
Aurelio Celedón

Jinete Alado

Carlos Castro Sauritain

Aurelio Celedón

Jinete Alado

Carlos Castro Sauritain

Es propiedad de FUNDACION ARTURO MERINO BENITEZ
(c) Registro Propiedad Intelectual N° 124,382
ISBN 956-291-273-6

Diseño de Portada: Pedro Antonio Pereda
Fotografías: Museo Nacional de Aeronáutica y el Espacio
Revista Zig-Zag
Archivo familiar
Impresión: Gráfica Quilicura

Indice

	Página
Introducción	5
Capítulo I	ARAUCO NO DOMADO
Capítulo II	DE LA INFANTERIA A LA AVIACION
Capítulo III	POR LA RAZON O LA FUERZA
Capítulo IV	ALCANZANDO METAS PROFESIONALES
Capítulo V	AÑOS DE GUERRA Y MISION EN BRASIL
Capítulo VI	CAMBIOS DE GOBIERNO
Capítulo VII	TURBULENCIAS
Capítulo VIII	COMANDANTE EN JEFE
Capítulo IX	EL REGRESO AL HANGAR

Introducción

La Fuerza Aérea de Chile ha cumplido ya más de setenta años de vida, pero el caer de las hojas en su calendario no la ha envejecido; sino, muy al contrario, le ha otorgado madurez que la consolida en un lugar importante dentro de la estructura administrativa de la nación.

Pasados los tiempos de los ímpetus juveniles, la Institución fue adoptando características propias, en parte por el imperio del medio en el que opera, y en buena proporción por la entrega generosa de los hombres que a lo largo de las décadas dieron todo en beneficio de un ideal compartido: ser capaces de proporcionar seguridad al país desde la dimensión vertical.

Llevados por el anhelo de volar, cruzó las anchas puertas de las Bases Aéreas una miríada de jóvenes provenientes de casi todos los lugares de nuestra insólita geografía y pertenecientes a diversos estratos sociales y económicos, quienes fueron a fundirse en el torbellino de hélices movidas por roncós motores.

Al comienzo, la mayoría de esos muchachos provenían de las centenarias armas terrestres y navales que generosamente debieron entregar a algunos de los más audaces para que, conservando sus virtudes militares, emprendieran una nueva ruta que los llevaría hacia las estrellas -a menudo por la vía más ardua- y pudieran allí formar un dosel protector de la Patria.

Con la porfiada marcha del tiempo, la mayoría y luego la totalidad se originó en liceos, colegios y universidades. Estos, recibieron ejemplo y enseñanza de quienes les habían precedido, y todos juntos fueron conformando la moderna, la actual Fuerza Aérea de Chile.

Se ha dicho, con toda razón, que quien no conoce su pasado tendrá dificultad para construir su futuro. Esta aseveración es válida para hombres, países y organizaciones puesto que la vida es un todo continuo, no una suma de momentos. Por esta simple pero profunda razón es que tenemos el deber de estudiar la historia si deseamos seguir en una senda de superación.

Con plena conciencia de esta lógica vivencial, la Fundación Arturo Merino Benítez, nacida como un hijo querido por la voluntad del arma aérea, tomó la iniciativa, hace ya varios años, de dar a conocer las vidas de algunos de los aviadores más preclaros que hayan vestido el uniforme azul aéreo.

Al momento de elegir entre muchos, se optó por iniciar una serie de biografías de quienes llegaron hasta la culminación máxima del escalafón: los Comandantes en Jefe.

Tuve el honor de participar en ese proceso desde sus inicios; algunas veces como coordinador y actuando como editor, y otras, como autor de algún libro.

Hace un año, se me pidió escribir la biografía del General del Aire Aurelio Celedón Palma, tarea que acepté y emprendí con agrado no exento de emoción pues el personaje era ya el jefe máximo de la Fuerza Aérea cuando traspasé por primera vez el umbral de la Escuela de Aviación.

En estas circunstancias tuve el natural temor de ser incapaz de llevar al papel la vida de un hombre y sus circunstancias. Gracias a Dios, en el paso de los meses recibí ayudas valiosas que me permitieron dar término al encargo. Hoy debo agradecer a la Fuerza Aérea y en especial a su Comandante en Jefe el General del Aire Patricio Ríos Ponce por depositar en mí su confianza y poner a mi disposición los archivos adecuados.

Asimismo tengo un grato reconocimiento hacia el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio que, como en otras oportunidades, me permitió el uso de su biblioteca y archivos, con la espontánea dedicación de horas de algunos de sus miembros más significativos, como también el uso de fotografías.

La familia del General Celedón no escatimó tiempo, consejos y aportes fotográficos para definir la vida en forma integral del personaje. Sus hijos, hermana sobreviviente y sobrinos me recibieron con total voluntad.

El Gerente general de la Fundación Arturo Merino Benítez, mi querido amigo, el General Nelson Maturana Terán, me proporcionó en forma permanente el importante apoyo administrativo que esta obra requería; igualmente, el personal bajo su dirección comprometió mi gratitud.

Diversos amigos y otros conocidos circunstancialmente me narraron hechos y anécdotas, ilustrándome a veces y ayudando siempre para refrescar la memoria.

Mi colaboradora Nina, cuyo anonimato respeto, ha ganado largamente mi gratitud por su paciencia para descifrar los palimpsestos que periódicamente le entregaba.

Mi esposa Anny sabe que mis sentimientos están junto a ella, por todo lo que me ha dado en la vida y en particular por su paciencia para tolerar mis huraños encierros en el escritorio.

Si el esfuerzo y dedicación de todas esas personas logra que por intermedio de este libro se conozca mejor una faceta de la historia de nuestra Fuerza Aérea, querrá significar que no equivocó quien tomó la decisión de hacer que se publique otra biografía de un gran aviador.

El autor

Diciembre de 2001

CAPITULO I

Arauco no domado

En la abundante literatura existente sobre la conquista de América, destaca con luces nítidas La Araucana, poema extraordinario de Ercilla, que es un homenaje a la belleza de esta tierra y a la noble bravura con que se batieron aborígenes y españoles. La idea del poeta queda señalada ya desde el *Canto I* cuando dice que no se referirá a romances ni «ternezas de amorosos afectos», sino al «valor, los hechos, las proezas». Más adelante en la sexta estrofa del mismo canto, agrega:

Chile, fértil provincia y señalada
en la región antártica y famosa,
de remotas naciones respetada
por fuerte, principal y poderosa;
la gente que produce es tan granada,
tan soberbia, gallarda y belicosa,
que no ha sido por rey jamás regida,
ni a extranjero dominio sometida.

Si hoy pudiera vernos, comprobaría que hasta los tiempos que corren y pasados ya más de cuatrocientos años desde que publicara la primera parte de La Araucana (1569), la fértil región aún continúa siendo tierra que rechaza el extranjero dominio, porque su gente es granada, soberbia y belicosa.

Mucho podemos decir acerca de ser un pueblo amante de la paz, pero en verdad, cada vez que la libertad o la soberanía se han visto amenazadas, los descendientes de la raza íbera y del pueblo araucano -con todos los aportes de diversas corrientes- han mostrado con fuerza sorprendente una capacidad de lucha que les otorga características individuantes.

Esa raza chilena se formó a impulsos de los avatares de la guerra donde se fundieron los caracteres hispanos y aquellos propios de los habitantes de esta larga geografía.

Los españoles eran considerados los mejores soldados de la época y crearon un

imperio donde no se ponía el sol. Los araucanos no sabían lo que era un emperador y sólo veían que el sol aparecía sobre las altas montañas de las blancas cumbres y en su carrera iba a bañarse en el mar que tenían en frente; pero, al igual que los otros poseían un orgullo bien fundado porque jamás fueron conquistados.

Sin embargo, ¿cómo se produjo esa unión? Los historiadores entregan una apreciable cantidad de información que se traduce en cifras estadísticas, mas podemos quedarnos con la imagen de algún soldado de negra barba y una muchacha de piel mate y ojos almendrados que se confundieron en un abrazo bajo el denso follaje de la selva húmeda y con la complicidad de la luna que se asomaba entre densos nubarrones gestaron el origen de los chilenos.

Más tarde, cuando los españoles comenzaron a traer sus mujeres, nacieron sus hijos y se les llamó criollos para diferenciarlos de los que habían visto la luz allá en la península. Luego de los ataques de los indígenas a los pueblos convertidos en fuertes, si había suerte en las batallas, podían retirarse a su territorio y tal vez arrastraban con ellos a alguna española, produciéndose a la inversa, pero con igual resultado, el nacimiento de un mestizo. Y la historia continuó escribiéndose con pasión y sus descendientes llevaron en la sangre el ardor libertario y dominador de ambos pueblos. Los años transcurrieron de manera inexorable, pero la semilla plantada germinó hasta dar a la mayoría de los habitantes del país que ya se llamaba Chile, un ansia de independencia culminada en los campos de Maipú el 5 de abril de 1818.

