancia que hay entre Niebla y Corral).

«A 500 metros de Corral, mar afuera, hay una boya llamada Triala. Indica el banco de cholgas más próximo al puerto. Allí trabajaba permanentemente un buzo con su bote al lado. La profundidad del mar es de once metros exactos.

«Al producirse el recogimiento de las aguas, el banco de cholgas quedó al descubierto por completo y el bote varado en el lecho del océano. Apareció el buzo con su escafandra y sus zapatos.

«No sé lo que pasó con él, porque nosotros (éramos tres) estábamos en la playa. Y cuando vimos lo que pasaba, arrancamos hacia los acantilados.»

El Canelo era un buque que hacía navegación de cabotaje en las costas chilenas, siendo Corral uno de sus frecuentes puntos de destino. Aquel día 22 de mayo fue una de las grandes víctimas materiales del maremoto y su fotografía apareció dramáticamente en los periódicos. Pero escuchemos a algunos tripulantes relatando lo que sucedió, en una corta pero impactante declaración:

«Estábamos anclados en Corral. Cuando el mar se chupó, se llevó el barco. Después nos vimos alzados por una enorme masa de agua, nos hizo pasar por encima

del pueblo de Niebla, nos llevó otra vez mar afuera, y nos empujó de regreso río arriba, por el Valdivia. Creímos morir.»<sup>9</sup>

Los marinos mercantes en función de su actividad permanente, sobre todo en el sur de Chile, están acostumbrados a navegar con fuertes temporales donde con frecuencia ven olas muy grandes; por consiguiente, cuando dicen que fueron «alzados por una enorme masa de agua» debemos aceptar que se trataba de una ola gigantesca que ha hecho suponer a algunos, que tendría unos veinte a veinticinco metros de altura.

Los muertos se contaban por miles y las pérdidas materiales en muchos millones de dólares.

La revista Time, proporcionó una cifra que nos parece exagerada pero que refleja la impresión producida en el mundo entero. Habla el semanario de 500 mil millones de dólares, tal vez puede haber un error tipográfico y tratarse de estimaciones en el orden de 500 millones de la moneda norteamericana, lo que para Chile, en la época, era una cifra astronómica.

En aquella oportunidad, Chile se galvanizó y mostró como lo ha hecho muchas veces, una solidaridad maravillosa ante la desgracia de una región.

Este comportamiento ejemplar, nos puede permitir una reflexión, y ella es que si bien los chilenos sabemos unirnos en la desgracia, no obstante en tiempos de normalidad se ha ido perdiendo de vista que el bien común es el resultado de acciones permanentes y no sólo reacciones ante catástrofes.

Cuando se observa la desaprensión con que mucha gente lanza desperdicios a la vía pública, no solamente recarga de manera innecesaria el trabajo de aseo realizado por municipalidades y otros entes del Estado, sino que contribuye a formar obstáculos que impiden la evacuación de las aguas en casos de temporales e inundaciones, además de constituir peligrosos focos atentatorios contra la salud pública.

Se ha dicho con sabiduría popular que estè es un país donde siempre la responsabilidad es «del otro». Los automovilistas que corren a gran velocidad por calles y carreteras dicen cuando sufren un accidente: «me chocaron». Los moradores de viviendas que se anegan o cuyos techos dejan pasar el agua y no se preocuparon de revisar techumbres o bien ocuparon en habitación terrenos inadecuados, dice: «estamos esperando para ver qué hace el gobierno o la Municipalidad».

Pero, en todo caso, ante la desgracia tratan de ayudar al vecino.

Muchos países del planeta, comunicaron su intención de proporcionar ayuda humanitaria al país en desgracia.

Algunos Estados, muy distantes en la geografía y en sus modelos políticos y económicos, como Cuba y la Unión Soviética, enviaron ayuda material con claros gestos de solidaridad.

Los países vecinos enviaron, en seguida de ocurridos los sismos, aeronaves con elementos varios para cooperar a la recuperación.

Sin duda que la mayor cooperación fue prestada por EE.UU. que a partir del 27 de mayo hizo llegar, con una frecuencia de 30 minutos entre avión y avión, la cantidad de ochenta y nueve aeronaves.

Chile no estaba preparado para un cataclismo de la magnitud del ocurrido los días 21 y 22 de mayo, pero se debía recibir a los aviones y proyectar su carga hacia los lugares de destino.

El General Barros asumió la tarea de operar en Chile todos los medios aéreo disponibles y los que llegaron desde el extranjero, para lo cual era necesario establecer puntos de recepción, redestinar las cargas y el personal de apoyo hacia la región comprendida entre la VIII Región y la X Región. En esas áreas, se debía enviar partidas de menor volumen a otros puntos para que llegaran finalmente a los usuarios.

Esto requería realizar unas operaciones de magnitud nunca vistas en Chile. Para ello dispuso la suspensión de clases en la Academia de Guerra Aérea y destinó provisoriamente a todos los oficiales profesores y alumnos para que reforzaran los Estados Mayores de las Altas Reparticiones y Unidades que quedaban comprometidas en la organización y operación del mayor puente aéreo jamás visto en nuestro continente.

Se mandó oficiales y personal del Cuadro Permanente para completar tripulaciones y permitir una operación continuada mientras durara la emergencia, que se prolongó por varias semanas.

En forma casi inmediata se envió oficiales para servir como jefes de aeródromos en todos los lugares donde pudieran llegar las aeronaves.

Se reforzó el Servicio Aerofotogramétrico a fin de tener una observación permanente de lo que estaba sucediendo y en previsión de nuevas contingencias, sin descuidar sus tareas habituales. Pilotos de unidades de combate y de instrucción también fueron enviados para reforzar a las dotaciones que estaban operando en el área siniestrada.

Se suele tener tendencia a pensar que en casos de esta naturaleza basta con tener aviones despegando, volando y aterrizando, para que todo se vaya solucionando, pero se suele olvidar que la ayuda recibida debe ser descargada, clasificada y preparada para su envío, tareas en las que el personal trabajó con un tesón e imaginación admirables.

En los primeros días de operación del puente aéreo hubo personal que trabajó más de setenta y dos horas sin reposo y recibiendo alimentación en forma frugal. Esto fue disminuyendo con el correr de los días, en la medida en que se ganaba experiencia en una tarea que no podía haberse previsto.

Como se ha dicho, los primeros aviones norteamericanos que llegaron eran

14 C - 118 Lifmaster

75 C - 124 Globemaster

La carga que transportaban era variada y destacó en aquella época por su espectacularidad, un completo hospital de campaña que fue instalado en la zona de la catástrofe pues muchos establecimientos locales habían colapsado o se encontraban en serio riesgo de desplomarse, por lo que su utilización era muy restringida.

Pero si había que enviar de manera urgente apoyo logístico a la zona, también debía evacuarse hacia Santiago a una gran cantidad de enfermos y heridos que debían recibir tratamiento en la capital. La evacuación de niños era un tema que exigía preocupación y atención urgente, por lo que centenares de menores fueron trasladados por vía aérea. Esto se debía, o bien a que habían perdido a sus familias, o éstas no tenían dónde cobijarlos.

En medio de este abrumador trabajo, se produjeron sin embargo algunas situaciones anecdóticas, una de ellas muestra cuáles eran los sentimientos que afectaban a muchas personas que no habían experimentado los dos terremotos y no comprendían a cabalidad el esfuerzo que se estaba realizando para socorrer a las víctimas.

Un suboficial que se desempeñaba en la sección operaciones del Grupo N° 10 relató al autor lo siguiente:

«Llevábamos ya tres o cuatro días despachando y recibiendo aviones con una tremenda frecuencia, cuando recibí un llamado telefónico de una alta autoridad preguntando si habría llegado a Santiago desde Valdivia, un niño, tal vez pariente de ese señor.

«Le pedí que me dejara su número telefónico para buscar en las innumerables y largas listas de pasajeros, pues algunos aviones traían más de cien niños.

«Me contestó si yo no había entendido quien era él y me exigió que le diera respuesta antes de cortar la comunicación.

«Impresionado por el rango de la persona y el tono perentorio, le pedí esperar en línea y empecé a buscar el nombre del niño en las listas.

«Estaba en esto, cuando entró a la oficina mi Comandante Renato Ianiszewski Ciudad, quien con cierta molestia me preguntó por qué tenía el teléfono descolgado.

«Le expliqué lo que estaba sucediendo y me contestó con una sola palabra: ¡corte!

«Así lo hice y una media hora después entró a la oficina, muy alterado, el caballero que había llamado antes, quien comenzó a increparme por mi «falta de respeto». Quiso la buena suerte que en ese momento volviera mi Comandante Ianiszewski, quien al ver lo que estaba ocurriendo le dijo a esa persona que era él quien había dado la orden de cortar la comunicación porque la búsqueda del nombre del niño podía tomar mucho tiempo y el teléfono era imprescindible para llamadas de servicio. Luego lo invitó cortésmente a que personalmente verificara en las listas. Estas eran una cantidad muy grande en archivadores de palanca.

«El caballero comenzó a revisar y al cabo de unos veinte minutos se dio por vencido. Luego, con cortesía y cierta incomodidad dijo que comprendía la situación, por lo que pedía disculpas y que por favor le avisáramos si ubicábamos el nombre del menor entre los evacuados.

«El niño llegó al día siguiente y le avisamos a esa alta autoridad que agradeció la eficiencia de la Fuerza Aérea y reiteró sus explicaciones.»

A la iniciación del Puente Aéreo, la Fuerza Aérea dispuso del siguiente material que comprendía todo su inventario de aviones de transporte y enlace:

- 3 Douglas DC - 3
- 4 Douglas C - 47
- 3 Beechcraft D - 18
- 1 Beechcraft T - 11
- 2 De Havilland Beaver
- 2 Cessna L - 18
- 1 Cessna L - 19
- 2 Catalina OA - 10
- 2 Grumman SA - 16
- 2 Beechcraft Twin Bonanza C - 50
- 1 De Havilland Otter DHC - 3

A ellos se unieron generosamente todas las empresas de aeronavegación nacionales y un avión DC - 3 que Panagra subordinó al mando de la Fuerza Aérea.

Los aviones que así se integraron eran de:

Línea Aérea Nacional que contribuyó con varios aviones en forma permanente para atender traslado de carga y pasajeros desde y hacia la zona afectada.

Línea Aérea Squella puso a disposición su avión C - 46 con tripulación.

Línea Aérea Parragué, contribuyó con un avión Catalina OA - 10 que operó a las órdenes del Grupo de Aviación N° 10.

Línea Aérea Sudamericana, puso a disposición dos aviones Douglas C - 47.

Línea Aérea Fuehrer, voló a disposición del Cuartel General en Puerto Montt con su avión Grumman.

La Federación Aérea de Chile apoyó las operaciones con diversos aviones, especialmente con los que figuraban en los inventarios de los clubes aéreos de la zona afectada.

Todas estas aeronaves comenzaron a operar en forma sostenida desde que se supo la magnitud de la catástrofe y para ello se apreció que era indispensable adoptar una organización ad-hoc, atendido el hecho que se integró en estas labores una cantidad significativa de aviones extranjeros.

Para ello, el Gobierno dictó el Decreto Supremo N° 123 de 27 de mayo de 1960 «que designaba Comandantes de Fuerzas Armadas Conjuntas en las provincias de la zona sur, con el propósito de lograr una mejor coordinación de las Fuerzas de la Defensa Nacional, que actuaban en beneficio de la población de dicha zona en el



restablecimiento de los servicios de utilidad pública, operaciones de limpieza y remoción de escombros, transporte y distribución de socorros, etc.».<sup>10</sup>

La medida era de toda lógica pues si bien, el país se puso de pie para contribuir a la recuperación, en las fuerzas armadas recaía el mayor peso de las labores de transporte desde y hacia la zona de catástrofe. A su vez los Comandantes de Fuerzas Armadas Conjuntas debían coordinar acciones con sus Instituciones, con autoridades locales y, sobre todo, con el Grupo N° 10 que continuaba constituido en el punto central al que llegaba toda la ayuda nacional e internacional, como también los evacuados desde el sur.

Se estableció un Cuartel General en Puerto Montt al mando de un General de la Fuerza Aérea quien tenía por misión coordinar las operaciones aéreas en el sur y hacia y desde Santiago, además de comandar a las fuerzas armadas que colaboraban en funciones de ayuda desde Temuco hasta Chiloé continental e insular que también habían sido fuertemente afectadas.

