

Ramón Vergara Montero

Por Rutas

Extraviadas

SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA UNIVERSITARIA, ESTADO 63
1933

ES PROPIEDAD DEL AUTOR

Inscripción N.º 2998



I N D I C E

	PÁGS.
CAPÍTULO I.—Mi objetivo	9
CAPÍTULO II.—Dos actuaciones.....	17
CAPÍTULO III.—La acción de Coquimbo.....	38
CAPÍTULO IV.—El problema de la aviación comercial.....	62
CAPÍTULO V.—La conspiración en marcha; reincorporación de Grove.....	90
CAPÍTULO VI.—Se inicia el pronunciamiento....	98
CAPÍTULO VII.—Lo que ví, supe y oí en El Bosque.....	117
CAPÍTULO VIII.—Grove.....	141
CAPÍTULO IX.—Reflexiones sobre algunas responsabilidades del mando.....	147

CAPÍTULO I

Mi objetivo

Acontece de ordinario, en estos últimos tiempos, que la inexcusable y flagrante violación a los deberes más fundamentales que señala el civismo o el solemne compromiso de honor que comporta el servicio de las armas, sea atribuida a fenómenos sociales incontrolables o a nefastas influencias de hombres que desempeñan cargos de importancia. Y es la combinación de ambos factores lo que con frecuencia forma la trama para tejer la siempre enredada maraña de explicaciones ulteriores.

Producida en el país la unánime y enérgica condena- ción contra los que, con criminal abandono de sus de- beres, dieron origen al menguado período político que se inició el 4 de Junio de 1932, muy pocos de los res- ponsables han tenido el gesto varonil de defender o jus- tificar su conducta, invocando esos mismos ideales de bien público que tan pomposamente propalaran cuando cada uno de los actores rivalizaba por exhibir una ac- tuación destacada en el advenimiento del salvador cre- do socialista.

El empeño con que cada cual procura cohonestar su participación en el motín, deja en verdad bien poco lugar para la fe revolucionaria que con tanto orgullo

ostentaban mientras se sentían poderosos. Unos invocando el engaño, otros la necesidad de evitar males mayores, aquellos el sometimiento disciplinario, todos aparecen esmerándose en obtener perdón. Preferible hubiera sido una porfiada persistencia en el error, un ánimo audaz y valiente para encarar responsabilidades. Estos habrían podido así alcanzar el calificativo de revolucionarios. Aquellos apenas si merecen el de amotinados de cuartel.

De todos los que actuaron en este desgraciado período, los únicos que podrían quedar a salvo de recriminaciones, son los escasísimos que se incorporaron con posterioridad al estallido revolucionario e inspiraron toda su actuación en un ostensible y sano esfuerzo por devolver al país la legalidad de sus instituciones.

Uno de los más típicos ejemplos de deleznales explicaciones sobre las causas del pronunciamiento armado, es la publicación de don Arturo Merino Benítez, fechada el 6 de Junio de 1932, en que sostenía sobre su firma:

«La Fuerza Aérea se sublevó porque entre los Oficiales
« había hecho carne el ansia incontenible de derribar
« un régimen de Gobierno que sacrificaba al país, y
« reemplazarlo por uno de tendencia francamente so-
« cialista; además no podía quedar impune la serie de
« vejámenes hechos a una institución formada por hom-
« bres de honor. No hace aún un año que fué torpemen-
« te pisoteada imponiéndosele un jefe repudiado, que
« hizo obra de odiosidad y encono y, a pesar de las pro-
« mesas del Gobierno, ese jefe fué mantenido».

Rebatir éstas como otras afirmaciones aparecidas en ciertas publicaciones de prensa, de índole igualmente pueril, no es por cierto el fin de estas líneas que, a modo de memorias, ajenas a la más mínima pretensión de literato o ensayista, se limita a poner al alcance del investigador histórico, reflexiones y antecedentes acerca de nuestra fuerza aérea; de su acción en los acontecimientos de Junio de 1932, y en los que determinaron la rendición de los marineros sublevados en Septiembre del año anterior; del gran error económico de la línea aérea comercial y de otros aspectos relacionados con la aviación.

Estériles han sido mis grandes cavilaciones y esfuerzos para encontrar la fórmula que me permitiera cumplir mi tarea, eludiendo en cuanto fuera posible, las referencias a mi actuación personal. Sin los recursos en que los hombres de letras son fecundos cuando tal objetivo se proponen, no tengo más remedio que referir los hechos en forma que la claridad y la exactitud no aparezcan en ningún caso deformadas o siquiera debilitadas por los dictados de una excesiva modestia.

Comprendo que con frecuencia se sacrifica en estas memorias el interés del relato a la conveniencia de exponer muchos pormenores que juzgo indispensables para puntualizar la génesis de la conspiración que estalló el 4 de Junio de 1932, y las responsabilidades de sus más destacados protagonistas.

No ha sido solamente el respeto a la verdad lo que me ha movido a proceder en la forma indicada, sino también ciertos tendenciosos relatos de los mismos acontecimientos, que han visto la luz pública.

Ese mismo respeto a la verdad, me ha obligado a ex-

hibir escenas y formular juicios que pudieran ser ingratos para amigos o personas altamente colocadas. Esto no me importa. Por eso he prescindido deliberadamente de lo que habría sido el cómodo procedimiento de silenciar algunos nombres y omitir algunos hechos.

Considero, además, que el prestigio de funciones superiores desempeñadas en servicios nuevos aún y de tanta importancia como son los de la Fuerza Aérea, obligan, en primer término, a hablar sin subterfugios, y en segundo, a tratar los temas pertinentes con la franqueza requerida por el estudio de materias en cuya implantación y desarrollo entre nosotros, ha incidido una grave anarquía de conceptos.

Para cumplir este propósito de índole meramente profesional, es imprescindible referirse al jefe cuyo desempeño ha tenido tal vez más trascendencia en la corta vida de nuestra Fuerza Aérea: el ex-Comodoro don Arturo Merino Benítez.

No ha de mirarse, pues, a través de mis apreciaciones sobre la conducta funcionaria de este jefe, en relación con mi permanente disentimiento técnico con él mientras permanecí a sus órdenes y con mi diferente punto de vista doctrinario mientras tuve a mi cargo el comando superior, otro ánimo que el de una objetiva exhibición de dos criterios y dos procedimientos aplicados a la constitución, organización y empleo de los servicios del aire. Si el análisis de esta dualidad permitiera deducir conclusiones edificantes para el futuro de nuestra aviación, mi esfuerzo estaría sobradamente compensado.

Idéntico anhelo es el que me mueve a extenderme en minuciosa relación de la jornada con que nuestros avio-

nes abatieron la sublevación de la marinería, obligándola a rendirse.

Las lecciones derivadas del empleo de los aviones realizado en aquella ocasión en la rada de Coquimbo, tendrán tanto más trascendencia si en su estudio preside la serenidad y amplitud que exige la consideración de problemas, que como el de la defensa nacional, a todos interesa por igual.

Por desgracia, el principal adversario de este género de estudios reside en ese desorbitado amor propio de institución, que la cultura profesional no ha logrado todavía suprimir. Es indispensable desarraigar tal prejuicio de nuestros hábitos, que entraña el negativo efecto de empequeñecer cualquier tema en discusión, y de crear peligrosas perturbaciones de concepto, inductivas a situar lo parcial y mezquino por sobre el valor integral de la cuestión debatida.

Y acaso más interesante que las experiencias de orden material son las que miran a las consecuencias de orden moral emanadas de la influencia del comandante Merino Benítez, influencia que no termina, como sería lógico suponerlo, con su alejamiento de la Fuerza Aérea, sino que pretende seguir ejerciéndola desde afuera, como una funesta prolongación de su huella por los servicios.

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

Conquistar autoridad moral sobre los subordinados y mediante el ejercicio normal de las virtudes del mando

espíritu disciplinario y justiciero, abnegación y entusiasmo en el deber, solidez de criterio, erudición profesional, constituye no solamente la más sana aspiración de un jefe sino la esencia misma de la moral del mando.

El señor Merino Benítez, dotado de atributos intelectuales que le habrían permitido ganar buenamente un ascendiente de mando, prefirió, en cambio, precipitar todo el caudal de su fuerte personalidad por el cauce de una ambición sin freno, en que el factor profesional desaparecía ante la magnitud de la aspiración política, ambición sin recato, que los hechos se encargaron muy pronto de ratificar.

Así desviado el objetivo de sus esfuerzos, claro es que los procedimientos para lograrlo no podían ajustarse a esa honrosa y armónica concurrencia de factores que a un jefe sin otra aspiración que la muy noble de la misión profesional, abren el camino para llegar al corazón del subalterno y ganar su voluntad.

En vez de fomentar una esforzada emulación por el servicio, encontró más adecuado para el logro de sus fines, despertar alrededor de su persona un proselitismo incondicional; y fiel al conocido método de quienes van tras de un caudillaje y no de un comando verdadero, comenzó a buscar adeptos que conquistaba con toda suerte de prebendas, sin dolerse de que con semejante conducta corrompía la conciencia de sus oficiales e introducía en las filas un morbo pernicioso, de larga y difícil curación.

Para muchos sigue siendo todavía un misterio que la excepcional aptitud del Presidente Ibáñez para poner mano de acero sobre el más leve asomo de acción personalista dentro de las fuerzas armadas, permaneciera in-

diferente ante el desembozado caudillaje del comandante Merino Benítez.

El gran desengaño que más tarde sufriera el señor Ibáñez de su colaborador, fué como un precio amargo de su error, sea que la causa de su actitud pasiva fuera la de entregarle toda su confianza, o la más grave de haber mirado en el jefe de la aviación—como mucho se propalara entonces y el propio Merino se encargaba de fomentarlo—al hombre con mayor opción para sucederle en el Poder.

Es evidente que el ex-mandatario no supo aquilatar la enorme imperiosidad de carácter y la suficiencia de su allegado predilecto, a quien jamás se hubiera considerado capaz de decirle lo siguiente por la prensa: «Primero se pensó en traer a Ibáñez como procedimiento que facilitara el cambio de Gobierno; Ibáñez debía ser traído en un avión y llegar a la Moneda con los jefes de las Fuerzas Armadas, citadas previamente. Dos, tres, cinco veces se le propuso y las mismas veces se negó a hacerlo. Se mostró incapaz de arriesgar su persona en una empresa que, si era aventurada, significaba por otro lado la salvación de la Patria».

El caudillismo que inspira todos los actos del señor Merino Benítez en su calidad de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, es luego extendido desde su situación de retiro. Llama a sus prosélitos, alienta su resistencia al nuevo Jefe del Servicio, los capitanea y arrastra al complot que había de dar sus frutos el 4 de Junio, y en estas condiciones anormales y antipatrióticas, una entidad facciosa de la Aviación, inicia una campaña emboscada contra la legítima Fuerza Aérea Nacional.

No solamente he cuidado de estampar en estas páginas

lo que pueda favorecer mi desempeño profesional y funcionario. He creído más propio de un soldado no callar nada que signifique una responsabilidad de mi parte, ya que mi propósito es el de sacar, con la exhibición de los hechos que aquí se relatan, la mayor experiencia posible de la verdad.

Así, por ejemplo, ¿cómo no habré de reconocer la gran responsabilidad que me incumbe en el hecho de haber recomendado al Presidente Montero, la reincorporación a la jefatura de la Fuerza Aérea del coronel Grove?

Antes de estos penosos episodios de que fué principal-actor, no habría podido trazar como pretendo hacerlo en un capítulo especial, la paradójal y extraña figura del coronel don Marmaduke Grove Vallejo.

CAPÍTULO II

Dos actuaciones

Mi primer contacto con los Servicios de Aviación se remonta al año 1922, en que me correspondió confeccionar como delegado del Estado Mayor del Ejército ante la Dirección de Aeronáutica, el primer trabajo de movilización del arma, el reglamento de dotaciones de guerra de la misma, y, finalmente, servir la clase de táctica aérea de la Escuela de Aviación.

En el año de 1923 fuí comandado en el Ejército de los Estados Unidos, donde hice un curso en la «Chemical Warfare School» en Edgewood Arsenal, Md. y luego en la «Air Service Tactical School». Langley Field, Virginia, hasta finalizar el año militar de 1924.

Nombrado posteriormente adicto militar en Londres, en 1926, recibí las pruebas del material de aviación adquirido a la casa Vickers.

De regreso a la patria en 1927, fuí llamado por el Ministro de Guerra, Coronel Ibáñez, para que me hiciera cargo de los servicios de tierra de la aviación, y para ello se me nombró Director del Grupo Técnico de Aviación. Ese mismo año rendía en Chile las pruebas correspondientes y se me otorgaba el nombramiento de piloto aviador militar. El 16 de Abril de 1929, mien-

tras desempeñaba en EE. UU. una comisión reservada sobre los servicios de aviación, se me otorgó el ascenso a teniente coronel en el arma de aviación.

Tan pronto como asumí la dirección del Grupo Técnico, inicié la reorganización de esta importante rama de la Fuerza Aérea, que en razón de su estrecha vinculación con la capacidad operativa del arma, los norteamericanos le conceden el 80% de eficacia en los servicios del aire.

Primero, organización, hangares y talleres, elementos imprescindibles para cobijar y conservar el material. Después, un proporcionado crecimiento de las unidades del aire.

En el principio enunciado, que tiene ya valor axiomático en todas las grandes y modernas organizaciones similares, principio contrario por tanto a la doctrina de concentrar todos los medios en creación de unidades, con prescindencia de los servicios de tierra, quedaron orientadas mis sujestiones e influencia personal para con la Dirección de Aviación y superioridad militar, desde que comencé a actuar como Director del Grupo Técnico.

Con la entusiasta cooperación de distinguidos oficiales de Ejército e ingenieros de la Armada, inicié la difícil tarea de la reorganización. Se comenzó por el balance de las existencias, pues dada las grandes cantidades y variadas especies adquiridas recientemente y la falta de locales adecuados para almacenarlas, no se había llevado una contabilidad apropiada.

Al capitán don Alberto Guerraty correspondió esta tarea y la poco grata de reglamentar la entrega de aviones, repuestos y materiales a los pilotos.

La sección Maestranza, a cargo del distinguido ingeniero de la Armada, teniente don Samuel Green S. C., produjo muy luego un efectivo rendimiento en los talleres.

La oficina de Control y Estadística permitió una escrupulosa fiscalización en las adquisiciones, abastecimientos y consumos, y fijó detalladamente el valor de los costos de producción de las reparaciones del material.

Uno de los aspectos más interesantes en la reorganización, fué lo relacionado con la transformación, a fines de 1928, de los operarios de la Maestranza, de la categoría de tropa a la de operarios civiles. Con esta medida, el personal de talleres quedó exento de todos los servicios inherentes a su categoría de armas, como el de guardia, centinela y demás propios del régimen de cuartel, lo cual aumentó considerablemente el rendimiento de los talleres.

La producción de los talleres era la siguiente:

Año 1927	
<i>Aviones reparados</i>	<i>Motores reparados</i>
1 Bristol	1 Lucifer
2 Vickers Vixen	2 Napier Lion
—	—
3	3
Valor de la producción \$ 92,031.79.	

Año 1928	
<i>Aviones reparados</i>	<i>Motores reparados</i>
5 Bristol	5 Lucifer

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| 1 Vickers Vixen | 1 Napier Lion |
| 5 Vickers Wibault | 5 Jupiter |
| 20 Vickers Wibault (armados) | |
| Valor de la producción \$ 147,161.49. | |

Año 1929

Aviones reparados

- 1 Avro Lynx
- 3 Bristol
- 1 Curtiss Falcon
- 6 Vickers Vixen
- 2 Vickers Wibault
- 10 V. Vixen (exceso de horas)
- 24 Moth (armados)
- 3 Bristol (construídos)
- 4 Avros (construídos)

Valor de la producción \$ 964,053.52.

Año 1930

Aviones reparados

- 4 Bristol
- 4 Curtiss Falcon
- 1 Curtiss Hawk
- 16 Gipsys
- 27 Moth
- 10 Vickers Vixen
- 16 Vickers Wibault
- 1 Avro

Motores reparados

- 2 Lynx
- 3 Lucifer
- 13 Napier Lion
- 2 Jupiter

- 11 Moth (armados)
 - 27 Curtiss id
 - 8 Fairchild id
 - 6 Vedettes id
 - 7 Wibault id
 - 3 Fords id
 - 1 Avro (construído)
 - 1 Bristol id
- Valor de la producción \$ 713,772.51.

Poco había de durar mi colaboración para proceder con arreglo a las sanas normas que me había trazado.

Desde que el comandante don Arturo Merino Benítez asumió la Jefatura de la Fuerza Aérea, se iniciaron nuestras divergencias, originadas por una sustancial diferencia de apreciación acerca del establecimiento y desarrollo del servicio.

Al señor Merino sólo interesaba el número de aviones que en un momento dado pudiera presentar en espectaculares formaciones de vuelo. Y ante esta preocupación suya, servida por su carácter avasallador, fueron estériles cuantas representaciones le formulara en orden a que el aumento de aviones debía producirse en forma de una progresión discreta, subordinada no sólo a nuestra capacidad presupuestaria sino principalmente al incremento que fueran asumiendo los elementos del servicio de tierra. Esta política era de más largo desarrollo y de exterioridad menos brillante que la que él se proponía. Dominó por supuesto su voluntad de jefe, lo que, sumado a otra serie de entredichos de carácter técnico, algunos de las cuales se refieren a determinados accidentes con

pérdidas de vida y material, produjo mi alejamiento del servicio aéreo.

El señor Merino trató de retenerme, y con tal objeto, me ofreció en el último momento, un viaje a Europa por dos años, agregando que a mi regreso lo reemplazaría en el puesto. Proposición semejante recibí en seguida del Presidente Ibáñez, la que igualmente rechacé, fundado en mi propósito inquebrantable de no volver a servir a las órdenes del señor Merino Benítez.

Caído el gobierno del Presidente Ibáñez, el Ministro del Interior don Horacio Hevia me ofreció la Subsecretaría de Aviación. Acepté gustoso el ofrecimiento, que me proporcionaba la ocasión de cooperar al gobierno recién constituido y a la realización del anhelo muy sentido de restituirme a una actividad a que había dedicado con pasión, estudios, energías y desvelos profesionales.

La Aviación en esa época se encontraba convulsionada. Determinaba este anormal estado de cosas: la acción personalista de su jefe, los estragos que en la moral de un grupo privilegiado de oficiales producía la extrema prodigalidad en los préstamos de dinero y anticipos, el ambiente hostil de la opinión pública con motivo de incidencias acaecidas a raíz de la caída del Presidente Ibáñez, entre las cuales conviene mencionar la que asumió carácter judicial con el nombre de «pavo de Cerrillos», que según me informó el Ministro sumariante don Ernesto Bianchi, era el emisario enviado a Buenos Aires por algunos oficiales de aviación para transmitir al señor Merino Benítez los pormenores de un plan destinado a reponer al general Ibáñez en el poder; el aspecto absorbente, de desafiante derroche, de la administración

del señor Merino Benítez y que culminara con un suntuoso viaje al exterior, en una época en que ya se habían sentir las penurias económicas; tales eran, diseñados a grandes rasgos, los factores que más contribuyeron a crear alrededor de la Fuerza Aérea un ambiente bien ajeno a las simpatías y respeto que imprescindiblemente requiere toda repartición del Estado, para que pueda cumplir con prestigio su misión.

Se comprenderá que en tales circunstancias no fuera el comandante Merino Benítez el jefe adecuado para continuar bajo el nuevo gobierno, a la cabeza de la Fuerza Aérea, y fué así como no obstante su adhesión enviada desde Buenos Aires, el gobierno del señor Montero le indicara el camino de su retiro.

Designado en reemplazo del señor Merino Benítez, el primer dictado de mi deber me indicó la impostergable conveniencia de iniciar una obra de depuración de los elementos cuya presencia en las filas no hacía más que precipitar el proceso de descomposición que con graves caracteres venía incubándose. La altanería y abandono de sus deberes de que hacía gala un cierto núcleo de oficiales, habituados a irritantes excepciones por obra de complacencias y franquicias concedidas por mi antecesor; la reconocida falta de idoneidad de otros; el desplante con que algunos oficiales se entregaban a complotar contra el nuevo gobierno; me indujeron a proponer un conjunto de medidas depuradoras, cuya gravedad, si bien el gobierno no disimuló, prefirió dejar al tiempo la aplicación de algunas de ellas, en parte impresionado por el clamor de los afectados, y en parte también por la generosa esperanza de una enmienda.

Acontecimientos que no tardaron en desencadenarse,

vinieron a demostrar que la nobleza gubernativa estuvo muy lejos de encontrar la reparadora compensación de la reciprocidad.

Lo tocante al personal de oficiales no era tal vez la más grave preocupación del nuevo subsecretario. Muchos otros tópicos del servicio exigían la pronta aplicación del cauterio. En suma, era cambio radical de mentalidad y de rumbos lo que imperiosamente se imponía, aspiración que procuré sintetizar en la siguiente circular dictada al tomar posesión del cargo:

«Santiago, 27 de Agosto de 1931.

«A los camaradas de la Fuerza Aérea:

La designación que el Supremo Gobierno se ha dignado hacerme confiándome la Subsecretaría de Aviación, importa para mí un alto honor y la viva satisfacción de reintegrarme a una actividad que llenó, con apasionado entusiasmo, uno de los más laboriosos períodos de mi vida profesional.

Me alienta la certidumbre de que encontraré en los camaradas del servicio, abnegada dedicación a sus tareas y una leal cooperación, elementos indispensables al éxito de todo esfuerzo colectivo.

Frente a las angustiosas circunstancias económicas de la hora presente, es patriótico no perder de vista que nuestra organización deberá encuadrarse, en primer término, dentro de una severa restricción de gastos. Consecuente con el criterio expuesto, sólo serán considerados los factores que de modo permanente están llamados a determinar el volumen e índole de los servicios, esto es,

su relación con los otros medios de defensa nacionales, a los cuales cumple a la aviación cooperar; pero siempre desde un punto de vista meramente profesional, con eliminación de creaciones dispendiosas y desnaturalizadoras de la esencia de nuestra entidad. Y todo, naturalmente, subordinado a las posibilidades financieras del Estado.

Esta labor de adaptar los servicios de aviación a las justas proporciones que su papel les señala, requiere, además, la acción de afianzar los atributos morales necesarios a toda obra de reconstrucción. Deseo que cada cual desenvuelva sus actividades con el noble ánimo de ofrenda a los intereses superiores de la patria, y lejos de todas las seducciones del personalismo, tan en pugna con ese alto código moral que informan las bien entendidas virtudes militares.

El claro sentido de la responsabilidad, asumida con el valor que da la observancia abierta de los medios que las leyes y reglamentos militares establecen y la moral profesional impone, es el único camino que lleva al robustecimiento de la personalidad y a la disciplina. Sólo así será posible el buen éxito de la misión que a cada uno le está encomendada; en tanto que el hábito de medios vedados, propios de tendencias circulistas, conduce fatalmente a la abyección y a la disolución de los organismos que en tales procedimientos inciden.

El infrascrito espera que unidos en la lealtad, en el sacrificio y en una clara comprensión del papel que corresponde a los servicios de aviación, alcanzaremos un resultado victorioso de nuestros esfuerzos en estas horas difíciles para la patria.—*Ramón Vergara M.*—Teniente Coronel y Subsecretario de Aviación.»

Iniciada la revisión sobre el estado económico de los servicios, aparecieron desfalcos en las cajas, cometidos por oficiales de administración, oficiales de guerra y personal civil, que llegaban a las sumas de \$ 8,936.27, \$ 12,300, \$ 9,558.38, \$ 21,000, \$ 30,000, \$ 19,076.65, \$ 59,726.79, aparte de otros de poca monta; malversaciones por cerca de un millón de pesos, que consistía en la aplicación de fondos a fines distintos de aquellos a que estaban destinados.

Algunos de estos desfalcos presentaban la agravante de ser conocidos, desde hacía tiempo, por el personal superior del servicio de intendencia, hoy en servicio activo.

El sumario correspondiente, que se encuentra actualmente en el Juzgado Militar de Santiago, agregado a la causa 476-31, responsabilizó a los autores, y en lo referente a la malversación de fondos y anticipos a oficiales y tropa, el señor Merino Benítez tuvo la hidalguía de asumir toda la responsabilidad de lo acontecido, alegando en su descargo los motivos de índole sentimental que lo habían inspirado para adelantar dinero al personal; y en lo referente a la malversación, invocó necesidades profesionales, ya que según él, la espera de la autorización legal producía trastornos y entorpecía la buena marcha de los servicios, toda vez que por razón de su característica de rapidez, debían tales servicios ceñirse a procedimientos propios.

Mi falta de preparación legal no me permite calificar las irregularidades cuya frecuencia y gravedad llegaron a constituir la nota dominante en las actividades administrativas de mi antecesor, cosa susceptible de comprobación con el nutrido material de la investigación sumaria instruida al respecto.

Un fiscal administrativo, que no tiene más directiva que su criterio para pronunciarse dentro del ancho campo de la equidad, aplicó al caso del señor Merino una magnanimidad que primó sobre la fuerza de los hechos consumados, sin considerar las disposiciones de los reglamentos militares y de nuestra legislación penal. Acogidos por el fiscal las razones aducidas por el señor Merino Benítez, no propuso para este jefe ninguna sanción, no obstante reconocer en su dictamen la existencia de irregularidades y actos dispendiosos en el desempeño de sus funciones administrativas.

En efecto ¿cómo podría calificarse el hecho de que se mantuviera impago al comercio, de cuentas que pasaban del medio millón de pesos; que los anticipos a oficiales alcanzaran a una cantidad, superior a veces al de un año de sueldo del grado de teniente, y que en la caja de la Línea Aérea Nacional, la cantidad en anticipos proveniente de fondos públicos fuera de \$ 82,927.74 y de \$ 12,014.48 de los fondos reservados, y en la caja de la Subsecretaría de \$ 41,080.88 de reservados y de \$ 18 mil 281.65 de fondos sin imputación?

Aparecían, además, \$ 478,515.13 provenientes de fondos públicos y \$ 275,984.82 de fondos reservados, en recibos a rendir cuenta, algunos de los cuales databan desde mediados de 1930. La mayor parte de los préstamos se concedían a un reducido círculo de oficiales, para atender a compromisos particulares de los solicitantes, franquicias que no están consultadas en los reglamentos.