Mientras la patria se daba vida propia habiendo roto los lazos con la corona de los Borbones y transcurrían los decenios, los araucanos continuaban en guerra contra quienes eran considerados sus enemigos; ya no eran los godos, eran los chilenos, sin embargo para los que ahora se les denominaba indios, se trataba de un pueblo que pretendía subyugarlos.

Y Chile entraría a desgano en una guerra de la que resultaría vencedor en las cálidas tierras del norte contra dos países que habían amenazado su destino. Mientras se hilvanaban Tarapacá, Arica, Chorrillos y La Concepción dando lustre a las armas chilenas, en el Arauco profundo los mapuches continuaban su resistencia de cuatro siglos hasta ser finalmente vencidos por las fuerzas del Coronel Urrutia en el paso de Temuco.

La fama española había corrido con largas zancadas por el mundo europeo y americano. Los aceros de Toledo y las picas que se hicieron célebres en Flandes habían hecho rodar muchas coronas. Los endurecidos cueros de guanaco y las lanzas de colihue realizaron la epopeya de no ceder ante el progreso de la ciencia apoyando el arte de la guerra.

Arauco era una geografía apta para albergar a esa gente tan granada, tan soberbia y tan belicosa. Su borde norte estaba en la frontera natural del río Maule y hacia el sur se hundía en el mar al llegar a las islas de Chiloé.

La vegetación lujuriosa invadía toda la región mezclando de forma abigarrada coigües y araucarias con mil diversos colores y variadas formas de plantas entre las cuales los helechos recibían la abundante lluvia que impregnaba la tierra. Esta condición de bosque profundo dificultaba el paso a quienes no estuvieran acostumbrados a desplazarse entre la maraña como era el caso de los españoles, para quienes el ambiente natural, frío y lluvioso, resultaba hostil, lo que se incrementaba por la presencia oculta de los indígenas que atisbaban al invasor desde la espesura, esperando el momento propicio para atacarlos.

Bajo estas circunstancias, los españoles debían buscar formas de protegerse y entonces resultaba natural la construcción de fuertes, tras cuyas palizadas podían encontrar una cierta seguridad que el territorio no les ofrecía. Estos fuertes debían estar cerca de alguna fuente de agua dulce, ríos, esteros o lagos, e idealmente tener cerca la costa para recibir apoyos de barcos o facilitar la retirada si era necesario.

En el avance hacia el sur, después de pasar el río Maule, hasta donde llegaban los araucanos, el progreso se hizo más lento y dificultoso. Finalmente encontraron las huestes conquistadoras una bahía en forma de herradura abierta al norte y con una isla cerrando su boca. Allí, en sus orillas se fundó el fuerte de Penco, el 3 de marzo de 1550. Junto a él se levantó la ciudad de Concepción.

Pedro de Valdivia, que ya había recibido el título de Gobernador de Chile en 1548 como consecuencia de su victoria sobre las fuerzas de Pizarro en la batalla de Jaquijahuana en Perú continuaría su tarea de conquistar nuevas tierras para la corona española. En esa verdadera epopeya perdería la vida pero consolidaría la gloria que comparte con Lautaro.

En una carta del Conquistador enviada al Rey de España, le dice: «Viendo yo como los caciques desta comarca han ya venido de paz e sirven con sus indios, poblé en este asiento y fuerte una ciudad, y nombrela de la Concepción del Nuevo Extremo. Formé Cabildo, justicia e regimiento, y puse árbol de justicia a los cinco días del mes de octubre del 550, y señalé vecinos y repartí los caciques entre ellos; y así viven contentos, bendito Dios».

La redacción del texto nos muestra el sentido de organización -común a la mayoría de los conquistadores- pero especialmente notable en Valdivia.

Los conceptos de administración de la villa, el sentido de justicia ante los frecuentes pleitos entre vecinos y la necesidad de seguridad frente al ambiente adverso representado por los continuos ataques de los indígenas, se dejaron ver en la carta citada.

La preocupación por satisfacer las necesidades religiosas se hacen presente con la asignación de un solar para la parroquia creada bajo la advocación de San Pedro y la nominación del presbítero Gonzalo López como párroco, quien había acompañado a

Valdivia como capellán del ejército desde que éste había concurrido en Perú a sofocar la sublevación de Gonzalo Pizarro.

Miguel de Olivares nos relata otra preocupación del Conquistador al decir: “Después de fundada de este modo la ciudad, dio alma al gobierno político con las Ordenanzas que constan de 42 capítulos... tan comprensivas de la materia y acomodadas a la necesidad de aquellos tiempos...” Lamentablemente no disponemos del texto correspondiente.

Luego de su fundación, en años posteriores, la ciudad fue destruida varias veces por ataques mapuches obligando en dos oportunidades a sus habitantes a abandonar casa y enseres para salvar sus vidas.

Ercilla, de manera poética ha relatado una de esas ocasiones asignando a Mencía de los Nidos un valor extraordinario del que los hombres habrían carecido. En nueve estrofas, el poeta convierte a la española (real o imaginaria) en una diosa guerrera que increpa a los que huían. De este pasaje extraemos tres estrofas. (Canto III)

Doña Mencía de los Nidos, una dama
noble, discreta, valerosa, osada,
es aquella que alcanza tanta fama
en tiempo que a los hombres es negada:
estando enferma y flaca en una cama,
siente el grande alboroto, y esforzada,
asiendo de una espada y un escudo,
salió tras los vecinos como pudo.

Les da alcance y cuando los hombres van subiendo al monte, les advierte:

decidme, ¿qué es de aquella fortaleza
que contra los que así temeis mostrastes?
¿Qué es de aquel alto punto, y la grandeza
de la inmortalidad a que aspirastes?
¿Qué es del esfuerzo, orgullo, la bravura,
y el natural valor de que os preciastes?
¿Adonde vais, cuitados de vosotros,
que no viene ninguno tras nosotros?

Y en la estrofa final de su exhorto, les grita:

¡Volved, no vais así desa manera,

ni del temor os deis tan por amigos,
 que yo me ofrezco aquí, que la primera
 me arrojaré en los hierros enemigos!
 ¡Haré yo esta palabra verdadera,
 y vosotros sereis dello testigos!
 ¡Volved, volved!, gritaba, pero en vano,
 que a nadie pareció el consejo sano.

Fuera Mencia de los Nidos, o tal vez Juana Jiménez, según algunos; pero el hecho es que hubo una mujer cuyo temple heredaron las cantineras que siglos después combatieron en el norte.

Las duras condiciones en que vivían los españoles constituían un ambiente propicio para que el trato con los indígenas llegara a veces a límites de crueldad absolutamente censurables, sin embargo encontramos algunas disposiciones que mostraban gran preocupación por el bienestar físico y desarrollo espiritual de los naturales; desde luego que esto último bajo una orientación católica afín con la época.

En efecto, cuando después de la muerte de Valdivia y habiéndose producido una confrontación por el poder entre Francisco de Villagra y Francisco de Aguirre, el Virrey del Perú nombró como Gobernador de Chile a su hijo García de Mendoza.

Don García envió custodiados a Lima a ambos capitanes y asumió sus tareas en La Serena, desde donde marchó directamente a Concepción. El nuevo Gobernador estaba acompañado por el licenciado Hernando de Santillán, Oidor de la Audiencia de Lima, quien además había sido nombrado Teniente General y Asesor del nuevo Gobernador. Formando parte de su comitiva estaba el fraile dominico Gil González, hombre piadoso pero inflexible que desarrollaría algunas acciones pintorescas y otras próximas al llamado insurreccional. Pero fue Santillán quien dejó un recuerdo interesante acerca de cómo debían ser tratados los naturales del país.

Don García dictó las «Ordenanzas para la Concepción, Imperial, Cañete, Valdivia, Villarrica y Osorno» llamadas históricamente “Tasa de Santillán”, en homenaje a su autor.

En algunos párrafos de las Ordenanzas se establecía:

“Ninguna persona puede alquilar ni alquilarle sus indios ni yanaconas a otro”.

“El encomendero o otra persona que tuviere india en su casa de servicio, siendo de edad suficiente y habiéndole servido cuatro años, sea obligada a casalla e dalle un rancho aparte, enviála a su naturaleza con su marido”.

“A cada persona de servicio dé en mantenimiento, la persona que la ocupa, cada día un cuartillo de trigo o maíz, y cada año un vestido de algodón o lino”.