El Puente Aéreo que se formó desde Santiago hacia la zona comprendida por lo que hoy son las Regiones VIII, IX y X, estuvo integrado por los aviones que ya se han mencionado, y además por las siguientes aeronaves extranjeras que se integraron a la operación:

Argentina	2 Skytrain C - 47
	1 Skymaster C - 54
Bolivia	1 Skytrain C - 47
	1 Curtiss Comando C - 46
Brasil	1 Skymaster C - 54
Colombia	1 Skymaster C - 54
Canadá	5 Skymaster C - 54
Cuba	1 Constellation C - 121 - C
	1 Curtis Comando C - 46
EE.UU.	5 Glocster C - 124
	2 Skymaster C - 54
	3 Skytrain C - 47
Perú	2 Skytrain C - 47
Paraguay	1 Skytrain C - 47
Venezuela	2 Skytrain C - 47
	2 Fairchild C - 123

La coordinación de los vuelos de todos esos aviones era una tarea ardua, particularmente si se tiene en consideración que muchos sistemas de telecomunicaciones se encontraban dañados y los aeródromos debían ser utilizados con grandes precauciones pues las ayudas a la aeronavegación no se encontraban en el nivel de eficiencia que hoy muestran y hacen seguro el vuelo para pasajeros y carga.

Como ejemplo puede señalarse que la Fuerza Aérea debió «inaugurar», sin

corte de cinta, la pista pavimentada de 2000 mts. en El Tepual cuyas instalaciones estaban en construcción. Como dato ilustrativo baste señalar que las primeras operaciones en ese aeropuerto utilizaron como Torre de Control a un avión Mentor T - 34 que se ubicó en las proximidades de un cabezal de la pista de rodada. Desde allí, su piloto, el Capitán de Bandada Carlos Paris Maldonado estuvo varias horas autorizando los despegues y aterrizajes. Esto debido a que el aeródromo de La Chamiza, base del Grupo de Aviación N° 5, no presentaba condiciones para la magnitud de la tarea. Esto venía a confirmar lo acertado de las gestiones incansables del General Barros por desarrollar la infraestructura aérea.

En momentos de emergencia se puede calificar la visión que hayan tenido los altos mandos.

Desde el Cuartel General de Puerto Montt, se establecieron varias sub bases para apoyar con aviones livianos y helicópteros a una infinidad de lugares en la costa y cordillera que habían quedado aislados por el corte de caminos y destrucción de puentes.

La sub base de El Budi, apoyó a los damnificados de Hualpín, Toltén, Villa Boldos, Queule y Puerto Boldos.

La sub base de Nehuentúe prestó ayuda a Puerto Saavedra, Trovolhue, Lobería, Nehuentúe, Tirúa y otros.

La sub base de Panguipulli abasteció a Leguiñe, Neltume, Chauchú, Llanquén, Coñaripe, Trau-Traico.

La sub base de Villarrica apoyó al interior de la cordillera por medio del sistema de lanzamientos desde el aire.

Desde Puerto Montt se apoyó con 380.419 libras de carga a Castro, Ancud, Achao, Butachauque, Cucao, Contao, Curaco de Velez, Futaleufú, Maullín, Melinka, Alto Palena, Quellón y muchos otros pueblos y poblados que esperaban ver llegar desde el aire la diferencia entre la muerte y el hambre, con la supervivencia.

En total, el Puente Aéreo transportó 3.483.221 libras de carga, esto es más o menos 1.582.373 kilos y respecto a pasajeros, entre evacuados y personal trasladado hacia la zona de catástrofe, 8.891 personas. Había entre estos últimos, muchos enfermos y heridos que requerían asistencia sanitaria en vuelo, para lo que la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea movilizó a todo su personal; además los niños evacuados debían ser acompañados.

La Fuerza Aérea habría podido decir que había cumplido su deber, como siempre, sin poner en la balanza riesgos ni esfuerzos cuando se trata de ayudar a la patria amenazada.

Al día siguiente del terremoto de Valdivia, un avión de observación descubrió que, al igual que en 1576, un gran derrumbe había obstruido el desagüe del Lago Riñihue por el río San Pedro.

La novedad se comunicó de inmediato a las autoridades superiores y, con mucha razón, se temió que pudiera producirse una avalancha que habría sepultado todos los sectores que encontraría en su curso, destruyendo pueblos, matando personas y ganado, y llegar hasta Valdivia con resultados que habrían hecho más catastrófica la difícil situación que vivía la zona.

El gobierno reaccionó en forma inmediata y se previó el envío de cuadrillas de personal y maquinaria para despejar los tres gigantescos tacos formados. Pero se topó con un inconveniente mayor, el área afectada era inaccesible por la destrucción de todas las vías de aproximación.

El General Barros informó al gobierno que la Fuerza Aérea con sus helicópteros, a los que se sumaban algunos extranjeros, podía prestar apoyo para trasladar lo necesario.

En Lanco se organizó una Unidad de helicópteros al mando del Comandante de Grupo Gustavo Leigh Guzmán quien en esa ocasión dio otra muestra de su decisión, tino y condiciones de líder.

El grupo quedó formado por tres helicópteros Sikorsky S - 55, tres Bell 47 - D, tres Hiller, y dos aviones de enlace: un Cessna 182 y un Mentor T - 34 de dotación de la Escuela de Aviación. La operación de esta Unidad se prolongó desde el 28 de mayo hasta el 8 de agosto, en que terminó el desagüe controlado del lago.

Estas aeronaves volaron permanentemente en condiciones marginales, con riesgo frecuente para la vida de sus tripulaciones, pero se cumplió la tarea que consistía en transportar combustible y lubricantes para toda la maquinaria que estaba trabajando en el despeje. Se llevaban víveres, medicamentos y repuestos a los varios campamentos establecidos en el área. Se efectuó transporte permanente de personal técnico y operarios, se evacuó heridos y enfermos, se efectuaron reconocimientos permanentes de la hoya del río San Pedro y, como se ha dicho por un historiador, se contribuyó a levantar la moral del personal que trabajaba en condiciones difícilísimas sumido en el barro y soportando toda la rigurosidad del frío y lluvia normales en el área y en esa época del año.

Cabe señalar que se agregó a estos helicópteros, otro puesto a disposición por el gobierno cubano y que fue subordinado al mando de la Fuerza Aérea de Chile.

Helicópteros argentinos fueron puestos al servicio de la Intendencia de Valdivia y norteamericanos operaron bajo el mando del Cuartel General en Puerto Montt.

Pese al esfuerzo desarrollado, se podía apreciar que la cantidad de helicópteros era insuficiente, por lo que se impartieron órdenes desde el Gobierno, a petición de la Fuerza Aérea, para adquirir en forma urgentísima otras cuatro de estas aeronaves, lo que se hizo con una rapidez extraordinaria que muestra una diligencia y coordinación de la que sólo son capaces países con sólida organización

El tema se aclara con el Oficio Secreto N° 5/73 del 23 de junio de 1960, que se muestra a continuación:

SECRETARIA DE DEFENSA  
 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
 COMANDO EN JEFE  
 COMANDO EN JEFE  
 COMANDO EN JEFE

OBJ.: Adquisición material "Hiller"

**SECRETO**

SANTIAGO, 28 de JUNIO de 1960.-

- 5-73 /

AL

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
 ( Aviación )

ORIGINALES

De acuerdo a las instrucciones impartidas por V.S., en el sentido de adquirir en el carácter de suma urgencia cuatro helicópteros, se dispuso que la Institución resolviera el problema en la mejor forma posible, concluyendo que la única fábrica que estaba en condiciones de entregar cuatro helicópteros en forma inmediata, era la HILLER AIRCRAFT CORPORATION, de Palo Alto, California, USA.

Consecuente con lo expuesto anteriormente, se procedió a la adquisición de cuatro helicópteros Hiller 12-E, con sus equipos y accesorios correspondientes, por la suma de US\$ 875.000,00, habiendo llegado este material al país al 26.VI.60, en un Globe Master cedido gentilmente por la USAF.

El material en referencia, de acuerdo a las instrucciones impartidas por V.S., fue cancelado por la CORFO, Oficina en New York, cancelación esta que se hizo en atención al Cable del Ministerio de Hacienda y en el que se deja establecido que este material será sin cargo a la Ley 7.144 y momentáneamente imputados a los fondos de Defensa.



Saluda atentamente a V.S.,

*Diego Barros Ortiz*  
 DIEGO BARROS ORTIZ  
 General del Aire  
 COMANDANTE EN JEFE

- DISTRIBUCION:  
 1.-Minist. Def. Nacional.-  
 2.-Comando del Material.-  
 2.-Estado Mayor General.-  
 1.-Oficia. en Jefe. Archivo.-

Cuando terminó la operación Riñihue y la Unidad al mando del Comandante Gustavo Leigh Guzmán estaba próxima a partir para regresar a sus Unidades de origen con el legítimo orgullo de quien ha sabido cumplir con su deber y ser héroe en tiempos de paz, recibieron el homenaje emocionado de los habitantes de la zona que vieron en ellos a verdaderos ángeles salvadores que llegaron desde el cielo en sus máquinas voladoras.

No esperaban esos oficiales y suboficiales ningún gesto especial de reconocimiento pues entendían que sólo habían cumplido su deber. Sin embargo es de recordar una carta que recibió el Comandante en Jefe, General Diego Barros. La carta la remitía Raúl Sáez, el ingeniero jefe que había tenido la claridad necesaria para proyectar la limpieza del río San Pedro y había dirigido la operación.

En su misiva decía:

«Creo que es necesario destacar y repetir que sin la valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile, los trabajos del Lago Riñihue se habrían visto dificultados a límites tales que, quizás habría sido imposible terminarlos en fecha oportuna. La labor cumplida por los Jefes, Oficiales y Suboficiales que estuvieron destacados en Pullinque para atender las necesidades de las faenas fue realmente extraordinaria. No solamente debo destacar la gran eficiencia con que se realizaron todas las misiones sino, además, la voluntad y decisión que pusieron en su abnegada colaboración que muchas veces fue más allá que el estricto cumplimiento de sus obligaciones».

«Todo el personal de la Endesa que trabajó en las obras del Riñihue, Jefes, empleados y obreros, contrajeron con la Fuerza Aérea de Chile, y en especial con sus personeros en Lanco y Pullinque, una deuda de gratitud que me es muy grato reconocer.»

Una misiva de ese tenor, llenó de orgullosa alegría el espíritu del general Barros, pues veía que los esfuerzos dedicados por largos años al entrenamiento de su Institución, no sólo daban frutos en beneficio de Chile, sino que eran reconocidos por quienes durante varios meses habían trabajado, codo a codo, junto al personal bajo su mando.

Con gran frecuencia, Barros había insistido en que la eficiencia operativa de una fuerza aérea, se logra por la trabazón que debe existir entre la calidad material y la voluntad de poner todo al servicio de una causa.

El Presidente Alessandri podía apreciar que su decisión de confirmar en la Comandancia en Jefe a Barros, había sido acertada, porque sin inconveniente que otro General hubiera podido mantener en un alto nivel de eficiencia a la Institución, quedaba el hecho demostrado de que bajo el mando actual, se habían desarrollado operaciones por sobre cualquier nivel considerado hasta ese momento.

El Puente Aéreo establecido desde el extranjero hacia Chile y dentro del país, por su magnitud y complejidad había sido una epopeya.

Desde un punto de vista de las relaciones internacionales esa operación demostró varios aspectos. Desde luego, que a pesar de los medios limitados con que se contaba, el personal de las fuerzas armadas en general, y de la Fuerza Aérea en particular, estaban capacitados para hacer frente a situaciones de elevada exigencia. Se podía exhibir una capacidad de coordinación entre distintos sectores de la vida nacional, poco frecuentes en países de desarrollo limitado. Se mostraba que ante situaciones de emergencia desaparecían, o al menos se postergaban, las diferencias políticas y la actividad económica se ponía al servicio de los requerimientos planteados por el gobierno.

Se observó que la planificación de contingencia y su ejecución fueron acertadas, dejando una experiencia que podría ser utilizada bajo circunstancias distintas.

Como una nota del reconocimiento personal del Presidente de la República, se destaca una carta que el Mandatario envió al Comandante Gustavo Leigh.