El Presupuesto ordinario y extraordinario de aviación para 1931, consultando los diferentes servicios, ascendía a la suma de \$ 44,629,829.64, que se descomponía en la siguiente forma:

FONDOS CONCEDIDOS POR LEYES ESPECIALES

D/S. Núm. 84 de Guerra para construcciones.....	\$ 5.337,290.34
D/S. Núm. 167 de Marina para construcciones en Quintero.....	750,000.00
Ley 4720 construcciones en Quintero.....	283,639.30
Ley 4824 expropiaciones en Quintero..	\$ 2.000,000.00
	<hr/>
	\$ 8.370.929.64

PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO PARA 1931

Adquisición de 4 aviones.....	\$ 1.150,000.00
Pago de aviones Falcon a Curtiss.....	1.900,000.00
Adquisición de 3 anfibios.....	1.500,000.00
Adquisición de material de aviación.....	4.000,000.00
Adquisición de botes voladores.....	1.900,000.00
Terminación de cuarteles y canchas.....	1.500,000.00
Construcción de las obras en Cerrillos...	4.650,000.00
Construcción de estaciones entre Puerto Montt y Magallanes.....	1.450,000.00
Trabajos de fotogrametría aérea.....	177,000.00
	<hr/>
	\$ 18.227,000.00

PRESUPUESTO ORDINARIO DE 1931

Sueldos fijos del personal.....	\$ 10.061,000.00
Sobresueldos fijos.....	2.627,800.00
Gastos variables.....	5.343,100.00
	<hr/>
	\$ 18.031,900.00
	<hr/>
TOTAL DE GASTOS EN 1931.....	\$ 44.629,829.64

Me recibí con una deuda de \$ 7.589,222.25, aparte de otras sumas de \$ 1.992,113.03 que provenían de gastos efectuados en el año anterior y no consultados en el Presupuesto. Ardua se me presentaba la tarea de poner orden en estas finanzas, que son otro elemento de juicio para apreciar lo que ocurría en la Fuerza Aérea.

Debí proceder a la anulación de varios pedidos, algunos de dudosa utilidad, suntuosos otros, y entre los cuales merece recordarse uno que favorecía al señor Salvador Sanfuentes, por \$ 851,829 a que ascendía el valor de 15 juegos de flotadores para hidro aviones Falcon, aviones que aun no se habían adquirido.

Igualmente se anuló un contrato firmado sin autorización legal por el subsecretario, señor Merino Benítez y que había confirmado verbalmente a su paso por New York, al directorio de la casa Curtiss Wright, en presencia del capitán Mujica y teniente Latorre, y según el cual se adquirirían veinte aviones conforme a las características siguientes:

Tipo: Hawk Y. P. 20
 Motor: Wright Cyclone
 Precio: 29 mil dólares cada uno.

Y es de advertir que a la fecha de este nuevo contrato sólo se había cancelado la tercera parte del valor de los diez últimos aviones adquiridos a la misma casa Curtiss.

Los empleados inútiles suprimidos en la subsecretaría representaban un gasto de \$ 162,700.00. Se hizo depositar en el banco, a nombre de la subsecretaría de aviación, a la firma Francke, Vial, y Co., contratistas del puerto aéreo de Cerrillos, bonos por valor de \$ 2.859,000

que mantenía en su poder, con extralimitación de lo estipulado en el contrato, y se le obligó a reintegrar la suma de \$ 366,931.19, valor de liquidaciones efectuadas sin esperar el «conforme» de la Intendencia de Aviación, con el producido de los bonos que mantenía bajo su custodia. Se le exigió, finalmente, depositar la boleta de garantía correspondiente por valor de \$ 150,000.00.

En cuanto a la conservación del material, los resultados no son más halagüeños, como quiera que desde mi entrega del cargo de Director de la Maestranza y Parque Central, el 25 de Marzo de 1930, y el 22 de Agosto de 1931 en que asumí la jefatura, no obstante el aporte proporcionado con la anexión del servicio aéreo naval, el número de aviones en condiciones de vuelo había disminuído en 82.

A este subido coeficiente de destrucción del material correspondió, durante todo el tiempo de mi jefatura en la Fuerza Aérea, la destrucción de dos aviones Moth, acaecida a los seis días de hacerme cargo de mi puesto, y dos accidentes ocurridos en la acción contra la marinería sublevada.

He querido exhibir los aspectos de más resaltante irregularidad del Comando en Jefe ejercido por mi antecesor en la Fuerza Aérea. A neutralizar en lo posible sus deplorables consecuencias y a poner en ejecución un plan de trabajo y eficiencia técnica, tendieron todos mis esfuerzos. No puedo prescindir de anotarlos en estas páginas, instado por la necesidad de defender mi conducta de ataques cuya apasionada inspiración, desfigurando la verdad, podría llegar a echar sombras sobre la reputación de un soldado que no reconoce otra ley moral que el cumplimiento de sus deberes profesionales.

El ataque de mi antecesor, violentamente irreflexivo, no terminó con la realización de un duelo a que fui provocado en forma de insistente matonaje. Recrudesció a raíz del pronunciamiento militar del 4 de Junio, y al explicar el señor Merino Benítez, en una publicación fechada el 6 de Junio de 1932, las causas de la sublevación de la Fuerza Aérea, decía que «no podía quedar impune la serie de vejaciones hechas a una Institución formada por hombres de honor» y agregaba «no hace mucho que fué torpemente pisoteada imponiéndosele a un jefe repudiado, que hizo obra de odiosidad y encono y a pesar de las promesas del Gobierno, ese jefe fué mantenido».

Tanto caudal ha hecho mi impugnador en esta como en otra de sus producciones escritas, de la unanimidad y vehemencia con que, según él, se me repudiaba, que ello ha podido acaso inducir a algunos a la creencia de que en parte a lo menos, sea efectiva la imputación. Al cumplir una vez más en este punto mi deber de levantar el cargo, me veo de nuevo compelido a incurrir en la ineludible obligación de ocuparme de mi persona, y decir que uno de los más sentidos orgullos de mi carrera ha sido la cordialidad con que siempre he sido honrado por camaradas de todas las armas, sin distinción de jerarquías, y el respetuoso afecto de mis subordinados de tropa, entre los cuales, los de la Fuerza Aérea me hacen objeto, año a año, en el día de mi onomástico, de un conmovedor homenaje de recuerdo y simpatía. A tales satisfacciones he de añadir la no menos viva de haber sido proclamado, a fines del año 1931, con un solo voto en contra, presidente del Club Aéreo, meses después

de haber formulado espontáneamente mi renuncia del mismo cargo.

Efectuadas las economías de que se trata más arriba, el año fiscal de 1931 se cerraba con un déficit presupuestario de tres millones de pesos aproximadamente. Mas, no obstante las estrecheces económicas en que deberían desenvolverse los servicios, se pudo aumentar el número de horas de vuelo fijado a los pilotos, las que, al recibirme, se hallaban reducidas a dos horas mensuales. Se prohibieron los vuelos espectaculares sobre Santiago y los que se efectuaban individualmente sin objeto determinado, disponiéndose en cambio que todo vuelo debía tener una finalidad militar determinada.

La economía lograda con esta medida, unida a la supresión de las aparatosas formaciones sobre el Parque el día 19 de Septiembre, permitió disponer del combustible necesario para la realización del raid final de la Escuela de Aviación. En este viaje de instrucción con que se pone término al año escolar, participaron 16 máquinas que llegaron hasta Valdivia y pasaron por Angol a su regreso. El resultado fué espléndido. Era la primera vez que volvía una formación sin el más mínimo accidente, a pesar de que las condiciones climatéricas parecían concertadas en obstaculizar el raid. El éxito se debió por entero al tino, experiencia y al estudio preliminar desarrollado por el director de la Escuela, comandante don Diego Aracena y oficiales de su plana mayor que lo secundaron. A su arribo al Bosque los pilotos fueron felicitados por S. E. don Juan Esteban Montero, Ministro del Interior y Aviación don Marcial Mora y miembros del Gabinete.

La política de reconstrucción no se concretó únicamente a reparar lo destruído, sino que abarcó la modernización del material Junkers de bombardeo, de tan impostergable necesidad, y que de haberse iniciado antes, como tan insistentemente lo reclamara el malogrado capitán don Alfredo Fuentes, acaso no se habría producido el lamentable accidente de Magallanes, que costó tres vidas y un millón doscientos mil pesos sepultados en el océano. Entre las adquisiciones hechas bajo mi comando, cabe mencionar también la de algunos camiones y automóviles del tipo Ford, en reemplazo de los más suntuosos que hasta esa fecha estaban en uso. También se adquirió el avión rojo Fokker, en la suma de \$ 260,000.00 cantidad muy inferior al precio indicado por su dueño, y que fué fijada por una comisión tasadora de técnicos, la cual consideró en su informe el desgaste natural y el valor de las reparaciones que aquí se le habían hecho. Este avión, como se recordará, había sido requisado a raíz de su aterrizaje en Concepción, y lo utilizaba la Línea Aérea en razón de su relativamente escaso consumo de bencina, (3 motores de 220 H. P.). De conformidad a lo dispuesto en la Ley general de Amnistía dictada poco después del 26 de Julio de 1931, hubo de devolvérsele a su dueño.

Se ordenó la reparación de los botes Dornier Wall de la base de Quintero y su alistamiento para un raid a las Islas de Juan Fernández. Como la empresa presentaba dificultades por el estado del material, una vez preparado este se efectuó, a modo de prueba, el raid Quintero-Puerto Montt-Quintero. La Escuadrilla de botes, al mando del comandante de la Base, capitán de bandada don Horacio Olivares, llevando como ofi-

cial de navegación al profesor del ramo de la Escuela de Aviación, teniente don Agustín Riveros, lo realizó sin contratiempo alguno. Presenta este raid el mérito técnico de haber sido el primero en que los aviones fueron guiados por radiogoniometría, para lo cual se instalaron por el capitán don Gustavo Pinto, las estaciones radiogoniométricas complementarias en puntos apropiados del territorio.

En la parte teórica, se dictaron directivas de instrucción y también las de carácter técnico y de administración, estas últimas desconocidas hasta entonces en la aviación.

La unificación de la Aviación requería una documentación propia. Con excepción de los reglamentos orgánicos de vestuario y equipo y leyes de sueldos, ascensos, etc., era bien poco lo que se había adelantado en la materia; la Aviación unificada seguía rigiéndose por los reglamentos del Ejército y Armada, según fuera la procedencia originaria de las unidades.

Observando la doctrina imperante en el Ejército, se clasificó la reglamentación en secreta, reservada, pública, de servicio, de administración, etc., y se dispuso que el Estado Mayor procediera a su confección en un breve plazo. Para ganar tiempo, se encomendó a los oficiales de mayor cultura profesional, confeccionar aquellos reglamentos que pertenecían a las materias de su especialidad, como tiro, bombardeo, navegación, fotografía, etc., etc.

Asunto de especial dedicación fué dar las comodidades materiales que el personal de tropa requería. Con tal objeto se empezó la reconstrucción del pabellón de tropa del Grupo N.º 1, con el dinero pagado por la com-

pañía de seguros y que desde cerca de un año permanecía en caja. Se aliviaba así, en parte siquiera, la cesantía de Iquique y se cumplía con el deber moral de instalar comodamente a la tropa, cuyo alojamiento no guardaba relación con la fastuosidad del casino de oficiales.

Se dispuso también estudiar la forma de proseguir la edificación del puerto aéreo de Los Cerrillos, paralizada debido a la depreciación de los bonos. El estudio se concretaría a la terminación de lo existente, el primer piso, y a la supresión por innecesaria del andén, con lo cual se bajaba el costo por este último capítulo en más de un millón de pesos. El valor de la obra bruta era de \$ 4.650.000.00.

El material de ferretería sobrante se emplearía en la construcción de una maestranza moderna de que carece el cantón de El Bosque.

Laboriosa fué la recepción del emparejamiento y regadío del mismo puerto. Es esta última una obra de irrigación subterránea, en la cual el agua debe afluir por medio de geysers ajedrezados en el terreno. Hay cerca de 20,000 metros de tubería y algo así como 200 geysers y el costo de ambas es de un millón 67 mil pesos. Quiera Dios que esta obra del regadío no defraude en la práctica las esperanzas que su construcción promoviera y no acontezca como con aquellos \$ 140,000 de los faros de iluminación de la ruta de Santiago a Arica, que se exhibieron por largo tiempo en el San Cristóbal, y que deberían encenderse diariamente desde la subsecretaría, mediante un procedimiento semejante al ideado por Marconi, que encendió desde el continente las luces de la ciudad de Sidney en Australia; o como

aquella famosa piscina de la Escuela de Aviación, de un valor superior al millón de pesos que tiene forma de un escudo chileno y que por causa de su tamaño y grandes dificultades para el desagüe, tiene bien poco empleo práctico. Fué construída por el mismo arquitecto encargado de las obras de emparejamiento y regadío.

Mientras se efectuaban estos gastos suntuarios, característicos de aquella época, permanecía la tropa de la escuadrilla de bombardeo sin un mísero alojamiento sometida a un régimen de vida similar al de una tropa en campaña. Su material de vuelo, los aviones Junkers, de un costo superior a siete millones de pesos, permanecieron cinco años a descubierto, e idéntica cosa pasaba en el puerto aéreo de Los Cerrillos y con el valioso material de la Línea Aérea, los «Ford». Ordené traer de Natales y Puerto Montt para ser armadas en Cerrillos, sendos hangares metálicos, que se corroían por la acción salina del clima. Estos hangares estaban destinados a las construcciones de la Línea Aérea Puerto Montt-Magallanes.

Las medidas de previsión fueron todavía más amplias. En conocimiento de que se produciría escasez y alza en el precio de la bencina, ordené hacer una fuerte adquisición de dicho combustible, aprovechando el precio bajo de \$ 0.70 por litro, con lo cual se aseguraban las necesidades del servicio para todo el año y gran parte del venidero. Desgraciadamente, esta medida previsora fué aprovechada posteriormente por los sediciosos del 4 de Junio, que para mover con toda independencia los aviones, repartieron bencina a destajo en El Bosque a todo auto o camión que la solicitara durante los días 4 y 5 de Junio.

A fines del año 1931, la Escuela de Aviación se pre-

sentó en revista a la que concurrió S. E. y miembros del Gabinete. Se repartieron los brevet de piloto, y los oficiales alumnos fueron felicitados por el Ministro de Aviación. Las unidades de la Fuerza Aérea continuaban desarrollando normalmente sus programas de instrucción. Terminado los trabajos de gabinete más urgentes, me trasladé al sur, llegando hasta el Aysen, a fin de imponerme de las necesidades más imperiosas del servicio.

La Línea Aérea nunca ha resultado comercial para el Estado. En Agosto de 1931 tenía una deuda de \$ 350,000, la que en Marzo de 1932 se había logrado reducir a la cantidad de \$ 85,000, mediante una serie de medidas encaminadas a disminuir los gastos. Entre éstas cabe mencionar la supresión de un viaje semanal del correo y el vuelo de los trimotores Ford, por carecer de pasajeros y correspondencia que justificara el itinerario existente; la supresión de numerosos empleados, y limitación de las gratificaciones percibidas por oficiales y tropa.

En esta tarea fuí secundado por el capitán de bandada don David Yusseff, nombrado Jefe de la L. A. N.

CAPÍTULO III

Acción de Coquimbo

La noticia de la sublevación de la marinería embarcada en la Escuadra de ejercicios, vino a abrir un paréntesis en la tarea depuradora de la Fuerza Aérea, y a ratificar a un mismo tiempo todo cuanto se afirmaba acerca del grado de descomposición en que se encontraba esta rama de la defensa nacional. Es natural que un acontecimiento tan insólito y grave como el ocurrido en la noche del 31 de Agosto de 1931 en la rada de Coquimbo, regocijara a aquellos elementos que buscaban en el derumbe del gobierno establecido, la satisfacción de sus pasiones, sin reparar ciertamente en ninguna consideración de patriotismo o de decoro nacional.

No era ajeno a tal sentir un núcleo de oficiales cuya eliminación había sido propuesta y no llevada a la práctica por razones ya expuestas en estas páginas. Bajo la incansable sugestión del señor Merino Benítez, estos oficiales, dóciles al despótico ascendiente de su caudillo, y no pudiendo arrastrar a los elementos sanos a una actitud de franca resistencia, lograron producir al gobierno una seria contrariedad cuando expresaron al subsecretario de Aviación, que se trasladó al Bosque a disponer las medidas preliminares para movilizar la Fuerza

Aérea y emplearla contra los sublevados, que la persona indicada para dirigir dicha empresa era el ex-subsecretario señor Merino Benítez.

En mi respuesta a los oficiales, puntualicé la gravedad de su petición, la falta de patriotismo de deliberar con la agravante de hacerlo en momentos en que se jugaba una situación decisiva para el prestigio del país, el funesto ejemplo de presentarse acaudillada en actitud de rebeldía contra la autoridad legítima, el baldón que en suma implicaba para la Fuerza Aérea la actitud que en esos instantes asumían. Como algunos oficiales no se encontraban dispuestos a actuar, el capitán don Marcial Arredondo expresó que aun cuando él no tenía especiales simpatías hacia mi persona, compenetrado como estaba de la gravedad del momento, acataba las órdenes, y «si algún aviador pretendía inutilizar los aviones, sería la primera vez que tendría que correr sangre en la Escuela de Aviación». Ante esta actitud tan varonil y decidida del capitán Arredondo, los demás oficiales depusieron su actitud de resistencia.

Mientras se desarrollaba esta escena en la sala de la comandancia de la Escuela de Aviación, en presencia de los oficiales de planta, capitán señor Marcial Arredondo, tenientes Alberto Latorre, Altomiro Aranda, Agustín Riveros, Oscar Arce, Luis Donoso, Félix Olmedo, Oscar Solari y el contador Carmona, su comandante señor Manuel Francke, a quien yo había notificado que lo exoneraría del mando de la Escuela por su actitud dudosa en los incidentes del «pavo de Cerrillos», se desentendía del hecho de que la tropa a sus órdenes se agrupara al lado afuera del edificio, y aun en los corredores, con el visible propósito de influenciar mi ánimo

en el sentido de que debía entregar el mando al señor Merino Benítez.

Antes de presentarme a la Escuela de Aviación, había visitado la Maestranza, el Grupo de Defensa y la Escuadrilla de Bombardeo. La tropa de estas reparticiones se mostró llena de disciplina y en las dos primeras unidades mencionadas, por la impresión de alegría de los operarios y tropa, comprendí que esa gente exteriorizaba así su satisfacción de que fuera otra vez su jefe.

Como se rumoreara en el cantón que en la Escuela se me había arrestado, los operarios y tropa de la Maestranza y del Grupo de Defensa se agruparon a su vez con la resolución de ir a rescatarme. Sin duda que esta actitud ha influido decisivamente para que no se procediera de hecho en mi contra, pues los tenientes Reveco, Montes y otros deberían apresarme.

Cerca de las 9 de la noche tuve que resistir una nueva tentativa de los partidarios del señor Merino Benítez. Ahora eran los jefes de sección de la subsecretaría los que me pedían audiencia para declarar, por boca del capitán Manuel Tovarias, que en vista del giro de los acontecimientos, venían a solicitar su retiro de la institución porque no deseaban compartir en ninguna forma las responsabilidades de las medidas que iban a adoptarse contra los sublevados.

Previa declaración de mi parte en el sentido de que tal petición constituía grave indisciplina, procedí a interrogar a los presentes, empezando por el menos antiguo que era el capitán Carlos Montecino. Expresada su opinión en el sentido ya indicado, de que se le concediera su retiro, procedí a aceptárselo en el acto y así lo hice respecto a los demás presentes, hasta llegar al

capitán de bandada don Darío Mujica, quien manifestó no ser en realidad ese el motivo que a él lo había inducido para llegar hasta mi presencia; que habiéndolo desfigurado el capitán Tovarias el fin para que habían sido citados, lejos de pedir su retiro, ofrecía su resuelta cooperación a las operaciones que se proyectaban. Ante esta declaración del capitán Mujica, los oficiales, a su turno, se retractaron de su petición y ofrecieron su más amplio concurso.

Más o menos a las 11 de la noche, en la sala de los edecanes, se me acercó don Juan Esteban Montero, que en su calidad de candidato a la Presidencia había delegado el mando en el Vicepresidente don Manuel Trucco, a manifestarme que en vista de lo ocurrido esa tarde en la Escuela de Aviación, donde había estado próximo a ser arrestado, debía sin más trámite procederse a ocupar esa misma noche el Cantón de El Bosque con la Escuela de Infantería.

Informé detenidamente al señor Montero de las incidencias ocurridas y le manifesté mi opinión en el sentido de que el momento crítico había pasado y que, por lo demás, tenía el firme convencimiento de que la tropa de aviación no estaba contaminada. En cuanto al memorándum entregado a mí por el comandante Francke, que habría sido encontrado en manos de algunos suboficiales de la Escuela y de la Escuadrilla de Bombardeo, y en el cual se hacían peticiones muy semejantes a la de los marineros respecto a no rebaja de sueldos ni eliminación de personal, expresé mi sentir, como más tarde quedó comprobado, de que se trataba de un documento apócrifo.

En la mañana del día siguiente, me apersoné al Mi-

nistro don Marcial Mora, que acababa de asumir el Ministerio del Interior, lo impuse de la situación existente, le manifesté el deseo de no ser un inconveniente para llevar a cabo la acción contra la marinería, y terminé recomendando como más idóneo para asumir el mando, al comandante don Diego Aracena, ahí presente. El Ministro Mora expresó que eso no podía aceptarse, por cuando equivalía a reconocer una intolerable imposición de las fuerzas, y que por consiguiente yo debía continuar en el mando, y el comandante Aracena, asumir el de la Escuela de Aviación. Con esta resolución del gobierno, dispuse las medidas del caso para la preparación de la jornada.

En un comienzo encontré escasa cooperación de parte de muchos oficiales, fundada en sus sentimientos de predilección por el señor Merino Benítez, en que lo incierto de la situación debilitaba su fe en el éxito, y a que más de uno miraba con simpatía el programa comunista de los marineros, llegándoseme a decir que para evitar una lucha social, lo más práctico sería que las instituciones armadas propiciaran la entrega del gobierno al dirigente comunista señor Hidalgo.

Producida la resolución de llevar adelante el plan para reducir a los amotinados, fuí secundado en la plana mayor por el comandante don Diego Aracena, capitanes Darío Mujica, Manuel Tovarias, Luis Basaure, Ignacio Aliaga, Gustavo Pinto, por mi ayudante teniente Juan Solminihac, capitanes Osvaldo Puccio y David Yuseff, teniente Ramón Lisboa y varios oficiales subalternos de la Escuela cuyos nombres no recuerdo.

Recibí la adhesión de aviadores civiles como los señores Eduardo Costabal, Francisco Larraín, Rafael Fa-

bres, Emilio Echegaray, Eduardo Peró, Leonardo Schwob, Eulogio Sánchez, Raúl Hurtado, Jorge Rodríguez, Aladino Azzari, Ramón Vicuña, Salvador Sanfuentes, y muy especialmente la de don Javier Díaz Lira y Raúl Besa; y don Federico Helfman que adhirió a última hora.

Dispuse las medidas de abastecimiento de combustible, ordené la movilización de los Grupos N.^{os} 1 y 3, Escuadrilla de Bombardeo, Base de Quintero y la Escuadrilla de Anfibios; el envío de material bélico (armamento, bombas, munición, etc.) por ferrocarril y en avión a Ovalle; el transporte por vía aérea y por ferrocarril de la tropa que debía encargarse de la protección y vigilancia del aeródromo de Tuquí en Ovalle, donde se efectuaría la concentración a fin de quedar a salvo de una sorpresa o golpe de mano de parte de los marineros o comunistas de la región; las estaciones de radio de campaña que debían instalarse, el envío de material sanitario, etc.

Es satisfactorio recordar también las facilidades proporcionadas por la Panagra, que ordenó la traída al país de nuevo material de vuelo, a fin de acrecentar el número de aviones de transporte, transformados en sanitarios, de que podíamos disponer; igualmente las facilidades de todo género ofrecidas por los representantes de la casa Curtiss, señores J. van Wagner y Salvador Sanfuentes; por los representantes de las casas Bristol y Vickers señores Hudson y Morrison; por la gerencia de la West India Oil Co., Shell-Mex Ltd. y Wessel Duval y Co.

El Director de la Escuela de El Bosque, comandante don Manuel Francke y el comandante don Adirio Jessen, que en esa época estaba agregado al Ministerio del Interior, ambos tal vez por ser de origen naval, mira-

ban con pesimismo la acción en proyecto y reforzaban su argumentación negativa, conjeturando sobre las ramificaciones que pudiera tener en las tropas de ejército y carabineros los hechos producidos en Coquimbo.

El comandante del Grupo N.º 2, don Luis Marín Manubens, que vino a Santiago por la vía aérea desde Quintero, a un llamado telegráfico, fué el único jefe de origen naval con mando efectivo de tropas que aceptó con resolución decidida el ataque en proyecto; desgraciadamente, y lo lamenté muy de veras, este jefe no correspondió a mis esperanzas días después, frente a la sublevación que se producía en su unidad, y hubo de concedérsele más tarde el retiro del servicio activo.

En la noche del 4 al 5 de Septiembre, después de ordenadas por mí las disposiciones bélicas preliminares, el general Vergara, Ministro de Guerra y con jurisdicción ahora sobre la aviación, en su calidad de Comandante en Jefe de las fuerzas armadas, me comunicó lo siguiente: «Bien, pues don Ramón, yo como su hermano mayor puedo en aras de la tranquilidad exonerarlo del mando sin que Ud. se sienta ofendido. Desde este momento asume el mando en jefe de la aviación el comandante Aracena». Motivaba esta resolución del Ministro una petición muy velada de algunos oficiales de aviación, ahí presentes, en la sala del Secretario de la Presidencia, y también la opinión favorable a dicho pedido, del señor general Téllez, fundada en lo que le manifestara el comandante Francke durante su visita a la Escuela de Aviación, en el sentido de que yo no era persona grata a los oficiales, por no ser del arma y carecer de la capacidad profesional necesaria para mandar la aviación.

Abandoné la sala con la orden del Comandante en Jefe de las fuerzas armadas de ponerme a disposición del jefe del Estado Mayor del Ejército. En el pasillo me encontré con don Leonardo Guzmán, Ministro de ese mismo Gabinete en la cartera de Educación.

Impuesto de la determinación tomada por el general Vergara y en atención a lo que acababan de expresarle sobre mí, según supe después, el teniente de Aviación don Manuel Hurtado y otros dos pilotos aviadores, el Ministro Guzmán insistió en que no abandonara la Moneda hasta su regreso, y dirigiéndose a su colega del Interior le rogó lo acompañara donde el general Vergara, a quien hicieron ver la inconveniencia de la determinación tomada y de considerar, en esos momentos, escrúpulos de parentesco. El general Vergara dió contra orden y yo asumí nuevamente el mando de la Aviación.

Poco más tarde, el Ministro de Guerra llamó a una reunión de oficiales de planta de la Escuela de Aviación, que se efectuó en el salón rojo de la Moneda. Allí, tanto el Ministro Mora como el general Vergara dieron a conocer la delicada situación del país y la inquebrantable resolución del Gobierno de no omitir sacrificios en defensa de sus fueros.

Se consideró que por la naturaleza del alzamiento, correspondería a las unidades de aviación el honor de ser las primeras fuerzas que deberían empeñarse en una acción de fondo, por lo que les instaba a cooperar con un entusiasmo y abnegación proporcionados a las horas trascendentales que vivía la República.

El día 5 se entra de lleno a las operaciones destinadas al logro del objetivo propuesto: bombardear la Escuadra y conseguir por este medio la rendición de los amotina-

dos. Lo primero que debíamos atacar eran los submarinos que formando parte de la escuadra del Sur, navegaban desde Talcahuano para unirse al grueso de la armada en Coquimbo.

Debido a que las informaciones dadas por la superioridad naval no eran sino aproximadas, en lo que se refiere al andar y a la zona probable en que navegaban los submarinos, y a la gran extensión de dicha zona, estos fueron avistados por la aviación tan sólo en las últimas horas de la tarde, lo que les permitió reunirse con la Escuadra de Coquimbo, sin ser atacados por la aviación.