“No puede el encomendero mantener encerrados a los indios de servicio”.

“Ordeno y mando que todos los yanaconas que se han hecho después de la muerte del gobernador Pedro de Valdivia e alzamiento de la tierra se envíen a sus naturalezas, y ningún encomendero ni otra persona los detenga, ni quite a sus caciques”.

“Ordeno y mando que ninguna persona pueda cargar ni carguen indios con mercaderías ni otra cosa ninguna de granjerías, so pena de mil pesos de oro”.

“Las personas que tienen indios de servicio sean obligados de enviarlos los días de fiesta a oír la doctrina cristiana en la iglesia”.

Como se puede apreciar, el espíritu de la Tasa de Santillán todavía podría servir de base para normas morales en las relaciones laborales.

Las penas que se establecían por su incumplimiento eran severas, pero a menudo la autoridad careció de voluntad para aplicarlas y, con mayor frecuencia, los encomenderos encontraron formas astutas para burlarlas, por lo que el trato durísimo que se solía dar a los indios, fue motivo a lo largo de los años para encender rebeliones.

Para tener una idea más clara de quiénes y cómo eran los habitantes de la Araucanía, recurrimos a Manuel Dannemann y Alba Valencia, quienes en su obra «Grupos Aborígenes Chilenos, su situación actual y distribución territorial»⁽¹⁾ dicen, entre otras cosas, refiriéndose al grupo mapuche:

“Este grupo aborígen... corresponde a los subgrupos llamados mapuche o araucano, pehuenche y huilliche... Para los fines de nuestro trabajo, y siempre con un criterio sincrónico, postularemos la existencia de los mencionados subgrupos como confluyentes en un gran sistema social aborígen considerando que su lengua, conocida como «araucano» o «mapuche», o más propiamente, «mapudungun», por sus propios hablantes, constituye una fuerza unificadora para todo el grupo, presentando variaciones dialectales para cada uno de los tres subgrupos nombrados, en relación con otros factores de diferenciación cultural y social, lo que corrobora nuestra postulación”.

Al referirse a las características físicas de esta etnia, los autores las definen así:

“Los miembros del subgrupo mapuche presentan rasgos mongoloides. Son mayoritariamente branquicéfalos, de estatura regular, más bien reducida; cara ancha, ojos con predominio de pliegue mongólico, boca grande, con marcado prognatismo alveolar; cabello abundante negro, grueso y liso, que se halla también en las partes laterales de la frente casi unido con las cejas, aunque tienen poco pelo corporal y rostro comúnmente lampiño. Sus espaldas son corpulentas y el tronco largo, en relación con las extremidades. En cuanto a grupo sanguíneo, si se considera el sistema A - B - O, se comprueba en estos aborígenes una notable preponderancia de este último”.

Al describir a los mapuche-pehuenches dicen que son parecidos a los anteriores, pero de mayor estatura y más delgados y de cráneos más altos. Respecto de los mapuches-huilliches los definen como muy parecidos a los mapuches.

La excelente monografía citada nos permite formar una visión del físico que tendrían los indígenas contra quienes luchaban los españoles, físico que se aparta de la descripción romántica de Ercilla y que durante muchos años permitió que en Chile tuviéramos una concepción equivocada.

Sin embargo, con el correr de los tiempos se fue formando una mezcla genética que incluyó a otras razas y dio por fruto al tipo criollo. Aún cuando una población numerosa, superior a 500.000, según determinados estudios, se conserve hasta la actualidad en condiciones de gran pureza. Hoy se les encuentra concentrados de manera significativa desde el sur de la Octava Región, en la Novena y Décima.

“Por primera vez en el Censo de 1992 se consultó a las personas de 14 años y más si se consideraban pertenecientes a alguna “etnia”. En esa oportunidad casi un millón de personas (9.6% del total nacional) se declaró mapuche...” “Uno de los aspectos que causó más sorpresa entre los resultados de ese Censo fue la alta proporción de mapuches que vivía en pueblos, ciudades y zonas densamente pobladas. Así también se constató que hay mapuches en todas las comunas del país y no sólo en las de asentamiento tradicional, que existe una alta concentración de población mapuche en la Región Metropolitana.”⁽²⁾

Por su parte, muchos tipos españoles se mantuvieron con poca mezcla y constituyeron diversos estratos sociales tanto rurales como urbanos que terminaron por asimilarse a los criollos, núcleo donde se originó la independencia nacional.

Muchos años después de las guerras de conquista, la zona de la Araucanía se fue poblando y como parte del afán civilizador, se iría haciendo un país donde la agricultura de cereales requeriría de extensiones despejadas en perjuicio de los bosques nativos.

Pequeños asentamientos de criollos dieron origen a pueblos y ciudades. Próximo a Concepción quedaron Penco y Tomé, algún tiempo famosos por las lozas y los casimires, mientras la metrópoli del sur se hacía vecina con el puerto militar de Talcahuano. A pocos kilómetros de Concepción, en el camino hacia Chillán, se creó el pueblo de La Florida.

La historia humana que hoy narramos, comienza en Tomé y La Florida. Sigue en Chillán; se prolonga en Santiago; se pasea por Temuco, Puerto Montt, Punta Arenas y Río de Janeiro para asentarse de manera definitiva en la ciudad que Valdivia había fundado al pie del cerro Huelén y que llamó Santiago del Nuevo Extremo.

En efecto, en 1902 nació en Tomé un niño, hijo tercero de una numerosa familia.



Los padres del General Celedón Palma; don Aurelio Celedón Sanford y doña Amalia Palma Núñez.

Sus padres le bautizaron Aurelio, pero desde pequeño lo llamaron Lelo. Por sus venas criollas corría la sangre de los españoles y tal vez algunas gotas araucanas, pero de lo que no cabe duda es de que entre sus ancestros se encuentra un inglés avecindado en Filadelfia en los Estados Unidos, un experto molinero llegado a Chile cuando el país era un fuerte exportador de trigo. Eran los tiempos en que la flota mercante nacional había llegado a estar compuesta por 272 buques que paseaban la bandera por los siete mares aumentando las exportaciones de manera impresionante, siendo uno de los pilares del comercio exterior la producción triguera que se vendía a Perú, California y Asia.

En esa época, el molino de Loncomilla era considerado el más grande del mundo y naturalmente había necesidad de expertos como lo era Sanford para que ayudaran a aumentar ese importante rubro agrícola. Las exportaciones de trigo habían aumentado desde comienzos del siglo XIX hasta la década de 1850 en más del doble; en el primer caso eran 145.000 quintales métricos y, en el segundo, fueron 300.000.

Otro de los rubros que experimentó un fuerte incremento a mediados de siglo, fue la producción de carbón como consecuencia del fomento a la navegación a vapor.

Los establecimientos de Lirquén, Coronel y Lota contribuyeron a la riqueza nacional de manera importante dando origen a grandes riquezas, pero también contribuyeron a la aparición de sectores obreros empobrecidos trabajando en condiciones durísimas.

La población de Concepción en 1854 era de 13.335 habitantes, y la de Tomé 3.820 habitantes. En los próximos treinta años la población de Concepción se triplicó llegando en 1885 a 39.475 habitantes, mientras que Tomé no alcanzó a duplicarse, al llegar en el mismo año a sólo 5.288. Esto demuestra que el puerto de Tomé pese a su trascendencia en la comercialización de la zona, se fue desarrollando lentamente.

Sin embargo, allí se estableció Aurelio Celedón Sanford, nacido en ese puerto el año 1879, el mismo año en que Prat se inmoló en Iquique escribiendo una de las páginas más heroicas en la historia.

La actividad portuaria invitó al joven Celedón, desde que dejó el colegio, a trabajar junto a su progenitor en negocios comerciales que le permitieron un agradable vivir.

Debemos imaginar el ambiente de Tomé en las postrimerías del siglo XIX. Una ciudad pequeña con pocos lugares de diversión para un joven emprendedor, lo que no era extraño en cualquier ciudad de Chile, pero que en esa localidad se notaba con mayor intensidad.

No hay certezas acerca de cómo la ciudad de Tomé se constituyó, pues lo que se sabe es que Juan Bautista Pastene estuvo en sus costas cerca de 1544. Pero, ¿cómo y por qué se fundó allí un pueblo y se le dio ese nombre? Diversas teorías hacen suponer que la denominación puede deberse al ulmen *Lel Tomé*.

El nombre de este araucano lo encontramos en el poema de Ercilla, en el Canto II, cuando describiendo la discordia habida entre los indígenas para elegir a quien los mandaría contra los españoles, dice:

“Tomé y Andalicán también vinieron,
que eran del araucano regimiento,
y otros muchos caciques acudieron,
que por no ser prolijo no lo cuento.”