«Estimado Señor Comandante.-

Al dirigirme a Ud. en esta oportunidad con el objeto de dejar constancia del profundo agradecimiento con que el Gobierno ha apreciado su actuación y la del personal a su mando en las diversas operaciones de salvamento, abastecimiento y enlace, que han contribuido tan poderosamente al éxito obtenido en la tarea de controlar el desagüe del lago Riñihue, no hago sino expresar mis propios sentimientos y, estoy seguro de ello, los de todos nuestros compatriotas.

Resulta difícil, a veces, destacar en forma cabal el verdadero valor y alcance de ciertos actos, en cuya realización quienes debieron ejecutarlos logran unir, como lo han hecho ustedes, a un espíritu de abnegación y heroísmo permanentes, la sencillez y modestia más absolutas. Ante actitudes semejantes, que necesariamente son el reflejo de las más altas virtudes humanas, no caben otras expresiones de gratitud que un silencioso y perenne reconocimiento. Acepte, pues, usted y todos sus colaboradores, el emotivo homenaje que constituye la seguridad de que el país ha contraído hacia ustedes una deuda que jamás será olvidada en el futuro.

Su afmo. amigo y S.S.

Jorge Alessandri Rodríguez»

No puede menos que llamar la atención, las expresiones utilizadas por Alessandri, un hombre parco, cuando habla de: «abnegación y heroísmo permanentes» y agrega que esas actitudes son el reflejo «de las más altas virtudes humanas».

Tenía razón el Presidente en su calificación del comportamiento del Comandante Leigh y de sus hombres, pues allí todos habían sido héroes. Pero destaca, además, lo que había dicho Raúl Sáez, y es que la operación fue coronada por el éxito mayoritariamente gracias a la acción de esos servidores.

Cuando las operaciones Puente Aéreo y Riñihue quedaron terminadas, la

Fuerza Aérea había sufrido un desgaste humano y material muy profundo y que se debía recuperar.

El día 11 de junio, el General Diego Barros envió a todas las reparticiones y unidades de su Institución, la siguiente comunicación circular:

«Con motivo del cataclismo que recientemente azotó a la zona sur del país, la Fuerza Aérea de Chile debió emprender una ímproba tarea destinada a llevar a las provincias devastadas el auxilio que reclamaban con urgencia. En el cumplimiento de esta misión, cuya importancia era vital para los pobladores de las ciudades arrasadas por el sismo, el personal de la Fuerza Aérea tuvo oportunidad de demostrar una vez más la abnegación, el espíritu de sacrificio y la serena energía de que, invariablemente, ha hecho gala en los momentos de prueba. Superando limitaciones materiales y obstáculos climáticos que parecían insalvables, la Fuerza Aérea logró solucionar en gran parte los gravísimos problemas que planteaban la destrucción de caminos, ferrocarriles y obras portuarias y el consiguiente aislamiento de extensas zonas del territorio nacional. Organizó y dirigió un Puente Aéreo que complementado ulteriormente con aviones de países hermanos y amigos que nos brindaron generosa ayuda, pudo establecer a pocas horas de producido el cataclismo, una comunicación permanente y segura entre las zonas devastadas y el centro del país.

«El transporte de víveres y primeros auxilios y la evacuación de heridos y enfermos, fueron dos de los aspectos más destacados que revistió este valioso aporte de la Fuerza Aérea a la recuperación moral y material de las víctimas del desastre.

«Tan eficaz y decisiva labor fue cumplida utilizando recursos y facilidades no siempre adecuados a la magnitud de las operaciones exigidas por la crítica situación imperante. Sin embargo, el profundo anhelo de servir y el nunca desmentido patriotismo que inspiran a nuestro personal, les infundieron los alientos necesarios para desarrollar una actividad aérea que el Supremo Gobierno ha calificado en términos que comprometen nuestra gratitud.

«A este reconocimiento oficial de la trascendencia de la labor desarrollada por nuestra institución durante los aciagos días del cataclismo, es preciso añadir la conceptuosa opinión de los habitantes de las zonas devastadas y autoridades administrativas.

«El Comandante en Jefe infrascrito, se dirige a todas las unidades y reparticiones de la Fuerza Aérea, para expresarles su profundo reconocimiento por la labor realizada, y formula votos por que el personal de la institución continúe trabajando sin descanso por el bienestar y la seguridad de la ciudadanía, cuya confianza y afecto debemos merecer en todas las circunstancias.

Anótese y comuníquese

Diego Barros Ortiz  
General del Aire  
Comandante en Jefe

En un acto solemne presidido por el Ministro de Defensa Nacional Carlos Vial Infante, y con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Diego Barros Ortiz, el Gobierno condecoró con la medalla al valor, el estandarte del Grupo de Aviación N° 10 por los servicios prestados durante y después de la catástrofe.

Después de los honores recibidos, la tarea principal que absorbió la mayor parte de los esfuerzos del General Barros, estuvo encaminada a recuperar la capacidad operativa de la Institución. Esto que puede parecer una frase más en la actividad de un Comandante en Jefe, tenía ribetes especiales, pues los niveles de combustible y repuestos habían llegado a límites preocupantes y la economía del país estaba mermada por el costo inmenso de la reconstrucción. Sin embargo, en forma acelerada se volvió a estándares anteriores para que Chile pudiera trabajar tranquilo y descansar con seguridad.

Así se demostró el 21 de marzo de 1961 -pocos meses después del Puente Aéreo- cuando la Fuerza Aérea celebró un aniversario más de su creación.

Diego Barros estimó que su misión estaba cumplida, y una vez más, el 23 de marzo, presentó su expediente de retiro para dejar paso a quienes le seguían.

Esta vez le fue aceptada y el General Barros se vistió de civil. Más de treinta años sirviendo a la República eran una etapa que a muchos habría llevado al descanso, pero en su caso no fue así.



## Notas

1. «El Mercurio», domingo 3 de noviembre de 1957, pág. 7.
2. «La Nación», domingo 28 de octubre de 1957, pág. 3.
3. «Forjadores de Chile Contemporáneo», Ed. Planeta, Volumen II, 1990, pág. 136
4. James Whelan, op. cit., pág. 108.
5. Federico G. Gil, «El sistema político de Chile», Ed. Andrés Bello, 1969, pág. 98.
6. «Crónica de la Aviación», Ed. Plaza y Janés S.A., 1992, Volumen 2, pág. 486.
7. Id., pág. 586
8. Pedro Mariño de Lobera, «Crónica del Reino de Chile», Ed. Universitaria, 1970, págs. 105, 106, 107, 109.
9. Román Alegría, «Entre dos generales», Imp. Alborada S.A., págs. 96, 97.
10. Rodolfo Martínez Ugarte, op. cit., pág. 296.

¿El retiro?  
1961 - 1990

En un acto solemne presidido por el Ministro de Defensa Nacional Vial Infante, y con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza

General del Aire Diego Barros Ortiz, el Gobierno condecoró con la medalla

el estandarte del Grupo de Aviación 10 por los servicios prestados después de la catástrofe.

Después de los honores recibidos, la tarea principal que asumió la parte de los esfuerzos del General Barros, estuvo encaminada a

renuevos habían llegado a límites preocupantes y la economía del

volvió a estándares anteriores para que Chile pudiera trabajar

con seguridad.

Así se demostró el 21 de marzo de 1971 cuando la Fuerza Aérea celebró un aniversario más de su creación.

Diego Barros estimó que su misión estaba cumplida, y una vez más, en marzo, presentó su expediente de retiro para dejar paso a quienes le

Esta vez le fue aceptada y el General Barros se vistió de civil. Más de años sirviendo a la República eran una etapa que a muchos habría llevado al

so, pero en su caso no fue así.

En efecto, Diego Barros no se entregó a un justo y merecido descanso, por el contrario, continuó desarrollando todas sus actividades culturales con igual y tal vez una dedicación que la sostenida hasta el momento de su retiro definitivo de la Línea Aérea de Chile, en la que había dejado todo el cariño por «conquistar azules horizontes».

Bien sabía que no dejaba palabras incumplidas en el servicio de las alas sino que su gestión de más de treinta años, era la Institución la que tenía como compromiso formar entre sus filas a hombres de alta selección como lo era el General.

Los próximos veintinueve años no fueron para Diego Barros, el reposo del veterano, pues muchas veces concurrió con su pluma elocuente en homenaje a la Línea Aérea y cuando fue necesario, estuvo pronto a sacrificar la tranquilidad personal para acudir a cooperar a sus antiguos subalternos a quienes él había llamado compañeros en la vida y en la muerte.

Capítulo VII  
¿El retiro?  
1961 - 1990

La preocupación por el bienestar ciudadano que le animaba, lo llevó desde el momento en que se incorporó a la institución y por lo tanto estimaba un deber personal mantener a puntos propios la causa aérea y de la patria, por lo que siempre, hasta el día en que voló más allá de las estrellas, un romántico aviador. Muchas veces por eso sacrificó la tibieza del hogar y dedicó largas horas a la causa.

La preocupación por el bienestar ciudadano que le animaba, lo llevó desde el momento en que se incorporó a la institución y por lo tanto estimaba un deber personal mantener a puntos propios la causa aérea y de la patria, por lo que siempre, hasta el día en que voló más allá de las estrellas, un romántico aviador. Muchas veces por eso sacrificó la tibieza del hogar y dedicó largas horas a la causa.

La preocupación por el bienestar ciudadano que le animaba, lo llevó desde el momento en que se incorporó a la institución y por lo tanto estimaba un deber personal mantener a puntos propios la causa aérea y de la patria, por lo que siempre, hasta el día en que voló más allá de las estrellas, un romántico aviador. Muchas veces por eso sacrificó la tibieza del hogar y dedicó largas horas a la causa.

Esto es interesante de destacar, pues se podría pensar que en esa designación debería pesarlo el encontrarse en ejercicio de algún cargo público de la elevada categoría de los que invistió durante muchos años.

Cuando fue distinguido con esa elección, el espectro nacional había experimentado notorios cambios. Los tiempos de Ibáñez y Alessandri, cuya confianza había crecido, eran otros. Ahora estaba don Eduardo Frei Montalva y el programa de gobierno se llamaba Revolución en Libertad. Se preparaba Chile para un nuevo cambio que sería mucho más profundo con don Salvador Allende, de modo tal que es perfectamente razonable afirmar que se estaba reconociendo sus méritos, que no eran pocos.

Se había incorporado a la institución en 1935, en el Rotary Club de Ovalle, ciudad que había tenido contactos en 1931 cuando prestaba servicios en la Posta de la Brigada de la Línea Aérea Nacional. Luego, llegaría nuevamente a Ovalle en 1935 como Jefe del Aeródromo de esa ciudad, periodo en el cual fue un activo inte-

Capítulo VII  
¿El retiro?  
1961 - 1990

En efecto, Diego Barros no se entregó a un justo y merecido descanso, por el contrario, continuó desarrollando todas sus actividades culturales con igual y tal vez mayor dedicación que la sostenida hasta el momento de su retiro definitivo de la Fuerza Aérea de Chile, en la que había dejado todo el cariño por «conquistar azules horizontes».

Bien sabía que no dejaba palabras incumplidas en el servicio de las alas sino que con su gestión de más de treinta años, era la Institución la que tenía como compromiso formar entre sus filas a hombres de alta selección como lo era el General.

Los próximos veintinueve años no fueron para Diego Barros, el reposo del guerrero, pues muchas veces concurrió con su pluma elocuente en homenaje a la Fuerza Aérea y cuando fue necesario, estuvo pronto a sacrificar la tranquilidad personal para acudir a cooperar a sus antiguos subalternos a quienes él había llamado «camaradas en la vida y en la muerte».

Cuando le fue solicitado, sirvió en cargos de diversa representatividad porque así se lo pedían desde su amada Institución y porque estimaba un deber personal renunciar a puntos propios de vista en beneficio de la causa aérea y de la patria. Continuó siendo siempre, hasta el día en que voló más allá de las estrellas, un romántico aviador. Muchas veces, impelido por esos sentimientos sacrificó la tibieza del hogar y dedicó largas horas para atender el llamado.

La preocupación por el bienestar ciudadano que le animaba, lo llevó desde que estaba en servicio activo a ser miembro del Rotary Club. Se incorporó muy joven al Rotary Club de Santiago donde llegó a ser presidente en una línea de preocupación incesante por el bien común. Tal vez, en ésta que era otra de sus vocaciones, haya habido alguna influencia de su hermano mayor, don Tobías Barros Ortiz, quien también presidió la benemérita institución.