En la mañana del día 6 de Septiembre, se encontraban concentrados en Ovalle los siguientes aviones:

Junkers (bombardeo pesado): N.ºs 1 y 5.

Falcon (bombardeo liviano): N.ºs 3, 4, 12, 22, 23, 24, 25, 26, 29 y 30.

Vickers (bombardeo liviano): N.ºs 4, 9, 14 y el Valparaíso.

Wibault (ataque): N.ºs 15 y 19.

Ford (transporte, alistado para bombardeo): N.ºs 2 y 3.

Fairchild (transporte): N.ºs 1 y 9.

Disponíamos, además, de la suficiente cantidad de bombas Bofords de los tipos de 300, 100 y 12 kilos, y Vickers de 19 y 50 libras; de munición para ametralladoras, combustibles y lubricantes.

En el Fairchild N.º 9 en compañía de mi Ayudante teniente Solminihac, del Jefe del Estado Mayor de Aviación, comandante Aracena, y del ingeniero señor Ricardo A. Seabrook, me trasladé en la mañana de ese mismo día 6 a Ovalle, donde asumí el mando militar de la zona y establecí el Cuartel General de Aviación.

Fuí secundado eficientemente por el teniente don Marcial Rivera, jefe del aeródromo y por el general en retiro señor Harms, quien organizó las guardias cívicas que se encargarían de la seguridad de los caminos a Tongoy y Coquimbo y de los alrededores del aeródromo. Las autoridades civiles me prestaron una eficaz cooperación e igualmente los carabineros que quedaron bajo los órdenes del Comando en Jefe de la Aviación.

Poco antes de la 12 del día emprendí un vuelo de reconocimiento sobre la escuadra con el objeto de confeccionar el plan de ataque. Volando sobre la rada de Coquimbo con el capitán Arredondo y el teniente Aranda, se nos presentaron a la vista los buques de la escuadra, fondeados unos y en movimientos otros, entre éstos, dos submarinos, a uno de los cuales atacamos picando la máquina hasta pasar a ras del agua y lanzándole cuatro bombas de 12 kilos. Las bombas no hicieron efecto, debido a que por ser de percusión explotaron en la superficie y segundos después de que el submarino se había sumergido. Los fuegos de un destroy que con toda rapidez acudía en su defensa nos hizo cambiar de ruta y volar hacia el transporte «Flora», que en esos momentos entregaba víveres a un remolcador de la Escuadra y desde los cuales se nos hizo señales con trapos blancos.

Orientados exactamente respecto al número, fondeadero y actividades de las naves en la bahía, regresamos al aeródromo de Ovalle poco después de las 2 P. M.

En esa mañana se había interceptado por nuestra radio las siguientes comunicaciones: *del Estado Mayor de las Tripulaciones, al Gobierno y al País*: «Declaramos ante la conciencia del país en estos momentos en que las

« tripulaciones al ver la intransigencia antipatriótica del
« Gobierno al no considerar que el único remedio para
« la situación es el cambio de régimen social, hemos de-
« cidido unirnos a las aspiraciones del pueblo. Zarpa
« junto con nosotros una Comisión de obreros que re-
« presenta el sentir del proletariado de la nación, de la
« Federación Obrera de Chile y del Partido Comunista.
« La lucha vivíl a que nos ha inducido el Gobierno se
« transforma desde este momento en una revolución so-
« cial. Fdo.) Ernesto González León, Comandante en
« Jefe de las Fuerzas de Mar. Jefe del Estado Mayor del
« Latorre, Manuel Astica Fuentes. Augusto Zagal,
« Gregorio Rodríguez, René Rojas Sandoval, Juan Bra-
« vo, Gmo. Steembeker, del O'Higgins. Desiderio Cerda
« Crespo, José Baeza, Juan Fuentes, Héctor Gaete Bri-
« ceño, del Blanco Encalada. Carlos Cuevas, Santiago
« Orella Díaz, Manuel Rodríguez, en representación del
« Araucano, flotilla de submarinos y del Videla. Pedro
« Fuentes, Víctor Prado, Julio Bustos y Juan Alarcón,
« del Serrano. Guillermo González, Natalio González,
« Marcos Woll, del Orella. Gabriel Gutiérrez, Eduardo
« Riveros Jofré, Luis Aravena, del Lynch. Alejandro
« Caldera, Joel Poblete, del Riquelme. Roberto Sepúl-
« veda, Oscar Araya, Esteban Guirnard, Juan Rivera,
« del Hyatt. Isidoro Varela, José del C. Godoy, del
« Aldea. Julio Caiceón, Hernán Saluw, del Artillero.
« Víctor Ramírez, del Gálvez. En representación del pro-
« letariado del país, Federación Obrera y Partido Co-
« munistá: Domingo Solar R., Luis Jofré Barraza y
« Tobías Solar.»

Y este otro. . . . «*Al General Vergara, Ministro de De-
fensa Nacional; del Comandante en Jefe de la Escuadra:*

« A pedido de damas de Coquimbo se suspendió bombar-
« deo de Serena. Resérvome retribuir sangrientos suce-
« sos de Talcahuano».

En la mañana del 6 de Septiembre, antes de partir
« Ovalle había recibido el siguiente oficio del Estado
Mayor del Ejército: «El Estado Mayor está conforme con
« lo manifestado en la nota de US. N.º 1, de 5 de Sep-
« tiembre de 1931, referente a las actividades a desarro-
« llar por la aviación el día 6 del presente. La situación
« probable de los buques que salieron de Talcahuano el
« día 3 de Septiembre es al amanecer del 6, la siguiente:
« Crucero Blanco Encalada en Coquimbo. Remolcador
« Sibbad, buque madre, Araucano, dos submarinos gran-
« des, tres submarinos chicos al sur Punta Lengua de
« Vaca. En Coquimbo se encontraban hasta el 5 de Sep-
« tiembre, el Latorre, el O'Higgins, seis destroyers y dos
« cazatorpederos. Para conocimiento de las fuerzas de
« bombardeo se adjunta gráfico de la ubicación del ar-
« mamento antiaéreo de cada buque, a fin de que se
« deduzca la forma más apropiada para atacarlos sin
« exponerse a sus fuegos; también se indica el número de
« proyectiles por boca de fuego existente a bordo.

«El orden de preferencia para atacar a los buques será
« el siguiente: Blanco Encalada, minadores, Sibbad, caza
« torpederos tipo Lynch y Submarinos. (Fdo.) De orden
« del Jefe del Estado Mayor del Ejército.—*Salbach, I, a.*

En vista de las informaciones proporcionadas por los
pilotos que mantenían la constante observación de la
Escuadra, tenientes Baldeig, Lopehandía y Huidobro; de
la impresión personal recogida por mí en el propio campo
de acción, y de la noticia que en la mañana la Escuadra

había disparado sobre el aeródromo de Cerrillos en Coquimbo, en la creencia de que la aviación estaba concentrada allí, resolví el ataque inmediato.

En mi apreciación de la situación, modifiqué lo dispuesto por el Estado Mayor General del Ejército y resolví tomar como objetivo principal de ataque, el «Latorre». Determinó este cambio el hecho de ser éste el buque mejor armado de elementos antiaéreos y al no concentrar todos los fuegos contra él, habría quedado en plena libertad para dirigir sus cañones contra nosotros mientras operábamos contra los barcos pequeños, ya que la paralaje nos dejaba igualmente a la vista, estuviéramos o no volando sobre él; aparte del factor moral que implicaba la acción independiente de este barco que habría llevado al ánimo de sus tripulantes y en especial del Estado Mayor revolucionario, el convencimiento de la invulnerabilidad de su buque capital.

Previo alistamiento del personal y revisión del material, se dió la orden de ataque, y se fijó para las 5 de la tarde la hora de partida. Se atacaría por olas sucesivas, tomando como objetivo principal el «Latorre», y como secundario el resto de los buques. El orden de ataque sería: Junkers, Vixen, Falcon y Wibaults. Las bandadas deberían reunirse sobre el aeródromo para tomar rumbo a Tongoy y siguiendo la ruta de la costa se internarían poco después hacia el mar a fin de atacar en Coquimbo con el sol a la espalda. Yo volaría en el Junkers N.º 1; en el N.º 5 el Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo, capitán Herreros; el Jefe del Estado Mayor de Aviación, comandante Aracena, en un Falcon. La altura de vuelo para el ataque fué fijada sobre 2,000

metros para los Junkers y bajo 400 metros para las máquinas restantes.

Al disponer que el ataque lo efectuaran los Junkers a una altura mínima de 2,000 metros, había considerado la necesidad de sustraer a estas máquinas de gran volumen y escasa velocidad, del alcance eficaz de las armas pequeñas de los buques y de tener nosotros cierta precisión con la mira Goerz de bombardeo. La aviación de ataque y la de bombardeo liviano deberían buscar, en este caso especial, en la velocidad y vuelo a baja altura, un adecuado medio de defensa.

Una vez en vuelo el Junkers N.º 1, el co-piloto teniente Alberto Latorre me dijo que el avión no podía subir a más de 800 metros, altura que llevábamos en esos momentos. Como manifestara terminantemente al teniente Latorre que atacaríamos entonces a la altura que nos encontrábamos, el piloto, ensayando las tres llaves a full, logró hacer montar suavemente el avión.

Al asomar detrás de la puntilla de Guayacán, que cierra la rada de Coquimbo por el sur, a la vista de los buques, pero a gran distancia todavía de ellos, pudimos observar los fogonazos y las estelas de humo dejadas por los proyectiles de «trayectoria trazante» disparados por los barcos. Sus proyectiles de cañón antiaéreo dejaban estelas de mayor longitud y más marcadas. Todo indicaba que la defensa comenzaba en forma muy enérgica.

Minutos después se siente una fuerte explosión y un gran sacudimiento producido por un schrapnell que ha perforado el capó de nuestro avión. Hacia la derecha, desde el centro del ala veo surgir en seguida una llama rojiza alargada: se trata de una bala incendiaria de ametralladora que nos traspasó el ala, y gracias a la estruc-

tura metálica de nuestro avión y a que la bala ha pasado sin tocar los estanques de bencina que allí se acondicionaban, escapamos sin consecuencias. Se oye una serie de explosiones y luego otra granada explota a unos diez metros delante del ala izquierda y a la altura de nuestra vista.

El círculo de explosiones blancas y negras de schrapnells y granadas, dominando el ruido de las hélices, era clara comprobación de que nuestro avión volaba ya horquillado por el fuego de a bordo.

Rodeados de explosiones altas y bajas, a 1,800 metros sobre el «Latorre» y a 120 km. de velocidad el teniente Luis Lepe lanzó una bomba de 300 kilos. Un inmenso pique observado en las inmediaciones del «Latorre» nos indicaba el punto de caída de la bomba. Las otras tres de 100 kgs. cada una, no caían a causa de haberse cortado el cable «control de lanzamiento». Como estas bombas estaban con sus espoletas en percusión, hicimos grandes esfuerzos por desembarazarnos de ellas, pues existía el peligro de que explotaran con el aterrizaje. Todos nuestros esfuerzos fueron estériles y hubimos de tomar cancha convencidos de que podían desprenderse y explotar tan pronto como el avión tocara tierra, cosa que afortunadamente no sucedió.

Inspeccionado el material de vuelo, pude evidenciar que el Falcon N.º 3 había recibido dos impactos; el N.º 26, dos; el Vixen N.º 4, dos; el N.º 9, uno; el Junkers N.º 1, cuatro. Un Falcon pilotado por el teniente Julio Tapia y el alférez de reserva en retiro Renato Ortega, había sido derribado, afortunadamente sin consecuencias para los tripulantes. Revistado el personal, comprobé que su moral era excelente.

Habíamos gastado dos bombas de 300 kilos, dos de 100, 95 de 9 y 277 tiros de ametralladoras de 7 mm. Este escaso número de proyectiles consumidos, se debió al atacamiento de algunas ametralladoras, y a fallas, como ocurrió en el Junkers N.º 1, de los «controles de lanzamiento» (1).

Inmediatamente de terminada la revista de inspección del material, y de recibir los partes correspondientes del combate, ordené alistarse para un segundo ataque, operación que no alcanzó a efectuarse, en virtud de un telegrama que decía así: «Orden del Jefe del Estado Mayor del Ejército. Vista situación del momento suspenda « ataque y vuelos hasta segunda orden. Caso rendición Escuadra irán instrucciones.—(Fdo). Jefe Estado Mayor del Ejército.»

Durante el ataque había observado desde el aire la fuga al norte de dos destroyers, y por teléfono se me comunicó luego desde Coquimbo, que el submarino H 4 «Quidora» atracó al muelle durante el combate y su tripulación se entregó prisionera a las autoridades. Una bomba pequeña había ocasionado tres bajas en la tripulación que estaba en cubierta.

(1) El Estado Mayor de Marina ha proporcionado los siguientes datos sobre el consumo de munición hecho por los marineros en Coquimbo:

Por cañones	de 101-6,45 mm.	AA.	16	tiros	(granadas)
»	»	»	75 - 50	»	» (schrapnells)
»	»	»	76 - 45	»	» (schrapnells.)
»	»	»	ametralladoras Hotchis de 13,2...	4,329	tiros perforantes, servicio y trazante de humo.

En los presentes datos no aparece la munición disparada por las armas portátiles, en vista de la dificultad para obtener los datos dado el estado de sublevación existente.

Que el ataque había sido desmoralizador para los marineros sublevados, lo confirmamos en seguida por el siguiente radio interceptado: «6 de Septiembre a las 23,45 hrs. *Del Latorre a Monseñor Campillo.*—Santiago.—Este Estado Mayor en reunión conjunta con el almirante señor Campos y comandantes efectivos escuadras ha tomado nota con gran placer del telegrama de V. S. I. enviado al capellán señor Ramírez, en el sentido de interponer vuestras grandes influencias morales para que no se siga derramando la sangre hermana de los chilenos. Los tripulantes en unión de sus jefes piden que se interponga cuanto antes al Gobierno del país su alta influencia para que el Gobierno contemple la verdadera situación y sin buscar represalias ni señalar responsables se llegue a un acuerdo honroso para el país. Almirante Campos, comandantes efectivos de los barcos y Estado Mayor tripulación».

El Lunes 7 se recibió una orden telegráfica del general Sáez, Jefe del Estado Mayor del Ejército, con instrucciones sobre el comportamiento que debía adoptarse con los marineros sublevados que se rendían, y al mismo tiempo me entregaba el mando único de toda esa zona, aun cuando estuviera el Almirante en tierra.

A pesar de las instrucciones del Gobierno de paralizar hasta segunda orden toda actividad aérea, tan pronto como se despejó la neblina, a las 9,50 horas decollaba un Falcon piloteado por el teniente Lopehandía llevando de observador al teniente Concha, con la misión de rebuscar la Escuadra entre la boca del Limarí y Carrizal, en vista de las informaciones transmitidas desde Coquimbo de que la flota había abandonado temprano la rada, con rumbo desconocido. Otro Falcon piloteado por el

teniente Luis Donoso decollaba con la misión de explorar desde Coquimbo al Choapa. La neblina baja impidió en un principio la buena observación aérea, y cerca de las 12 M. recibí información de que la Escuadra navegaba con rumbo al sur frente a la desembocadura del Limarí, más o menos a las 10.30, dividida en tres grupos, y que en Coquimbo sólo había un submarino, el H 4.

A las once de la mañana había recibido del gobernador marítimo de Coquimbo, señor Valenzuela, ubicado en el faro Punta Tortuga, una comunicación en que me informaba que a las 10 horas pasó la Escuadra rumbo al sur a quince millas de Punta Lengua de Vaca. Los destroyers navegaban adelante y se habían perdido ya de vista, seguían varios buques, después el «O'Higgins», el transporte «Flora» requisado a la Compañía Sudamericana de Vapores, un remolcador, los submarinos y cerrando el convoy, el «Latorre». Con esta información respecto a la Escuadra, pedí por radio desde el aeródromo al «O'Higgins» y al «Latorre» que me fijaran su posición e indicaran su andar. Ordenábales poco después poner proa al norte inmediatamente, debiendo dirigirse el «O'Higgins» a los Vilos y el «Latorre» a Tongoy. Se les advirtió que si no lo hacían serían bombardeados. Conjuntamente con esta determinación dispuse telegráficamente que el Grupo N.º 2, que se encontraba en el Lago Peñuelas, después de haberse recuperado por fuerzas del Regimiento Coraceros, explorara con los botes Dornier Wall, la costa desde Valparaíso al norte, a fin de atacar la Escuadra en caso de no obedecer las órdenes que se le impartieran.

Del «O'Higgins», primer buque con que me puse en contacto radiotelegráfico, transmitieron en consulta al «Latorre» lo ordenado y desde este buque se dispuso su vuel-

ta a Coquimbo. El teniente Francisco Concha que llegaba momentos después, de volar sobre el «Latorre», me informó que el acorazado continuaba al sur y que un submarino se había sumergido precipitadamente al volar sobre él.

Cerca de las 3 P. M. advertí al «Latorre» que si no ponía inmediata proa al norte, ordenaría bombardearlo. El comandante señor Obrecht contestó el radio diciendo que a pesar de las órdenes que tenía del Gobierno de navegar hacia Valparaíso, cumplía la orden y se dirigía al punto indicado.

En un nuevo radio al «Latorre» se le decía: «Manténgase sobre las máquinas cinco millas a la cuadra de Tongoy, en espera de órdenes». En la noche se le ordenó fondear, operación que efectuó.

Alrededor de las 5 de la tarde, el «O'Higgins» me indicaba que había entrado a Coquimbo. Al preguntar por su comandante, se contestó que estaba en tierra concertando con el comandante Nelson Fuenzalida y gobernador marítimo señor Valenzuela, la forma más adecuada para desembarcar los marineros y conducirlos a La Serena. De Santiago recibía poco después un radio inquiriendo noticias de la Escuadra.

Ya en contacto telegráfico con el Gobierno, le expuse que mi resolución de señalar a los buques nuevos rumbos de navegación, obedecía al propósito de evitar la entrada a Valparaíso, de los barcos reunidos, a la caída de la tarde, hora en que no sería posible a la aviación su vigilancia; y a que, sin tenerse todavía la certeza que estaban rendidos, no era aventurado pensar que bombardearan el puerto, como ocurrió en Talcahuano con un destróyer que, izando bandera de parlamento, entró

a la bahía e hizo fuego. De la Moneda se aprobó la iniciativa, agregando que consideraban la inmediata obediencia de las naves como un signo inequívoco de sometimiento a la autoridad. Se me notificó que se daría por mi intermedio orden al «Latorre» de zarpar a Valparaíso y que desde ese momento todo el litoral se entregaría al comando del general Moreno, cuya órdenes obedecería la aviación.

Durante la noche dí la siguiente orden al Grupo N.º 2: «Ovalle 8 de Septiembre a las 2 horas. Buques sometidos autoridad Gobierno empezarán entrar Valparaíso Martes 8 desde las 8 A. M. con tres horas diferencia. Sus aviones, especialmente los Wall, con carga completa bombas y combustibles deberán permanecer en vuelo para escoltar buques desde Pichidangui hasta fondeadero. Corresponde su iniciativa vencer dificultades amunicionamiento. Supuesto no tenga bombas suficientes debe obrar por presencia. Mantenga comunicación por radio desde a bordo con los barcos que entran a someterse. Caso buques pretendan rebelarse dándonos una sorpresa proceda a hundirlos. (Fdo.) VERGARA. Comandante en Jefe de Aviación.»

Los aviones de Ovalle harían la escolta hasta Zapallar, y los botes Dornier Wall desde Pichidangui hasta Valparaíso. De este modo, manteniéndolos constantemente en observación, se evitaría el desembarco, en alguna caleta, de los principales cabecillas o civiles comunistas que se encontraban a bordo.

Actividades aéreas en Talcahuano.

Para cooperar a la acción terrestre militar que se desarrolló en Talcahuano, se dispuso que el Grupo N.º 3 de Temuco y la Escuadrilla de Anfibios de Puerto Montt, se trasladaran el día 5 de Septiembre, con su material disponible, a las inmediaciones de Concepción. Aterrizaron allí los anfibios Sikorsky y Loening, dos Wibault, tres Gipsys y un Cirrus. Tomó el mando de esta fuerza el comandante del Grupo N.º 3 capitán de bandada, don Andrés Soza, quien debía actuar bajo las órdenes del Comando de la III División.

Esta fracción de la Fuerza Aérea cumplió, diariamente, misiones de cooperación y reconocimiento, y también se encargó de conducir oficiales de marina destinados a recuperar el mando de algunos buques. El límite de sus actividades se circunscribió por el norte hasta la desembocadura del río Maule, por el sur hasta la isla de La Mocha y hacia el oeste hasta la isla de Santa María.

Debido a que estos aviones no eran de guerra carecían de armamento, no pudieron intervenir ofensivamente en las operaciones militares que allí se efectuaron. El 12 de Septiembre regresaron a sus respectivas bases.

Actividades aéreas en Antofagasta e Iquique.

La situación especial de los puertos del norte hacía posible una acción de parte de la Escuadra o de algunos buques aislados. El comando de la I División solicitó el día 2 de Septiembre que una escuadrilla del Grupo

N.º 1, que se dirigía a la concentración de Ovalle, quedara a sus órdenes en Antofagasta. Se accedió a este pedido, dejando una bandada de cinco Falcon en Portezuelo, de los cuales se retiraron tres aviones el día 5 para que participaran en la ofensiva contra la Escuadra, el día siguiente.

En la tarde del día 6 de Septiembre, Antofagasta fué reforzado con nuevos aviones de Iquique, quedando constituida su guarnición aérea por cuatro Curtiss Falcon y cinco Curtiss Hawk, el Fokker rojo y un Fairchild, algunos de los cuales, no obstante ser de guerra, carecían de armamento y porta bombas.

Como en el aeródromo no existía polvorín, el Fokker y el Fairchild se destinaron al transporte de bombas y municiones. La aviación efectuó durante su permanencia en Portezuelo, misiones de exploración y reconocimiento.

Dominada la insurrección, parte de estos aviones quedaron por algún tiempo más en Antofagasta, desempeñando misiones de observación hacia la pampa.

En Iquique había permanecido durante todo este tiempo el resto del Grupo N.º 1, desempeñando cometidos de igual naturaleza.

Terminada las operaciones en Ovalle, el día 10 regresamos a Santiago, pasando por Valparaíso y Peñuelas. En la Escuela de Aviación recibimos un efectivo saludo de los camaradas, y el comandante don Manuel Francke patrocinó un alentador movimiento de unión entre los oficiales del arma.

En esta sencilla manifestación, expresé mis congratulaciones por la unión nacida al calor de una honrosa jornada, que confundía en la misma condición a los que par-

ticiparon en la acción directa y a los que actuaron dentro de las diversas formas de cooperación al fin común.

Propuse que selláramos el solemne compromiso de rehuir todo comentario público sobre el combate de Coquimbo, en homenaje a la cordialidad debida a nuestros compañeros oficiales de marina, cordialidad acentuada en circunstancias que enlutaban las páginas de la institución hermana.

S. E. el Vicepresidente de la República don Manuel Trucco, avisó que nos esperaba en la Moneda, donde recibimos sus congratulaciones y las de todo el Gobierno.

En vista de mi intención de reintegrarme al Ejército, oficiales de distintas jerarquías, me expresaron que debía desistir de mi propósito, pues el personal estaba muy satisfecho de la forma como los había conducido. Hicieron presente también que me prestarían una entusiasta cooperación, con lo cual se evitaría el regreso del señor Merino Benítez, con quien habían cortado toda relación desde el momento que sirvieron a mis órdenes.

El Gobierno, poco después, ordenaba incorporarme al escalafón de aviación con fecha 6 de Septiembre, en el grado de comandante de escuadrilla, equivalente al de teniente coronel de Ejército.

La campaña sostenida por los descontentos se vió así frustrada. Sin embargo, no faltaron elementos que continuaran su trabajo subterráneo, molestos por la obligación que se les impusiera de devolver a la Caja, por mensualidades, sus cuantiosas deudas y por la orden de no conceder nuevos anticipos.

El prestigioso resultado de la jornada de Coquimbo, alentó mi esperanza de que los oficiales de dudosa lealtad y eficiencia podrían conquistar una buena reputa-

ción, y tan solo fué alejado de las filas un reducido número de oficiales.

Inspirado, además, en un criterio estrictamente profesional, ajeno a todo cálculo de seguridad personal, distribuí en unidades fuera de Santiago a los oficiales de mayor confianza, dejando en cargos dependientes de la subsecretaría a algunos idóneos, aun cuando no me fueran muy afectos.

CAPÍTULO IV

El problema de la aviación comercial

Se ha dicho en un capítulo anterior que la Línea Aérea Nacional no es un buen negocio para el Estado. Procuraré demostrar mi afirmación, analizando el problema desde sus comienzos.

La idea de establecer en Chile la Línea Aérea Comercial, fué lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez.

El Presidente Ibáñez, con su buen espíritu de ver todo grande y próspero en su país, sin atender muchas veces a un discreto sentido de proporciones, acogió con entusiasmo el proyecto y encomendó al Ministro de Guerra general Blanche, los estudios pertinentes.

Por orden Ministerial secreta N.º 113, de 12 de Enero de 1928, se nombró una comisión compuesta por el Director de Aviación comandante Elías Veloso, el Director de la Escuela de Aviación comandante Arturo Merino Benítez, el mayor Ramón Vergara M. Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación, y los jefes de sección de la Dirección de Aviación, mayores

Diego Aracena y Federico Baraona W., para que informaran sobre la conveniencia de establecer la explotación de la Línea de Aeronavegación Postal, entre Arica y Santiago, por cuenta del Gobierno.

La Comisión, en sesión celebrada el 16 de Febrero, después de corta deliberación acordó, con mi voto en contra, «recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada».

Al votar contra la opinión de los demás miembros de la Comisión, manifesté que si lo que se perseguía era un servicio de aviación comercial, debíamos comenzar por buscar la forma de hacerlo remunerativo, y para eso me parecía el mejor camino llamar a concurso a las compañías internacionales que contaban, desde luego, con experiencia en el ramo, y de este modo se entregaría el servicio a la que presentara la mejor propuesta.

Fundé mi opinión adversa en que mientras el progreso técnico no permita que el avión levante carga útil en cantidad muy superior a su propio peso, mientras no se abaraten los consumos y la técnica resuelva ciertos problemas relacionados con un mejor aprovechamiento aerodinámico, la aviación no es ni puede ser comercial, o en otros términos, que sería ilusorio pretender que los gastos de la aviación comercial sean financiados por ella misma.

A pesar de todo, es innegable que países singularmente necesitados de servicios aéreos, por no disponer de otros medios rápidos de comunicación, recurran a estos servicios, aun cuando los resultados comerciales sean negativos o problemáticos. Así sucede, por ejemplo, en la línea Bogotá-Barranquilla, o con el Lloyd aero boliviano, donde

la importancia de las poblaciones y la enorme dificultad de unirlos por otro medio, no sólo justifican sino que hacen indispensable el tránsito aéreo.