Al decir “del araucano regimiento” debe entenderse “de los araucanos gobernantes” según la autorizada opinión de Guillermo Araya.⁽³⁾

Luego, Ercilla narra la gresca armada entre diversos pretendientes al mando supremo, secundados por sus huestes y la intervención pacificadora de Tomé:

“Tomé y otros caciques se metieron
en medio de estos bárbaros de presto,
y con dificultad los despartieron,
que no hicieron poco en hacer esto.”

Siempre en opinión de Guillermo Araya, la expresión “los despartieron” debe ser entendida como “los separaron”. Así tenemos a un cacique llamado Tomé que contribuyó con fuerza a terminar las discordias entre araucanos por ejercer el mando.

En 1552, Pedro de León recibió la primera encomienda que se registra en el área y que algún tiempo después sería repartida.

Lo cierto es que comenzó a desarrollarse un caserío que al crecer hizo necesario fundar una parroquia, tal vez en 1625 por Fray Jerónimo de Oré, que fuera obispo de Concepción.

Por aquellos años nació un hijo del Cacique Curivilú y de doña Isabel de Vivar, hija ésta de Alejo de Vivar del Risco.

Cuando el cacique murió, su viuda y el hijo llegaron a Concepción, allí el muchacho se hizo soldado y la madre se enclaustró en las Trinitarias donde permaneció por el resto de su vida.

El hijo, llamado Alejo como su abuelo, desertó del ejército español y volvió a vivir con los araucanos adoptando el nombre de Ñanku, pero la historia lo ha recogido como El Mestizo Alejo, que muchas veces puso en jaque a las tropas coloniales y que finalmente murió asesinado por dos de sus esposas.

En medio de los avatares propios del acontecer de los primeros años de la Colonia transcurrió el tiempo y Tomé continuó como “una pequeña y hermosa ensenada rodeada de rocas y árboles gigantescos”, según el Capitán de la Real Marina Británica Bassil - Hall.

En 1836 se fundó la Parroquia de Nuestra Señora de la Candelaria y la iglesia se levantó frente a la bonita plaza del pueblo. Su primer cura párroco fue don José María Miranda y algunos años después fue nombrado el cura don Juan José Quintana, el mismo que en 1897 celebró el matrimonio de Aurelio Celedón Sanford con Amalia Palma Núñez.

Ese día 12 de diciembre, luciendo un sol esplendoroso en el bello cielo azul sin nubes, entraron a la iglesia del brazo de sus padrinos el fornido novio de veintisiete años y la espigada jovencita de veintitrés. Fueron felices y tuvieron una numerosísima descendencia, y uno de sus hijos fue el jinete que cabalgó por los cielos en medio del respeto y afecto de quienes le conocieron.

Ese muchachito fue bautizado por el nuevo cura de la Parroquia Nuestra Señora de la Candelaria, don Abraham Romero, en septiembre de 1902.

En 1897 el mundo se preparaba para entrar a un nuevo siglo. Europa florecía entre imperios y repúblicas que no se acostumbraban a dejar atrás las monarquías.

Inglaterra era gobernada por la reina Victoria quien con su sólida personalidad y ayuda de ministros como Disraeli y Gladstone dio origen a uno de los períodos de mayor

esplendor de su país, el Reino Unido. La influencia ejercida por la reina se tradujo de manera importante en las costumbres de lo que se conoció como la época victoriana. Su imperio se extendía en Asia, Africa, América y naturalmente en Europa.

Italia, regida por Humberto I, había vivido un largo período de convulsiones políticas y sociales en el camino hacia su unificación, pero ya lograda, buscaba ampliarse como imperio en Somalia y Eritrea. Víctima de las turbulencias de la época, Humberto I fue asesinado en Monza el 29 de julio de 1900.

Alemania, bajo la fuerte conducción de Otto von Bismark, también había llegado a unificarse y se coronó a Guillermo I como Emperador del Segundo Reich, pero la intervención del propio Emperador obligó a Bismark a dimitir. Es interesante recordar que el Canciller había desarrollado una serie de pactos secretos con varios países europeos para evitar la formación de coaliciones; luego bajo la personal conducción de Guillermo I se promovió la expansión alemana en Africa y el Pacífico originando una creciente rivalidad con el Reino Unido y Francia que contribuiría de alguna manera a propiciar las condiciones para la Primera Guerra Mundial.

En Francia, al perder la guerra franco prusiana, cayó el Emperador Napoleón III y se instauró la República, y aunque mermada en su territorio hexagonal, aumentó sus dominios gracias a los esfuerzos de sus soldados, pero eran tiempos turbulentos y un capitán de artillería, Alfred Dreyfus, fue acusado injustamente de traición. Se le degradó en forma deshonrosa y fue condenado a cadena perpetua en Guayana; corría el año 1894. Alrededor del caso escandaloso se levantaron diversas corrientes de opinión hasta que en 1906, gracias a los esfuerzos de socialistas y republicanos, se reabrió el caso y fue absuelto comprobándose que el culpable era otra persona. Se le restituyó al ejército y se le otorgó la Legión de Honor. Combatió en la Primera Guerra Mundial durante la cual ascendió a teniente coronel. Pero no todo era trágico; también se conoce la anécdota del periodista Albert Goullé que en el diario «La Petite Republique» del 22 de agosto de 1894 trató al Presidente de la República de «constipé», esto es: estítico. Fue condenado a dos meses de prisión. Pero Francia continuó su progreso social y económico que culminó con la exposición de 1900. Se trata del período conocido como la Belle Epoque, con su flonflon de valeses y polkas, banquetes, ceremonias y la primera línea de Metro. También es un período de profunda miseria para muchos desheredados como consecuencia de un Estado que se degrada en medio de un dejar hacer.⁽⁴⁾

España había sido derrotada en la guerra con Estados Unidos y como consecuencia perdió Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Los tres países recibirían una fuerte influencia norteamericana que bajo diversas formas y por distintas trayectorias, aún se proyectan; pero España había restaurado a los Borbones dando al país una cierta estabilidad aunque reducida en su tamaño político y económico. El poder detrás del trono fue Antonio Cánovas del Castillo que primero impuso a Alfonso XII, pero luego de la muer-

te de éste en 1885, facilitó las cosas para que la reina María Cristina ejerciera la regencia hasta 1902. Ya no era el orgulloso imperio que conquistó América y logró que en sus dominios no se pusiera el sol.

Estados Unidos, después de la trágica Guerra de Secesión y pese al asesinato de Lincoln, se vio fortalecido y en 1900 había cuatro ferrocarriles transcontinentales. La riqueza de algunos magnates se hizo mítica y los nombres de Morgan y Rockefeller significaron un impulso gigantesco en la economía. La influencia política de Estados Unidos en América Central, Sur y Caribe se consolidó de manera significativa y ya a comienzos del siglo XX adquiriría una importancia trascendente que más tarde fue casi absoluta, sobre todo respecto de determinados países.

Brasil había sido durante el siglo XIX la única monarquía (realmente merecedora del nombre) en América. Los emperadores Pedro I y Pedro II gobernaron con diversa suerte un país gigante con una economía fundamentalmente agraria. A la abdicación de Pedro II en 1889 siguió un período de dictaduras que terminaron en 1894 cuando se estableció un gobierno de estricta legalidad constitucional. La gran producción de café representó ingentes riquezas que permitieron un sólido crecimiento de la infraestructura.

En este mundo, descrito de manera sumaria, estaba inmerso Chile, regido por un mal sistema parlamentario, consecuencia de la guerra civil de 1891.

Francisco Encina calificó el período como «política fantasma» por la incapacidad resolutive del Ejecutivo, lo que se traducía entre otras cosas, en un estancamiento del desarrollo nacional. Particularmente notorio era este decaimiento en las provincias donde las necesidades superaban con creces a las disponibilidades, de manera tal que la vida se hacía difícil para sus habitantes y fue por eso, básicamente, que pronto comenzaría el éxodo hacia las ciudades grandes desde los pequeños poblados y en forma más significativa desde los campos.

Tomé no escapaba a esta circunstancia, y ya hemos visto como su población aumentaba de manera lenta. Sin embargo la vida continuaba y para ello era necesario que los seres humanos constituyeran familias, y sucedió un día 12 de diciembre cuando Aurelio Celedón Sanford, el emprendedor joven, contrajo matrimonio con Amalia Palma Núñez.