Esto es interesante de destacar, pues se podría pensar que en esa designación hubiera pesado el encontrarse en ejercicio de algún cargo público de la elevada categoría de los que invistió durante muchos años.

Cuando fue distinguido con esa elección, el espectro nacional había experimentado notorios cambios. Los tiempos de Ibáñez y Alessandri, cuya confianza había merecido, eran otros. Ahora estaba don Eduardo Frei Montalva y el programa de gobierno se llamaba Revolución en Libertad. Se preparaba Chile para un nuevo cambio, que sería mucho más profundo con don Salvador Allende, de modo tal que es perfectamente razonable afirmar que se estaba reconociendo sus méritos, que no eran pocos.

Se había incorporado a la institución en 1935, en el Rotary Club de Ovalle, con el que había tenido contactos en 1931 cuando prestaba servicios en la Posta de Antofagasta de la Línea Aérea Nacional. Luego, llegaría nuevamente a Ovalle en 1938 como Jefe del Aeródromo de esa ciudad, período en el cual fue un activo integrante.

Su profundo espíritu rotario no lo abandonaría jamás y en la medida en que debió cumplir destinaciones en diversas ciudades por razones de servicio, se mantuvo ligado a Rotary en cada oportunidad de su vida. Durante el año 1944, cuando era Comandante del Grupo de Aviación N° 5, en Puerto Montt, ingresó al Rotary Club de esa ciudad donde dejó recuerdos imborrables por su diligencia para cumplir con todos los requerimientos que esa membrecía imponía.

Como ya lo hemos visto, en julio de 1945 inició una etapa extremadamente interesante de su trayectoria profesional, al ser designado como Agregado Aéreo a la Embajada de Chile frente al gobierno peruano. Su paso por Lima fue corto en tiempo, pues alcanzó a estar alrededor de dos años en esas funciones, lo que es un período normal en esa clase de destinaciones, pero en cambio logró resultados excelentes basado principalmente en sus cualidades personales y profesionales.

Conquistar el afecto de una sociedad culta como es la limeña, no se realiza con una simple designación; es necesario demostrar un alto valor intelectual y sincero deseo de servir como nexo para fortalecer las relaciones entre dos naciones. Esto que en otras latitudes es importante, lo es aún más si se trata de dos países cuyas vinculaciones se han visto enturbiadas más de una vez por visiones históricas contrapuestas.

Desde su llegada a la ciudad de los virreyes, Diego Barros mostró el alto interés que lo animaba por hacer una realidad las declaraciones líricas sobre ideales hispanoamericanistas. Conociendo sus antecedentes, no debe extrañar que haya sido prontamente relacionado con el Rotary Club de Lima, al que se incorporó en seguida.

Su carácter afable, su inteligencia y amplio saber lo hicieron estimado por sus compañeros rotarios que apreciaron en él, además, a un hombre provisto de un sentido de cooperación hacia las tareas que cumple esa institución de gran contenido social. Podemos imaginar cuán grata resultó para los peruanos la personalidad del Comandante Barros Ortiz, quien además de todas las virtudes reseñadas, poseía un fino humor que hacía amenas esas reuniones en las que se cultivaba la amistad y se proyectaba iniciativas de bien ciudadano. El hecho cierto es que algún tiempo después de haberse incorporado a ese Club, fue elegido Vicepresidente; honor merecido para un aviador y diplomático chileno.

Seguramente el cultivo de esas relaciones le ayudó en el desempeño de sus funciones en la Embajada, y no cabe duda que también contribuyeron para muchas tareas de acercamiento entre los dos países. Aún recordamos el traslado a Santiago de los restos de Rosa Rodríguez Riquelme, o Rosa O'Higgins como ella prefería ser conocida y por cierto de la madre del Libertador.

Los homenajes que Diego Barros rindió a los héroes peruanos y en particular al Almirante Miguel Grau tuvieron toda la poesía que le era connatural y despertaron sentimientos de afecto profundo en Lima.

Regresado a Chile, el General se reintegró al Rotary Club de Santiago, del que sólo circunstancialmente se había alejado.

Aquí, nuevamente se hizo patente su espíritu fecundo y su capacidad para dirigir grupos humanos, de forma tal que en dos oportunidades fue elegido como su Primer Vicepresidente.

Tal vez el exceso de trabajo pudo haber mermado su interés de servicio, pero no fue así, pues sus amigos y consocios lo eligieron como Presidente de la entidad para el período 1959 - 1960.

Ya retirado de la actividad aeronáutica pudo alguien pensar que se eclipsaba su luz, pero para confirmar su enorme capacidad de entrega, se le eligió Gobernador del Distrito N° 4340 de Rotary Internacional por el período 1968 - 1969 donde otra vez brilló en medio de agotadora actividad.<sup>1</sup>

Pasados los años y mientras se desempeñaba como Cónsul General en Barcelona, quiso continuar en su espíritu rotario e ingresó al Club en la ciudad capital de la



Entrega de terrenos para el Ministerio de Educación por parte del Rotary Club de Santiago.

región de donde provenía su esposa. Aún se conserva en el Rotary Club de Barcelona el recuerdo imborrable de ese chileno que siendo su socio dejó una memoria inolvidable.

Su actividad periodística jamás lo abandonó y es posible recordar en su amplia trayectoria que además de Las Últimas Noticias, como lo dijo en sus Crónicas de Ver y Pasar, fue un redactor calificado de El Imparcial, diario que lamentablemente se extinguió; su paso por la revista Zig-Zag -cuya presencia tenemos en falta- lo tuvo como Director Interino y Asesor Literario por variados períodos. Sus notas de aquella época son, todavía, joyas de la buena pluma que adornó al periodismo nacional.

Eso no era raro, pues un hombre de sus merecimientos se había iniciado, hacía largos años, en El Industrial en la ciudad que se yergue, allá en el norte grande, junto a la monumental Portada. Los años lo conducirían desde el ejercicio diario en crónicas y análisis hasta funciones directivas -que tal vez no le encantaban- y así fue Presidente de la Editora Nacional Gabriela Mistral. Sus hábiles y honradas manos, llevaron la empresa a un nivel elevado de extensión de la buena literatura, pero el hábito de cambios condujo la empresa cultural al campo de los negocios y entonces renunció.

Pero Diego Barros fue eso y mucho más.

El folclore nacional se nutrió con su aliento y en la dichosa época, hoy algo ignorada, en que el país vibraba con aires de tonada, cuando la china y el huaso formaban parte del alma nacional, Diego Barros fue un impulsor de la música que aceptamos como típicamente chilena.

El autor de este libro cree que huainitos y valeses chilotes son tan nuestros como un amancay o un copihue, pero no puede negar que cuecas y tonadas han tenido una contribución magnífica para consolidar el espíritu chileno.

En realidad es difícil decir chileno, sin imaginar un par de espuelas y escuchar su tintineo en el fondo del alma. Cuando se habla de chilena, no vemos rubias y hermosas modelos de televisión, estamos frente a una morena que con sus ojos reidores, plantados entre dos trenzas negras, nos dice con risa de almendras que siente el amor de paloma torcaza.

Decir Chile, es hablar de álamos y alazanes, de topeaduras y requiebros, de amor y pena, de montaña y valle, de tierra virgen, de virgen morena.

Diego estuvo allí. Nutrió su alma de espacio y estrellas. Cultivó su espíritu en los dulces tonos de un arroyo suave donde uno se tiende a su vera mirando pasar la vida en las aguas tenues, cristalinas.

En lontananza, una nube se deshoja entre tiernos golpes de la brisa; más abajo, un sauce bate su enramada con monótono son. El Poeta tendido, sueña y canta, canta y sueña, porque eso es ser poeta.



## UNIVERSIDAD DE CHILE

## VIENE CABALGANDO EL HUASO...

(Septiembre d e 1972)

Cobre macerado al fuego  
de los soles de septiembre.

Jinete de pinta y nervio,  
corazón de Chile Verde.

Amigo de los caminos, *de*  
donde el hastio se pierde,  
guitarrero de los surcos,  
madrugador de simientes.

Enamorado y galán  
con tradiciones de hombría,  
varón de madera fina  
con enchape de pellines,  
sabe estrechar una mano,  
sabe jugarse la vida...  
el Huaso nació del Alma  
de la Patria Campesina.

Se destaca su silueta  
sobre el territorio entero,  
apatronado en su pingo  
como un ~~picacho~~ del cerro.  
<sup>picacho</sup>  
-en tanto un copihue enciende  
el ala de su sombrero-.

Huaso alegre, franco y ~~tierno~~  
/tierno,  
(sentencioso y zandunguero,  
fraternal como un abrazo)  
y como chicha de bueno...

Estampa del Chile Grande,  
Ginete de pinta y nervio,  
cabalgando por la Historia  
nos llega el Huaso Chileno.

*Diego*  
DIEGO BARROS ORTIZ.

*Con un afecto y  
admiraçion sincera  
para Vicente y Celso*

Ese soñar y cantar, lo llevó a escribir inmortalidades como «Bajando pa puerto Aysén», con olor a hierba mate y frío que llega a los huesos, mientras Don Nigua -su amigo- acompaña simbólicamente al arreo.

Los Cuatro Huasos y los Huasos Quincheros divulgaron con rítmicas voces otras tonadas de antología. ¿Quién no ha sentido apretarse el corazón al escuchar: «Porque tengo pena»? ¿Quién no se enamoró de esa «Niña de los ojos claros»? ¿Quién no se exaltó con la «Guitarra, mujer y pena»? ¿Quién no fue poeta «Bajo el sauzal»?

Su amigo, y amigo común, Vicente Bianchi puso la música admirable para «Chile de mil caminos» o para «Polvareda».

Este artista de la música merece un monumento. Su obra es tan extraordinaria que difícilmente se encuentra en la América Latina una persona que haya logrado plasmar el espíritu de un pueblo como lo ha hecho Vicente Bianchi.

Este notable músico, que posee la serenidad y modestia de los grandes, tuvo la bondad de facilitar para ser publicados en este libro, algunos poemas de Barros que fueron luego conocidas canciones chilenas.

Este gesto tiene la particularidad que se trata de obras escritas en la vieja máquina Underwood del poeta, se perciben algunas correcciones y esos originales los dedicó a su entrañable amigo Vicente y a su encantadora esposa Hely.

Junto a esta amable actitud, relató los esfuerzos que el poeta desarrolló cuando era Presidente de la Sociedad de Escritores y Autores de Chile, para dotar a la institución de un magnífico departamento ubicado en el área céntrica de Santiago, donde pudieron trabajar con comodidad los cultores del arte nacional.

En aquella época, Vicente Bianchi le acompañaba como Vicepresidente de esa entidad. Por esa circunstancia, también conoció la manera firme y gentil con la que Barros salió en defensa del Rector de la Universidad de Chile que había sido cuestionado, tal vez sin razón, mostrando una vez más que su sensibilidad no había mellado la espada de Cyrano.

Ya hemos dicho, en alguna parte de este libro, que durante un tiempo la televisión tuvo a Diego Barros junto a otras personalidades de la vida culta, participando de manera sistemática en foros donde se discurría por distintos senderos del pensamiento y en medio de ilustradas conversaciones se llegaba a proponer ideas para elevar la condición educada del pueblo chileno.

En este país donde la crítica y la autocrítica son muy fuertes en materias de orden social, se suele olvidar que las tasas de alfabetización están en los primeros lugares del continente. Esta condición nos lleva a cuestionar los planes y programas educativos, lo que no es básicamente malo si se busca el perfeccionamiento, pero no debe hacernos olvidar que muchas chilenas y chilenos son solicitados internacionalmente para aportar conocimientos y capacidad creadora.

POLVAREDA EN EL CAMINOCANCION CHILENA

LETRA: Diego Barros Ortíz

MÚSICA: Vicente Bianchi A

Se vacía en oro la tarde  
 por el polvoso camino  
 los cuatro van cabalgando  
 guitarras, espuelas, trinos.

Llevan en ancas recuerdos  
 como muchachas camperas  
 los cuatro huasos se van  
 con sus guitarras a cuestas.

Risas, suspiros y quejas  
 en los cordajes dormidos  
 nieve de luna en las frentes  
 y el sol de verano viejo en el cantar, ay  
 alma de la tradición y del tiempo  
 los cuatro huasos se van  
 por un recodo del viento.

Adiós le grita la niña  
 desde una casa de tejas  
 mientras se llenan de bruma  
 sus ojos color violeta.

Adiós huasos del recuerdo  
 de la tonada y la cueca  
 los jinetes con sus ponchos  
 rompen la noche que llega.