Ahora bien, países ricos o densamente poblados, están en condiciones de desentenderse del éxito comercial en los servicios aéreos, y los establecen en obsequio a la rapidez de las comunicaciones exigidas por ciertos negocios, cuya índole e importancia justifica el recargo de pasaje, flete o franqueo. Así acontece en los EE. UU. y en algunos países europeos, no así en los de América del Sur, por razones que sería obvio analizar. Sin exagerar puede decirse que la totalidad de las compañías de aeronavegación del mundo subsisten debido únicamente a la subvención del Estado. Así acontece a la Latécoère, Imperial Airways, Panair, Panagra, etc., que recibe esta última un dólar ochenta centavos por cada milla volada.

Nada más explicable, por consiguiente, que estas naciones creadoras de la industria aeronáutica impulsen y estimulen su fomento comercial, subvencionando a las compañías que se dedican a su explotación. Los objetivos que tal política persigue son bien claros. Se propende así, de un lado, al desarrollo y perfeccionamiento de las fábricas de aviones, cuya eficiencia está por lo demás estrechamente vinculada a los intereses de la defensa nacional, y del otro, se logran interesantes ventajas de orden social con la ocupación de gran cantidad de obreros que requiere la labor de estas fábricas.

Por otra parte, es indudable que en los países de considerable volumen comercial, un sistema regular de comunicaciones aéreas contribuye poderosamente a la intensificación de su comercio, ya que la letra bancaria gi-

rada por avión es a 10 días vista, lo cual entraña ventajas económicas que indemnizan con creces los ingentes gastos que demanda el subsidio del Estado.

Muy diversa es nuestra situación frente al ramo de la aviación comercial. Sin capacidad industrial que nos permita prescindir por completo de la importación para los efectos de la instalación de maestranzas y fabricación de aparatos; con una exigüidad de comercio interior que no permite distraer grandes sumas de dinero en concepto de propaganda y fomento; el mantenimiento en nuestro país de una línea de aeronavegación comercial, tendrá que ser fatalmente un negocio ruinoso para el Estado.

Desestimado mi pensamiento adverso y producida la resolución gubernativa de establecer una Línea Aeropostal Nacional con pilotos militares, se entró al estudio del material que debía constituirla.

Según lo estampado en el acta de la sesión del 16 de Febrero de 1928, el comandante Veloso y el mayor Baraona propusieron la adopción de una máquina con motor de 220 H. P., aproximadamente, biplaza, con un peso adicional de 200 kilos, techo de 4,000 metros, cuatro horas de autonomía de vuelo y 140 km. de velocidad horaria.

El comandante Merino Benítez se opuso y recomendó a su vez un avión monoplace con 100 kilos de carga adicional, 4 horas de radio de acción, techo de 3,500 metros, que en lo posible fuera dotada de un aparato radio transmisor, y señaló como *tipo adecuado el avión Moth, o el Avian*.

Los mayores Aracena y Vergara se abstuvieron de proponer un determinado tipo de avión para la línea en proyecto y fundamentaron su actitud en que tratándose de

máquinas destinadas a fines comerciales, no era posible avanzar opiniones sin una previa especialización técnica, por lo que consideraban de todo punto imprescindible hacer estudios detenidos al respecto y no entregar una resolución de tal entidad, a las improvisaciones de una deliberación de gabinete. El mayor Aracena manifestó, en términos generales, su preferencia por el tipo anfíbio, expresando que la línea debía ser aeromarítima.

Tanto la proposición del comandante Veloso y mayor Baraona como nuestra abstención fueron estériles. Triunfó la opinión contraria del comandante Merino Benítez, y a su solas instancias se adquirió el material por él recomendado: 20 aviones Cirrus Moth, de 60-80 H. P.

Llegado este material al país, partieron desde El Bosque, al mando del capitán don Osvaldo Acuña, para ser distribuido en las diversas postas de la Línea Santiago-Arica, doce aviones, siete de los cuales quedaron accidentados a lo largo de la ruta.

Se emplearon entonces aviones Gipsy Moth, de 90-100 H. P., que fueron adquiridos en número de 42.

Inaugurada la Línea Aérea, se pudo comprobar que este material resultaba también inadecuado a causa de la escasa potencia de su motor, incapaz de sobreponerse a los fuertes vientos reinantes de la región norte del país.

Los hechos no tardaron en proclamar, en términos fatídicos, el imponderable error de las adquisiciones de que se trata. La destrucción del material, en corto tiempo, pasaba del 50%.

Se perdieron algunas vidas y fueron numerosos los pilotos más o menos gravemente lesionados. Entre los más lamentados accidentes cabe recordar el que costó la vida a un ingeniero alemán, estrellado contra el suelo

dentro de su cabina, como consecuencia de haber quedado sin gobierno el aparato, cuyo piloto, que salvó en paracaídas, fué arrancado de su asiento por la violencia del viento.

La caída que produjo la muerte del teniente Julio Fuentealba, se debió a que el viento invirtió su máquina a pocos metros del suelo.

En los funerales de este oficial decía el señor Merino Benítez, «Mañana, cuando sea realidad cotidiana, los viajes aéreos a lo largo de la República, los que recorran seguros en aviones confortables, mirando desde lo alto, el agrio y desolado desierto, la intrincada maraña de sus cerros, tal vez no recordarán *como se ganó eso*, a costa de qué esfuerzos, de qué abnegados esfuerzos de unos muchachos valerosos que quisieron vencer las dificultades, los peligros y la muerte».

Hubiera podido decir fundadamente el señor Merino Benítez en su discurso fúnebre, que los accidentes que venían segando las vidas preciosas de esos muchachos valerosos, se debían principalmente a la inseguridad e inapropiada calidad de las máquinas elegidas para volar *permanentemente* en esa región.

En toda conquista del progreso, cada etapa de perfeccionamiento técnico, va quedando marcada con el noble sacrificio de muchas vidas. Pero, el sacrificio igualmente noble de estos jóvenes, no lo ha sido en aras del progreso de la aviación mundial, que tenía ya resuelto desde mucho tiempo antes el problema técnico sobre la adopción de determinados tipos de aviones para determinadas condiciones climatéricas. Por consiguiente, la obstinación del comandante Merino Benítez en adquirir el material menos adecuado, debe ser considerada como un grave

atentado científico en el ramo de la aviación, por lo que al señor Merino, exclusivamente, debe serle imputada la responsabilidad de las desgraciadas consecuencias de su equivocación.

Ante un fracaso de tales proporciones, pareció ceder un poco el voluntarioso carácter del autor de tamaño error, pues se resolvió la adquisición de seis aviones Fairchild de 220 H. P., con capacidad para cuatro pasajeros. Sin embargo, no era mucho lo que al Jefe de la aviación aprovechaba la experiencia, ya que para esta nueva elección de material no medió tampoco ningún estudio de especialización técnica. Así fué como a poco andar, quedó otra vez evidenciada la insuficiencia de estas nuevas máquinas. En efecto, los 220 H. P., por causa de la altura, alrededor de tres mil quinientos metros, en que debía practicarse el vuelo, se reducían a poco más de 180 H. P., aparte de que el desgaste natural de su trabajo ocasionaba otra pérdida progresiva de su potencialidad. Tal era la falta de capacidad ascensional del avión cargado, que según informe de los pilotos de la Línea, entre otros, del teniente Roberto Costabal, la máquina carecía de fuerza suficiente para trasmontar los cerros, lo cual se obtenía únicamente merced a las corrientes ascensionales de aire rarificado que se forman sobre las crestas de las montañas. Agregaba que si faltaba esa corriente ascendente, cualquier día el avión se estrellaría contra las alturas al pretender trasmontarlas.

En mérito de estas informaciones, y a instancias mías, se ordenó disminuir el peso de la carga y reducir a tres el número de pasajeros, lo cual si bien tendía a prevenir accidentes, mermaba en cambio el rendimiento comercial de cada viaje.

En esta forma se ha seguido utilizando el material Fairchild en la Línea Aérea.

Entre todas las adquisiciones de material para la Línea Aérea Nacional, una sola responde, en mi concepto a las necesidades de seguridad y de orden comercial, a condición de que en cada viaje fuesen totalmente ocupados los asientos: se trata del avión Fairchild N.º 9, motor Wasp de 450 H. P., capacidad para seis pasajeros. Conviene advertir, que este avión se compró usado y aprovechando la contingencia de no haber podido ser retirado de Arica por la firma que lo tenía destinado a Bolivia.

En la imposibilidad de acertar con el tipo de máquina conveniente, y a fin de atenuar siquiera, en lo futuro, el resonante fracaso del servicio aéreo comercial, se optó por el avión de grandes dimensiones, el trimotor Ford. Tampoco resulta comercial su empleo, por cuanto el consumo de sus motores, (285 litros de bencina y 9 de aceite por hora) representan un gasto que no se cubre con las entradas, debido al comunmente escaso transporte de pasajeros y correspondencia. En el trayecto Santiago-Ovalle, suele llevar parte de sus asientos ocupados; pero desde este último punto al norte, va casi vacío.

El costo de la hora de vuelo de un trimotor Ford, en los EE. UU., está calculado en 80 dólares, incluyendo en esta suma: la amortización en 3 años de su material, cuyo costo con equipo de radiotelegrafía asciende a 60,000 dólares, seguro de material, gastos de conservación, consumos, repuestos, gastos del personal encargado de atender la máquina en tierra, etc. Entre nosotros todos estos gastos son de cuenta del Estado.

Se ha pregonado, y con razón, que la Línea Aérea de

Chile es la más barata del mundo, lo cual resulta una verdad por la sola consideración de que los precios actuales, no guardan relación con la desvalorización de nuestra moneda, ya que las tarifas antiguas, modificadas el 1.º de Enero de este año, se han alzado apenas en un 10 por ciento.

Calcúlese entonces el déficit que estará dejando la explotación comercial de la Línea Aérea, y en especial de los Fords.

Como si la experiencia de la Línea Santiago-Arica no hubiera sido suficientemente desastrosa, en 1930 se la extendió hasta Puerto Montt, luego al Aysen, quedando proyectada hasta Magallanes.

Para la línea Santiago-Puerto Montt, se empleó el avión trimotor de bombardeo, Junkers, con un dispositivo especial en su cabina. Itinerario: un viaje semanal, partiendo de Cerrillos a las 7 hrs., para llegar a Temuco poco antes de las 12 del día. Ahora bien, para calcular la demanda de pasajeros y correspondencia por vía aérea, bastará considerar que aquéllos y ésta, partiendo de la estación Alameda por el nocturno, llegaban a su destino casi a la misma hora que el avión, con un costo inferior en \$ 130.—por persona, con menor riesgo y ordinariamente con más puntualidad, pues a causa del consabido desgaste del material, el viaje aéreo tuvo cerca de un 50% de fracasos. Si no hubo que lamentar desgracias personales, ello se debió a la pericia del teniente Luis Lepe, piloto que tenía a su cargo el recorrido.

El viaje del Junkers hasta Puerto Montt, costaba alrededor de \$ 5,000. Con excepción de uno que otro turista y de la correspondencia oficial, el trayecto se hacía generalmente en vacío, por lo que parece redun-

dante insistir sobre el dispendioso carácter de la empresa.

Todas estas consideraciones negativas no lograron atenuar el ansia de grandeza aérea del jefe del servicio, y a pretexto ahora de razones relacionadas con el incremento de la colonización, se unió Puerto Montt con Aysen por la ruta del aire.

Otro fracaso. El avión elegido, anfibio Vedette, de 220 H. P., estaba lejos de llenar su objetivo. La escasa potencia del motor no le permitía decollar sin la ayuda de un viento de regular intensidad, de tal manera que si la atmósfera estaba en calma, no quedaba más recurso que emplear el anfibio como bote, operación a que hubo de recurrirse en más de una ocasión, a fin de no quedar aislado después de un acuatizaje obligado para el abastecimiento de combustible, en puntos sin recursos de vida.

La estructura del Vedette, característica en todo avión anfibio, con su centro de gravedad muy alto, contribuía a hacer peligroso su vuelo en la región austral. Esas intempestivas y fuertes rachas, tan frecuentes en aquellas zonas, determinan en el acto una pronunciada elevación del ala, que exige, para recuperarse, una inmediata corrección, obligando al piloto al empleo a fondo de los controles, brusca, pero inevitable operación, muy propensa, debido a la poca potencia del motor, a la entrada en un «speen».

El señor Merino conocía estos defectos que había experimentado personalmente durante el vuelo de prueba practicado en El Bosque, en compañía del capitán Sáenz.

Fué sin duda una racha huracanada lo que precipitó sobre el océano, a la entrada del estuario del Aysen, el 23 de Enero de 1930, el Vedette que pilotaba el teniente

Aníbal Vidal y que llevaba al cabo Ernesto Román, de co-piloto.

Por lo demás, el viaje de este anfibio se efectuó en desfavorables condiciones climáticas, y así lo estimó el comandante de la Escuadrilla de Anfibios que se opuso a la partida. Pero tuvo que acatar las terminantes órdenes impartidas por su superior jerárquico, el comandante Merino Benítez, allí presente que impuso perentoriamente el viaje del anfibio, a fin de que el itinerario no sufriera interrupción.

Concurre en esta desgracia que costó la vida a un espléndido piloto y a un abnegado y experto mecánico, un episodio que retrata el violento carácter del comandante Merino Benítez, al rechazar el humanitario ofrecimiento que se le hiciera de rastrear con un escampavía, el sitio aproximado del accidente con el objeto de encontrar los cadáveres. Fundó su negativa en que nada debía aceptarse de la Marina de Guerra en esas circunstancias. Consistían «esas circunstancias» en que por aquella época, los aviadores navales y la Marina entera resistían el proyecto sobre unificación de los Servicios Aéreos del Ejército y la Armada. No presintió entonces el señor Merino Benítez que días más tarde, el 7 de Febrero de 1930, iba a escapar de la muerte en las frías aguas del estrecho de Magallanes, merced a la providencial ayuda de un escampavía de la Armada.

Convencido al fin el comandante Merino Benítez, del error que importaba la compra de los Vedettes, llevada a cabo, como era lo habitual, con prescindencia del asesoramiento del personal técnico de los servicios, me dió la orden en presencia de Mr. Hammond, capitán Herreros, capitán Brown y Jefe del Taller de Motores,

maestro mayor Armando Gómez, de colocar a estos anfibios motores Júpiter de 450 H. P.

Motivo de serios disgustos fué mi oposición decidida a esta reforma, que hubiera ocasionado la destrucción en el aire del velamen de los aparatos, calculados para vencer resistencias de inferior velocidad. Otra agria discrepancia con mi Jefe la originó su orden, dada en presencia del personal de la sección armaduría de la Maestranza a mi cargo, de disponer «reparaciones a la ligera» a fin de poder completar así un número de cien aviones que deseaba presentar en impresionante vuelo sobre el Parque, en la Revista del 19 de Septiembre. Contesté que en la Maestranza sólo se hacía «una clase de reparaciones, a conciencia».

El señor Merino Benítez no comprendía que mis objeciones estuvieran inspiradas únicamente en el deber profesional, y suponía, a menudo, que ellas obedecían a mezquindad de mi parte.

Veamos el balance del proyecto llevado a la práctica sobre el establecimiento del servicio aéreo Puerto Montt-Aysen: al cabo de un año los seis Vedette fuera de servicio, dos vidas sacrificadas, varios oficiales lesionados, \$ 1.200,000 en pérdida de material.

Los comandantes de la Escuadrilla de Anfibios, capitán Modesto Vergara y capitán de corbeta Edison Díaz, por representar a su turno el grave peligro de continuar usando los Vedettes, absolutamente inadecuados para esas inclementes regiones, pagaron su osadía con la pérdida de su carrera.

De este nuevo y solemne fracaso, tampoco se sacaron lecciones útiles ni se tuvieron en vista las experiencias recogidas, como quiera que se intentó después el estable-

cimiento de comunicaciones aéreas permanentes hasta Punta Arenas.

Es innegable que los centros poblados de la región magallánica requieren imperiosamente medios rápidos de comunicación con el continente. Mas, considero que no ha llegado aún el momento de obtener este indispensable contacto por medio de la aviación, en la ruta del Pacífico.

Los inconvenientes de orden comercial, expuestos ya detenidamente al analizar los diversos sectores de la Línea Aérea, concurren agravados en el caso de extender el recorrido de aviones hasta Punta Arenas, por la escasez de correspondencia y pasajeros, y por las contingencias irremediabiles derivadas de difíciles condiciones climáticas, vientos huracanados del grado 8, 9 y 10 de la escala de Beauford, o sea de una velocidad de 60 a 100 kilómetros por hora, como «vientos de superficie», ya que es sabido que tales velocidades se duplican sobre los 500 metros de altura; espesas neblinas de enormes extensiones, fuertes lluvias, temporales, en fin que con frecuencia producen la suspensión del tráfico marítimo. Lo cierto es que todavía no se ha diseñado el tipo de avión comercial apto para el vuelo permanente en una región con las características climáticas que ésta presenta.

Con el detenimiento que la importancia de la materia exigía, hice todos estos razonamientos al presidente Ibáñez en la sala de su despacho el 20 de Marzo de 1930, con motivo de haber sido llamado a su presencia cuando solicité mi alejamiento de la Fuerza Aérea, con el objeto de ofrecerme un viaje al exterior, para que no abandonara definitivamente el arma. A propósito del material, le dije que su intenso desgaste le dejaría fuera de uso

tal vez al cabo de tres años de trabajo, lo que no justificaba, en consecuencia, la inversión de diez millones de pesos que se querían destinar a la creación de esta Línea.

Como el Presidente, insistiendo en las proyecciones de orden político y administrativo que con esas comunicaciones se buscaba, preguntara mi opinión sobre el medio de obtenerlas en forma expedita, le expresé que los diez millones de pesos podían ser muy provechosamente gastados en adquirir dos o tres vaporcitos rápidos, tipo destroyer, de los empleados por los franceses en el transporte de la correspondencia aérea en el trayecto del Africa al Brasil. De esta manera, la problemática rapidez de 24 horas calculada para el avión, carecía prácticamente de razón de ser. En cambio, resultaba por muchos motivos preferible la tardanza de dos o tres días del viaje marítimo, efectuado bajo un itinerario seguro durante todo el año, en condiciones de poder transportar, aparte del limitado número de pasajeros y la escasa correspondencia, productos que el avión sólo puede llevar en cantidad muy exigua, como leche condensada, frutas, papas, mantequilla, etc. Podría, además, complementarse este problema de navegación marítima hasta Punta Arenas, eludiendo el obligado pasaje frente al Golfo de Penas, con la apertura del Istmo de Ofqui, obra cuya entidad corresponde a nuestros recursos, como lo demuestran acabados estudios al respecto, y en la que podrían emplearse con provecho económico y sociológico ciertas categorías de condenados en las penitenciarías.

Mi gran alarma profesional y patriótica por todo cuanto ocurría en la aviación, me habían instado, además, a poner oficialmente en conocimiento del Ministro de Guerra general Blanche, el día 17 de Marzo de 1930,

lo mismo que hoy entrego a la publicidad. Igual cosa hice ante el Inspector General del Ejército, general don Francisco Javier Díaz V., quien no alcanzó a prestar su alta cooperación a lo que oficialmente se denunciaba, no obstante el interés que por ellos demostrara, a causa de que por esa misma fecha se acogía al retiro. A los generales Urcullu y Guillermo Novoa enteré también de mis impugnaciones. El general don Carlos Sáez, que se encontraba en Europa, tomó conocimiento de lo que ocurría en la aviación por medio de una carta que en aquella época dirigía al general Vergara, adicto militar en Berlín y que le fué mostrada al general Sáez.

Cada vez que los pocos interesados defensores de la Línea Aérea, presionados por la elocuencia de los números, creen haber encontrado el medio de pasar a un contra-ataque afortunado, lanzan esta argumentación: las pérdidas de la empresa se compensan sobradamente con las ventajas que los viajes de instrucción de vuelo reportan para la preparación de nuestros pilotos de guerra.

Tal argumentación refleja el anticuado concepto de que el vuelo, la sola práctica del vuelo, constituye la principal, acaso la única escuela de valor efectivo en la formación del aviador. En la actualidad es tan variada y compleja la formación de un piloto de guerra, que aquel razonamiento sólo puede impresionar a los profanos.

Sin considerar los estudios superiores sobre el empleo del arma y su conducción en operaciones combinadas que corresponde a los grados más elevados de la jerarquía profesional, la preparación del aviador se extiende en un campo de gran amplitud, que abarca conocimiento

sobre navegación aérea, meteorología, tiro, bombardeo, fotografía, aerodinámica etc., y, de acuerdo con nuestra organización de servicios fusionados, es menester proporcionar al oficial de aviación, aparte de una vasta preparación en táctica aérea, (caza, observación, bombardeo), sólidas nociones de táctica terrestre y naval.

No hay más que pasar la vista sobre los programas de estudios de grandes establecimientos de enseñanza del ramo, para apreciar el dilatado conjunto de enseñanza general y especializada. Así en las escuelas de Kelly Field, Texas, Brooks Field, San Antonio de EE. UU. donde se preparan los cadetes para la aviación militar, y Pensacola, Florida, para aviadores navales, como en la Granwell y la Central Flying School de la Real Fuerza Aérea inglesa contemplan, además de todo lo relacionado con la defensa antiaérea, estudio de ingeniería de globos y dirigibles, su técnica de conservación y empleo, ingeniería de construcción de aviones, armamentos, mecánica, etc., etc.

Se comprenderá, pues, que la constante dedicación de los pilotos de guerra, al vuelo regular y monótono de las naves comerciales, no sea ni pueda ser una escuela propicia al desarrollo de las cualidades que exige la verdadera índole de su profesión.

Todo se opone a la posibilidad de formar, por el procedimiento de vuelo en una línea comercial, pilotos de guerra; razones de orden material referentes a la adquisición de conocimientos técnicos y razones de orden psíquico.

Ya hemos hablado de lo primero. Con respecto a lo segundo, es interesante el minucioso sistema de selección de pilotos para las diferentes especialidades, hecha sobre

la base de los atributos congénitos de cada cual. Por ejemplo, los que poseen más alto contingente de audacia e impulsividad, a la aviación de caza; los más reflexivos y reposados, a la de bombardeo.

Se examina científicamente las diversas virtudes del temperamento, de la inteligencia, de la voluntad, y según el resultado de las investigaciones, se asigna, después de proporcionados los conocimientos generales comunes, la especialización adecuada.

Las diferencias de características psicológicas entre un piloto de guerra y uno comercial, llegan comúnmente a lo antagónico. La práctica constante de los virajes escarpados, montadas bruscas, deslizamientos, y en general la intrepidez y la libertad de maniobra, junto con ser esenciales en el piloto de guerra, para el de comercio están vedadas. Este, en razón de su oficio, debe especializarse en un manejo que alcance un máximum de serenidad y tino, como que a su pericia no va únicamente confiado el deber de conservar la vida de los pasajeros, sino también el de evitarles sensaciones desagradables durante el vuelo. Para un pasajero novicio en el vuelo o para una persona delicada, cualquiera brusquedad del piloto se traducen en que éstos no vuelven a embarcarse en un avión. De ahí que toda entrada a cancha, debe hacerse siempre en la aviación comercial, en línea recta y vuelo planeado.

Siendo por tanto la aviación comercial completamente inadecuada para fomentar las características del piloto de guerra, la destinación de los jóvenes aviadores militares a aquella actividad, tendrá que hacerles perder fatalmente las condiciones que le habilitarían para ser un buen piloto de guerra, y en el caso de que se esfuerce por mantenerlas intactas, será un mal piloto de comercio.

La larga experiencia de vuelo, que tanto necesitan una y otra clase de piloto, debe ser adquirida en las actividades correspondientes a cada especialidad. Lo anormal y pernicioso es pretender que tal experiencia pueda ser provechosamente alcanzada por nuestros pilotos de guerra en la línea comercial.

Así como sería imperdonable en un experto de automovilismo elegir para una prueba de velocidad, un chofer de arriendo que se distinga por su prudencia y cautela en el manejo del volante, así también nadie que quiera llegar sano y salvo a su destino, acudirá al taxi manejado por un chofer campeón de carreras automovilísticas.

¿Cómo se juzgaría a un Almirantazgo que pretendiera desarrollar la práctica profesional del oficial de guerra en barcos caleteros de compañías navieras comerciales?

El doctor Agustín Inostroza, médico jefe del servicio sanitario de aviación, decía en Marzo de 1930, en un interesante informe a la Dirección de Aviación, que los jóvenes pilotos militares al servicio de la Línea Aérea Nacional, venían siendo afectados por un fenómeno científicamente conocido ya, que consiste en una especial irritación nerviosa producida por la monotonía de diarios vuelos sobre una misma ruta, y que se exterioriza por una morbosa inclinación a experimentar en el contraste de vuelos atrevidos, sensaciones opuestas a las de ese peligroso tedio que domina a los aviadores militares transformados en pilotos de comercio.

Este juicio profesional tiene mucho de sugestivo si se piensa en la serie lamentable de maniobras prohibidas en que han incurrido algunos de nuestros jóvenes y expertos pilotos militares al servicio de la Aviación Comercial, como es, entre otros, el muy doloroso caso del acci-

dente en Chillán que costó la vida al piloto y a los cuatro pasajeros que conducía.

La irresistible preferencia del señor Merino Benítez por lo espectacular, le hacían desdeñar lo que se relacionaba con el anónimo trabajo de las Maestranzas y mirar sus faenas como algo secundario.

En el mes de Enero de 1930, en mi carácter de Director accidental de Aviación, por ausencia del señor Merino que había partido en viaje aéreo a Magallanes, ordené al capitán Oscar Herreros pasar una revista a la Línea Aérea. Dando cuenta de su comisión, el mencionado capitán insinuaba en su informe la conveniencia de paralizar temporalmente el servicio, a fin de practicar una prolija y completa revisión del material, cuyo estado de conservación lo calificaba de muy deficiente, atribuyéndolo a la falta de práctica de algunos pilotos y escaso e incompetente personal de mecánicos en las postas, la mayoría de las cuales no contaba con hangares para cobijar el material, ni con elementos adecuados para sus reparaciones diarias.

En las líneas aéreo comerciales de otros países, cada posta dispone de un numeroso personal especializado en motores, magnetos, electricidad, alas y fuselajes etc., etc., y el piloto antes de partir recibe un certificado del buen estado del avión.

Creí entonces del caso que el capitán Herreros fuera asesorado en su nueva visita de inspección por el ingeniero señor Ricardo Seabrook, quien inmediatamente dejó tres aviones fuera de servicio, en una sola posta; uno de ellos tenía un larguero trizado, otro estaba parchado en el fuselaje con tablas de cajón parafinero, y al tercero, piloteado por el teniente Bate, se le había colocado un

tarro de duraznos para toma de aire y reemplazado un rodamiento en su motor, por otro de automóvil.

Protesta y ansiedad causó esta medida a los respectivos pilotos, llenos de temor de que el correo se interrumpiera, y de caer por ello en desgracia ante el señor Merino Benítez.

A los pilotos dominaba un verdadero fanatismo por no interrumpir bajo ninguna circunstancia la regularidad de sus itinerarios. Y este espíritu era infundido por el Director de Aviación, como aparece en los términos de un oficio en que daba una explicación a mi reclamo en contra de un piloto que sin mi autorización puso en vuelo una máquina que estaba en la Maestranza y respecto de la cual los técnicos no habían autorizado su empleo por falta de revisión. La nota dice así:

«DIRECCIÓN DE AVIACIÓN
AYUDANTÍA. N.º 2745

Santiago, 5 de Diciembre de 1929.