La novia había nacido en La Florida, que a la sazón era solamente algo más que un conjunto de casas. Sus padres, don Mardoqueo Palma y doña Barbarita Núñez, vivían en una propiedad dedicados a la agricultura. Preocupados por la educación de su hija la enviaron al colegio a Concepción, ciudad donde en alguna tarde de primavera conoció al joven Aurelio Celedón Sanford, hijo de Nacianceno Celedón e Isabel Sanford. Uno de los testigos del novio fue su gran amigo Adolfo Gutiérrez, con quien le uniría

una camaradería que se prolongó a través de los años ya que se asociaron y formaron la empresa comercial Celedón y Gutiérrez, que algún tiempo después se estableció en Chillán, ciudad a la que ambos trasladaron sus respectivas familias.

En la ciudad que había sido la cuna de O'Higgins fijó la residencia el matrimonio Celedón Palma, que a la sazón ya tenían tres hijos: Carmela, Armando y Aurelio, luego nacerían Teresa, Eduardo, Adolfo, Isabel e Irna.

No podían imaginar que estaban originando una familia que en gran medida estaría ligada a la Fuerza Aérea de Chile, pues cuando nació la mayor parte de los hijos, volar era aún algo utópico en nuestro país.

Recordemos que recién el 21 de agosto de 1910 se realizó el primer vuelo de un avión en Chile. Ese día en la Chacra Valparaíso en Ñuñoa y desde una rústica pista se elevó el Voisin piloteado por César Copetta. Los espectadores admirados pudieron presenciar como esa extraña máquina vencía a la fuerza de gravedad y a pocos metros del suelo, por un tiempo breve de sólo algunos minutos, el aviador francés avecindado en Chile realizó algunas maniobras «impresionantes», tales como despegar, hacer un par de virajes y luego aterrizar entre atronadores aplausos.

En Chillán, el niño Aurelio Celedón Palma, hacía sus primeras tareas como alumno de la Escuela Anexa a la Escuela Normal.



1917. La familia Celedón Palma completa. Atrás a la derecha con uniforme, el Cadete Aurelio Celedón.



1926. Otro grupo familiar. Falta Eduardo que recién había viajado a Alemania para perfeccionar su profesión. Aurelio está en segunda fila, extremo derecho.

La familia ya estaba instalada en esa ciudad y poco a poco continuó incrementándose con otros hijos.

La hija mayor, Carmen Nestorina fue pronto Carmelita para todos sus seres queridos. Con el correr de los años fue una niña y luego una jovencita encantadora, como lo es actualmente con más de un siglo de vida. Contrajo matrimonio con Roberto Sánchez Aguilera, un distinguido contador chillanejo, y de su unión nacieron siete hijos: Roberto, que sería un prestigiado oficial de la Fuerza Aérea, retirado con el grado de Coronel y hoy funcionario de LAN Chile, Zita, Eugenia, (Roberto Sánchez Celedón), Marcela, Gustavo, Enrique y Luz Angélica. Marcela y Luz Angélica, radicadas en Concepción acompañan a su centenaria madre.

Después nació Armando, quien se casó con Inés Gutiérrez, hija de Adolfo Gutiérrez, el gran amigo y socio de su padre. No dejaron descendencia.

El tercero fue Aurelio, de quien nos ocuparemos a lo largo de este libro.

La cuarta hija fue Teresa, casada con Oscar Hurtado y luego, en segundas nupcias, con Víctor Castellón.

Después nació Eduardo, fue ingeniero textil y en 1926 se trasladó a Europa para

perfeccionar su profesión. Allí se enamoró de la hermosa joven alemana Helena Euler, con quien contrajo matrimonio y tuvieron dos hijos: Reinhard y Anne Else Celedón Euler.

Reinhard Celedón Euler, siguiendo el ejemplo paterno se casó con Annelore Mecket y de su unión nacieron Wolfgang y Wolkar.

Wolfgang Celedón Mecket ingresó a la Escuela de Aviación para ser aviador como otros de su familia. Ha alcanzado el grado de Coronel y durante su carrera obtuvo el primer lugar de su promoción como Oficial de Estado Mayor al egresar de la Academia de Guerra Aérea. Una fotografía de este libro lo muestra en esa ocasión junto a su tío abuelo, el General Aurelio Celedón Palma y su tío el General Adolfo Celedón Sandoval.

El quinto hijo fue bautizado como Adolfo y de su matrimonio en Chillán con Lucía Sandoval Araneda tuvo un hijo al que llamó Adolfo y quien sería abogado y también continuó la estrecha relación con la Fuerza Aérea a la que ingresó llegando a ser General de Brigada Aérea de Justicia. Luego de una brillante carrera, se acogió a retiro cuando era jefe de los servicios jurídicos de la Institución. La segunda hija del matrimonio fue bautizada Bárbara, tal vez en recuerdo de su ancestro Barbarita Palma.

La séptima hija fue Isabel, quien al igual que varios de sus hermanos se casó en Chillán. Con su esposo Raúl Becker Cubillos tuvieron un hijo, Raúl como su padre y así, Raúl Becker Celedón ingresó a la Escuela de Aviación y luego de su egreso como oficial continuó en la carrera hasta el grado de Coronel cuando se retiró del servicio.

Otros hijos del matrimonio fueron Fernando, Jorge y Rogelio.

La octava hija fue bautizada con el nombre de Irna; se casó también en Chillán, con Luis Fuentes Avendaño. Actualmente vive en Concepción. Tuvo cuatro hijos: Patricio, Sergio, Rosamalia y Carmen.

Tanto Irna como sus hijos fueron sumamente gentiles con el autor de este libro a quien proporcionaron informaciones y facilitaron numerosas fotografías que se publican en estas páginas. Especialmente se debe destacar aquellas referidas a grupos familiares del “clan” Celedón Palma.

Si resumimos en esta relación familiar podemos ver que el matrimonio de Aurelio Celedón Sanford y Amalia Palma Núñez realizado en Tomé y años después radicado en Chillán, tuvo un hijo: Aurelio Celedón Palma, General del Aire y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; tres nietos que abrazaron también a la Institución: Roberto Sánchez Celedón, Adolfo Celedón Sandoval y Raúl Becker Celedón. Luego nacería un bisnieto: Wolfgang Celedón Mecket.

Con toda razón dijimos en un párrafo anterior que serían el origen de varios aviadores chilenos.

Corre el año 1908, faltan dos para celebrar el Centenario de la Independencia y la familia Celedón ya establecida en Chillán, matricula al pequeño Aurelio de solamente seis años de edad, en la Escuela anexa a la Escuela Normal de esa ciudad. Luego iría el Liceo. El pequeño Aurelio, es sólo una forma de decir para referirse a su edad, pues ya en esa época se advierte que será un tipo alto para los promedios de la época. Sin ser el de mayor estatura de su curso, es sin embargo lo suficientemente crecido como para que el profesor lo coloque en los lugares del fondo de la sala. Allí podrá dar impulso a sus ideas de que algún día será un centauro.

Chillán de comienzos del siglo XX era aún una ciudad que conservaba todo el sabor de la tierra huasa.

Por sus calles, algunas empedradas y otras polvorientas, cruzaban carretas tiradas por bueyes de paso cansino, en ellas eran transportados muchos de los ricos productos de la tierra que irían a alegrar las mesas de los chillanejos. Bajo las grandes arboledas que daban grata sombra en verano y alguna protección contra la lluvia en invierno, transitaban huasos luciendo su estampa sobre los robustos pero airosos caballos chilenos; mientras las herraduras resonaban con la marcha de las cabalgaduras, se podía oír el alegre tintinear metálico de las grandes rodajas produciendo en los oídos y el corazón del niño Aurelio una emoción que amenazaba con ahogarlo. ¡Algún día, él también sería jinete!

Entre estudios -a los que no se dedicaba con loco afán- y juegos con sus hermanos y otros amigos transcurrieron los años de preparatoria, como se le llamaba a la etapa escolar que hoy conocemos con el nombre de enseñanza básica.

A veces acompañaba a su padre para ir a comprar al Mercado las sabrosas longanizas de fama merecida. Allí contemplaba con ojos serios todo lo que sucedía a su alrededor. Su espíritu abierto que le mereció siempre el afecto y respeto de quienes lo conocieron, le permitía intensificar el contacto con algunos de los aspectos más autóctonos de la patria. Muchas veces se tiene que haber dicho que todo aquello era tan hermoso que cualquier sacrificio por defenderlo era poco.

Por aquellos tiempos se recordaba a menudo en colegios y ambientes familiares a otros dos chillanejos que habían dado lustre no sólo a la zona, sino también a toda la nación.

Bernardo O'Higgins había nacido allí y allí había tenido sus primeros impulsos independentistas, tal vez motivado por el proceder poco digno de su padre que llegaría a ser Virrey nombrado por la entonces odiosa monarquía española.