POLVAREDA EN EL CAMINO (1962)  
DIEGO BARROS O.  
VICENTE BIANCHI

*Allegretto Mod<sup>to</sup>*

SE VACIA EN ORO LA TAR-DE POR

EL POLVO-RO CA-MI-NO LOS CUA-TRO VAN CA-BAL-GANDO GUI-

TARRAS ES-PUE-LAS, TRI-NOS LLE-VAN EN ANCAS RE-CUERDOS

Partitura de «Polvareda en el Camino». Música de Vicente Bianchi.

CO MO MU-CHACHAS CAM-PE RA S LOS CUA-TRO HUA-SOS SE VAN

*Allegretto tranquillo*

CON SUS GUITARRAS A CUES-TAS. RI SAS, SUS PIROS Y

QUE JAS EN LOS CORDA JÉS DOR MI DOS NIE-VE DE LUNA EN LAS

FRENTE S Y EL SOL DE VE- RA-NO VIE- JO EN EL CAN- TAR, AY!

AL MA DE LA TRADICION Y DEL TIEMPO LOS CUA-TRO HUA-SOS SE VAN POR UN RE-

CO-DO DEL VIE-N-TO. AL'S- TO.

En el mes de julio del presente año (2000), estuvo en visita a nuestro país el ex Presidente de Argentina Carlos Menem, quien en una entrevista concedida a El Mercurio, dijo en parte de ella al ser preguntado por el periodista:

«Pregunta:

Habiendo seguido de cerca los 10 años de democracia chilena ¿qué opinión le merece nuestra transición?

Respuesta:

A mi me parece excelente. Si hay un pueblo altamente civilizado e intelectualizado, ese es Chile.»

Cuando un hombre dotado de la visión internacional del ex mandatario argentino dice de manera bastante excluyente que Chile es «un pueblo altamente civilizado e intelectualizado», debemos aceptar que no se trata de una opinión cualquiera dada por razones de cortesía, sino que refleja el conocimiento fundamentado de nuestra realidad cultural.<sup>2</sup>

Destacarse en este medio, es por tanto difícil y sólo alcanzable por personalidades de alto nivel.



Consejo de Estado. Gobierno del General Augusto Pinochet Ugarte.

Diego Barros se encontraba entre ese tipo de individuos que supieron hacer de su vida una constante superación y así lo reconoció la Academia Chilena de la Lengua, entidad que lo invitó a incorporarse a ella en mérito a su prolífica labor en el campo de la literatura.

El 25 de septiembre de 1975, Diego Barros fue recibido en la docta corporación y en la ocasión, el académico Arturo Aldunate Phillips, dijo en parte de su discurso de recepción refiriéndose a la calidad poética del recién incorporado:

«Desde muy joven, Diego Barros mostró, también, su clara y bien cimentada inclinación de escritor, muy luego florecida y fructificada en los más diversos géneros literarios, con seguras muestras de su delicada y alerta sensibilidad y de una gama imaginativa poco común.

«En su inspiración y en su oficio literario se patentizó, sin demora, esa prodigiosa virtud sin la cual el escritor verá siempre su camino ensombrecido: la gracia poética, la difícil e instintiva destreza para escribir la palabra «rocío», sin trisar las pequeñas esferas de cristal del agua; esa impalpable finura para conseguir que la palabra «flor» se equilibre en el filo de la pluma; en fin, la mágica eficacia del espíritu en busca de Belleza, capaz de lograr, una que otra vez, la aparición, junto al reguero de tinta viva, de la casi imperceptible claridad de la luz primigenaria, de esa onda misteriosa llamada por el genio de nuestra siglo «la sombra de Dios».

«Sí, Diego Barros, para ventura suya y nuestra es, antes que otra cosa, un auténtico poeta. Y como tal y como aviador de corazón, vivió muchas horas en el raudo vuelo sobre las nubes bajas que le ocultan la mezquindad de la tierra carcomida por los hombres; dialogando con las estrellas, sus amigas.

«Lo atrajeron la altura, el aire transparente, las distancias y los horizontes inalcanzables. Y ello dejó una traza inconfundible y significativa en su obra literaria y en su vida toda.»

En otra parte de esta hermosa recepción a la Academia, dicha por Aldunate, agregó refiriéndose, ahora, a la personalidad del nuevo académico:

«Paradójica y afortunadamente, la enumeración de las virtudes intrínsecas de Diego Barros, con ser las más difíciles de apreciar y medir según los planteamientos de mi esquema de ordenanza, resultan en su caso, de una increíble sencillez. Y por ello por una razón también muy simple.

«La estructura moral y humana de nuestro colega es de una tal reciedumbre, transparencia y armonía, que no se requiere de rayos X, radioisótopos ni sesudas indagaciones para justipreciarla.

«Su vida resulta ser su mejor y más hermoso libro; una historia viril y nítida, acompañada siempre por una estela de afecto, estimación y respeto.

«El Destino, ya lo señalé, lo colocó en los atrayentes pero duros y riesgosos carriles de la aviación militar y, por consiguiente, en la estricta y exigente organización de nuestras Fuerzas Armadas.



I. MUNICIPALIDAD DE ÑUÑOA  
CHILE

## PROGRAMA

ÑUÑOA, 30 SEPTIEMBRE 1976.

Programa de la ceremonia en la que se declaró  
«Hijo Ilustre de Ñuñoa» al General Barros.

### **PROGRAMA**

- 1.—RECEPCION AUTORIDADES Y PERSONALIDADES INVITADAS.
- 2.—CANCION NACIONAL:  
CORO DEL MINISTERIO DE EDUCACION, DIRECTOR DON JOSE GOLES RADNIC.
- 3.—DISCURSO DE OPRECIMIENTO Y DISTINCION. ALCALDE DE ÑUÑOA.
- 4.—ENTREGA DE LOS DISTINTIVOS OFICIALES DE «HIJO ILUSTRE DE ÑUÑOA» AL GENERAL DEL AIRE (R.) DON DIEGO BARROS ORTIZ.
- 5.—DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CIRCULO PORTALIANO, DON HUMBERTO LARRAIN G.
- 6.—ACTUACION CORO.
- 7.—DISCURSO DEL GENERAL DEL AIRE (R.) DON DIEGO BARROS ORTIZ.
- 8.—ACTUACION CORO.
- 9.—CIRRE DE LA CEREMONIA.

ÑUÑOA, 30 DE SEPTIEMBRE DE 1976.



«Todos los cadetes chilenos, al ingresar a sus Escuelas, saben, sin temor a equivocarse, que allí, en esas aulas y en el desempeño de sus profesiones podrán lograr honores, afectos, respeto y una serie de satisfacciones, pero no obtendrán riquezas materiales. Es un tipo de voto de sencillez, decoro, aún de pobreza; mérito de indudable tinte cristalino. La lista de ejemplos en nuestra historia es larga y nutrida e incluye nombres de próceres y formadores de la nacionalidad.

«Diego Barros al ingresar a la Fuerza Aérea de Chile había fijado, a su plena conciencia, una de las honrosas peculiaridades de su vida: la falta de ambición por los alucinantes medios materiales.»

Continuó Aldunate recordando la trayectoria de Barros Ortiz como aviador, para concluir este párrafo diciendo:

«Diego Barros estaba en la cima, era el General en Jefe de la Aviación Militar chilena, era, y ¡ójiganlo bien: General del Aire! Qué hermoso título. ¡Y General del Aire de Chile, más hermoso aún!

«Y para una vida habría bastado.»

No cabe duda que esta bella semblanza del Aviador y Poeta le hace justicia, en particular cuando se refiere a la modestia interior de Diego Barros que lo mantuvo más alto que muchos de sus contemporáneos, en lugar de opacarlo. Es que los verdaderamente grandes no buscan honores; les llegan sin ansiosos seguimientos. Las alturas no los marean, sino que les dan una visión amplia y real de la vida. Primero intuyen las motivaciones humanas, luego las racionalizan y siempre prodigan respeto a las distintas formas de ser.

Cada etapa en la vida de Diego Barros es de una calidez con reminiscencias de luminosa primavera durante las cuales, él, como un buen árbol, dio flores y frutos.

El discurso de incorporación que pronunció en la misma oportunidad, es una pieza literaria en la que se muestra todo su lirismo junto a un conocimiento acabado de la obra de otros escritores que oportunamente fueron construyendo hitos en el pasar de la Humanidad.

Su saber amplio, producto de miles de horas dedicadas a la lectura, el estudio y la meditación, estaba acunado en condiciones intelectuales y espirituales naturales.

Por la calidad que muestra, nos parece oportuno reproducir el texto íntegro:

«Con afecto y gratitud comparto con vosotros estos para mí luminosos momentos. Gratitud porque me habéis conferido un honor que generosamente supera la natural ambición de emerger que, con temor y humildad, ha tenido un leve palpar de semilla o de crisálida dentro del corazón, y que se rebela encarándose a mi personal actitud con un ademán, con una voz, de grave tono ancestral, que me conmueve e impresiona.

«En el filo que secciona mis mayos de mi invierno ha quedado rasgada mi

**PROGRAMA**

- 09:40 HRS.** - **Recepción visitas Dirección**
- 10:05 HRS.** - **Cuenta al Sr. Director de la Escuela de Aviación en el Edificio de Estudios del Instituto.**
- 10:06 HRS.** - **Locución  
Ceremonia de homenaje al General Diego BARROS Ortiz.**
- 10:08 HRS.** - **Palabras del Sr. Director Coronel de Aviación (A) Dn. Mario ÁVILA Lobos-**
- 10:15 HRS.** - **Entrega Libros Aeronáuticos a la Biblioteca de Cadetes.**
- 10:17 HRS.** - **Corte de cinta y descubrimiento de Placa Recordatoria.**
- 10:18 HRS.** - **Se da término a la presente ceremonia con el himno 'Camaradas.'**
- **Café en la Dirección de la Escuela de Aviación.**

Programa de la ceremonia de homenaje rendido al General Barros, el 31 de agosto de 1997, por la Escuela de Aviación.

condición humana. Pensé que los grises del otoño temperarían toda sorpresa, toda vanidad; el largo peregrinaje así me lo indicaba, no por nada se ha tenido amaneceres y ocasos, días y noches, como todos los hombres. Empero, las manos abiertas y generosas, de vosotros señores, han empujado hoy día la puerta de mi Silencio Interior. Gracias, por este honor que me habéis concedido y del que no soy mereciente.

«Habéis tenido la generosidad de designarme en el sillón vacante que dejara en esta docta Corporación don Augusto Iglesias Mascarregno; con ello no sólo habéis exaltado una existencia simple y común como es la mía, sino que también habéis

puesto sobre mis espaldas una carga de responsabilidades y obligaciones que me abruman, por lo mucho concedido y por el compromiso que adquiero de restituirlo decorosamente.

«No quisiera iniciar mi homenaje a Augusto Iglesias sin referirme antes, con respeto y emoción, a los notables antecesores que ilustraron este Sillón Académico.

«Lo ocupó en su creación el año 1885, esa relevante figura del intelectualismo que fue don Diego Barros Arana, varón ilustre y preclaro humanista, educador generoso e insuperado historiador, cuya idea estuvo consagrada por entero a las más notables disciplinas del intelecto. Defendió su verdad conquistada al cabo de largos años de estudio sin tregua, de fatigas y afanes, de interminables investigaciones con la viril decisión de quien defiende el más sagrado de sus bienes. Lógicamente, despertó admiraciones que lindaban con la exageración y también antagonismos y animosidades que todavía subsisten. En 1909 dejó el Sillón Académico a don Manuel de Salas Lavaqui. Pedagogo, Jurisconsulto y Ministro de Justicia e Instrucción Pública. Se le deben entre otras obras un Compendio de Geografía descriptiva y un Opúsculo titulado Observaciones sobre la Ortografía Castellana. Fue don Manuel, el 2º Secretario Perpetuo de la Ilustre Corporación, entre los años 1914-1925, fecha esta última en que debió concurrir a su cita con la muerte.

«Desde 1933 hasta 1946 ocupó el Sillón vacante el predecesor de don Augusto. El fundador del Ateneo de Santiago, don Ricardo Montaner Bello, notable jurisconsulto, internacionalista y periodista que ejerció Cátedra, cargos políticos, y escribió tratados de Derecho e Historia. Su destacada personalidad fue el contenido del discurso de incorporación a la Academia Chilena de quien lo sucediera, en 1946, nuestro Augusto Iglesias.