A la Dirección de la Maestranza y Parque Central
El Bosque.

Ha dado cuenta a esta Dirección el teniente señor Rivera de haber tomado hoy en la mañana, antes de que comenzaran las actividades en esa Repartición, el avión Fairchild N.º 7 sin autorización de ese Comando.

En realidad las razones que exigieron un proceder tan anormal ha debido aceptarlas esta Dirección, pero desea hacerlas llegar a ese Comando como reparación muy justa por la violación de sus atribuciones.

En la tarde de ayer el Fairchild que llegó a Los Cerrillos con el correo y pasajeros de Ovalle venía con los anillos de los cilindros gastados, en forma que lo hacían perder gran cantidad de aceite. Su piloto dió cuenta de este desperfecto al ayudante de la Línea Aérea Nacional, quien no teniendo otro avión disponible para hacer el servicio de la mañana de hoy y como por lo avanzado de la hora no pudo pedir instrucciones a sus superiores, se vió obligado a tomar la medida que se comenta, con el único objeto de evitar que el itinerario, de cuyo estricto cumplimiento depende el éxito de la L. A. N. no sufriera atraso.

El hecho que el oficial que tomó esta medida haya a primera hora de hoy, impuesto a esta Dirección de su proceder, trae el convencimiento de que sólo la urgencia del caso y las circunstancias del momento lo obligaron a proceder en la forma que seguramente ha llamado la atención de ese Comando. (Fdo.).—A. Merino B., teniente coronel y Director de Aviación.»

El origen del abandono en que se encontraban las máquinas, radicaba en la aversión del comandante Merino Benítez de consultar los fondos necesarios para cumplir el objetivo vital, estar siempre al día en lo referente a reparaciones del material, y aun de formar un gran stock de repuestos, única política propicia a su conservación, seguridad y a la economía y eficiencia de los servicios. En cambio, sustentaba el Director de Aviación la descabellada doctrina sobre conservación del material, mediante la adquisición de máquinas completas, de las cua-

les se irían sacando los repuestos a medida que se necesitaran.

Discrepancias tan fundamentales entre el Director de la Aviación y el Jefe de los servicios de tierra, Maestranza y Parque Central, daban lugar a molestas discusiones durante las reuniones de comandantes de unidades, que se efectuaban los días Viernes.

Las consecuencias de la política del señor Merino Benítez se palpan todavía; por una parte aviones nuevos fueron sometidos a un constante desmantelamiento, como aconteció con los Wibault, Falcon, Hawk, Vixen, etc.; y por otra, un enorme coeficiente de destrucción, que coloca hoy en día a la aviación chilena por obra de exclusiva responsabilidad del señor Arturo Merino Benítez en el último lugar entre sus similares de la América del Sur, no obstante haber ido siempre a la vanguardia.

A pesar de todo, el 5 de Marzo de 1932, con todo descaro, hacía las siguientes declaraciones por la prensa:

«*Estados Unidos no nos puede amedrentar.*

«No olvidemos que somos independientes desde que
«tenemos servicio de aviación en Chile. Con los cien
«aviones de caza que tenemos, no le tememos a ninguna
«Escuadra, por formidable que sea.

«Estados Unidos no nos puede amedrentar. Podemos
«mantener nuestra altivez en cualquier momento, siem-
«pre que no haya hombres como Vergara Montero,
«que nos tienen entregados a sometimiento norteamer-
«ricano. Estados Unidos no se atrevería a enviarnos
«su Escuadra, pues no querría perder ninguna unidad
«de primera línea.

«Los barcos porta aviones, que llevan cien aparatos, no pueden en un momento dado, mantener en el aire más de sesenta máquinas. Con cien de las nuestras nos batimos con ventaja.»

Estas declaraciones comprueban una vez más la incontrolada fantasía del señor Merino Benítez, su ignorancia absoluta respecto del empleo de la aviación, en cuanto pretende que aviones de caza puedan batir Escuadras poderosas, y tiende, finalmente, a mistificar a la opinión pública con un falso dato sobre nuestra potencialidad aérea, que habría podido ser una realidad, a no mediar sus grandes errores en la adquisición de material y los numerosos accidentes de su responsabilidad.

Durante el año militar-económico de 1929-30, se habían destruido en el servicio comercial solamente, los siguientes aviones: Moth D. H. N.º 16-4-17-22-21-10; Gipsy Moth N.º 29-47-57-37-49-51-25 y 60; Vickers Valiant, Fairchild N.º 6 y Junkers N.º 6.

El propio comandante Merino Benítez, accidentó los siguientes aviones por un valor de:

Bristol N.º 1.	\$	8,555.20
Wibault N.º 10.		9,482.10
Falcon N.º 1.		176,618.61
Falcon N.º 18.		9,270.09
Junkers N.º 6.		1.221,800.00
Falcon N.º 18 y 21 (recién salidos de fábrica y en el mismo día en Maquehua).		443,169.00
Suman.	\$	1.868,895.00

Adviértase que en este cálculo no se consideran los estragos producidos durante su *segundo Comando en Jefe de la Fuerza Aérea*, conferido por Dávila: cinco vidas perdidas, seis aviones totalmente destrozados y ocho accidentados reparables, en el vuelo de las unidades desde El Bosque hasta su mansa entrega en Ovalle, con motivo de su alzamiento contra el Gobierno provisorio del general Blanche; entrega que se efectuó en el mismo aeródromo y por aquellos mismos días en que un año antes, la aviación cumpliendo con su deber, luchaban en defensa del Gobierno constitucional.

Penosa debe haber sido la impresión recibida por los oficiales que lo acompañaron en esta descabellada aventura, al comparar el jubiloso recibimiento que como vencedores de una noble causa, se les hiciera en Serena y Coquimbo, con la justificada indignación y menos precio de que ahora se les hacía objeto.

Destituído esta vez por el general Blanche, el señor Merino Benítez no repitió lo que con motivo de su anterior destitución decretada por el Presidente Montero en vista de sus actividades subversivas, declarara en «Nuevo Sucesos» el 7 de Marzo de 1932.

«Destituído... Es decir, sancionado con una pena que corresponde a delitos establecidos por el Código Militar para aquellos oficiales en servicio activo que sean reos de traición o cobardía frente al enemigo... Yo, que hice del patriotismo un culto. Yo, que por servir mejor a mi patria arriesgué cien veces mi vida... «La destitución me priva de mi exigua pensión (36 mil pesos) a que treinta años de buenos y leales servicios a la nación me daban derecho».

Nada hay que compendie mejor la idiosincrasia del

señor Merino Benítez, y especialmente su menosprecio por el dictamen de personas técnicamente más preparadas, que su inconcebible capricho de realizar el fatal vuelo de Magallanes, epilogado con el martirio de un gran piloto y dos dignos y modestos servidores de la aviación.

Respecto a este trágico episodio, he preferido abstenerme de formular juicios de orden técnico y limitarme a transcribir algunos párrafos del informe del técnico de la casa Junkers, contratado por el Gobierno para la atención de este material, señor Fritz Reiche, tripulante del avión perdido en el Estrecho.

«A pesar de todos mis consejos y advertencias y de las
« del capitán Fuentes que había expresado a otras per-
« sonas en tierra, que este sería el «vuelo de la muerte»,
« a las 13,30 horas del 7 de Febrero de 1930, el coman-
« dante Merino Benítez ordenó decollar con un oleaje
« fuerte.

Después de explicar las condiciones desfavorables del tiempo, el señor Reiche agrega:

«El motor central empezó a fallar y fué necesario
« pararlo y buscar un lugar apropiado para acuatizar.
« Desde la altura en que nos encontrábamos divisamos
« un oleaje sumamente grueso. Nos pareció demasiado
« peligroso acuatizar ahí, ya que tres personas eran in-
« capaces de nadar. No existía ningún salvavidas y so-
« lamente un bote de goma que debía ser inflado antes
« de poder utilizarlo y en el que cabían sólo cuatro per-
« sonas.

Después de la caída del avión al mar, donde quedó

echado sobre los flotadores debido a la ruptura de los sostenes, Reiche agrega:

«Habían pasado cinco y media horas cuando sentí gri-
« tos del comandante Merino a un remolcador que se
« acercó. Este tomó al comandante Merino, al cabo
« Espinoza y al pasajero que era el Intendente de Ma-
« gallanes; después de quince minutos me salvo a mí.
« Se comunicó que todavía faltaban tres personas, el
« capitán Fuentes, y los mecánicos Soto y Moreno.
« Al día siguiente me llamaron a la Gobernación Ma-
« rítima y el comandante Merino me preguntó si yo
« había expresado ante otros oficiales o civiles, que harían
« un vuelo trágico y que la máquina no estaba en con-
« diciones de volar, lo que no pude negar ya que a mu-
« chas personas lo había dicho.»

No se instruyó sumario por este trascendental accidente.

El señor Merino Benítez, ante la tumba del malogrado capitán Fuentes, dijo estas palabras... «Murió, señores, víctima de la empresa que el mismo se forjara...»

Cuando, en 1931 asumí la subsecretaría de Aviación, mantenía mi parecer contrario a la inconsulta creación de la Línea Aérea. Empero, había que considerar las ingentes inversiones que tal servicio venía imponiendo al Estado desde su fundación, y ante esta realidad, mis deberes funcionarios me llevaron a luchar con leal empeño por descubrir en la explotación de la Línea, los aspectos más favorables al interés del país, ya que por el lado netamente comercial, en ningún caso podía pensarse en obtener rendimientos capaces de financiar los gastos.

Reforzaba mi punto de vista, el convencimiento de

que habría sido un error decretar lisa y llanamente la supresión del servicio, tanto porque no había ambiente propicio en el público para reconocer sus graves inconvenientes de orden financiero, cuanto porque tal medida habría desencadenado entre los descontentos una chauvinista campaña, con la conocida enseña de que se trataba de entregar «el aire patrio», «nuestro espacio aéreo» al capital extranjero, como rezaban expresiones entonces muy en boga.

Consciente de las múltiples razones que aconsejan el establecimiento de comunicaciones expeditas y regulares con Magallanes, y aprovechando una invitación de la Compañía Argentina de Aeronavegación, comisioné al capitán de bandada y jefe de Estado Mayor de Aviación, don Manuel Tovarias, para que en el mes de Febrero de 1932 se trasladara a Magallanes y estudiara en el terreno las posibilidades del proyecto argentino de unir esta ciudad con Río Gallegos.

El capitán Tovarias hizo el viaje desde Magallanes hasta Buenos Aires, con escala en Río Gallegos y Bahía Blanca. En la capital argentina debía tratar sobre las compensaciones por las franquicias concedidas a sus naves aéreas para aterrizar en territorio chileno, compensaciones que podrían consistir en que se permitiera a nuestros aviones aterrizar en Mendoza, en vista de que se encontraba en esa época interrumpido el servicio del ferrocarril transandino, o volar en el futuro por sobre territorio argentino en el trayecto Puerto Montt-Magallanes.

El regreso del capitán Tovarias, casi coincidente con el nombramiento del nuevo Jefe de la Fuerza Aérea, vino a eliminar mi intervención en este asunto, que no llegó

a traducirse en un convenio de resultados prácticos a pesar de haber sido iniciado bajo cordiales auspicios, pues el viaje en avión del capitán Tovarias desde Magallanes a Buenos Aires y el de regreso a Santiago, fué sin costo para nosotros.

CAPÍTULO V

La conspiración en marcha; reincorporación de Grove

La situación de relativa tranquilidad que se había alcanzado dentro de la Fuerza Aérea, fué interrumpida por las medidas tomadas con motivo del sumario mandado instruir a causa de las incidencias del «complot de la calle Simpson».

En el mes de Febrero de 1932 tuve denuncios, que se comprobaron posteriormente en el sumario, que para el día 26 de ese mismo mes se preparaba, por un núcleo de oficiales en retiro y en servicio activo, con la ayuda de civiles, una conspiración que tenía por finalidad traer al país al general Ibáñez, para lo cual se utilizaría un Ford de la Línea Aérea que sacarían sorpresivamente de los Cerrillos. A su regreso debía aterrizar en Lampa, en el fundo del señor Marticorena.

En esta empresa iban a actuar, entre otros, los tenientes de Aviación Juan del Villar, Juan Rodríguez, Adalberto Fernández, el alférez de aviación en retiro Alfonso Moreira, el capitán de bandada Luis Basaure, y varios más. Hacía de cabecilla en este movimiento, como ya se ha dicho, el comandante en retiro Arturo Merino Benítez. El señor Roberto Sproule prestaba sus servicios

como intermediario entre un grupo de oficiales de aviación y el señor Carlos Dávila.

Terminado el sumario, el Fiscal llegó a la imposibilidad de reunir las pruebas necesarias para acusar a los culpables; pero en conciencia existía el convencimiento de que efectivamente se complotaba.

La impunidad de los conspiradores fué explotada activamente en mi contra, en forma de hacérseme aparecer en la menguada actitud de quien, por afán de prestigiarse, no trepida en enlodar el servicio. Con estos innobles procedimientos, se inició una nueva campaña de odiosidades en contra del subsecretario de la Fuerza Aérea.

Por aquella época estaba próximo a reincorporarse al coronel Grove. Yo me daba cuenta del peligro que representaban para el Gobierno ciertos elementos retirados de las instituciones armadas, que eran decididos partidarios del general Ibáñez y que encabezaba públicamente el señor Merino Benítez. Dentro del Ejército existía también una gran corriente de opinión favorable al restablecimiento del ex-mandatario en el Poder.

Como un buen medio de extirpar los gérmenes, ya visibles de un estado de revuelta que amenazaba ganar diversos sectores de la guarnición militar de Santiago, pensé que Grove, reincorporado al servicio podría, con su sola presencia, neutralizar la acción dentro de la Fuerza Aérea, de los elementos ibañistas y demás que se proponían trastornar lo establecido, y de consiguiente, llevar a cabo la eliminación de los indeseables y sospechosos.

Antes de su reincorporación, Grove me manifestó en repetidas ocasiones sus puntos de vista sobre la civilidad; estimaba que cualquier trastorno que se produjera

Original 26.11.1932

en el Gobierno, especialmente la vuelta de algún militar al Poder, llevaría al país al comunismo, y de este modo acentuaba con toda la fogosidad de su temperamento, su enérgica adhesión al Gobierno civil y constitucional del Presidente Montero.

Por lo que respecta a la aviación, no ocultaba su convencimiento en orden a encarar enérgicamente el problema de las eliminaciones, haciendo salir de la institución, no tan sólo a aquellos que no fueran profesionales de corazón, sino también a todo individuo politiquero o circulista.

En otra ocasión y ante de entregarle el mando, me dijo que no ansiaba otra cosa que dedicarse de lleno a sus tareas profesionales, por cuanto así podría legar un nombre a sus hijos, que era lo único que le interesaba, pues carecía de fortuna personal.

El Presidente Montero no era partidario de que Grove fuera reincorporado al servicio activo, pero sí de que en alguna forma se le rehabilitara.

Fué el general Sáez quien insinuó la idea de su reincorporación a la jefatura de la aviación, que yo acogí y recomendé con empeño a mi turno, pero hasta que la prensa publicó cierta participación suya en los sucesos de Copiapó y Vallenar.

Algunas de las notorias flaquezas del señor Grove no me eran desconocidas, pero los hechos me enseñaron pronto que tales debilidades eran de carácter más grave y sus buenas cualidades menos vigorosas de lo que yo suponía.

Puestas unas y otras en la balanza, aprecié entonces que sus virtudes pesaban más que los defectos. Olvidé que el criterio para apreciar a un hombre desde el punto

de vista del servicio público, es muy diferente del concepto de amplia tolerancia y comprensión con que se juzga a un amigo.

Al servidor del Estado corresponde una calificación tan simple como implacable: el que no reúne el coeficiente exigido de idoneidad, debe ser excluido.

Incurrí también, en el caso del señor Grove, en la ingenuidad si se quiere, de creer que algunos de los aspectos negativos de su personalidad se amortiguarían hasta desaparecer con su vuelta a las filas, al paso que, fuera de ellas, podrían constituir una permanente amenaza para la tranquilidad del Gobierno.

Por los días que precedieron a la reincorporación del coronel Grove, se conjeturaba de esta manera: en el evento poco probable de que este jefe, después de reincorporado, persistiera en sus características de inquietud, ello no tendrá en ningún caso el efecto de barrenar el sentimiento del deber de los comandos militares de la guarnición, y este convencimiento representa la mejor garantía de seguridad, ya que todo temor carecerá de fundamento razonable *mientras las fuerzas armadas se mantengan disciplinadas en la mano de sus jefes.*

Por lo demás, me atrevo a pensar que aun los más familiarizados con la íntima psicología de Grove, conociendo las circunstancias que determinaron su regreso a la aviación, la generosa acogida del Presidente Montero, difícilmente hubieran pronosticado la inconcebible manera de demostrar la reciprocidad a que, no sólo por caballerosidad, sino que por el propio resguardo de su nombre, estaba obligado.

Como el Ministro Mora, una vez acordada la reincorporación, le planteara claramente sus puntos de vista

en el sentido de que si el Gobierno le entregaba la Fuerza Aérea era por que confiaba en su honrada dedicación profesional, Grove le replicó en mi presencia, con la promesa solemne de dedicarse exclusivamente a los deberes de su alto cargo.

Tanto el Presidente como el Ministro del Interior indicaron la condición previa para entregarle el mando de la Aviación, de que devolviera el dinero fiscal que mantenía en su poder, a fin de que llegara prestigiado al servicio. Grove no hizo ningún reparo a la exigencia gubernativa y prometió ir a Valparaíso para conseguir las libras que debía devolver.

Semanas después presentaba una rendición de cuentas a la Contraloría sobre el uso que había dado a las libras, y daba como razón para no hacer el reintegro, la de que dicho dinero debía serle abonado, en virtud del D|S. N.º 234, de 4 de Febrero de 1932, que dejaba sin efecto su destitución de Noviembre del año 28.

La fusión de los Ministerios de Guerra, de Marina y de la Subsecretaría de Aviación en un solo Ministerio denominado de Defensa Nacional, transformó sustancialmente la naturaleza funcionaria del subsecretario de Aviación, que conservó un carácter meramente administrativo, en tanto que las actividades del mando pasaban a manos de un Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, cargo que entró a desempeñar el coronel Grove el 14 de Marzo de 1932, en toda la plenitud de sus amplias atribuciones.

Para finiquitar la situación del Comandante en jefe de la Aviación, el Ejecutivo, en atención a que creía no tener atribuciones bastantes para autorizar un cuantioso pago por servicios no prestados, envió al respecto un

mensaje al Senado, y conjuntamente con éste, otro proponiendo el ascenso a comodoro del aire del coronel Grove.

Grande fué mi sorpresa al observar, poco después de iniciar su comando, que sus primeros pasos acusaban una franca inconsecuencia entre sus hechos y sus palabras. Así por ejemplo, días antes de iniciar el ejercicio de sus funciones de comando en jefe, me pidió que dejara a su resolución las medidas que debían tomarse en contra de los complotados de la calle Simpson, e hizo hincapié en la severidad de tales medidas, indicándome que la sanción para el teniente del Villar no podría ser inferior a la de destitución sin goce de pensión, y que al capitán Tovarias, en caso de no ser eliminado, pensaba enviarlo a Magallanes, la guarnición más alejada.

¿Qué fué, entre tanto, lo que efectivamente ocurrió frente a la situación de los conspiradores? Estos mismos festejaron al coronel Grove con una comida íntima en Cerrillos, en la cual se selló una rendida adhesión de los subalternos para su jefe, y quedó planteada, al mismo tiempo, una ofensiva contra ciertos oficiales, a pretexto de provocar, por la eliminación de éstos, la unión de los demás alrededor del nuevo Comandante en Jefe.

Para mí fué, en un principio algo desconcertante observar que, precisamente, los que ahora rodeaban entusiastas al coronel Grove, fueran los mismos que con más persistencia se opusieron a su reincorporación, para lo cual se acercaron varias veces a requerir mi más decidida cooperación en tal sentido.

Mi perplejidad se disipó luego, al enterarme de que esa resistencia de muchos oficiales en contra de Grove, tenía su origen en las actividades de Merino Benítez, no

obstante que por la prensa exteriorizaba todo lo contrario, halagándolo y señalándolo como el hombre adecuado para dirigir la Fuerza Aérea. Así se explica que en el sumario haya constancia de que Merino Benítez se empeñara en que el golpe proyectado en la calle Simpson se efectuara antes de que Grove fuera reincorporado.

Como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Grove renovó la política de épocas pasadas: accedió a los anticipos, visó pagos de viáticos excesivos y aumentó sueldos a cierto personal civil contratado, con el fin manifiesto de atraerse voluntades.

En la noche de la renuncia del Gabinete Mora-Balmaceda, algunos conspiradores propiciaron un trastorno interno. Se reunieron en el Club Militar varios oficiales de ejército y algunos de aviación. Los capitanes de bandada Julio Maldonado y Luis Bravo Jofré, el capitán de ejército Pedro Soloaga, entre otros, fueron a casa del coronel Grove esa misma noche a enterarlo de lo que ocurría y manifestarle que debía colocarse frente a la situación.

Al día siguiente, en reunión de oficiales, Grove condenó abiertamente lo ocurrido y expresó no estar dispuesto a participar en cuestiones políticas, agregando que las fuerzas armadas debían mantenerse ajenas a tales actividades. Como los oficiales mencionados le manifestaran en respuesta una decidida adhesión a su persona, no adoptó ninguna medida disciplinaria contra los que lo instaban a colocarse frente al movimiento, sino que se limitó a decir, según me lo expresó el propio coronel Grove, que los oficiales habían sido engañados y que en consecuencia la lealtad que le demostraban no podía castigarse. En esta, como en ocasiones anteriores, manifestó

al señor Grove que los que ahora le adulaban, hacían campaña para derrocar el régimen establecido y se servían de él como instrumento de sus planes.

Luego de hacerse cargo de la cartera de Defensa don Ignacio Urrutia Manzano, tomó intervención más directa en las destinaciones y en las vastas iniciativas del coronel Grove, procediendo a rechazar o encarpetar no pocas de ellas, entre las que cabe anotar las tentativas de reincorporación de algunos oficiales de guerra, de administración y sanidad que habían sido eliminados por sentencia judicial con motivo de los sucesos de Coquimbo, o por razones de índole disciplinaria.

Con todo, el acusoso espíritu fiscalizador del señor Ministro no podía rendir toda la eficacia que era menester, por cuanto las atribuciones conferidas por la ley orgánica del ramo al comandante en jefe, permitían a éste tomar resoluciones con entera independencia, como la de disponer el traslado de los oficiales subalternos y tropa sin sujetarla a la consulta o aprobación ministerial.

Mientras tanto, como en el Senado no se entraba a tratar de los mensajes que lo favorecían con la presteza que él anhelaba, el señor Grove denunciaba su impaciencia y creciente nerviosidad, recabando unas veces, insistentemente, el despacho de éstos, y otras, propalando solapadamente la conveniencia de proceder cuanto antes a la disolución del Parlamento.

CAPÍTULO VI

Se inicia el pronunciamiento

El Viernes 3 de Junio de 1932 circuló el rumor de que Grove, durante el almuerzo de la víspera en la Escuela de Aviación, había tratado con los comensales asuntos de Gobierno. Ese mismo día Viernes, por la mañana, me encontré en la Subsecretaría de Aviación con el dentista don Jorge Grove, quien me notició que en Valparaíso se preparaba una huelga de los rodados. No dí importancia a la información, pues ya estaba habituado a las frecuentes noticias alarmantes sobre huelgas, paros o movimientos obreros en Valparaíso que el señor Grove me proporcionaba, con ademanes de viva excitación.

A las once y media del día mencionado esperaban en la sala de recibo del coronel Grove, entre otros, el capitán en retiro don Avelino Urzúa y el comandante Rafael Hormazábal, de Ferrocarrileros. Este último me expresó, sin ser preguntado, que acudía allí para tratar de un asunto referente al terreno que la aviación cercenaría a su unidad. Don Jorge Grove se refirió en seguida a la pésima situación del país, al escándalo de la Cosach, al problema de la bencina, a la necesidad de vender salitre a Rusia y a otras serie de cuestiones sin conexión y de la naturaleza más variada, pero expresivas todas

ellas, según su criterio, de la insostenible situación en que se encontraba el país y de la incapacidad del Gobierno para afrontarlas y resolverlas.

En esos momentos terminaba la reunión del Comandante en Jefe con los comandantes de unidades de aviación, y éstos abandonaban la sala. Entraron en seguida tres señores desconocidos para mí: a uno de ellos el dentista Grove llamaba Eugenio, el segundo era otro de los hermanos del coronel Grove llegado ese día de Valparaíso; nada supe del tercero.

En esos momentos se retiraba el comandante Nelson Fuenzalida del Regimiento Maturana, acompañado de su ayudante. Interrogado amistosamente por mí sobre la causa a que obedecía su presencia en las oficinas de la Fuerza Aérea, me respondió que a un llamado del coronel Grove, quien lo habría interrogado acerca de su opinión respecto de los actos del Gobierno, a lo que habría contestado que no era de su resorte preocuparse de asuntos de esa índole, sino dedicarse por entero a sus tareas profesionales. Me agregó el comandante Fuenzalida que el día anterior había tenido lugar una reunión de comandantes, en la que se había prescindido de él, y que para esa tarde, el coronel Grove haría llamar a su oficina, a las 3 P. M., a los comandantes de unidades de la guarnición.

Muy cerca de las 12 del día penetré sin anunciarme a la oficina del coronel Grove y le presenté un decreto referente a 22,000 dólares correspondiente a repuestos que se adeudaban desde años anteriores. Notoriamente confundido dió respuesta evasiva al punto concreto que sometía a su consideración y acto continuo empezó a leerme algo sobre la Cosach, sin que en ningún instante

me diera la vista. Luego se pronuncia con acento de convicción respecto de los procedimientos más adecuados que él emplearía, y que califica de muy sencillos, para disolver la Cosach. Bastaría, me dice, con quitarles el sueldo fabulosos a los Directores para que estos mismos se encargaran de proponer la fórmula de liquidarla. En ese momento don Jorge Grove le recuerda que es hora de almorzar. Nos despedimos y yo me fui inmediatamente a casa del general Vergara, con el objeto de hacerle saber lo que le había oído al comandante Fuenzalida. El general resolvió llamarlo para confirmar la información personalmente.

Entre tanto, interrogué telefónicamente al comandante Aguilar respecto de posibles novedades. Me respondió que las había de importancia, pero no de urgencia y que a las 5 de la tarde pasaría por mi oficina. Como le indicara la necesidad de hablarle inmediatamente y él no tuviera su coche disponible, me trasladé en el mío a su domicilio en Cisterna.