En las cercanías de Ninhue, el 4 de abril de 1848 nació Arturo Prat Chacón, el hombre que tuvo el valor suficiente para dar un salto gigantesco, espada en mano, desde la cubierta de su vieja corbeta hasta las páginas de la Historia. Su nombre, siempre recordado, lo era con mayor fuerza en los inicios del siglo XX en el viejo Chillán donde

los niños crecían con la imagen del héroe en las pupilas. Naturalmente que se trataba de un ejemplo que inducía a la imitación.

Pocos años después de la inmolación de Prat, nació en la misma ciudad, el 17 de mayo de 1888 un niño que sería un ejemplo para Aurelio, cuando pasados los años decidió seguir los pasos de Arturo Merino Benítez, el fundador de la Fuerza Aérea.

Pero no todo era en Chillán el reconocimiento para los hombres de armas. También allí se daba una dedicación especial a la cultura, circunstancia que favoreció la presencia de algunos artistas que dieron brillo a la ciudad. Desde luego que uno de los primeros nombres que salta al recuerdo es Claudio Arrau que nació sólo unos pocos meses antes que Aurelio viniera al mundo en Tomé. El prodigio natural de Arrau se hizo patente desde sus primeros años y a la edad en que otros niños jugaban al trompo o al volantín, él, con sólo tres años interpretaba al piano obras de Mozart y a los cinco, dio su primer concierto, en 1908, con música de Mozart, Beethoven y Chopin. ¿Se habrán encontrado en alguna oportunidad ambos niños? No tenemos respuesta satisfactoria, sólo nos queda imaginar que así haya sido. ¿Tal vez en la calle?, ¿o en el colegio? No hay respuesta.

Pero si no tenemos información acerca de eventuales encuentros en los años de niñez, en cambio sabemos que cuando los años hubieron pasado nació entre ambos chillanejos una cálida amistad.

Aurelio Celedón, como buen amante de la música, mantenía una honda admiración por Arrau y se sentía muy orgulloso de los triunfos de su ilustre coterráneo. Cada vez que pudieron reunirse afloró en la conversación una serie de recuerdos que ahora en la madurez cobraban valor especial, y naturalmente, cuando el gran maestro visitó nuestro país para ofrecer algunas de su geniales interpretaciones, el General Celedón estuvo presente para aplaudirle y luego, privadamente, expresarle el placer que experimentaba al escuchar su música.

Claudio Arrau fue un triunfador en el difícil mundo de la música, al punto que en una ocasión «Le Figaro», uno de los más importantes e influyentes diarios de Francia, anunciaba su visita a la capital gala bajo el titular: «El Emperador está en París».

Otra de las glorias culturales chillanejas fue Marta Brunet, la célebre autora de la novela «Montaña Adentro», nacida el 9 de agosto de 1897. Es curioso comprobar cómo la época de alrededores de 1900 dio de manera simultánea en Chillán a varios artistas de prestigio internacional. De Marta Brunet, además de su vida llena de éxitos literarios, se recuerda el dramático momento de su muerte. El 27 de octubre de 1967 se la designa Miembro de Honor de la Academia de la Lengua Uruguay y en los momentos en que pronunciaba un discurso de agradecimiento, cae muerta de manera fulminante.

También por la misma época nació en Chillán el niño que haría temblar de emoción los escenarios líricos del mundo. Ramón Vinay cuya maravillosa voz de tenor per-

mitió catalogarlo, en opinión de grandes críticos, como el mejor intérprete de Otelo que haya existido.

Siendo Celedón un fanático de la ópera, no puede extrañar que se desarrollara una simpática relación de afecto mutuo con Vinay. Más de una vez, éste hizo bromas acerca de que él también podría haber sido aviador y tal vez, el General pudo cantar una de esas arias que conocía de memoria. La respuesta fue siempre que el destino no podía haberlos llevado a ambos lejos de los caminos en los que habían seguido.

Las hijas de Celedón recuerdan hoy que cuando Vinay cantaba en Chile, su padre era asistente seguro al Teatro Municipal y después de la representación solía llevarlas a saludar al gran divo.

De una simpatía arrolladora, recorrió el mundo pregonando con orgullo su condición de chileno y chillanejo. Más de alguien comentó sus actitudes teatrales algo sobredimensionadas, sin embargo queda en las mentes de quienes le vimos y oímos en sus años de mayor triunfo, la profunda compenetración con el moro de Venecia. Asistir a una representación de Ramón Vinay, era un placer inmenso.

La vida lo llevó por senderos penosos al fin de sus días y terminó una vida dedicada al arte, después de haber sido aclamado en los principales teatros de ópera del mundo, en un modesto sanatorio en México, país que lo acogió con cariño y al que amó con intensidad.

¿Sería el ambiente cultural que se vivía en Chillán por aquellos años lo que llevó al joven alumno, ahora en el Liceo, Aurelio Celedón Palma, a escuchar ópera por primera vez en su vida? Tal vez.

Es posible que en su afán por saber de qué se trataba, se sintiera un día impulsado y fue al teatro a preguntar. Allí no le dieron mayor información y solamente le respondió un empleado, que en un par de semanas se presentaría una compañía, “con grandes cantantes” y haciendo un chiste le agregó que podría trabajar como acomodador.

Aurelio regresó a casa y contó lo sucedido que bastó para que sus hermanos le formularan varias bromas que no alteraron su interés. Llegó un día en que se anunció la presentación en Chillán de una ópera. ¿Qué sería aquello? Preguntó a sus padres quienes le dieron algunas explicaciones bastante iniciales, por lo que quedó con severas dudas acerca de la función que podría ver. Preguntó en el colegio de manera inocente y se encontró con compañeros que le respondieron diciendo que el teatro era para las personas grandes. Afortunadamente uno de sus profesores, un hombre con un marcado afán por hacer progresar a sus alumnos, le dijo que la ópera era la más sublime expresión del arte teatral donde se mezclaban el diálogo, la música y la función escénica.

Aurelio consiguió que para el día que se representaba La Traviata, sus padres lo llevaran con ellos. No conocemos el reparto que se presentó aquel día, sólo sabemos que la ópera lo cautivó y lo impactó en tal magnitud que por el resto de su vida fue un

ardiente admirador de ese género lírico, al punto que pasados los años siguió siendo siempre un entusiasta y cada vez que pudo asistió en otras ciudades a la ópera, y si era *La Traviata*, tanto mejor.

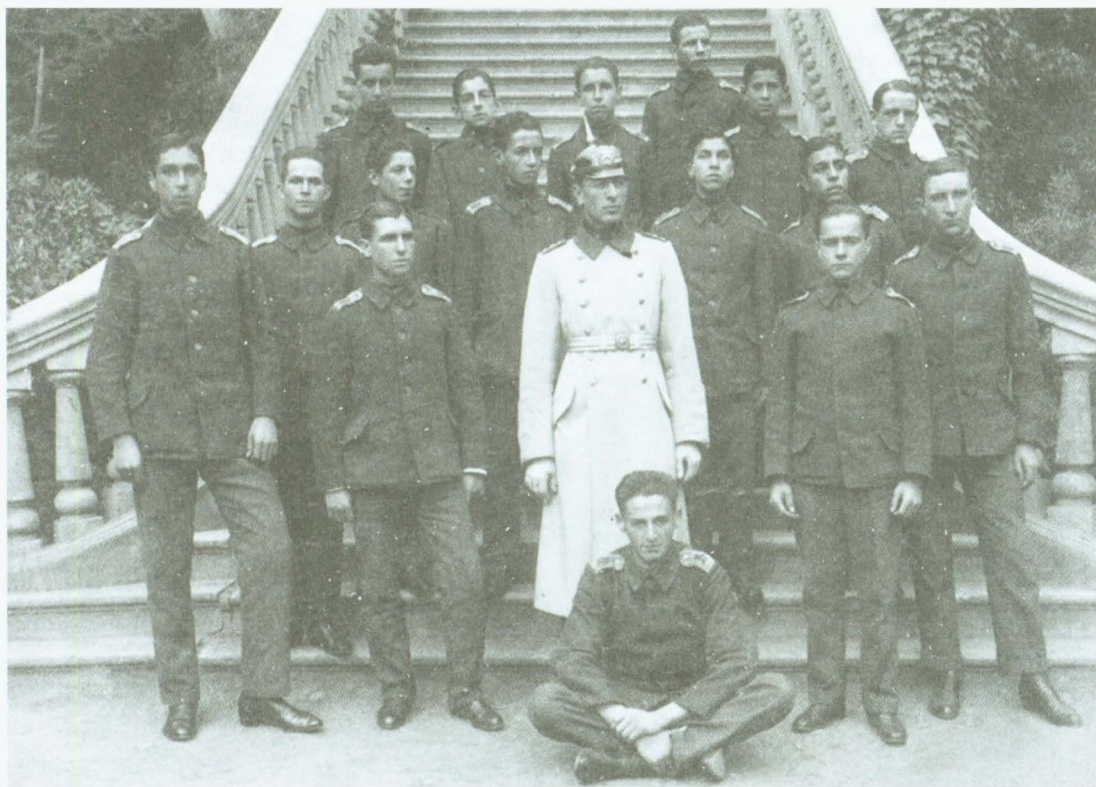
Los que conocieron a Aurelio Celedón Palma coinciden en recordar su profunda afición por la ópera y en general por la llamada música culta, al punto que a menudo se le veía disfrutando de estos espectáculos en el Teatro Municipal de Santiago.