### **Semblanza de Augusto Iglesias**

«Lo que más me sorprendía en el trato con Augusto Iglesias era su compleja personalidad integrada en sus aspectos fundamentales por un carácter fuerte, una inteligencia viva y amplia, y una notable voluntad de estudio.

«Fue un escritor extraordinario. Hernán Díaz Arrieta lo calificó, al examinar su espléndida obra, de «hombre universal».

«Prolífico y multifacético, jurista, pedagogo, pensador y ensayista cultivó con igual entusiasmo la prosa como la poesía. Fue un erudito en el sentido más amplio y universal del concepto y fue, más que nada, un humanista. Parece haber cumplido con lo dicho por Publio Terencio. «Hombre soy y por tanto nada de lo que al hombre se refiere, puede serme ajeno».

«Su dedicación al estudio, al análisis crítico, y a ciertas formas de investigación, era excepcional. Acumuló un enorme caudal de conocimientos en los temas que eran de su predilección. Tenía como pocos el amor entrañable por los libros. Logró,

a través de muchos años, formar una notable biblioteca de más de 22.000 volúmenes. Posiblemente la mejor colección bibliográfica americanista. Poseía una elevada jerarquía moral que confiaba en la redención del hombre por el cultivo del intelecto. Sin desmayos ni vacilaciones, sumido en la quietud creadora de su gabinete, se consagró por entero a todas las disciplinas del pensamiento.

«La historia y la literatura lo apasionaron, mas gran parte de sus esfuerzos los dedicó al estudio lexicográfico. Sin ser producto de alguna escuela o tendencia determinada, se formó en esta disciplina sólo como resultado de su extraordinaria voluntad.

«Poeta en su juventud. Lexicógrafo en su edad madura. Una parte de su vida fue dedicada al periodismo. Pero en ese periodismo era más que nada un historiador, un crítico literario.

«Nace a la vida literaria el año 1917 en Antofagasta con sus sonetos Plegarias de la Carne. En ese mismo año edita su ensayo crítico Cervantes y el Quijote. Luego en sucesión casi ininterrumpida va entregándonos su obra que llena un largo período de nuestra historia literaria. Así es como publica Maya, novela; José Miguel Carrera, biografía; En torno a Portales, Revolución ideológica de Chile, San Francisco de Asís, La Palabra Desnuda, Yo, el hombre, La Barrera, El Goethe de mi Otoño, y una larga serie de crónicas y cuentos que sería extenso de enumerar.

«Miembro correspondiente de diversas Academias de la Lengua y de la Historia, fue en su vida pública Director General de Bibliotecas, Archivos y Museos, desde el año 1949 hasta 1953.

«Se acercaba a su octava década con una intensidad de vida y esfuerzo de trabajo sin descanso.

«Vida de trabajo, y estudio sin ostentación. El dinero ni lo fascinó ni lo perturbó. A veces de aspecto hosco y fuerte, la mayor parte de las veces cordial y amable. Era evidente un fondo de bondad de legítima ley.

### **Itinerario de la Imaginación**

«La obscura niñez de la Humanidad fue acunada por las manos de la Necesidad. Necesidad imperiosa de subsistir en lucha cruenta consigo misma, con el ambiente y con los elementos. La vaga naciencia del hombre logró en el transcurso de los siglos y a través de una existencia dura y siempre incierta, deshilarse lentamente de la espesa madeja del primigenismo y comenzar la urdiembre de la evolución.

«La simiente prendió sobre la maraña, y el mundo balbuciente aún comenzó a desmalezar, a permitir que la primera luz penetrara hasta el misterio de las raíces. Dios Arquitecto, era ahora hortelano, paisajista y sobre todo poeta, y poseedor del Numen, la Inspiración Perfecta. Configuró la huerta universal. «Ser es vivir», dice Ortega, en tanto nos indica el almendro florecido en la vertiente del Tibidabo. «No

afirmo ni niego nada; vivo», agrega. «También ahora el almendro vive la misma blancura; si no viviese, no sería. Hay un almendro que vive lo blanco, y yo vivo aquel mismo blanco y en tanto que lo vivo sin comprenderlo cosmológicamente, vegetativamente, soy almendro. De repente esa vida blanca se ilumina interiormente con la llama de la conciencia. Se define a sí misma. Vive, como ser, la propia vida. La vida del almendro entró en el reino de la inteligencia».

«El mundo, en ese período de cercar, de separar las aguas en aguas de riego y en aguas de mar, de levantar murallones para aplacar la braveza de los vientos sidéreos, en fin, en preparar la tierra para que fructificaran las simientes, crecieran los árboles y se poblara de seres móviles el amplio escenario de lo creado, dejó transcurrir las primeras Edades.

«El Hortelano ya no lo era tal; ahora era orfebre, ceramista y sobre todo poeta, siempre poeta, pues poseía la Suprema Imaginación. Sin embargo, todo estaba confuso todavía. Las bestias y la maraña estaban entregadas a una lucha feroz entre sí por sobresalir, por dominar, sin la certidumbre de vivir, como lo habría deseado para algunos al menos el propio Creador. Comprendió asimismo que todo lo nacido, movable o no, no le conocía, ni aún lo presentía a su alrededor. Como los recién nacidos estaba aún con los ojos cerrados, visualizando por instinto, sin percibir la claridad. Viviendo sin saber que vivían. Un paso más allá del eterno sopor de la piedra cuyo sueño denso pesaba sobre la tierra.

«Entonces ocurrió el milagro de Adán. El primer ser a quien se le concedió una misión de claridad ya que se le hizo poseedor de la Conciencia. La Tea de Prometeo. La llama de la Percepción Superior. Goethe cantaba: «Yo me declaro del linaje de esos que de lo oscuro hacia lo claro aspiran...». Cuánto camino para Adán y su compañera, cuántas vicisitudes sin entender la causa de ese tránsito por el planeta hasta llegar aquel instante en que conoció su propio paraíso en el momento mismo de perderlo. La claridad fue haciéndose luz, y él y ella se sintieron desnudos, porque estaban desnudos. Se entendieron perecibles como todo lo animado que los rodeaba. Su supieron inermes y solos. Sin las manos de Dios, sobre el hombro dócil, ya que el Hacedor les fue visible sólo cuando fueron los huéspedes del Edén perdido... ¡Se supieron solos!

«Si Eva y Adán lloraron esa soledad, si la lloraron como hombre y mujer, no nos lo dice el Génesis, sin embargo como estaban llenos de Claridad tuvieron que sentir el desconsuelo y deben haber llorado. Después de esas primeras lágrimas los hombres aprendieron a llorar, desde el momento de nacer hasta el momento de morir, pero también había llegado a ellos, con esa soledad, con ese desconsuelo, con esas lágrimas, el amor de los unos a los otros. El amor que pugnaba por interpretarse con abundosa pluralidad. De mil maneras: En el milagro de la palabra. En el tono de una melodía. En la fragancia de una flor... Y Dios, el Padre Dios, el del remoto paraíso

perdido. ¿Dónde moraba ahora? ¿Era su voz, llamándolos, el bramido del trueno? ¿Estaba su reino en el vientre fecundo de la Madre Tierra, generosa y terrible a la vez? ¿O más allá del mar, en la línea imprecisa donde el cielo se tiende sobre el agua y donde el Sol apara su linterna noche a anoche?

«No. No era posible. Al Reino perdido sólo se podía arribar con levedad de sombras, tenues como el aire mismo, ligeros como el ala. El paraíso, estaba sin duda, en lo alto, por sobre las estrellas, ventanas diminutas desde las cuales los atisbaban las pupilas de Dios. De tanto en tanto el mirar recatado del Creador se tornaba directo y penetrante y en su nave lunada conminaba a los seres de la Tierra a recordarles cómo llegar un día a levantar sus tiendas y apacentar sus animales en las praderas anchas de la noche.

«El Reino perdido de Adán, sin duda, estaba arriba. Para arribar a esos remotos puertos era al parecer insuficiente la altura de las montañas, las nubes pasajeras, el humo de los holocaustos. Ese mundo de la luz estaba arriba, muy arriba, demasiado arriba; si tal vez se hubiese podido trepar hasta el lomo tornasol del arcoiris, y extender sobre el remate superior de la parábola las manos suplicantes. Pero el arco iridiscente tenía sus basamentos en remotos confines desconocidos, donde la Tierra y el mar se extinguían, donde los huracanes tenían sus nidales y las sombras de los hombres sin alma vagaban por playas infinitas.

«El Reino perdido estaba lejos, brumoso, distante. En las noches serenas, siempre escasas, se adivinaba entre la joyería de sus estrellas. ¿Cómo llegar a él sin antes haber finado la existencia mortal?

«Había llegado el momento estelar de las alas, el instante de recordar el paraíso y el prodigio de las manos de Dios, apoyadas con ternura paterna sobre los hombros de Adán. Esa fue la hora del éxodo, pero también fue la hora de la Claridad. El momento de la conciencia y de la poesía. Se extinguió en ese Minuto Cósmico, el Ser Intocado, el hombre Transparente que había sido hasta entonces peregrino de la Tierra. Ahora, enfrentado a los caminos, a los andares y a sus fatigas, había logrado la condición del Hombre. Con sus flaquezas, con su ternura terrenal, con sus penas hondas, con sus alegrías pasajeras, pero, un hombre. Un hombre con una talega de añoranzas y sueños, y un mundo enorme de la imaginación; mientras le cosquilleaban sobre las espaldas desnudas las manos del Padre en el instante del Adiós. Adiós que fue el alumbramiento.

«La Humanidad desde ese entonces comenzó a vivir la presencia del ala. La influencia de su poesía celeste transformó la condición humana. Las alas de los poetas son leves, brotan del ser mismo, independientes de los brazos, prendidas a los hombros como legítimo producto de la Imaginación Superior. Imaginación plena de poesía, de sueños y ansiedades. Ya nos lo dijo el Académico Laín Entralgo: «Toda la expresión verbal que trate de expresar bella y metafóricamente el misterio de la rea-

lidad, es poesía, y es como moverse 'puertas adentro' hacia el seno y fundamento de sí mismo». «¿Acaso no es el poeta un Adelantado en la perdurable empresa humana de penetrar expresamente la realidad?»

«Y agregaríamos con cierta timidez, que la realidad podría convertirse en un montón de hojarasca o en un hacinamiento de sueños, si no interviniera oportunamente el soplo vital del viento parnasiano.

«La poesía nos dio la ubicación celeste del Paraíso Perdido con rigurosa exactitud; sus alas permitieron derivarlo a lo largo y a lo ancho del universo. Y el logro fue que lo hubimos cuando lo deseamos, siempre naturalmente que se sea poseedor del misterioso talismán de la Imaginación. Lo hemos tenido cerca, vecino a nuestro pequeño jardín interior el que visitamos cuando escuchamos un tenue rumor de alas en el corazón y sabemos por consiguiente que el silencio es más elocuente que todas las palabras.

«Desde nuestro pequeño jardín atisbamos el Edén que perdieron Adán y Eva. Percibimos su aroma a la distancia y lo vemos tan hermoso y sosegado, tan silente y profundo, tan intocado y umbrío, que pensamos que así debió quedar el Día Señalado. Día en que el Padre Supremo, todavía hortelano, dijo adiós a sus hijos mortales, en el umbral de los caminos, desnudos, pero dueños de la Verdad.»

El honor de ser elegido como Individuo de Número en la Academia de la Lengua, se sumó a otros, entre los cuales se recuerda, como algo casi anecdótico,



Homenaje al General Diego Barros, ya en retiro, por el Cuerpo de Suboficiales Mayores. (Archivo Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio).

que en 1957, el Gobernador del Estado de Texas, en los EE.UU. le confirió el título de Ciudadano Honorario de ese enorme territorio, siendo el primer latinoamericano en recibir tal distinción.

A estas circunstancias se puede agregar la lista de algunas medallas y condecoraciones a las que se hizo merecedor por su trayectoria y en especial por su acción permanente en la búsqueda de una unión sólida entre los países de América.