Poco antes de las dos entablamos la conversación. Interrogado sobre el objeto de la reunión de jefes efectuada a medio día, expresa que el coronel había dispuesto que estuvieran presente todos los jefes de su dependencia, pero en vista de que Aracena y Jessen no acudieran, Aracena por estar con parte de enfermo y Jessen en la Academia Naval, acordó el coronel Grove postergarla para las cinco de la tarde. Con todo, anticipó algunos puntos de vista. Dijo que en el país reinaba una pesada atmósfera contra el Gobierno por los desaciertos que venía cometiendo; que existía una organización de tendencias socialistas dispuesta a derribarlo, idea ésta compartida por el ejército y aceptada por los carabineros;

que en tales circunstancias, pedía que sus subalternos de la aviación no lo dejaran solo, recalcando que su deber era permanecer estrechamente unidos a su alrededor para afrontar los acontecimientos que pudieran presentarse. Ofrecida la palabra, el capitán don Manuel Tovarías dijo «que se congratulaba de oír de boca del Comandante en Jefe esta declaración, por cuanto él, desde hacía mucho tiempo, participaba del socialismo y presentía que este régimen acabaría por establecerse en el país». Me dijo Aguilar que él también usó de la palabra para inquirir más detalles, y recibió de Grove por única respuesta, que todos debían mantenerse estrechamente unidos al Comandante en Jefe.

Después de algunos comentarios sobre la gravísima situación que implicaba lo acontecido en la reunión y de declararme Aguilar que hasta ese momento no había cumplido la petición de Grove de enterar a los oficiales de lo que estaba sucediendo, me agregó que, «a su juicio, nada quedaba por hacer, ya que cualquiera medida de represión que en esos momentos se tomara, no tendría otro resultado que el de precipitar los acontecimientos».

Le manifesté mi escepticismo en cuanto a la magnitud de la conspiración y mi convencimiento de que era preciso prevenirse de la conocida táctica de hacer aparecer a todos comprometidos, como un buen medio de formar y extender el ambiente revolucionario. Me respondió «que estaba muy equivocado, pues los comandantes de unidades de la guarnición y también los capitanes, estaban en el complot».

Hablamos del comandante don Pedro Lagos de la Escuela Aplicación de Infantería. Es el principal com-

plotado, lo mismo que Aurelio Concha, afirmó mi interlocutor.

¿Y los carabineros?

Se que está comprometido el Comisario de la Quinta Comisaría, me contestó.

Al despedirme, junto con reiterarme su convencimiento de que serían ineficaces cuantos esfuerzos se hicieran por ahogar la conspiración, me demostró sus sentimientos de confianza en mí y su ánimo resuelto a acatar las órdenes, que como se lo hice presente, se le darían pronto, con el fin de proceder a dominar con toda energía la revuelta que se anunciaba.

Regresé a Santiago y encontré, a las 2.45 P. M. más o menos, al general Sáez conferenciando con el general Vergara en la oficina de éste. Los enteré de cuanto sabía. El general Sáez, que también conocía otros pormenores de la reunión, dijo que momentos antes Grove le había expresado su extrañeza por la torcida interpretación dada a sus palabras, que no habían tenido más alcance que recomendar estrecha unión a sus oficiales. El general Sáez consentía en la posibilidad de que Grove hubiese sido mal interpretado. Dijo haberle dicho que tanto él como el general Vergara condenaban abiertamente su actitud, máxime cuando ambos aparecían como sus fiadores ante el Gobierno, por haber recomendado su reincorporación. Grove insistió en que tan sólo había tratado de unir a los oficiales frente a los rumores que circulaban, y como comprendiera que había perdido la confianza del Gobierno, se retiraría tranquilamente a su casa, pues consideraba terminada su carrera.

Advertí a los generales que iría a dar cuenta al Ministro de lo ocurrido. El general Sáez manifestó su opi-

nión en el sentido de que el Ministro de Defensa debía convocar al Consejo Consultivo, para aclarar la situación en presencia del propio Grove. Fuí contrario a esta idea por considerarla dilatoria e ineficaz. El general Sáez insistió, diciendo que a lo menos esa reunión permitiría «vernos las caras, y entonces se sabría si estaba comprometido, pues esperaba que Grove hablaría con su franqueza y hombría características.»

Entre tanto, los comandantes de unidades, que habían sido citados a las 3 de la tarde por el Comandante en Jefe de la División, general Vergara, esperaban al lado afuera de la oficina ser llamados a la reunión en la que, según supe después, el general conversó primeramente a solas con cada uno de los comandantes de regimiento, y después con el conjunto. Le declararon los comandantes que ellos no participaban en nada que no fuera de índole exclusivamente profesional. El comandante Pedro Lagos dijo que «repetía que su unidad no estaba metida en nada» y textualmente, además, «Ud. sabe mi general que la Escuela no quita ni pone rey» y agregó: Cómo puede dudar de mí, que he sido su alumno, soy su amigo y tengo un pasado que por tradición debo respetar.

Poco después de las 5, logré entrevistarme con el Ministro Urrutia Manzano, que acababa de ser informado del curso de los acontecimientos por los generales Sáez y Vergara. Lo enteré, por mi parte, de lo que creí más importante y le manifesté mi opinión contraria a la del señor general Sáez, respecto a convocar el Consejo Consultivo, en vista de que los acontecimientos aconsejaban resoluciones inmediatas.

El señor Ministro me expresó que ya había tomado su

resolución y, al efecto, me agregó haber hecho llamar a los Comandantes en Jefe de la Marina y del Ejército, almirante Jouanne y general Téllez. Me ordenó extender un decreto por el cual se dejaba al coronel Grove agregado al Ministerio de Defensa y citarlo a su despacho.

—¿Quién deberá tomar el mando de la aviación?, me preguntó el Ministro.

—Por jerarquía, señor Ministro, corresponde al comandante Jessen, pero dado el poco prestigio profesional de este jefe y su falta de tino y condiciones para afrontar situaciones, creo que debería nombrarse al comandante Aracena, que si bien no es el más antiguo, tiene ascendiente sobre los oficiales de la guarnición de El Bosque, ya que es el comandante de la Escuela y jefe del cantón. El comandante Jessen no podrá molestarse, ya que los postergados en razón de antigüedad serán dos: él y yo.

El Ministro me ordenó llamar al comandante Aracena y se dirigió a la Moneda. Salí en cumplimiento de este cometido y encontré en la oficina del teniente Lacassie, ayudante del coronel Grove, al comandante Aracena que acudía a un llamado de su Jefe.

Ligado a Aracena por antigua y estrecha amistad, creí de mi deber transmitirle lo que sabía, deteniéndome preferentemente en lo tratado durante la reunión de comandantes verificada a las 11 de la mañana en la oficina del coronel Grove. Después de darle a conocer las razones que se tuvieron en vista para designarlo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, siguió este diálogo:

Aracena.—Yo no puedo desempeñar ese cargo porque no cuento con la confianza del Presidente.

Vergara.—Olvidas que fuiste su Edecán y recibiste siempre de él las mayores atenciones. Ignoro en que puedas fundar ahora tu creencia, cuando bien sabes que comandas la Escuela precisamente por ser de absoluta confianza.

A.—Así será, pero en esta situación prefiero irme a mi casa, aun cuando pierda mi carrera. Si no dan a Jessen el mando, debes tomarlo tú.

V.—Recuerda que el Ministro te espera, y que es orden la que te estoy comunicando.

A.—Tengo que hablar antes con algunos oficiales y resolveré en seguida mi ida o no al Ministerio, y se alejó.

Cerca de las 6.30 P. M., me dirigí al Ministerio de Defensa con el fin de redactar allí el decreto de Grove y el de nombramiento de Comandante en Jefe, que el Ministro, a su regreso de la Moneda, ordenó extender a favor de Jessen, a quien hizo llamar a su despacho.

Considerando el señor Urrutia Manzano mi información respecto a que existían relaciones quebrantadas entre Jessen y Aracena, con motivo de ciertas resoluciones del primero que habían causado viva incomodidad al segundo, ordenó el Ministro que, por el momento, todo el cantón de El Bosque, a las órdenes de Aracena, dependiera directamente del Ministerio, y el decreto así se redactó.

Momentos después el señor Urrutia Manzano me daba a conocer el resultado de su entrevista con Grove.

Este habría protestado de la torcida interpretación que se daba a sus palabras, comprendía que había perdido la confianza del Gobierno y que en tal evento se retiraba a descansar tranquilo a su casa, pues estaba

aburrido de las suspicacias en que vivía. Tenía la resolución de expatriarse, si era necesario, y declaraba bajo su palabra de honor no estar mezclado en ningún complot, haciendo expresa y firme reiteración de su lealtad hacia el Gobierno. Supe también que al término de la entrevista, Grove hizo hincapié en que yo debí tomar el mando de la aviación, a lo que el Ministro le contestó que se nombraría al más antiguo.

Poco después el comandante Aracena me hizo extensa argumentación tendiente a demostrar el funesto precedente que a su juicio importaba el exonerar de su puesto a Grove, sin previo sumario, precedente agravado por la circunstancia de vivir en un régimen constitucional.

Como le preguntara categóricamente si tenía algún compromiso que lo alejara de sus deberes, me contestó «no tener compromisos de ninguna especie con nadie». Le dije que por resolución de última hora se había modificado el anterior acuerdo, en el sentido de que su designación sería en calidad de jefe del cantón de El Bonique, con dependencia directa del Ministro de Defensa.

Aracena no me hizo objeciones y se retiró diciendo «que se iba a acostar porque estaba enfermo».

Alrededor de las 7 P. M., entró el comandante Jessen a la sala del Ministro. Supe que se había excusado en un principio de aceptar el mando, pero luego salió decidido a hacerse cargo del Comando de la Fuerza Aérea.

Con el decreto correspondiente, me trasladé a la oficina del coronel Grove para que tomara conocimiento de su contenido y procediera a entregar el mando al comandante Jessen. Encontré a ambos reunidos. En

esos instantes, Grove con la anuencia de Jessen, acababa de despachar al Ministro una comunicación firmada en que le expresaba su imposibilidad para hacer entrega del mando, por cuanto todos los jefes se excusaban de asumirlo.

Interpelado por mí el comandante Jessen respecto a su insólita actitud, me dijo que se retractaba de la aceptación que le hiciera al Ministro, y que enviaría por escrito su nueva decisión de no aceptar el cargo.

En ese momento, el coronel Grove, rompiendo papeles, exclamaba: «Quién va a atreverse a tomar el mando y más en esta noche».

Llegué al Ministerio a dar cuenta de lo que acababa de acontecer, cuando el Ministro recibía el oficio firmado por el comandante Jessen en que le comunicaba su nueva resolución. Se decía en ese documento que en vista de haber sido exonerado de su cargo el Comandante en Jefe coronel Grove, sin previa investigación sumaria y sin que existiera cargo alguno en su contra, y que habiendo sido él a su turno privado sin causa justificada del mando en Agosto del año anterior, signo claro de desconfianza por cuanto era el oficial más antiguo en esa época, rehusaba ahora aceptar el cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

En conocimiento de esta nota, el Gobierno ordenó separarlo inmediatamente del servicio, para lo cual se firmó el decreto correspondiente; y acto seguido dispuso el Ministro que me hiciera cargo del puesto de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

A las 8 P. M., acompañado del Ayudante del Ministro, teniente de marina señor Luis Andrade, oficial distinguido y que se mostraba activísimo, nos dirigimos

a la oficina del coronel Grove, llevando el oficio en que se comunicaba que yo tomaría el mando. Encontramos a Grove en su automóvil acompañado de su hermano don Jorge. Recibió el oficio y devolvió el sobre firmado con anotación de la hora, 8.10 P. M., y partió diciendo que lo leería en su casa.

Momentos más tarde, cerca de la 8.30 P. M., llevé a la firma del Presidente, a su casa particular, el decreto de mi nombramiento y le dije que luego me trasladaría a El Bosque. El Presidente, sonriendo y dueño en absoluto de su serenidad habitual, me habló de su predilección por las situaciones definidas y rebatió mi idea de marchar acto seguido a tomar el mando, diciéndome que si no iba convenientemente acompañado, corría el peligro de ser apresado. Rehusé su amable invitación a comer, pues no debía perder un minuto en ir a cumplir la delicada misión con que se me honraba.

Con el decreto en que se me designaba Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, acaso el último del Gobierno constitucional, volví al Ministerio y dije al señor Urrutia Manzano que en la Moneda, el Director de Correos y Telégrafos, don Marcial Mora, acababa de decirme que desde El Bosque se estaban enviando mensajes en clave y que se rumoreaba que Grove se encontraba allí.

En la sala de su despacho, y en presencia del general Sáez, dije al Ministro que ordenara la detención de Grove, o por lo menos lo hiciera llamar. Me replicó el Ministro que tal vez la información no fuera efectiva, primero porque desde las 8.10 P. M., hora en que yo lo encontrara por última vez, no había transcurrido el tiempo suficiente para saberse que ya se encontraba en El

Bosque, y segundo, porque Grove, después de declararle bajo su palabra de honor que no estaba metido en ninguna conspiración, le había rogado que desmintiera categóricamente cualquiera especie tendiente a presentarlo en actividades conspiradoras.

Al general Sáez no se le ocultaba la gravedad del hecho de que se estuvieran transmitiendo comunicaciones en clave; pero en atención a las terminantes declaraciones de Grove consideraba indispensable verificar la efectividad del denuncia, antes de proceder a una acción coercitiva en su contra.

Llamé por teléfono a la casa particular del comandante Aracena y también a la Escuela de El Bosque, para informarlo de que yo tenía el mando, sin lograr encontrarlo. El teniente Félix Olmedo me respondió que había estado temprano en la Escuela y que se había retirado a su casa porque andaba enfermo.

El general Vergara, Jefe de la Plaza y de cuyo comando dependía accidentalmente la Aviación, llamó al capitán Marcial Arredondo, segundo comandante de la Escuela, y éste le dijo que no había novedad. Le ordenó venir a su casa después de comida.

Mi intención era ir inmediatamente a la Escuela, pero el Ministro, y especialmente el general Sáez, me insinuó que postergara la partida hasta el día siguiente, a las 9 de la mañana, ya que si no había novedad, no tenía objeto el apuro y si las había desfavorables, era casi seguro que me arrestarían. Contesté al general Sáez que mi deber era darme a conocer cuanto antes como Jefe y que si pretendían apresarme, haría todo lo que estuviese de mi parte por hacer respetar mi autoridad.

El almirante Jouanne, en la sala contigua a la del

Ministro, al despedirse momentos antes, decía estas palabras, con los brazos levantados: «En fin, mañana será otro día, y puede que brille nuevamente el sol». El general Sáez se retiró y quedamos el Ministro, el general Vergara y yo.

El señor Urrutia Manzano ordenó a su ayudante, teniente Andrade inquirir, por intermedio de la radio de la Armada, informaciones sobre la situación en Valparaíso, Talcahuano y Antofagasta, y se transcribiera a las unidades de aviación, el cambio de Jefe de la Fuerza Aérea. Por mi parte quedé de hacerlo tan pronto llegara a El Bosque.

A las 9.20 P. M., abandoné el Ministerio en compañía del general Vergara, para esperar en casa de éste al capitán Arredondo. Desde allí me comuniqué nuevamente con la Escuela y se me respondió que el capitán Arredondo iba en viaje a casa del general Vergara. Llamado por mí al teléfono el comandante del Grupo de Defensa Antiaérea, capitán don Osvaldo Puccio, me informó que no había novedades. Me dí a reconocer como Jefe y ordené comunicar a los oficiales de su dependencia el cambio de Comandante; le dije que en lo sucesivo sólo obedeciera las órdenes impartidas por mí y le anuncié que más tarde pasaría una revista. Igual conversación tuve con el oficial de guardia de la Escuadrilla de Bombardeo y con el comandante don Enrique Aguilar, quien, a una pregunta mía, respondió estar listo para actuar.

Contando, pues, con estos dos comandantes, Puccio y Aguilar, que se demostraban adeptos, especialmente Aguilar, a quien había reincorporado a la Aviación como hombre de toda mi confianza, no vacilé en mi re-

solución de trasladarme al cantón apenas hubiese conversado con el capitán Arredondo.

Poco después de las 10½ P. M., llegó a casa del general Vergara, el Jefe del Estado Mayor de la División, coronel don René Ponce. Informado de lo que ocurría, Ponce manifestó su confianza en que los comandantes de unidades del Ejército no estaban comprometidos en el pronunciamiento que ya se diseñaba, y recordó la afirmación unánime de todos ellos en la reunión de la tarde, contraria a cualquiera actividad ajena a las meramente profesionales.

Recuerdo perfectamente que el coronel Ponce como el general Vergara ponían en duda la participación de Pedro Lagos en el complot, que yo sostenía basado en la información del comandante Aguilar.

El tiempo transcurría. La no llegada del capitán Arredondo, confirmó mi presentimiento de que algo extraño estaba ocurriendo en el Bosque, a donde me dirigí como a las 11.30 P. M., y así se lo hice saber al Ministro que en esos momentos me llamaba por teléfono. Con el general Vergara y coronel Ponce quedamos convenidos en que si yo no regresaba, ellos ordenarían ocupar inmediatamente el cantón de El Bosque con la Escuela de Infantería.

Subí al auto y dí instrucciones al chofer para que tan pronto como descendiera del coche frente a la Maestranza, me esperara en la misma calzada con frente a Santiago y en el caso de sentir disparos o de demorarme demasiado, volviera rápidamente a dar cuenta al Comando de la Guarnición.

Durante el trayecto, el chofer me informó que como a las 8 de la noche, al bajar el capitán Arredondo de las

oficinas de la Fuerza Aérea, en el edificio de *La Nación*, acompañado del teniente Ramón Lisboa, le había oído decir indignado «me citan para una reunión del servicio y me vienen a hablar de política» y que el teniente Lisboa le pidió que hablara en voz baja. Recordé entonces haber oído en varias ocasiones al capitán Arredondo su repugnancia por las actividades políticas en las fuerzas militares.

En la puerta de la Maestranza, a las 11.50 P. M., fui recibido por un individuo de guardia ante quien me di a conocer.

Al pasar la puerta de reja divisé a tres personas en traje de civil, entre las cuales reconocí a don Alberto Cumplido, ex-gobernador de Pascua.

Pregunté por el comandante Aguilar, y se me señaló la oficina del Grupo de Defensa. El capitán Puccio sale a mi encuentro y al darme las buenas noches me dice: «no hay novedad». En su compañía fui en demanda del comandante Aguilar. Al entrar a la galería que conduce a la oficina, reconocí en un numeroso grupo de personas, vestidas unas de civil y otras de overol, sus caras envueltas en bufandas, al capitán Alberto Cumplido, de uniforme; tenientes Carlos Baldeig y Jorge Bate; alférez de Administración Eduardo Medina Plaza de los Reyes, contador Juan Muñoz Urzúa.

A mis saludos contestó el comandante Aguilar con un apretón de manos y la conocida expresión tan común en las relaciones jerárquicas, «sin novedad el Grupo mi comandante».

Dentro de la oficina del comandante Aguilar, el capitán Manuel Tovarias lee una revista sentado en el brazo de un sillón. Le pregunto que hace ahí. «Pues

esperándolo, no avisó que venía», me contestó en tono zumbón.

Pasa entonces por mi mente la idea de que pueden dejarme encerrado en la pieza. Me vuelvo hacia el comandante Aguilar diciéndole: «acompañeme comandante, revistemos el Grupo». Salgo, los oficiales agrupados en la puerta me abren paso y siguen tras de mí: Aguilar, Tovarias y el grupo de unas diez a doce personas.

Al comandante Aguilar, que va a mi lado, le domina una nerviosidad extrema que no le permite responder a mis preguntas sino de un modo balbuciente y sin coordinación de ideas. De pronto, volviéndome resueltamente hacia él lo insto a que me diga con entera franqueza lo que está sucediendo.

Aguilar.—Es que Ud. no tiene ambiente aquí mi comandante.

Vergara.—Eso no es novedad, Ud. bien sabe que no tenemos las simpatías de toda la gente, pero también no es poca la que nos es leal. Deseo saber su opinión personal y no la del Grupo.

A.—La mía es la misma opinión del Grupo.

V.—¿Cómo es posible, que Ud., mi amigo, el hombre de confianza me diga semejante cosa? Explíqueme a qué obedece este cambio.

A.—La causa principal se debe a que se ha destituido a mi coronel Grove, sin el sumario que corresponde, y después se ha hecho igual cosa con Jessen, por no haber aceptado el abuso.

V.—Ese no es motivo para que un Jefe pierda el ambiente y menos para que Uds. se rebelen contra la autoridad legítima.

A.—Todos los jefes tenemos el compromiso de no aceptar el mando de Ud. porque todos le somos leales al coronel Grove.

V.—Yo no tengo ningún compromiso y creo haber sabido demostrar a Grove que he sido su leal amigo; pero por sobre la lealtad a él está la que se debe al Gobierno y al primer mandatario. Si a Grove se le ha exonerado del mando sin sumario, es por informaciones que Ud. mismo ha dado y que se confirmarán después en el sumario que se instruirá.

En esos momentos, mi chofer en calidad de detenido, acompañado de otro individuo que obedecía órdenes directas del capitán Alfredo Gertner, entraba conduciendo el coche al recinto militar.

Nos encontrábamos en un sitio semi obscuro, entre la entrada de la guardia de la Maestranza y el edificio del Grupo de Defensa. De pronto, el grupo de oficiales que me seguía a cortos pasos, forma un semicírculo alrededor mío, quedando a mi frente el capitán Tovarias, a unos cuatro o cinco pasos de distancia. Convencido de que cualquier intento para regresar a dar cuenta al Gobierno del estado de rebelión en que ya habíanse precipitado los aviadores sería infructuosa, me apresté a liquidar violentamente la situación de autoridad menoscabada en que me hallaba y con voz firme dije dirigiéndome a Aguilar: «Bien, en vista de lo que Ud. me dice que no tengo ambiente, informaré al Gobierno de lo que ocurre a fin de resolver lo que corresponda, anticipándole comandante Aguilar, que lamento no me hubiera explicado todo esto antes por teléfono». Aguilar quedó perplejo y silencioso. Entonces habla Tovarias

y me dice: Ud. no puede retirarse, porque queda detenido, mejor dicho preso.

—¿Preso?—le repito, ¿de orden de quién?

—Del Comandante en Jefe.

—El Comandante en Jefe soy yo, señor.

—Nosotros no reconocemos más que al coronel Grove.

—¿Y él ha dado esta orden?

—Sí.

—¿Y Ud. es el encargado de cumplirla?

—Sí.

Sin vacilar disparé un tiro a Tovarias que me contestó inmediatamente con otro. Un segundo tiro mío a Tovarias y éste y los acompañantes se dispersaron a derecha e izquierda del círculo, disparando contra mí. Aguilar que estaba a mi izquierda, en un espontáneo impulso de generosidad, se interpone con ánimo decidido de sustraerme al efecto de los proyectiles y abrazándome por la cintura me dice: «No, mi comandante no dispare, no dispare». Seguí haciendo fuego hasta que me hallé tendido en el suelo y en esta posición hice un nuevo disparo y ví caer uno de los que huía. La luz del proyector fué dirigida al punto en que me encontraba en esos instantes, todavía en el suelo, fuertemente asido por Aguilar y por el teniente Guillermo Rodríguez, que se esfuerza por arrancarme el arma de la mano, hasta que lo consigue. Soy increpado por Rodríguez, que en forma torpe condena mi actitud. «Así se entrega un Comandante...» fué mi única respuesta.

Me registran y a consecuencia de este vejamen pierdo mi revólver y el decreto supremo de mi nombramiento de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, luego:

Tovarias llama un auto y revólver en mano me indica subir. Se sienta a mi derecha, a la izquierda lo hace otro oficial, adelante dos más con el chofer, y otros se paran en las pisaderas. Marchamos en dirección a la Escuela. Les observo que no es necesario que suba tanta gente, que con uno basta, puesto que no tengo armas. Los de las pisaderas se bajan.

CAPÍTULO VII

Lo que ví, supe y oí en El Bosque

Ya en el salón de la Escuela, mientras fumaba un cigarrillo, observé que el capitán Tovarias, pálido y jadeante, había recibido en un brazo uno de mis proyectiles.

Entra a la sala el capitán de bandada en retiro don Ignacio Aliaga, que me saluda con un efusivo apretón de manos. «Se han invertido los papeles, le observo». *Aliaga.*—No me imaginé jamás que Ud. vendría.

Vergara.—Cuestión del concepto que cada uno tiene sobre los deberes y responsabilidades del mando.

A.—Había hecho una apuesta de que Ud. no vendría.

V.—Perdió la apuesta pues mi amigo.

A.—No era partidario de que Ud. fuera tomado preso, había pedido a Aracena que me dejara estar presente, porque yo quería batirme con Ud., sí señor, batirme con Ud. A pesar de todo, yo no le guardo ningún rencor.

V.—¿Y por qué habría de guardármelo?

A.—Porque Ud. me hizo salir del servicio creyendo que yo estaba implicado en el asunto del «pavo de Cerrillos». Yo me limité a firmar un papel

de adhesión a Merino, que era lo que se le iba a enviar con Palacios Hermosilla a Buenos Aires.

En ese momento entra el comandante Aracena a la sala. Lo miro, retrocede y se retira. Se acerca a mí el teniente Félix Olmedo acompañado de dos oficiales armados de pistolas y me dice que tenga la bondad de acompañarlo a presencia del Comandante en Jefe. Subo al segundo piso. Me conducen a una pieza que tiene un colchón sobre un somier con patas y por toda cubierta una sobrecama y una almohada sin funda. Se colocan dos oficiales en la pieza y un centinela armado al lado afuera. Digo a los dos oficiales centinelas que pueden guardar sus armas porque no pienso evadirme.

Recostado en la cama, oigo abajo un murmullo, finjo que me preparo a dormir y escucho algunas deliberaciones. Se trata de partes telefónicas que traen algunos individuos cuyas voces no reconozco. Me parece que alguien habla a nombre de la Maestranza de los Ferrocarriles, porque hay mención de locomotoras, de material rodante. Percibo bien la frase de: «faltan adhesiones de provincia». Se hace el relevo de los centinelas. Un individuo se acerca a decirme si puedo recibir a don Jorge Grove. Le contesto que lo hagan pasar. El señor Grove me estrecha la mano fuertemente y se sienta en la cama donde permanezco recostado. Le digo a Grove que el golpe ha sido bien ejecutado.

Esto era inevitable, me responde, el Gobierno estaba totalmente desprestigiado. Esta situación quedará terminada mañana.

Le interrogo sobre los fines que persiguen y dice que

se trata de socializar las industrias, de confiscar los grandes bienes, de disolver la Cosach y el Congreso, etc.

En seguida llega el doctor Inostroza que había sido informado de que me encontraba herido. Le doy las gracias y le pido que si le es posible alcance hasta mi casa a ver a una de mis chicas que está enferma.

Momentos después llega el capitán en retiro señor Avelino Urzúa, y me reprocha que haya llegado hasta la Escuela esa noche, cosa que califica de gran temeridad. Le explico las razones que me movieron a proceder como lo hice, cosa que al que tenga pasta de soldado no habrá de sorprenderle, pues en mi lugar él habría hecho otro tanto. Urzúa presta asentimiento a mis palabras con un movimiento de cabeza. Alarmado me informa de la gravedad de los acontecimientos, ya que por el lado del Gobierno, el general Vergara, dispuesto a resistir, está movilizandando las guardias blancas que se aprestarían para la defensa en el zanjón de La Aguada; y por el lado contrario, Grove y Merino, dispuestos a no cejar. Me agrega que ha ordenado a los suyos salir de Santiago, porque tomarán como rehenes a las familias de los aviadores. Se refiere a la importancia del papel que yo estoy llamado a jugar, así por mi calidad de rehén como por la posibilidad de actuar como buen mediador.