Cuando aún era un joven oficial de la Fuerza Aérea muchas veces debió escalar hasta galería, porque su modesto sueldo no le permitía otras localidades, pero a medida que transcurrió el tiempo, pudo presenciar óperas desde mejores ubicaciones, hasta llegar una etapa en la cual su figura airosa se destacaba en palco.

Así siguieron pasando los años de su juventud entre la música y los caballos, admirando a los artistas y soñando con ser un centauro.

En ese período de su mocedad, él no podía saber qué le guardaba el futuro; no podía adivinar que sería un triunfador, ni le importaba.

De esta forma llegó el día en que cumplió 14 años y les anunció a sus padres que



Cadetes en tenida de servicio. Aurelio está en segunda fila atrás y a la derecha del Teniente. En el dorso de esta fotografía se lee una corta misiva que comienza "a mi querida mamá".



En tenuta de salida el Cadete Celedón.



Junto a un compañero; ambos detrás de su Brigadier.

deseaba ingresar a la Escuela Militar. Algún día él también montaría un hermoso caballo y estaría al frente de sus tropas.

El 31 de marzo de 1917 se incorporó al Alcázar de las Cien Aguilas donde permaneció como Cadete hasta el 14 de septiembre de 1920, fecha en que recibió su nombramiento de Oficial con el grado de Teniente 2º en el arma de infantería. El destino le negaba la posibilidad -por el momento- de pertenecer a la caballería, lo que era todo un sueño para sus ímpetus juveniles.

Es interesante detenerse un momento en la calificación que su jefe, un joven capitán, hacía de él en el momento de su egreso de la Escuela Militar. Entre algunos de los juicios que se emitieron sobre el recién nombrado, se decía que la promoción había sido adelantada en cuatro meses por disposición del gobierno; se agregaba que era un buen compañero, un buen gimnasta y un muy buen jinete, pero algo que llama la atención en perspectiva histórica, es que se le consideraba falto de carácter para el mando. Sin duda que el calificador no podía imaginar que con el correr de los años, Aurelio Celedón Palma mostraría una evolución tal, que llegaría a comandar con brillo a toda una institución de la defensa nacional, y para ello necesitaba tener carácter para el mando. Y lo tuvo.

El Boletín Oficial N° 741 de “17 de Setiembre de 1920” entrega en las páginas 8314 y 8315 la relación de egresos de la Escuela Militar, el 14 del mismo mes.

La promoción estaba formada por 52 jóvenes llenos de ideales y ansias por servir a la patria a través de su glorioso ejército. No sabían en esos momentos lo que la vida les depararía, pero enfrentaban sonrientes el porvenir.

Algunos nombres de ese curso nos atraen especialmente la atención por diversas circunstancias.

El Teniente 2º Abdón Parra Urzúa destinado al Regimiento Lanceros, llegaría después de treinta y dos años a ser designado Ministro de Defensa Nacional cuando aún era Coronel.

El Teniente 2º Alberto Mast Geissbuhler partió destinado al Regimiento Chacabuco junto a su compañero de curso y amigo, Aurelio Celedón.

Adrián Ortiz Ramírez, destinado también al Regimiento Lanceros, como Abdón Parra, tenía un hermano menor de nombre Armando, que llegaría a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea recibiendo el mando de manos de Celedón.

Enrique Franco Hidalgo que alcanzaría el mando superior del Ejército. De él sabemos que lo unió una amistad entrañable con Aurelio Celedón.

Esa relación iniciada en la Escuela Militar, se proyectó algún tiempo después cuando ambos jóvenes tenientes prestaban servicio en el Regimiento Exploradores (o Esploradores, como se escribía en esa época). Allí, en sus correrías de mocedad, solían

compartir confidencias y asuntos de faldas, según contaron al autor algunos de sus descendientes.

El tiempo llevaría a ambos a los lugares más altos del Ejército y la Fuerza Aérea continuando una hermosa amistad.

Una gran virtud que adornó a ese curso, fue un apretado afecto entre todos como se manifiesta en este artículo publicado en el diario El Mercurio, el jueves 4 de octubre de 1979.

“HACE 59 AÑOS

“Éramos muchachos. Era la Escuela Militar. El Cuartel Alcázar en cuyo enorme patio lucían dos efigies: la de un Granadero, y la de un Niño Tambor. Ambos, cual centinela sin relevo, en el tiempo inmóvil, que veía pasar el bullicio en orden, de cadetes y generaciones. ¡Quién pudiera captar hoy el alma de esos instantes! Cuanto anhelábamos el futuro y lo temíamos. Eran idealismos patrios muy grandes. Camaradería. Ansias de ser alguien y de hacer algo por esta tierra nuestra de Chile, en el seno de sus fuerzas militares. Algo, pero que sería todo lo que el destino nos permitiera. ¡Y cuánta confianza en cada uno de nosotros!

“¡14 de septiembre de 1920! Nuestra investidura de Armas! Junto si con el orgullo y la responsabilidad de ser tenientes segundos en el Ejército. Y como la vida es cambio, es reunión y es diáspora a la vez, partimos con una estrella en las presillas a regimientos lejanos. Con alegría y pena, pero con la promesa de congregarnos, siquiera una vez por año... Hoy podemos ver que tal promesa fue juramento de juveniles soldados y camaradas, cumplida como ha sido durante 59 años. Es hermoso.

“Uno de nosotros es laude dignus. Uno que recogió con fervor ese voto de 1920. El perseverante compañero de la reunión anual. El vigía alerta. El llamador. El que siempre supo robar tiempo para el afán de saber dónde estaba cada uno de nosotros, y cómo estaba y qué hacía. Es hermoso. Digno de alabanzas. Porque ¿no es acaso el único Monitor de Curso que exhibe tan singular abnegación, sin desmayo, durante 59 años? Sabemos que ese Monitor es el general del Aire (R) Aurelio Celedón Palma. El nos preside. Sea para él la gratitud de este grupo octogenario.

“Esta cita de hoy, íntima y evocadora, está conturbada. Dolida profundamente. Nuestro capitán Lorca de 1920 rindió hace poco la noble existencia de su vida. El guió nuestros espíritus con la entereza de su criterio y saber. Fue profesional de élite que en su carrera de virtud y estudio, sería más tarde director de la Academia de Guerra. Severo y a la vez paternal, nos enseñó el pundonor, la responsabilidad. Y la rectitud con entrega plena al bien del servicio. Nos mostró cuán grandes son la presencia y el destino de las

fuerzas militares. Faltarían muchos renglones para honrar la personalidad del coronel Federico Lorca Flores. Vimos cómo él hizo de su ancianidad un voluntariado. Y presidió con brillo la primera Unión de Oficiales (R) de Defensa Nacional, la fundada en 1963 y también, en tres períodos, el Cuerpo de Coroneles y Capitanes de Navío (R). Esa personalidad eminente y sencilla, revive el verso de Andrés Bello: “En los zarzales de la vida deja -una cosa cada cual- la oveja, su blanca lana; el hombre, su virtud”.

“En la reunión de 1977, escuchamos un resumen de lo que pudimos rendir en la profesión militar. Aporte que no fue mezquino ni deslucido. Pero hay una obra más trascendente, más feliz, emotiva y duradera: es la perpetuación de nuestros ideales y afanes patrios, en el actuar mejor y más fecundo, de los hijos, nietos y biznietos del Curso Militar de 1920. Siempre fue así en las naciones que luchan por su grandeza. Ya un antiguo e insatisfecho pensador idealista, dijo antes de morir, al pensar en su hijo: “Vencedor de mi muerte: sé por ello dichoso”.