-Condecoración «Cruz Peruana de Aviación de 1ª clase», otorgada por el Gobierno de Perú

-Insignia de «Piloto Honoris Causa» del Cuerpo Aeronáutico de Perú

-Insignia de «Oficial Aviador da Forca Aerea Brasileira»

-Condecoración «Orden al Mérito Aeronáutico» en el grado de Oficial conferida por el Gobierno de Brasil

-Distintivo del Premio Estado Mayor de la Fuerza Aérea, concedido por la Academia de Guerra Aérea

-Condecoración «Cruz al Mérito Aeronáutico», otorgada por la República de Venezuela

-Condecoración «Las Tres Estrellas», otorgada por la República de Colombia

-Condecoración «Abdón Calderón» de 1ª Clase, otorgada por la República de Ecuador

-Condecoración «Gran Cruz al Mérito Aeronáutico», otorgada por la República de Perú

-Condecoración «Gran Cruz al Mérito Aeronáutico», otorgada por el Gobierno de Paraguay

-Medalla de la Junta Interamericana de Defensa Continental

-Medalla de la Confederación Sudamericana de Atletismo

-Medalla de la Orden del Atletismo Sudamericano en el grado de Caballero del Deporte

-Condecoración «Presidente de la República»

-Condecoración de la «Orden Nacional de la Legión de Honor», otorgada por el Gobierno de Francia

-Condecoración «Legión al Mérito», otorgada por el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica

Entre sus múltiples actividades recordemos que fue Cónsul General de Chile en Barcelona, la tierra de donde era oriunda la familia de su esposa Tencha, entre los años 1974 y 1976.

Fue director del Pen Club de Chile.

Presidente de la Sociedad de Escritores de Chile.

Presidente Honorario Vitalicio de la Corporación de autores y compositores de Chile.



Director del Departamento del Derecho de Autor.

Director del Departamento de Relaciones Públicas y de la Oficina de alumnos extranjeros de la Universidad de Chile.

Los últimos meses de su vida estuvo afectado por graves problemas respiratorios derivados, tal vez, de su hábito intensivo por fumar.

En efecto, Diego Barros era una persona a la que se le veía permanentemente con un cigarrillo entre los dedos, encendido con movimientos cortos y rápidos.

Como un antecedente casi anecdótico, en este libro publicamos una fotografía del General conversando con el Presidente Ibáñez, allí se puede observar en su mano derecha el testimonio de lo que estamos diciendo. Por lo demás, esta costumbre ha sido confirmada con total certeza por su viuda, quien le acompañó hasta el final con amorosa dedicación.

Esta última etapa fue dolorosa, pero aún en su lecho de enfermo siguió haciendo lo que tan bien sabía y tanto quería: escribir.

Sin embargo hoy no lo vemos en esa condición, sino como al joven soñador de sonrisa amable guiando con habilidad su avión y su Institución hacia lo alto de la patria. Lo observamos en la tranquilidad de su escritorio convirtiendo en versos inolvidables todo lo que amó.

Contemplamos a Diego Barros Ortiz como lo que fue siempre, un ejemplo cabal de gran hombre.

## Notas

1. Las informaciones sobre la trayectoria del General Diego Barros Ortiz en Rotary, fueron gentilmente proporcionadas por el Gerente del Rotary Club de Santiago, don Fernando Durán Díaz.
2. «El Mercurio», 9 de julio de 2000, pág. D-9.

Como un antecedente casi anecdótico, en este libro publicamos una fotografía del General Barros Ortiz con el presidente de Chile, A. Alessandri, en su momento de jefe del Estado, cuando el General Barros Ortiz fue designado para ser el primer representante chileno en la Comisión de la Verdad y la Reconciliación, creada por el Gobierno de Brasil.

Esta última etapa fue inolvidable, pero aún en su retiro siguió participando en la Academia de Guerra Aérea y en la Asociación de Pilotos de Guerra.

El General Barros Ortiz no lo vemos en su condición de piloto de combate, sino como el jefe de la Institución de la Fuerza Armada y su institución hacia el fin de la vida. Lo observamos en la tranquilidad de su escritorio con un ejemplo de su vida.

Condecoración «Abdón Calderón de 1ª Clase», otorgada por el Gobierno de Ecuador.

-Condecoración «Gran Cruz al Mérito Aeronáutico», otorgada por la República de Perú.

-Condecoración «Gran Cruz al Mérito Aeronáutico», otorgada por el Gobierno de Paraguay.

-Medalla de la Junta Interamericana de Defensa Continental.

-Medalla de la Confederación Sudamericana de Atletismo.

-Medalla de la Orden del Atletismo Sudamericano en el grado de Gran Maestro del Deporte.

-Condecoración «Presidente de la República».

-Condecoración de la «Orden Nacional de la Legión de Honor» otorgada por el Gobierno de Francia.

-Condecoración «Legión al Mérito», otorgada por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica.

Entre sus múltiples actividades recordemos que fue Consul General de Chile en Barcelona, la tierra de donde era oriunda la familia de su esposa, durante los años 1974 y 1976.

Fue director del Pen Club de Chile.

Presidente de la Sociedad de Escritores de Chile.

Presidente Honorario Vitalicio de la Corporación de autores y compositores de Chile.

Hemos llegado juntos al final del largo recorrido de Diego Barros Ortiz por muchas sendas de la vida.

Podemos preguntarnos qué fue lo más destacable en sus atareados ochenta y cinco años. Para los amantes de la minucia administrativa digamos que escaló en la jerarquía de las fuerzas armadas desde sus lejanos tiempos de conscripto, hasta la máxima dignidad de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

En ese país tan interesado, o tal vez, según algunos, tan comprometido con la cultura, se podrá recordar su permanencia como Ministro de Estado que a él sólo se le dio como una forma de servicio público. Su gestión estuvo plena de reconocimientos.

Resulta imposible olvidar a la gran cantidad de instituciones que lo tuvieron como honradas sembrando siempre semillas que germinaron para bien de sus asociados. Desde su preocupación por la cultura fue un norte muy definido.

Las honrras que recibió en vida, y que fueron numerosos y de alta significación no produjeron cambios en su personalidad ya que ésta permaneció invariable.

Podemos agregar que el peso de las medallas no lo encorvó, pues aunque algunas veces las usó con merecida solemnidad prefería más bien comprometerse en sus actividades.

El trabajo lo abajó con demora y éxito! Sus compañeros más íntimos lo recuerdan como un lector incansable manteniendo de esa manera la mente abierta a fin de recibir conocimientos, los que luego procesaba

## Epílogo



Almuerzo en el restaurante de regreso del extranjero. María Celmame de Barros, Tincho Melián de Barros, Diego Barros Ortiz, María Barros Ortiz, Tabaré Barros Ortiz, Gabo Barros Ortiz, Tereza Montero de Webb, María Esther Barros Plaza, Juan Barros Ortiz y Luis Bruga.

## Notas

1. Las informaciones sobre la trayectoria del General Diego Barros Ortiz en el ejército fueron gentilmente proporcionadas por el Gerente del Rotary Club de Santiago, don Fernando Durán Díaz.
2. «El Mercurio», 9 de julio de 2000, pág. D-9.

Epilogo

Hemos llegado juntos al final del largo recorrido de Diego Barros Ortiz por las variadas sendas de la vida.

Podemos preguntarnos qué fue lo más destacable en sus atareados ochenta y dos años. Para los amantes de la minucia administrativa digamos que escaló en la pirámide de las fuerzas armadas desde sus lejanos tiempos de conscripto, hasta la elevada dignidad de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

En este país tan interesado, o tal vez, según algunos, tan comprometido con la política, se podría recordar su permanencia como Ministro de Estado que a él sólo interesó como una forma de servicio público. Su gestión estuvo plena de reconocimientos.

Resulta imposible olvidar a la gran cantidad de instituciones que lo tuvieron en sus nóminas sembrando siempre semillas que germinaron para bien de sus asociados, donde su preocupación por la cultura fue un norte muy definido.

Los honores que recibió en vida, y que fueron numerosos y de alta significación, no produjeron cambios en su personalidad ya que ésta permaneció invariable. Podemos agregar que el peso de las medallas no lo encorvó, pues aunque algunas veces las lució con merecida satisfacción, las consideraba más bien compromisos para esforzarse en sus actividades. Y, ¡vaya que trabajó con denuedo y éxito! Sus seres queridos más íntimos lo recuerdan como un lector incansable manteniendo de esa manera la mente abierta a fin de recibir conocimientos, los que luego procesaba



Reunión familiar. Sentados de izquierda a derecha: Marta Cárcamo de Barros, Tencha Melet de Barros, Diego Barros Ortiz, Julia Barros Ortiz, Tobías Barros Ortiz, Galo Barros Ortiz, Teresa Montero de Webb, María Esther Barros Plaza, Juan Pablo Barros Van Buren.

para llevarle a un círculo virtuoso donde el saber se encadenaba con la producción de nuevas ideas, las que entregaba al conocimiento de las gentes por medio de su pluma galana.

La sencillez con que se juzgaba a sí mismo se hizo patente un día en que, durante una de sus amenas charlas entre amigos, dijo que los poetas lo consideraban un gran aviador, y los aviadores lo veían como un gran poeta; luego agregó que ambos se equivocaban. En verdad, esa fue una de las pocas veces en que cometió un error, pues los escritores tuvieron en él a un destacado exponente de las bellas letras y así lo reconocieron en forma elocuente.

Daniel de la Vega, en su prólogo a la «Cosecha Sentimental» de Diego Barros, allá por 1934, dijo que esa obra tenía: «la ansiedad de la primera aventura amorosa, de la primera travesía, del primer remordimiento».

«Yo he entrado a sus páginas como si volviera a recorrer un barrio de mi mocerío. No sé si con alegría o con tristeza.»

Daniel de la Vega -en palabras de Braulio Arenas- «señalaba con elegancia el contorno y el interior de las cosas, así como la perspectiva del alma de las personas todo lo cual equivale a la definición misma de la poesía».

Ese Daniel de la Vega había señalado la perspectiva del alma de Diego Barros Ortiz, definiendo su poesía cuando el aviador poeta apenas se elevaba sobre sus veinticinco años y quería alcanzar las estrellas y cantarlas con sus versos.

Cuando hubieron pasado algo más de treinta años y los soles de otoño daban reflejos de oro a la producción literaria del ya maduro Diego, se dijo de él en la docta Academia de la Lengua:

«Su ya mencionada condición poética, su permanente empeño por lograr la eurytmia de la forma, la propiedad en el uso del lenguaje y la correcta acepción de los vocablos quedan permanentemente de manifiesto.»

Estas dos opiniones, entregadas por expertos en el buen decir literario, lo destacan en los extremos de su vida como alguien que siempre tuvo elevadas virtudes en el arte de escribir.

Cuando se conversa con personas corrientes que han leído las crónicas, cuentos, novelas o poesía del poeta aviador, se escucha de manera reiterada una expresión de encantamiento por la musicalidad de la rima, la pintura elegante del paisaje y la profundidad de sus sentimientos. Quienes aman las expresiones del folclore patrio, dicen encontrar en sus canciones el rojo del copihue, el blanco de las montañas nevadas, el azul profundo del mar y la tonalidad azul celeste del cielo chileno.

¿Cómo no afirmar, entonces, que Diego se equivocó cuando con fina ironía hizo su comentario autocrítico?

Como las grandes montañas, tenía múltiples laderas. Por una de ellas, cual arroyo cantarino, se deslizaba su poesía que se había nutrido en las cumbres de sus

sueños. Por otra, como torrente que abre cauces y llega al valle para hacer fructificar la tierra, corrió su vida de aviador.

Al revisar los archivos de la gran Institución a la que amó con el amor invariable y profundo que se siente por una Madre, el investigador se suele encontrar con sorpresas.

En cada una de las etapas, en casa paso de esos más de treinta años, se encuentra opiniones que hablan muy bien de su solidez profesional.

La vida de un oficial de la Fuerza Aérea de Chile es una sucesión de decisiones. Algunas de ellas pueden comprometer su vida y sin embargo las adopta sin vacilación, en fracciones pequeñísimas de tiempo; frecuentemente continúa su vuelo rumbo a la superación; en otras ocasiones irá a integrar la bandada quimérica. Para estos últimos, Diego dejó estampadas en el mármol del camposanto:

*Aquí yacen, vencidos por la muerte,  
por conquistar azules horizontes  
y ser como los Cóndores de fuertes,  
los hombres que tuvieron en la vida  
alas de Ariel y arrestos de Cyrano.  
La juventud sentimental y altiva,  
la que dejó en el cielo diluido  
un sueño de Titán, grande y humano.*

*¡Mortal que miras este mausoleo!  
Descúbrete y medita:  
La fragua en que forjaron sus virtudes  
de ideal y amor, está bendita.  
En la amplia puerta sacra están las alas,  
tratando, altivas, de seguir el vuelo.  
Alas que le abreviaron la partida.  
¡Piensa, mortal, si acaso habrá antesala  
para los conquistadores de los cielos!*

Sin embargo, no todo el tiempo el piloto decidirá sobre su propia existencia o la de sus acompañantes. Hay muchas circunstancias en que optará por el siempre difícil camino de la justicia, y esto se verá reflejado en la oportuna felicitación hacia quien cumplió con su deber en la tarea encomendada o aún fue más lejos con iniciativa y espíritu de sacrificio; pero también se presentarán circunstancias en que deba reprimir actitudes o acciones que pongan en riesgo el cumplimiento de una misión.