Le respondo que en tal caso me dejen ir a Santiago, ya que telefónicamente no haré ninguna gestión por mi libertad; que en todo caso pueden desechar la idea de que el Gobierno, por salvarme, vaya a ceder en lo que es su deber.

Ud. hará mucha falta al Gobierno, me dice, porque es

el único capacitado para mover la aviación de los Grupos.

Le observo que las bases de Temuco y Quintero tienen escaso material de guerra en condiciones de actuar sobre Santiago y que Iquique, la base más eficiente, no podrá llegar en el mejor de los casos, ante de dos días, y es evidente que la situación deberá liquidarse al día siguiente.

Consecuente con mi fe en que se dominaría la situación, seguí argumentando sobre la escasa posibilidad que tenían los sediciosos de ser obedecidos al pretender utilizar las unidades de aviación de provincia, y en cambio el Gobierno puede emplearlas, agregué, puesto que cuenta con el comandante Francke, edecán de S. E.

Me aseguró Urzúa que Francke se había comprometido en la tarde y que como se le aconsejara renunciar a su cargo de Edecán en vista de su adhesión, intentó cohonestar su negativa a hacerlo con la excusa de que se mantendría cerca del Presidente Montero para poder quebrantar así su voluntad de resistir.

Según Urzúa, las tropas simpatizan con la revuelta, y la Escuela de Infantería y el Cazadores están prontos a recibir órdenes.

Se extiende luego en comentarios acerca de la situación producida, de las proyecciones que ofrece al porvenir de Chile el advenimiento de la República Socialista, de sus deseos personales ajenos a la idea de reincorporarse al servicio, de la dedicación entusiasta a sus nuevas actividades periodísticas, que en la Revista *Topaze* le abren un horizonte de indudables ventajas pecuniarias.

Por un buen rato más amenizó mi encierro la charla ingeniosa de este simpático amigo, que, al fin, de un modo delicado, me increpó el error de haberlo alejado del servicio junto con otros camaradas, pues sin esa contingencia, yo hubiera ganado, a su juicio, la más inquebrantable adhesión del personal de oficiales.

Al despedirnos, después de afirmar que de parte de los revolucionarios no existía ningún interés especial en que se mantuviera oculto mi apresamiento, se ofreció con toda gentileza para cumplir ante mi familia, los encargos que quisiera hacerle.

Mi ayudante, capitán don Gregorio Bisquert, llega luego y se pone a mis órdenes para transmitir recados a mi casa.

Grove le ha encargado darme sus excusas por no haberse acordado antes de poner a mi disposición el teléfono, y también manifestarme que no tiene inconveniente para aceptar la transmisión a mi casa de cualquier mensaje por este medio.

Después de oír que las guardias blancas habían entrado en actividad, no era para mí de mucho interés que se conociera en Santiago mi detención en la Escuela, no obstante acepté que el capitán Ramón Lisboa, se encargara de comunicarlo a mi familia.

Un estridente rumor que venía del aposento que quedaba bajo mi cuarto, del cual emergía con toda claridad la conocida voz de Grove, llamó vivamente mi atención. Agucé el oído para no perder palabra.

Grove hacía una arenga vibrante, con mucha verbosidad y difusión de ideas, para explicar las finalidades del movimiento, acentuar su fe en el éxito y unir férreamente las voluntades que no se arredrarían ante ningún

escollo, para lo cual «harían desde luego ofrenda anticipada de sus vidas». Terminó la disertación pidiendo un juramento que fué prestado por los concurrentes.

Se entra en seguida a la composición de la Junta de Gobierno. Hay desorden en el debate, sólo por breves instantes se percibe la voz del que tiene la palabra, que es casi permanentemente ahogada por el tumultuoso rumor de muchas voces que parecen esforzarse en hacerse oír con preferencia. Creo reconocer la voz del teniente Guillermo Rodríguez, que con acentuación airada y expresiones enérgicas, realza la calidad del coronel Grove como inspirador y director del movimiento, siendo en consecuencia, en su sentir, la personalidad que más genuinamente encarna los sentimientos y objetivos revolucionarios. Analiza someramente las perniciosas consecuencias que sin duda sobrevendrán si el coronel Grove no actúa desde ese mismo instante como supremo jefe revolucionario y en calidad de Presidente de la Junta de Gobierno. «De lo contrario, agrega Rodríguez, nos robarán esta revolución como todas las anteriores», y termina su alocución con vivas a Grove y a la República Socialista.

La discusión recae luego sobre las medidas de acción inmediata que es necesario adoptar. La orden impartida por Grove de alistar el material para bombardear Santiago, en caso necesario, merece a un oficial cuya voz no me es posible reconocer, consideraciones encaminadas a demostrar que tal empleo de bombas, lejos de causar el efecto deseado, provocará resultados contraproducentes, desencadenando una malquerencia general contra los aviadores, ya que el efecto de las bombas contra poblaciones se traduce en el sacrificio de

muchos inocentes. Acentuaba este oficial su parecer agregando, cosa que no era efectiva, que las bombas estaban sin espoleta, aseveración que hizo guardar silencio al coronel Grove.

A eso de las tres de la madrugada, oigo una voz entera y penetrante que reconozco en el acto: la del comandante don Pedro Lagos. Se expresa textualmente así: «señor coronel, he recibido orden de ocupar con la Escuela el cantón de El Bosque; pero antes de proceder y a fin de evitar un derramamiento inútil de sangre, he preferido llegar hasta aquí como parlamentario para decirle que Ud. ha sido engañado, y que no cuenta con las fuerzas suficientes para llevar a cabo esta aventura en que se ha embarcado».

El coronel Grove le interrumpe diciéndole: «No haga discursos pues don Pedro Lagos.» La conversación baja de tono y ya no percibo más que un murmullo del que solamente capto la frase, «esto no era lo conveniente en nuestras conversaciones anteriores», dicha por Lagos. De una manera intermitente llegan palabras sueltas y una que otra frase a mis oídos. De Grove: «a ese señor Dávila no se le ha podido encontrar en ninguna parte desde la mañana». De Lagos: «Bien, quiere decir que yo seré el parlamentario que llevará este ultimatum al Gobierno y la primera víctima de la revolución». Viene un momento de percepción más o menos nítida, que permite comprender que se da lectura a una lista, se distribuyen las bombas de bencina que deberán surtir de combustibles a los automóviles en Santiago, se da cuenta sobre actividades que, al parecer, han sido encomendadas a diversas pa-

trullas y se imparten nuevas instrucciones a esas y otras entidades.

Más tarde oigo la voz de Grove que dice: «El comandante Nelson Fuenzalida nos ha traicionado. Llegó hasta aquí a declararnos su adhesión y ahora resulta que ha ido a dar informaciones al Gobierno y a ponerse de su parte». Se designa a alguien para que tome represalias en contra de Fuenzalida. El coronel Leocadio Arcaya, a grito herido, desahoga su indignación y repite más de una vez, «esta gente no tiene cepa revolucionaria, no están preparados espiritualmente para penetrarse de la ideología, porque no se elevan, son de una mentalidad aviesa y reaccionaria». En sus palabras que tienen algo de arenga y prédica, Arcaya, bajito y erguido, me lo imagino un pequeño pope disertando sobre un extraño credo teosófico.

Deben ser cerca de las 7 de la mañana. Mi custodia ha perdido en parte su rigidez, el oficial encargado de ella no permanece ya revólver en mano, se me permite abrir la ventana de mi cuarto y observo un día opaco, con nubes bajas, poco apropiado para el vuelo; escucho el bullicioso trepidar de los motores que se alistan en la cancha.

Por el campo de observación que tengo desde mi ventana, desfila con la celeridad de una revista de actualidades cinematográficas, un cúmulo de variadas escenas junto con un abigarrado conjunto de personas, sin conexiones en el pasado, y que hoy se abrazan y departen cordialmente al grito de viva la República Socialista.

Lo primero que se proyecta es la figura del ex-comodoro Merino Benítez vestido de civil, cabizbajo, con las manos cruzadas por la espalda y con aspecto de estar

agobiado por una obsesionante preocupación. Yo pienso que acaso este recogido y meditabundo aspecto del antiguo jefe de la aviación, tan poco característico de su dinámica y altanera personalidad, corresponda a un eclipse transitorio de su gran ambición, provocado por el espectáculo que debe golpear fuerte sobre su conciencia al ver esa pléyade de oficiales sanos y expertos, convertidos en instrumentos de pasiones cuya menguada naturaleza no puede pasar inadvertida a su aguda inteligencia.

Quién sabe si desde el fondo de su conciencia se alce el reproche de haber elegido entre los dos caminos que conducen a la notoriedad, el tortuoso en lugar del rectilíneo. Por el primero ha marchado pisoteando esenciales deberes de la profesión, formando del núcleo predilecto de sus subalternos, verdaderos paniaguados al servicio de su sed de predominio. Por el segundo habría podido conquistar un éxito legítimo si hubiese estado animado de una sana ambición, como la del que sólo mira la gloria de su oficio y no metas políticas.

La llegada del primer camión con tropas de la Escuela de Aplicación de Infantería, le saca de su ensimismamiento. Aplaude con alborozo y acude con presteza a comunicar la alentadora nueva al más caracterizado de sus compañeros de aventura. A través de esa aguda ironía que siempre preside la sonrisa del señor Merino Benítez, parecen afluir, mientras se dirige complacido a Grove, los sentimientos de menosprecio y pasivo desdén que le produce la ingenua impulsividad, la inconciencia de su jefe ocasional, a quien él mismo ha buscado únicamente como un buen escabel y a quien no trepidará en eliminar mañana.

Experimento una gran amargura al contemplar esa primera fracción de la Escuela de Infantería, hombres que tienen el primer lugar de eficiencia guerrera entre nuestros soldados, espléndidamente equipados, de admirable apostura y agilidad, dedicados sin su culpa, acaso con repugnancia íntima, a fines denigrantes para el decoro del uniforme.

Y como si esta penosísima impresión no fuese bastante, empiezan luego a llegar unas en pos de otras, unidades de la Escuela Militar, Regimiento Buin, Maturana, Ferrocarrileros. Estas tropas, a medida que llegan son arengadas por Grove y Merino Benítez que parecen turnarse en esta tarea y a quienes acompañan oradores improvisados como el capitán Alfredo Gertner, teniente Juan Lacassie, ayudante de Grove, teniente Félix Olmedo, comandante Adirio Jessen y otros aviadores militares.

Al mismo tiempo llega al recinto de la Escuela un gran número de oficiales que parecen esforzarse en exhibir actuaciones destacadas. Entre ellos, el capitán Pedro Soloaga, de la Escuela Militar, con ceño amargo y agresivo, parece tener en el movimiento un papel que estuviera muy por encima de su jerarquía; veo también a los mayores Espinosa y Labbé del regimiento Buin, mayor Calvo, mayor Vásquez. También aparecen algunos civiles en actitud de gran cordialidad para con los dirigentes militares, algunos son aviadores como los señores Salvador Sanfuentes y Federico Helfmann. No tuve dudas de que este último, rendido siempre ante la influencia y el poder, venía a ofrecer su concurso en su carácter de piloto civil.

Con aires que demuestran fatigosos quehaceres

y una importancia directiva en la acción ya realizada, pasan Benjamín Merino Benítez y Pedro Alvarez Salamanca, este último premiado más tarde con el nombramiento de Intendente de Colchagua, en los días de Grove y el de administrador de palacio, en los meses de Dávila. ¿Pero, qué son estas distinciones frente a la importancia y trascendencia de las reuniones anteriores al 4 de Junio, efectuadas en su casa de Lo Ovalle? Don Alejandro Greek Gross, muy activo, en impecable traje de sport, transformado por los acontecimientos en tenida de campaña, entra y sale con frecuencia del recinto del cantón.

Con gran sorpresa veo en medio del grupo revolucionario a don Roberto Yunge, Director de Cesantía en el Gobierno del señor Montero. Algún tiempo después, el señor Yunge me explicó que su presencia allí obedecía a expresa indicación del Presidente. Los tenientes de aviación Lorenzo Redondo, Santiago Leytao, Ismael Sarazúa, y Enrique Villarroel están felices. El capitán Manuel Tovarias luce con severo orgullo su brazo derecho vendado, que sostiene un paño blanco atado por detrás del cuello. Carlos Millán Iriarte, el primer alumno de mi curso en la Escuela Militar, con un legajo de papeles en la mano y con esa su expresión oriental y taciturna que conserva invariable desde sus tiempos de cadete, camina a pasos rápidos, como dando a entender que fuera el portador del misterioso recetario socialista próximo a implantarse. El capitán de banda, don Luis Bravo Jofré, siempre al lado de su coronel Grove, muestra una actitud grave y reflexiva. El mayor Agustín Parada, pleno de satisfacción, acompañado del mayor Aurelio Concha que reviste un marcado

*al
reun.
adri.
de Meli
cio
Caso para*

gesto de mando, atraviesan los diferentes grupos y se dirigen a la sala en que funciona el comité.

De súbito, un tiroteo cercano viene a poner una nota apropiada en este cuadro de fronda que tiene por marco el cantón de El Bosque. A las perplejidades y carreras del primer momento, en que se presintió algo más o menos grave como una causa de esos disparos, sucedió la decepcionante realidad de tratarse de un cambio de balas entre dos individuos del rancho de tropa y que terminó, según supe más tarde, con el suicidio de uno de los contendientes.

Se acerca el medio día y aun nada se sabe definitivo sobre el curso de los acontecimientos. El oficial encargado de mi custodia se muestra ahora algo abatido y desorientado, no sabe lo que está sucediendo más allá de los límites de la Escuela. Los oficiales subalternos son enteramente ajenos a estos «líos», me dice. En verdad, la fuerza impulsora de la subversión está circunscrita al círculo que preside Merino Benítez, a quien demuestran un total y entusiasta sometimiento. Ellos actúan como los verdaderos dueños del campo. Mi vigilante completa su información aludiendo a algunos oficiales que, tan sólo por lo imprevisto de la sublevación, no habían podido asumir una actitud de rebeldía y han debido continuar en su pasividad disciplinaria, cumpliendo las órdenes que imparten los superiores directos. Hace especial mención del capitán Arredondo, teniente Celedón, Solminihac, comandante Puga, teniente Armando Ortiz, Undurraga, alférez Yensen, Los tenientes Togo Bascuñán, Ricardo Vega, Jorge Gana, los hermanos Pérez Quiroz, el comandante don Florencio Gómez, capitán Oscar Herreros, teniente

Francisco Concha, se han retirado a sus casas. El capitán don Gustavo Pinto se habría resistido a obedecer y el comandante don Augusto Magnan Varas, Jefe del Estado Mayor de Aviación, habría pedido su retiro del servicio en señal de protesta por la sedición.

Me entero por mi informante de que el intendente de aviación don Francisco García Kowoll, el capitán de bandada don Osvaldo Acuña y otro oficial más, habían sido apresados en la noche anterior en el Regimiento Buin, a iniciativa del capitán don Hernán Vial, por haberseles sorprendido pidiendo la cooperación de esa unidad al golpe que se fraguaba. Y que el comandante don Luis Basaure, acompañado también de otro oficial, habían llegado al cantón Providencia, tras de obtener de las unidades militares igual cooperación.

Entre los oficiales que se turnan en mi vigilancia, el alférez Díaz, oficial distinguido, hijo del general don Francisco Javier Díaz, no puede disimular la viva sensación de molestia que le ocasiona el cumplimiento de su cometido; el mismo ánimo observo en el alférez Renato Ortega, reincorporado al servicio en premio de su conducta en la acción contra los marineros sublevados, y en el alférez Medina Lavín, que en el combate de Coquimbo integraba la tripulación del Junkers N.º 1. Supe con emocionada satisfacción que el alférez don Santiago Honnywel, se había resistido a desempeñar la comisión de vigilarme, declarando que en caso de insistencia estaba decidido a ponerme en libertad.

El comportamiento de estos jóvenes oficiales hace contraste con la actitud vejatoria de uno de mis centinelas. Es un civil a quien no conozco, vestido de overol, que con desplante agresivo cumple la consigna arma en

mano. Amortiguado muy luego el exceso de celo con que iniciara el cumplimiento de su misión, se allana a contestar algunas de mis preguntas. Dice llamarse Máximo Errázuriz, ser oficial de reserva de aviación, incluido por mí en Noviembre del año anterior, en la cuota de eliminación por razones de economía, seguir sus estudios de leyes en la actualidad y estar ajeno a toda pretensión de reincorporarse a la aviación; terminó participándome su convencido credo socialista.

Siguen llegando nuevas tropas. El Yungay traído de San Felipe en defensa del Gobierno constitucional, hace su entrada triunfal en el recinto de la Escuela, al mando de su comandante don Néstor García Kowoll. En la tarde llega «Cazadores», el glorioso regimiento de Parra, mandado ahora por Heraclio Gómez.

Entre los civiles que forman varios grupos, los hay de las más variadas y exóticas cataduras. No hay duda de que representan los sectores más avanzados de la extrema izquierda y han sido movilizados al anuncio de la nueva República Socialista. Sorpresa me causa la presencia allí del señor Guillermo Francke, el mismo que días antes se mostrara tan adepto al Presidente. Acude también una delegación de oficiales de carabineros, entre los cuales distingo a don Aquiles Frías.

Aviva mi curiosidad un individuo que matiza una truhanesca locuacidad, con un verdadero arrobamiento de servilismo para Grove, a quien no ha dejado de día ni de noche. Lo llaman «mono Walton». La única referencia que me dan de este sujeto es la de una fidelidad ejemplar al señor Arturo Alessandri, que al abandonar la patria en Septiembre del 24, lo dejó al cuidado de sus perros; pero esa gran lealtad a un prohombre de la lega-

lidad y el civilismo, parece no ser ahora incompatible con el encargo que se le ha dado de llevar a la prensa, la primicia oficial con que el Coronel Grove explica todo lo referente al movimiento que trastornaba el orden constitucional.

Muy cerca de las doce del día, se oye el vocerío de mucha gente que habla al mismo tiempo y comienzan a invadir en tropel la sala del primer piso.

Declinado el murmullo, se alza una sola voz que no tardo en reconocer: es el general Sáez que acude en carácter de parlamentario. Habla con su acostumbrada elocuencia, precisión y claridad. Sus argumentos van formando una cadena de eslabones que parecen más fuertes a medida que se desarrollan. Procede con fino tacto y diplomacia, y su razonamiento, aun cuando entraña una franca impugnación al episodio revolucionario, no tiene nada de intransigencia sectaria, sino de franca invitación a fórmulas conciliadoras.

Hace un balance de las fuerzas leales al Gobierno, las de provincia y varias unidades que enumera de la guarnición de Santiago. Da a conocer los propósitos de resistencia que abriga el Gobierno, su ánimo de limitar su acción punitiva a medidas meramente administrativas. Se extiende en eruditas consideraciones sobre la engañosa seducción de las ideas socialistas, fracasadas donde quiera que se haya intentado una aplicación integral de sus principios y señala el caso de Herriot en Francia y Mac-Donald en Inglaterra. Tiene palabras vigorosamente persuasivas para recordar a sus camaradas la ingrata experiencia que deberían tener las fuerzas armadas, acerca de la perniciosa influencia que ejercita un núcleo de políticos ambiciosos, expertos para explo-

tar en beneficio personal el espíritu ingenuo y generoso de la oficialidad.

Invoca, finalmente, la amistad de su viejo amigo Grove, y le invita a deponer su actitud y a la concertación de una fórmula que permita solucionar dignamente la grave situación producida.

La respuesta de Grove comienza por agradecer al general Sáez, «su viejo y querido amigo», sus demostraciones de amistad, y renovar su gratitud por las atenciones que él y su familia le deben durante su estada en París, privado de recursos por obra «del tirano Ibáñez». Rebate el cálculo sobre las fuerzas partidarias del Gobierno, diciendo que la totalidad de las unidades se hallan entusiastamente dispuestas a cooperar al establecimiento del Régimen que ellos propician, y que siendo unánime la aspiración revolucionaria, al Gobierno no le queda más camino, en tales circunstancias, que el de abandonar cuanto ante el Poder. No tiene cargos en contra del Presidente Montero, a quien reconoce bondad y honradez e impugna la mala elección de sus Ministros. Dice que si el Gobierno no hace entrega del mando antes de las seis de la tarde, se le impondrá por la fuerza su capitulación. Consultada la asamblea o comité revolucionarios sobre el particular, se oyen gritos que «el plazo para el ultimátum debe terminar a las dos de la tarde».

Estas demostraciones son acogidas inmediatamente por Grove que pone punto final a la mediación del general Sáez con las siguientes palabras: «ya ha oído mi querido General y amigo, las dos de la tarde, así dispongo de cuatro horas más de luz para iniciar el bombardeo en caso de que haya resistencia». Se escuchan voces

de aprobación a las últimas palabras pronunciadas por Grove y se lanzan vivas a la República Socialista.

Observo poco después la presencia de los señores general don Enrique Bravo y don Pedro León Ugalde; con anterioridad había visto llegar a don Ismael Carrasco Rábago, y desde muy temprano a don Manuel Lazo. Justifiqué la presencia de mi distinguido amigo señor general Bravo y la de don Pedro León Ugalde, por la estrecha amistad y prolongada camaradería de proscritos que los unía al coronel Grove; la de los señores Carrasco y Lazo en razón de sus públicas y conocidas actividades en contra del Gobierno constitucional.

Como a las tres de la tarde llega don Arturo Alessandri en compañía de su señor hijo don Fernando, y de otro caballero, de aspecto juvenil y delgadísima silueta.

Envuelto en un abrigo oscuro, desabotonado, con el bastón semihorizontal, al modo que los soldados de armas montadas llevan el sable en formación a pie, de calañés plomo claro echado sobre el ojo izquierdo, avanza a pasos lentos, el semblante como agobiado por una aguda preocupación, pero la mirada penetrante y escrutadora.

Aun cuando muy poco aumenta el grupo de personas que sale a encontrarlo y lo rodea, el grueso de la concurrencia que le espera permanece estacionaria en las gradas del edificio, precisamente bajo mi puesto de observación, y parece mirar con cierto recelo al ilustre emisario del Presidente de la República, Excmo. señor don Juan Esteban Montero.

Imperiosa y extraña es la fascinación que ejerce el señor Alessandri. Por lo que a mí respecta, a su sola

presencia no quedó nada de la nerviosa tensión con que los acontecimientos mantenían mi espíritu, y desde ese instante me volví todo ansias de que entrara pronto en escena para oír su palabra mágica.

Claro está que los sentimientos que nuestro gran triunfador político suscita, no son como los que emanan, por ejemplo, de la veneración de un viejo Mariscal Hindenburg. «Los diez mandamientos esculpidos en carne humana» como alguien lo definiera; ni de la formidable capacidad de gobernante de un Raymond Poincaré, con su notable equilibrio y exquisito sentido de la medida; ni del genio creador y de mando de un Mussolini. No, lo que frente a nuestro gran tribuno nos arrastra es un deseo casi incontenible de rendirse al efecto excitante de su oratoria cálida e impetuosa. Con esta singular impresión de arte, olvidado de todo cuanto me había pasado y estaba pasando, me apresté a escuchar al señor Alessandri.

Su primer acto entrando al salón, según me relatan detalladamente en seguida, fué un abrazo a Grove con ademán de viva congratulación.

—Que hable el León, exclama Tovarias.

—Como quieren que hable el León, cuando de viejo ni dientes le quedan, replica instantáneamente el aludido.

Surgen por ahí gritos de «que no hable, que no hable» y uno que dice: «si habla nos va a dar vuelta a todos».

Manifiesta el señor Alessandri que los programas de avanzada que sustenta el movimiento, coinciden y concuerdan con la ideología que él ha sostenido y por la que siempre ha combatido y luchado con denuedo, pero repudia y condena el hecho de que para su implanta-

ción, sea menester, preciso e indispensable, imponer por la fuerza la dimisión del Presidente de la República, pues a su juicio bastaría—y de esta idea comparte el Gobierno—con la organización de un Ministerio que reflejase las tendencias que inspira a los revolucionarios.

Confieso que una decepción progresiva fué haciendo presa de mí desde el comienzo de su discurso, si tal pudiera llamarse a una disertación desaliñada, sin ningún poder persuasivo, sin su habitual energía de conceptos, sin ningún arranque oratorio de esos que le son tan familiares hasta en sus charlas privadas.

Lo cierto es que su palabra no tiene, en esta ocasión, la virtud de producir, como siempre acontece con el notable orador, el total sometimiento de su auditorio, pues hay murmullos en la sala que ya no me dejan percibir con nitidez sus palabras, y lo que es más grave, se oye la frase dicha en alta voz: «que se calle el lacónico».

Toma la palabra Grove y con esa entonación de poseído que le es tan suya, se extiende en explicaciones sobre la santidad de la revolución que será sin duda la última en este país, por cuanto con ella se edificará el Chile nuevo, la República Socialista; se confirmará de una vez por todas el régimen de civilidad y respeto a las libertades públicas y a los derechos garantidos por la constitución y las leyes que habían sido conculcados por una oprobiosa tiranía, y se daría satisfacción a las clases necesitadas, víctimas después del más reaccionario de los Gobiernos.

El señor Alessandri propone un plazo de tres días para concertar una solución definitiva. Grove no tiene inconveniente en aprobar inmediatamente lo que se le

insinúa, pero de la asamblea parecen expresarle en forma imperiosa que se atenga al ultimátum fijado de las dos de la tarde y no aceptan que se modifique lo resuelto.

A continuación, rinde el coronel Grove homenaje a la honradez del Presidente Montero, agregando que saldrá con todos los honores de su alto cargo. Le interrumpe don Arturo, «sí, al Presidente le tocan la canción nacional por delante y le dan un puntapié por detrás, eso yo lo conozco, no ve que a mí me lo han hecho dos veces, y se lo harán a Ud. también coronel».

Se retira don Arturo Alessandri, Grove lo toma afectuosamente del brazo, Se oye un viva desgano para Alessandri, otro igualmente frío para Dávila; uno con todo entusiasmo para Grove y un último, repetido con ardor, para la República Socialista. Febril ajeteo de los fotógrafos en esos momentos.

Tan pronto como Grove regresa de despedir al respetable mediador, da las órdenes del caso para la organización y marcha de la columna que debe partir hacia la capital. Observo poco después cierta inseguridad y vacilación para cumplir las disposiciones que se imparten. Algunas fracciones hacen alto a poco de partir, otras regresan al recinto de la Escuela; algunos aviones vuelan aisladamente y se alejan en dirección a Santiago.

Una nueva delegación de altos jefes de Carabineros presidida por Arriagada, llega con apresuramiento y se dirige al local en que funciona lo que me parece ser el comité directivo revolucionario. No alcanzo a percibir lo que tratan, pero dada la cordialidad que luego, en el patio, puedo observar entre carabineros y revolucionarios, ya no me quedan dudas sobre su actitud.

Algunos oficiales amigos que llegan hasta mi lado sin

la dificultad de las primeras horas de mi encierro, me cuentan que los principales jefes de la asonada, Grove, Dávila, Eugenio Matte, Arturo Merino Benítez, han partido, en vista de una recomendación telefónica de última hora de don Arturo Alessandri, a casa de Pedro Alvarez Salamanca, sitio fijado para la reunión.

En ese momento observo la llegada del otro miembro designado para integrar la Junta de Gobierno, general don Arturo Puga, que viene acompañado de Pedro Lagos y Aurelio Concha. Se detienen por algunos momentos, inquietos y vacilantes en las inmediaciones del cuerpo de guardia y se alejan en seguida.

Caída la tarde, se me informa de todas las incidencias relacionadas con la usurpación de las funciones de Gobierno y el establecimiento en el Palacio de la Moneda, de la Junta presidida por Puga e integrada por Dávila y Matte, con Grove como Ministro de Defensa. Los oficiales, llenos de zozobras, pronostican una duración efímera del nuevo orden de cosas y se manifiestan pesimistas ante el fetiquismo que comienza a inspirar Grove entre sus adeptos. Consideran mis informantes que la mediación del señor Alessandri, lejos de arredrar a los revoltosos ha contribuido a fortalecerlos y en sus últimas palabras al despedirse de Grove, «no afloje coronel», creen ver la prueba decisiva de su información.

Durante esta charla, me dicen que la persona de físico escuálido que acompañaba al señor Alessandri es don Jorge Hübner Bezanilla, personaje de grandes talentos administrativos, según se les ha informado, que ya estaría designado para ocupar un alto cargo en la República Socialista.

A la gentileza del teniente Bonilla que llega en la noche a visitarme, debo no solamente, la satisfacción reparadora de su conducta afectuosa, sino la de que mi prisión adquiera condiciones más confortables, pues gracias a él dispongo ahora de café, cigarrillos, sábanas y frazadas.

Me cuenta la milagrosa escapada del mayor Aguilar durante el incidente de mi detención, un proyectil pegó en la insignia de su gorra y se desvió afortunadamente debido a que es de acero.

El mismo Aguilar, que muy confundido llega a saludarme, me muestra el impacto. Uno de mis proyectiles había rozado la presilla del contador Eduardo Medina, que quiso, en respuesta, hacerme fuego mientras me encontraba en el suelo, pero se lo impidió la enérgica intervención del capitán Puccio.

En el curso de esta charla amenísima, me enteré de que la forma en que se había ejecutado el golpe no correspondía a las previsiones de los conjurados. El plan primitivo consistía en que una delegación de comandantes acudiría a la Moneda con el objeto de representar al Presidente de la República la conveniencia de dimitir, pues no contaba con la adhesión de las Fuerzas Armadas.

Así quedan explicadas muchas cosas: que Lagos hubiera manifestado la noche anterior a Grove, que no contaba con los elementos necesarios para dominar la situación, y que se había faltado al compromiso; que mientras Lagos tramitaba el ultimátum en la Moneda, Aracena, en cumplimiento de una misión que Grove en persona le encomendara, requiriera a la Escuela de Aplicación de Infantería para que se plegara al cantón de

El Bosque, y que no obstante ser esos los deseos del mayor Aurelio Concha, de actuar a fondo, optó en homenaje a la lealtad a su Jefe, comandante Lagos, por esperar el regreso de éste y no aparecer desleal; y que el comandante de escuadrilla Armando Castro, cumpliendo un cometido similar, partiera a gestionar la adhesión de la Escuela Militar, lo que consiguió en parte, pues los Alféreces, al mando del capitán don Pedro Soloaga, llegaron a incorporarse a las fuerzas sediciosas en El Bosque, con lo cual quedaba consumado el más grande oprobio de la vida centenaria de la Escuela Militar, que hasta ese día había salvado con su honor sin mácula en medio de los grandes trastornos de los últimos años.

También se me informó que, en la mañana, alguien se apersonó a Grove para interceder en favor del comandante en retiro don Heraclio Valenzuela, que se hallaba detenido por la presunción de que su presencia en El Bosque obedeciera al encargo de la Moneda de observar lo que allí acontecía. Aceptada por Grove la defensa que se hiciera en favor de Valenzuela, ordenó dejarlo en libertad, orden que hizo extensiva a mi persona.

Merino Benítez intervino manifestando el inconveniente que tal medida representaba puesto que «aun no eran dueños de la Moneda», Grove reconsideró en el acto lo que acababa de ordenar, diciendo: «¿Están a la sombra? Pues que continúen en ella».

En la mañana del Domingo, mi viejo amigo y camarada don Diego Aracena me notifica, bajo su entera responsabilidad, pues no ha sido autorizado para ello, de que puedo irme a mi casa, sin otra condición que comunicarle cualquier cambio de residencia. Y en tono amable de confianza, si bien un tanto conminatorio

en el fondo, me aconseja abstención absoluta de toda actividad encaminada a contrariar el cumplimiento de los «nuevos postulados revolucionarios», pues ha podido percatarse del espíritu implacable de que están animados los dirigentes, principalmente Grove y Merino Benítez, quienes, en caso de rebeldía de mi parte, no se detendrán en el fusilamiento, y él bien sabe que «no se andan con chicas».

En mi sano deseo de no comprometer su responsabilidad, después de agradecerle su gentileza, rehusé abandonar mi condición de detenido, hasta que instantes después, el teniente Ramón Lisboa, ayudante de Aracena, me comunica que de orden del coronel Grove, estoy en libertad.

Aracena me acompaña hasta el automóvil en que regreso a mi casa, después de 33 horas de forzada reclusión, dispuesta por subordinados, ante cuya rebelión empleé todos los medios que estuvieron a mi alcance para contenerla y hacer respetar mi legítima autoridad de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Así terminaba una jornada amarga y fecunda en dolorosos sentimientos: impotencia física para triunfar de quienes obligados a obedecerme, se alzaban contra la ley y contra su Jefe; desesperación de patriota ante una denigrante sucesión de escenas revolucionarias sin nobleza ni talento; pues los hechos se encargaron pronto de evidenciar el fracaso socialista de sus dirigentes ante la incapacidad para implantar una doctrina de gobierno conocida; el desgarramiento producido por un fin prematuro de mi carrera, por muchos superada en prestigio intelectual, pero por nadie en devoción.

CAPÍTULO VIII

Grove

La impresión de los que conocieron de cerca a don Marmaduke Grove en las filas, es la de un oficial entusiasta y abnegado en el cumplimiento de sus deberes; mas, en lo que toca a una de las cualidades más esenciales del profesional de las armas, hay también unanimidad de criterio para reconocer que su condición de soldado disciplinado oscilaba, con frecuentes intermitencias, entre una disciplina casi mística y la indisciplina más calificada.

Por períodos más o menos prolongados vivía en un estado de casi permanente predicación sobre el mejor modo de ejercitar esa fundamental virtud militar; pero de pronto se le veía incurrir en una nota estridente, desconcertante, de rebeldía jerárquica. Así el antiguo cadete de la Escuela Naval, así el oficial de artillería, el jefe de ejército, el comandante de aviación.

Acaso lo más interesante de la vida militar de Grove, es lo que hay de anecdótico en tan singular y permanente contraste entre el soldado disciplinado y el rebelde nato.

Era subdirector de la Escuela Militar, cuando publicó un artículo en la prensa que entrañaba notable

INDISCIPLINA

REBELDE

indisciplina y desatino. La superioridad militar lo castigó entonces con una amonestación escrita que debía ser leída ante los cadetes en formación. Como el director de la Escuela, coronel Ahumada, le advirtiera que mientras se diera lectura a la reprensión no era de rigor su presencia allí, el mayor Grove rehusó la gentil insinuación de su Jefe, y así, el subdirector de la Escuela, frente a todos sus subordinados, cuadrado militarmente, con la mano en la visera, oyó la lectura de la orden del día en que se le aplicaba un castigo, y se retiró solemne y orgulloso.

Hay en este hombre, inquieto como pocos, una irreductible inclinación mesiánica. Aun en sus períodos de mayor eficacia profesional, no declinó jamás su afición a declamar sobre toda suerte de materias, exhibiendo llagas y señalando remedios, remedios siempre radicales, implacables, de un notable simplismo e ingenuidad. ¿Que hay quienes especulan con el hambre de nuestro pueblo? Pues, cien azotes en la plaza más céntrica y requisición de todas sus existencias. ¿Que los políticos hacen politiquería, posponiendo a su miedo personal los supremos intereses de la nación? Pues, por turno, a la horca que se levantará en lo más alto del San Cristóbal. Un decreto supremo breve y terminante, una sencilla operación aritmética, un funcionario enérgico y patriota, y ya tenemos en marcha, en pleno florecimiento, una industria no explotada que nos colocará de inmediato en la situación del país más rico de la tierra.

Hombre de sentimientos generosos, de buena aptitud para el trabajo, sometido a las directivas y al mando de un superior severo, pudo haber sido —y esporádica-

mente lo fué—un elemento de utilidad y rendimiento, si a una auténtica característica pasional no se sumara una gran versatilidad de pensamiento. No es extraño entonces que su temperamento fogoso pueda ir sin transición de servir un fin noble y constructivo a otro perfectamente contradictorio. Por eso, los que buscan servirse de Grove saben ya como actuar. Si la obra persuasiva que sobre él se ejerza, insinúa siquiera la esperanza de una empresa redentora, no se requiere seguir argumentando; ya tenemos al hombre con toda la fe de su alma entregado a los que buscan su cooperación.

Es un ejemplar curioso de revolucionario, de cálida palabra aunque vulgarísimo en la forma, que vive pontificando sobre todas nuestras miserias y sobre la urgencia impostergable de cambiar cuanto existe a nuestro alrededor. La estructura para reemplazar lo que ha de ser demolido, materiales, procedimientos, no le preocupan ni conturban la impetuosa corriente de su credo, más lírico que real. Hay ciertamente una rotunda desproporción entre su palabra y su acción de revolucionario, incapaz de sustentar nada con permanencia y convicción. El disimulo artero, el convencimiento fanático, la frialdad de cálculo, el aplomo para entregar la vida al éxito inmediato o ulterior del ideal, que caracterizan al revolucionario de verdadero cuño, no cuentan en la psicología de nuestro hombre. Es que a pesar de su engañoso y bravío exterior, en el fondo de su espíritu reina el buen burgués con su arsenal de sentimientos ancestrales.

Colocado en su situación de Jefe, en plena libertad para la ejecución de un plan de directa acción terrorista, seguramente fracasaría, porque el imperio de su

VERSÁTIL

INFLUENCIABLE

MESEUNTO

ANTI TERRORISTA

libre albedrío le coloca, en los momentos decisivos, más cerca de la conciliación que del castigo, del orden que de la destrucción. Su peligrosidad en la situación que se supone, no radicaría en él, sino en la eficacia de las sugerencias que sobre él se ejercitaran, y en todo caso, los estragos de su permanencia en el poder no tendrían la proyecciones de una acción sistematizada. Haría daño en forma puramente episódica, de acuerdo con los resultados de la lucha interna entre su tendencia espontánea a lo tradicional y las exaltaciones de típico hombre de pasión.

Nuestros comunistas deben haberlo comprendido así y estar ciertos de que su nombre únicamente es susceptible de ser explotado como una fuerza ocasional aprovechable, nunca como un factor de efectiva influencia.

No se puede aplicar a la conducta de este hombre el criterio con que comúnmente se aprecian las acciones humanas, ni tampoco atribuir las sinuosas y condenables actitudes que viene asumiendo desde que fué hidalgamente acogido por el Gobierno del señor Montero, a una premeditación malsana.

Cuando el general Sáez, frente a ciertos hechos que precedieron al pronunciamiento sedicioso, decía que el mejor camino para conocer la verdad sería obtenerla de labios del mismo Grove, demostraba con esto conocerlo en uno de sus rasgos más acentuados.

En efecto, su naturaleza le hace decir siempre con sinceridad su pensamiento, lo que no impide ciertamente que influencias extrañas, actuando sobre su criterio movedido, le hagan emitir, siempre con igual sinceridad, respecto de un mismo tópico, los conceptos más variados

o antagónicos, sin que para ello, muchas veces, alcancen a intervenir ni el tiempo ni la distancia.

Suelen recordar los oficiales que servían en la Escuela Militar el año 1921, cómo el mayor Grove condenaba con la mayor vehemencia la posición gubernativa ante el problema con el Perú, y anunciaba que pediría el comando del Regimiento Velásquez, de guarnición en Tacna, para encabezar con él, en aquella ciudad, el primer levantamiento patriótico de protesta que pondría a salvo el honor nacional. Muy airado se preparaba para rebatir y fustigar al Ministro de Relaciones don Ernesto Barros Jarpa, durante la conferencia que éste daría en la tarde de ese mismo día en el Club Militar y a la que concurriría también el Presidente de la República don Arturo Alessandri.

Anhelantes asistieron sus oyentes a la conferencia, nerviosos de presenciar la esperada escena de violencia, sobre cuyas proyecciones abundaban las conjeturas. Ya en sus sitios el orador y su auditorio, no era ni con mucho signo tranquilizador el gesto con que el mayor Grove parecía fulminar desde su asiento al elegante Canciller.

El ademán, la oratoria fina y confidencial del Ministro, han debido producir un sedante efecto en nuestro fiero impugnador, pues normalizada muy pronto su fisonomía, a los signos de aprobación con su cabeza, siguieron luego los aplausos, y al finalizar la conferencia, la voz del mayor Grove atronó el aire con tres hurras en honor del Canciller y de otros tres en honor de su Excelencia, más la proposición, que no encontró eco, que el Presidente y sus Ministros fuesen escoltados por toda la oficialidad a su regreso a la Moneda.

PARTIENDO DE ORDEN

NO FETTERO

ANTICO MUNICIPIO

DESLEAL con Montero

HONRADO en su opinión

SINCERO

Sencilla cosa, es, pues, penetrar en la génesis de ciertos actos suyos, pero qué difícil resulta encontrar un criterio adecuado para juzgar esos mismos actos, como cuando se auto-constituye en Estado y en servidor remunerado de ese mismo Estado, aplica a usos propios las 9,000 libras esterlinas con que debía adquirir material de guerra, decreta pagos de sueldos y gratificaciones, cambios de guarnición, ascensos, gastos de equipaje, y después de rendirse cuenta a sí mismo, las remite a la Contraloría General de la República, sinceramente ufano de haber sabido cumplir así con su deber.

Bien que cuando le vemos, iniciado ya en las cábalas sediciosas y con participación de dirigente en ellas, ofrecer una rendida adhesión al régimen legal existente, uno no se siente menos inclinado a ese criterio un tanto piadoso para juzgarlo. A lo menos el episodio de sus líricas protestas de lealtad hacia el Presidente Montero, cuatro días antes del alzamiento en armas que encabezara como Jefe, da para perplejidades.

¿Y qué pensar cuando, algunos meses después, la prensa publica una presentación suya al Gobierno en que haciendo expresa abstracción de lo acontecido desde su primer alejamiento del servicio activo, invoca su derecho a ser ascendido a general del aire, habla de los actos subversivos que él mismo encabezara, como si se tratase de una leyenda de viejos tiempos, y, finalmente, fustiga con inefable desparpajo a sus principales cómplices en la rebelión?

Lo cierto es que parece punto menos que imposible juzgar las actuaciones sediciosas y las infracciones funcionarias y militares de don Marmaduke Grove, con criterio político y con criterio legal, según el caso.

CAPÍTULO IX

Reflexiones sobre algunas responsabilidades del mando

«Si un General cualquiera, que ocupe una mala posición se ve sorprendido por un ejército superior, no tardará en buscar su salvación por otro camino que el de la retirada; pero un gran Capitán la encontrará en su osadía, y marchará denodado al encuentro del enemigo».

Napoleón.

Las circunstancias en que le tocó actuar al comando de la Guarnición de Santiago, general don Carlos Vergara Montero, con motivo del alzamiento del 4 de Junio, se prestan para demostrar que en medio de la complejidad cada vez más creciente de las situaciones que debe resolver un alto Jefe militar, es imprescindible sumar a la eficacia meramente profesional, la aptitud necesaria para asimilar las diferentes modalidades del medio civil, social y político en que se vive.

El general Vergara, desde los tiempos de cadete en la Escuela Militar hasta el día en que debió colgar su espada, forjó su personalidad en el yunque de un tra-

bajo profesional raramente superado, sin otra vocación que la de soldado, desdeñosa de cualquier esfuerzo que no estuviera estrictamente encuadrado en la investigación infatigable de su ciencia.

En esta sujeción casi religiosa a los principios más exclusivistas de su carrera, se plasmó su naturaleza moral durante la edad de oro de nuestro Ejército y a través de largos períodos en el ejército alemán.

Llegó al generalato con un fecundo bagaje de conocimientos profesionales, formado por una insuperable y metódica consagración a su arte, ferviente por ofrendarlo todo entero a la institución militar; pero sin la necesaria flexibilidad para ensanchar al mismo tiempo que el profesional, otros horizontes cuyos dominios son a veces tanto o más valiosos que aquel para triunfar en la paz desde una elevada jerarquía.

Así mermada su aptitud para dominar nuestra realidad política o psicológica del momento, de poco servía al general Vergara su probada capacidad técnica y don de mando, si en su actuación no intervenía también, como cosa previa, una fina perspicacia para penetrar en las causas que trastornaban el espíritu disciplinario de la oficialidad perturbada por fenómenos hondamente contagiosos.

Para la personalidad militar del general Vergara, las protestas de lealtad de sus comandantes, sus palabras resueltas de subordinación, sus actitudes marciales de disciplina, tenían la majestad de ese honor caballeresco del soldado que contesta a sus jefes «a su orden» y marcha a ejecutarla sin que la consideración de la vida pueda en ningún caso arredrarlo.

Luego, ciertos signos de anormalidad en la subordinación de las unidades, despertaron en él un pesimismo que le instó a considerar como irremediable lo que sin duda tenía remedio, si se adoptaban con oportunidad, decisión y energía las medidas que el caso aconsejaba. Pero, para haber apreciado con claridad la situación se requería una buena dosis de sagacidad política. Esto no cabía en la personalidad demasiado militar del general Vergara.

De esta manera, un episodio de conmoción interna, producía el paradójico efecto de enervar la capacidad práctica de un jefe que, en otras circunstancias de acción efectiva, había sabido ejercitar con brillo todos los atributos del supremo mando militar.

Si se analizan las responsabilidades por no haberse dominado el alzamiento del 4 de Junio, desde un punto de vista netamente militar, una alta responsabilidad pertenece al general Vergara, en su calidad de Comandante en Jefe de las tropas de la II División y especialmente de la Guarnición de Santiago.

Con todo, al hablar de responsabilidades, no pueden dejar de mencionarse los nombres del general don Indalicio Téllez, del almirante don Carlos Jouanne y del general don Carlos Sáez, los dos primeros como Comandantes en Jefe del Ejército y de la Armada, respectivamente, en quienes radica el mando supremo de todas las fuerzas de cada institución; el último como consultor técnico *ad hoc* del Gobierno y en razón, además, de su personalidad profesional.

El almirante Jouanne tampoco estuvo a la altura de su cargo, pues si hubiera tomado el mando de la Escuadra en defensa del orden constitucional, pudo haber dado con su actitud un rumbo muy diferente a los acontecimientos. Pero, el señor Jouanne prefirió la inercia a la acción y aguardó con ánimo fatalista a que el destino proveyera.

La conducta del general don Indalicio Téllez, Comandante en Jefe del Ejército, no fué por cierto la que correspondía a su alto cargo.

Parece ser que la circunstancia de haber sido entregado con antelación el mando de las tropas de la plaza al Comandante en Jefe de la II División, determinó en él una actitud contemplativa, muy de acuerdo, por lo demás, con su inmutable modo de ser.

El hecho de que no tuviera el mando de las fuerzas de la guarnición de Santiago, no coartaba sus amplias atribuciones de mando sobre todo el resto del Ejército, cuya actitud habría sido enteramente distinta, si el Comando en jefe del Ejército hubiera dado a sus comandos divisionarios una completa orientación acerca de los acontecimientos e impartido las órdenes que procedían, y cuya simplicidad se confunde con el deber elemental que incumbe en la paz a las instituciones armadas: la defensa del orden constitucional.

El general Sáez, gran figura militar por muchos conceptos: filósofo, matemático, historiador y erudito en todos los ramos de la ciencia militar, más las virtudes de carácter y expedición para llevar a la práctica sus concepciones de gabinete, fracasó también en esta oportunidad e incurrió en la inconsecuencia de no aplicar

los principios que tan acertadamente había difundido en sus cátedras.

El general Sáez, al aconsejar al Gobierno la «capitulación», contrariaba uno de esos principios que con tanto brillo difundiera como profesor, «sólo un ánimo fuerte resiste las impresiones de la guerra. Y un ánimo fuerte—según Clausewitz—no es el que simplemente puede recibir fuertes impresiones, sino aquel que en medio de ellas permanece en equilibrio, de modo que a pesar de las tormentas interiores, le sea permitido el discernimiento y la persuasión, como le está permitido un juego muy fino a la aguja de la brújula de un buque agitado por el temporal».

Y este otro que aparece en una de las obras del propio general Sáez: «oficial verdaderamente práctico es aquel que sabe sacar de la teoría todo el partido posible».

Fué una desgracia que su prestigio profesional lo empleara esta vez en influir los ánimos del general Vergara y de los hombres de gobierno—y lo obtuvo en forma decisiva—para que se evitara cualquier resistencia contra los revoltosos. Un consejo en sentido contrario, tenía todas las probabilidades de haber sido acogido, y en este caso, muy diverso habría sido el desenlace del episodio subversivo.

¿Por qué incurrió esta vez en la inexplicable debilidad de aconsejar una capitulación que no procedía? Olvidó nuevamente lo que con tanto acierto expresara en su conferencia «Optimismo y Pesimismo como motivos de acción del Comando», dictada en el Estado Mayor del Ejército en 1921.

Empezaba así: «En una ocasión en que Pelópidas, « célebre general tebano del tiempo de Epaminondas, « se encontraba en marcha de Beocia hacia Tebas por « el mismo camino que seguía en dirección contraria « un destacamento de lacedemonios más numeroso « que el suyo, un jinete tebano adelantado, que vió a « estos últimos salir de un desfiladero, corrió al encuen- « tro de aquel exclamando azorado; hemos caído en « manos del enemigo! Y por qué no habría caído él « en las nuestras, contestó Pelópidas, con imperturba- « ble calma».

«He recordado esta anécdota—decía el mayor Sáez— « porque ella pone de relieve dos modos diametral- « mente opuestos de apreciar un mismo hecho. Pesi- « mista el uno, optimista el otro, el soldado ve surgir jun- « to con el enemigo, numéricamente superior, el peli- « gro de una derrota, mientras que el general siente en « el acto nacer la esperanza de alcanzar una victoria.»

Pero, dicho sea en honor de la verdad, no toda la responsabilidad corresponde al alto comando de la Fuerzas Armadas.

La forma sorpresiva y fulminante en que se produjo la insurrección encabezada por Grove, contribuyó a un notorio desconcierto en la conducta de las autoridades llamadas a sofocarlo. Nadie ha dejado de reconocer la serenidad del señor Montero, propia de una limpia conciencia de gobernante sin tacha, desde la iniciación del ataque a la integridad constitucional, hasta el instante mismo en que quedara consumado el despojo de

su investidura. Mas, en esa actitud suya, tan llena de dignidad, acaso ha debido mantener intacto su optimismo en la etapa final y conservar un más decidido ánimo de resistencia, que le hubiera llevado a buscar una sede adecuada para su gobierno, y a delegar por entero la responsabilidad de la acción armada en una autoridad militar.

Colocado el Gobierno, el régimen de legalidad, frente a un levantamiento en armas, sostenido por algunas unidades del Ejército, el desempeño normal de las facultades gubernativas, pasaba a ser en razón de fuerza mayor, prácticamente ineficaz.

En las circunstancias señaladas, la situación quedaba en el hecho librada por entero a una enérgica acción de mando militar, y ha debido lógicamente corresponder a las autoridades superiores de las instituciones armadas, la total responsabilidad de los resultados de esa acción.

Empero, las cosas no pasaron así. Acaso por un concepto exagerado sobre nuestra legendaria doctrina de autoridad civil—que en la guerra del Pacífico se tradujo en un intento de absoluta absorción de la autoridad militar por la civil—faltó en la oportunidad del 4 de Junio, el sentido práctico que las circunstancias señalaban en cuanto a la necesidad de haber dispuesto una oportuna y completa delegación de mando en la superioridad de las fuerzas armadas; faltó, en suma, «ese comando único», siempre tan eficaz para hacer frente a situaciones que sólo son susceptibles de resolverse en lucha decisiva.

En aquellos álgidos momentos, hubiera sido *en todo caso preferible confiar la suerte de los acontecimientos a la total y exclusiva responsabilidad del alto comando militar*, y no mantenerlo como ocurrió poco después, en el

papel de organismo de Estado Mayor para asesorar las resoluciones de los hombres de gobierno.

Parece redundante detenerse en las razones técnicas que respecto a situaciones de igual o parecida naturaleza a las que en este capítulo se analizan, aconsejan entregar a la autoridad militar la suma de las responsabilidades.

Las hay también de otra índole, entre las cuales bastará recordar el conocido principio de psicología, del supremo mando militar, demostrado pródigamente en la historia, según el cual, es mucho más propicio a un edificante ejercicio de las virtudes del alto mando, decisión, audacia, iniciativa, una situación de responsabilidad plena, que una de subordinación. He aquí uno de los elementos determinantes del poder sin restricciones de que está investido el general en jefe de un ejército en campaña.

El caso del general Vergara es un expresivo ejemplo de esta doctrina, así se juzgue su acción con motivo del alzamiento de la marinería, en que procedió con ilimitados poderes, o con ocasión de los acontecimientos del 4 de Junio.

Independiente y optimista, puso en juego, en el primer caso, con buen éxito, todos los atributos del jefe supremo, mientras que en el segundo, subordinado a la autoridad civil, aparece vacilante y pesimista.

Como se trataba de una situación que presenta notables rasgos de similitud con el estado de guerra, la ingerencia de la autoridad civil, no obstante su legitimidad y patriótica intención, no era, a mi juicio, lo indicado en esta oportunidad para conquistar el objetivo buscado.

, Habría sido de gran conveniencia recordar, con motivo del asedio de los alemanes a París en Agosto del año 14, el viaje del Gobierno a Burdeos, y la acción triunfante del general Gallieni, revestido de «atribuciones soberanas» para la defensa de la capital.

Son lecciones que nuestros gobernantes podrían aprovechar sin merma ni desdoro de sus fueros.

«Quien no ha hecho todo lo posible, no ha hecho nada», reza un antiguo adagio.

ESTA OBRA SE TERMINÓ DE IMPRIMIR EN LOS TALLERES
DE LA IMPRENTA UNIVERSITARIA EL DÍA 3 DE JUNIO DE
1933. EN ESTA MISMA FECHA, UN AÑO ANTES, SE
PRODUJO LA INSUBORDINACIÓN DEL JEFE DE
LAS FUERZAS AÉREAS EN EL CANTÓN DEL
BOSQUE Y SE INICIÓ PARA LA RE-
PÚBLICA UNA ERA TRISTE Y DO-
LOROSA DE SU HISTORIA.