En esos archivos que mencionábamos, se encuentran testimonios en ambos sentidos.



Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile. En el frontis, los versos de Diego Barros Ortiz.



No escatimó el aliento que estimula para que todos fueran mejores. Supo dosificar los premios aplicando una sabia escala de valores que producía la necesaria nota diferenciadora entre los merecedores de recompensa. Pero así como no fue mezquino en el reconocimiento de lo positivo, supo también ser inflexible cuando se trataba de corregir lo impropio. Con algo de pesadumbre se leen los descargos de quien hubiera sido propuesto para sanción en algún sumario interno de la Institución. En aquellas oportunidades brilló nuevamente su sentido innato de la equidad y sin vacilaciones -aunque seguramente con profundo pesar- aplicó la medida correctiva correspondiente. En algunas oportunidades llegó a poner término a la carrera del afectado, sin que en su ánimo pesara otra condición que la objetividad en los hechos averiguados.

Otra característica de su vida como hombre de armas, fue la lealtad, que él entendía como condición necesaria para llevar con dignidad el uniforme azul aéreo. Y, por cierto que dio repetidas muestras en sus años de aviador. Fue leal con su Patria y con la Fuerza Aérea de Chile. Asimismo mostró esta virtud en el comportamiento con sus jefes, sus compañeros y sus subalternos, a todos quienes consideró por siempre: sus camaradas. Camaradas en la vida y en la muerte.

En sus casi seis años como Comandante en Jefe, se entregó a una febril actividad por consolidar a la Institución en asuntos doctrinarios, en perfeccionar la infraestructura aérea y en fortalecer a esta herramienta del Poder Nacional. Pero tal vez, y por sobre todo, estuvo en su mente y acciones una preocupación constante por perfilar de manera más nítida los sentimientos de equipo con lo que esto implica de entregarse entero al logro de las metas por alcanzar.

Los aviadores que conocieron y conocen su vida, pueden afirmar que fue un gran aviador, pueden mirarle como un modelo.

Cuando se le pidió asumir el Consulado General en Barcelona, debió sacrificar algunas circunstancias de bienestar y comodidad, no obstante, sin titubeos dijo: ¡sí! Recibió el cargo en un período durante el cual nuestro país encontraba escollos duros en el acontecer internacional. Pero allí estuvo, entregado en plenitud, para cumplir la misión de enlazar a Chile con una parte de la vieja Europa.

Quienes, por aquellos años, servían en diversos cargos en la Embajada de Chile en Madrid, recuerdan con afecto y respeto todo lo bueno que realizó, principalmente, por sus altas condiciones personales.

Todas las organizaciones a las que perteneció reconocieron al líder que no adoptaba posturas y que alcanzaba esa condición sólo con su quehacer. En esos grupos humanos fue frecuentemente elegido para dirigir a sus pares, quienes veían a un hombre capaz de armonizar sin estridencias, a fin de lograr los propósitos para los cuales se habían constituido.

Al Rotary Club se asoció desde su juventud llegando a los más altos niveles. Igual situación ocurrió en el campo del periodismo, donde algunos de sus contemporáneos fueron figuras de extraordinario relieve. El Instituto Chileno Arabe de Cultura lo tuvo como Presidente. Varias corporaciones que reunían a los escritores, le vieron en posiciones directivas por diferentes períodos.

Entre periodistas y escritores fue siempre un factor de unidad, lo que era complejo pues ya comenzaban a verse las influencias de diversas tendencias políticas -que hoy campean- y de las cuales supo mantenerse apartado sin que ello significara desconocer la realidad; es que su vocación ciudadana lo llevaba a mirar siempre en busca del bien común y no en persecución de ventajas de grupo.

La espiritualidad que le animaba se encarnaba en la poesía y en sus escritos en prosa poética.

Se podría decir que fue un librepensador, pero no en la acepción frecuente de ateo, pues aún creyendo en Dios, era un hombre convencido de que el ser humano nació libre y por tanto tiene capacidad para optar en la elección de caminos que lo conduzcan a la felicidad eterna. Continuando con la línea de su pensamiento, afirmaba que todos somos creaturas del Hacedor y por tanto merecedores de igual respeto mutuo. De allí derivaba su tolerancia consciente con todas las ideas religiosas y filosóficas, condición con la que se aproximaba a la solución de diferencias entre sus contemporáneos y que le valieron una adhesión generalizada.

A esta situación no había llegado como producto de la simple casualidad, sino a través de un estudio constante de la esencia de las cosas. Su conocimiento acabado del pensamiento griego y romano lo adquirió en permanentes lecturas de quienes estructuraron las bases de la cultura occidental, esto lo unió a lecturas meditadas de los autores cristianos, hasta llegar a ser un real exponente del fundamento que mueve a una de las mayores porciones de la sociedad actual. Sin embargo, no estuvo ausente de sus intereses intelectuales el conocimiento de las religiones orientales, logrando de esa manera una síntesis de las motivaciones que impulsan a todos los hombres. Asimismo, algunos movimientos esotéricos le interesaron en determinados períodos de la vida.

Diego Barros fue un hombre bien dotado por la naturaleza, condición que desarrolló mediante un trabajo constante en cuanta actividad asumió y con la que supo dar forma real a los sueños albergados desde la primera juventud.

Otra importante característica de su forma de ser, la constituye una pasión desbordante que se advierte con fruición en cada palabra, frase o acción en general a lo largo de su existir.

Ese sentimiento lo nutrió de manera inagotable convirtiéndolo en un árbol frondoso que fructificaba con generosa fecundidad.

En su alma apasionada no había lugar para reacciones incoloras. Siempre se



La lectura y la escritura fueron pasiones que le acompañaron hasta los últimos días.

le vio exponiendo ideas e ideales con tonos vivos que sabía dulcificar mediante figuras románticas; pero allí estaba mostrando que la vida es como una tela sobre la cual el artista va aplicando pinceladas que definen con claridad un paisaje.

Pero si en todas las acciones que desarrolló fue un triunfador en el más puro sentido del término, podemos todavía preguntarnos qué sucedió con su vida íntima.

Se dice, con toda razón, que la privacidad de las personas debe ser respetada, en cuanto la divulgación de ella puede ser un elemento perturbador. No obstante, cuando se trata de conocer de manera integral a un individuo de comportamiento señero, quien estudie sus circunstancias no puede sustraerse al conocimiento y divulgación de esta esfera de su vida.

Sabemos que su niñez y juventud estuvieron alumbradas por la cálida y sabia formación de una familia bien constituida, con blasones y ancestros que a muchos haría presumir; sin embargo fue formado en la escuela de la modestia y de las virtudes. Fue un pequeñuelo alegre y reidor; un joven respetuoso de sus deberes para con los seres queridos y la sociedad. Luego, ya hombre, en esos años en que se mezcla la mocedad con la madurez inicial, fue un soñador con los pies puestos sobre la tierra.

Conoció el amor en diferentes facetas y en una muy pura expresión de ese sentimiento rector, formó un hogar que alimentó de ilusiones y acciones. Las tres hijas de esa etapa son un testimonio.

Supo la tristeza de perder a la jovencita con quien se había unido, pero un feliz destino colocó en su camino a otra joven que complementó el resto de su vida en matrimonio perdurable, y le dio dos hijos.

La nueva esposa del joven viudo no reemplazó a la que había partido; eso no es posible porque todos somos diferentes; en cambio, ella dio a la existencia de Diego un nuevo, alegre y profundo sentido de vivir.

Cuando hoy conversamos con la mujer-esposa que le acompañó hasta la muerte, vemos en sus ojos la alegría de amarlo y haber sido amada por el gallardo aviador y romántico poeta; vemos, al mismo tiempo, la tristeza por estar distante del hombre de su vida; también observamos una luz de esperanza porque sabe con certeza, que cuando el calendario haya dejado caer sus hojas, volverán a estar unidos y esta vez para siempre.

El mejor reconocimiento de una vida plena, no son las palabras que se digan de él, sino sus hechos, como testimonio vivo y perdurable. Este es el caso.

Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, aviador y poeta, no ha muerto, él sigue viviendo en la armonía de sus obras.

Los seres a los que tanto amó, continúan recordando al alegre narrador de historias y elegante escritor de versos.

Los que leen sus libros, se agitan con los personajes que creó su pluma de matices áureos.

Los que ven aviones surcando los aires de la patria, le acompañan en sus vuelos por diferentes rumbos sobre la caprichosa geografía chilena. Junto a él, se extasían al contemplar los variantes colores de la pampa nortina, se estremecen al compás de volcanes nevados encadenados en una altísima cordillera; se emocionan mirando un reguero de islas verdes que están allí en el Sur como un rosario milenario.

Los tonos, ora plácidos, ora furiosos del cielo y el mar que se unen en el horizonte, ayudan a entender el extenso sentido de eternidad, presente siempre en el alma del aviador y poeta.

La Fuerza Aérea de Chile vibra y se galvaniza cada vez que en algún lugar - hasta en los más perdidos rincones- se escuchan voces que dicen:

*¡Camaradas!*

Los que ven y viven sabiendo los aires de la patria, le acompañan en sus vuelos por diferentes mundos sobre las esferas geográficas. Tanto el, sea cuando al contemplar los variados colores de las patas nortinas, se arroja a volar, de vez en cuando, en una altísima cordillera; se arroja al reguero de las verdes y azuladas, que están allí en él, como un nido.

Se dice, con toda razón, que la privacidad de las personas debe ser respetada.

Los honores en la vida son un premio a la virtud y a la nobleza. El premio a la virtud y a la nobleza es el honor. El premio a la virtud y a la nobleza es el honor. El premio a la virtud y a la nobleza es el honor.

La Fuerza Aérea de Chile vive y se galvina cada vez que en algún lugar

Sabemos que los que se escuchan voces que dicen:

formación de una familia bien constituida, con blasones y ancestros que le haría presumir; sin embargo fue formado en la escuela de la modestia y de la modestia. Fue un pequeño alegre y reidor, un joven impetuoso de sus deberes y de los seres queridos y la sociedad. Luego, ya hombre, en esos años en que se muestra la mocedad con la madurez inicial, fue un soñador con los pies puestos sobre la tierra.

Conoció el amor en diferentes facetas y en una muy pura expresión del sentimiento rector, formó un hogar que alimentó de ilusiones y acciones. Las hijas de esa etapa son un testimonio.

Supo la tristeza de perder a la jovencita con quien se había unido, pero feliz destino colocó en su camino a otra joven que complementó el resto de su matrimonio perdurable, y le dio dos hijos.

«La nueva esposa del joven viudo no reemplazó a la que había perdido, es posible porque todos somos diferentes; en cambio, ella dio a la existencia un nuevo, alegre y profundo sentido de vivir.

Cuando hoy conversamos con la mujer-esposa que le acompañó hasta la muerte, vemos en sus ojos la alegría de amarlo y haber sido amado por el aviador y romántico poeta; vemos, al mismo tiempo, la tristeza por estar desolado hombre de su vida; también observamos una luz de esperanza porque sabe que la vida, que cuando el calendario haya dejado caer sus hojas, volverán a estar con ella para siempre.

El mejor reconocimiento de una vida plena, no son las palabras que él mismo dijo de él, sino sus hechos, como testimonio vivo y perdurable. Este es el caso de Diego Barros Ortiz.

Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, aviador y poeta, no ha muerto, él sigue viviendo en la armonía de sus obras.

Los seres a los que tanto amó, continúan recordando al alegre poeta, las historias y elegante escritor.

Los que leen sus libros, se acuerdan de los personajes que creó su imaginación.

Los que leen sus libros, se acuerdan de los personajes que creó su imaginación.

Este Libro se termino de imprimir en Diciembre de 2000 en Gráfica Quilicura Santiago - Chile