“Estamos en la tercera edad de los Alféreces de 1920. Muchos son los nombres de los que partieron. Y quienes aquí los recordamos no sabríamos decir si en la marcha de la vida o fuimos vanguardia o fuimos retaguardia. Pero elevamos nuestros sentimientos a la Patria, esta fuerza sublime e inmanente, nutrida en la tierra y en la nacionalidad. Tierra y Nacionalidad; éstas que ahora, tras un sexenio de infatigable restauración, se muestran ante la Historia y el futuro: vigorosas, bonancibles, confiadas y más promisorias que nunca. Tierra y nacionalidad que parecen difundir una divisa: “Todas las libertades para hacer el bien. Ninguna para hacer el mal”.

“Y al terminar estas palabras, brindemos con regocijo como lo hemos hecho durante 59 años en el mes de septiembre.

Curso Militar 1920”

En algunas páginas anteriores hemos recordado que Francisco Encina denominó al período parlamentario como una política fantasmal por la falta de posibilidades del Ejecutivo para gobernar al país. Los dos primeros decenios del siglo XX encontraron en Chile a un país que había perdido su pujanza y que como consecuencia de la politiquería se empobrecía, condición que se hacía más dramática para la clase obrera y la naciente clase media.

La Primera Guerra Mundial tuvo diversas consecuencias políticas y económicas para el mundo entero. Desde luego se alteraron los centros de poder y Estados Unidos comenzó a ser la potencia hegemónica en América tras el retiro, en diferentes medidas, de los países europeos.

La aparición del salitre sintético puso fin a un importante ingreso de divisas para Chile, ingreso que en fuerte medida había ido a parar a sectores minoritarios dejando a

sus trabajadores sumidos en mayor pobreza y haciendo más agudo el tema que fue llamado la cuestión social. El proletariado empezó a tomar conciencia cada vez más acelerada de su condición y derechos. Hombres como Elías Lafferte y Luis Emilio Recabarren tendrían en ello una fuerte influencia.

Los partidos políticos empezaron, con cada vez más frecuencia, a incluir en sus programas la necesidad de una mejor distribución de la riqueza y la conveniencia de fortalecer las menguadas atribuciones presidenciales. De esta manera narrada tan sucintamente se llegó a la elección presidencial de 1920, tras una campaña que por momentos se hizo enconada.

Los candidatos eran Luis Barros Borgoño, que propiciaba el mantenimiento del orden oligárquico, y Arturo Alessandri Palma, que proponía la reforma constitucional para volver al régimen presidencialista, además proponía modificar la estructura del Estado y aprobar la legislación social. La elección se llevó a cabo en medio de una serie de acusaciones sobre arbitrariedades y violencias, y el 25 de julio de 1920 triunfó Alessandri por un margen tan estrecho que se debió constituir un Tribunal de Honor pues la Constitución disponía que se proclamara Presidente de la República a quien obtuviera la mayoría absoluta. Reunido el Congreso, Alessandri triunfó por 177 votos contra 176.

En circunstancias tan complejas se temía que algún acontecimiento pudiera alterar la normalidad, por lo que el Ejército debía estar en el mayor alistamiento posible. Eso motivó que el 14 de septiembre se produjera el egreso anticipado del último curso de la Escuela Militar.

Finalmente, el 6 de octubre, Alessandri fue proclamado Presidente.

Comenzaba un nuevo período presidencial que tendría un accidentado transcurrir, puesto que los sectores políticos no terminaban de comprender que el mundo estaba cambiando aceleradamente.

En Europa había un nuevo y trascendental referente, la Unión Soviética que después de la revolución de 1917 asumía un camino diferente al período zarista y que se prolongaría hasta 1990. Pronto su ejemplo comenzó a impactar sobre todo a los países de menor desarrollo y particular influencia ejercería en América Latina.

Alemania e Italia incubaban síntomas políticos y sociales que les llevaría en el próximo decenio a presenciar la aparición de dos odiosas tendencias capaces de poner al mundo en jaque como ocurrió en 1939.

El Reino Unido se debilitaba y España creaba condiciones para que en 1936 se sumergiera en la sangrienta guerra civil.

Cuando en Chile era elegido Arturo Alessandri Palma como Presidente y el joven Teniente 2° Aurelio Celedón Palma era destinado al Regimiento de Infantería N° 6 Chacabuco de guarnición en Concepción, nadie podía prever cómo el destino iría tejendo su trama futura.

En ese mismo año, el joven estudiante de Leyes, Gabriel González Videla había sido llamado al servicio en su condición de Teniente 2º de Reserva y destinado a Tacna, donde permaneció hasta pasada la elección presidencial.

Ni el Teniente 2º Celedón de guarnición en Concepción, ni el Teniente 2º de Reserva González Videla, suponían que la vida se encargaría de reunirlos un día en Río de Janeiro y luego en Santiago donde realizarían una serie de acciones destinadas a ampliar geográficamente la soberanía chilena por los caminos del Océano Pacífico y la terca frialdad de la Antártica.

Notas

- 1) Manuel Dannemann y Alba Valencia. Obra citada, Colección Terra Nostra N° 15, Universidad de Santiago, 1989.
- 2) Estadísticas de Chile en el Siglo XX; Instituto Nacional de Estadísticas, 1999, pág. 41.
- 3) La Araucana, Prólogo, selección y notas de Guillermo Araya, Ed. Universitaria, 8ª edición, 1982, pág. 40.

CAPITULO II

De la infantería a la aviación

Ese notable escritor que fue Herbert George Wells nació el 21 de septiembre de 1866 en medio de una familia de escasos recursos, lo que motivó en él -posiblemente- una gran preocupación por los temas sociales. Pero donde sin duda brilló con luces extraordinarias fue en la literatura de anticipación o ficción científica. De sus más famosas novelas recordamos con especial atención “La máquina del tiempo” publicada en 1895; “El hombre invisible” (1897); “La guerra de los mundos” (1898), y “Los primeros hombres en la luna” (1901). Los títulos de esas obras hablan bien claro acerca de los temas desarrollados y que constituyeron un enorme atractivo en esa época y continúan asombrando a quienes las leen en la actualidad.

Conociendo el incansable entusiasmo como lector que animó siempre a Aurelio Celedón Palma, no nos puede caber mucha duda que esos libros deben haber estado en su biblioteca. Posiblemente esos textos pueden haber tenido alguna influencia en sus ansias de separarse del suelo y hacer algo parecido al actuar de los personajes de ficción, esto es volar.

Wells, en su interés y preocupación por los temas sociales adhirió al socialismo reformista en la Sociedad Fabiana y asimismo lo motivó para escribir algunas obras que encerraban utopías sociológicas, tales como “Una utopía moderna” (1905) o “El nuevo Maquiavelo” (1911).

Impulsado por sus concepciones sociales, quiso ver personalmente lo que sucedía en Rusia después de la revolución bolchevique, y en 1920 visitó ese país que fue el tema de su libro “Rusia tal como yo la he visto”.

La lectura de esa obra produce un sentimiento desgarrador cuando narra lo que presencié, sus comparaciones con la Rusia de preguerra y una entrevista con Lenin. La descripción del desastre en que estaban sumidas ciudades como Moscú y Petrogrado permite reflexionar acerca de los abismos en que puede caer una nación donde se pretenda “hacer todo de nuevo” por la fuerza de una revolución y bajo la dictadura de una burocracia insensible.

Para juicio del lector y reafirmar lo que decimos, se extraen los párrafos siguientes:

“Antaño, las calles de Petrogrado estaban flanqueadas de tiendas prósperas. Recuerdo haber vagado por allí agradablemente en 1914, comprando chucherías, observando la vida abundante de la gran ciudad.”

“Hoy, todas las tiendas han dejado de existir. En toda la ciudad hay abiertas, máximo, una media docena, entre otras un almacén gubernamental en que se vende cerámica y donde he comprado, como recuerdo, uno o dos platos al precio de setecientos u ochocientos rublos pieza. Hay también algunas tiendas de flores”.

“Cosa asombrosa: en esta ciudad cuya población decrece cada día y en que la mayor parte de los habitantes muere de hambre, en esta ciudad en que casi nadie tiene ya dos trajes o más de una muda de ropa interior gastada y remendada, se venden y compran flores todavía.”⁽¹⁾

Luego explica cómo entró al Kremlin para entrevistarse con Lenin, lo que había sido previsto con antelación por los canales diplomáticos correspondientes, pese a lo cual:

“Nuestra entrada se complicó con formalidades sin fin. Tuvimos que exhibir varias veces pases y permisos antes de poder franquear el recinto”.

“Fuimos infiltrados a continuación a través de cinco o seis despachos llenos de escribas y centinelas donde nos inspeccionaron todas las costuras del vestido como quien dice antes de dejarnos penetrar en el despacho del jefe”.

“Todas estas precauciones son quizá necesarias a la seguridad de Lenin; pero impiden a Rusia llegar hasta él, y lo que quizá es más importante, si se admite la necesidad de una dictadura efectiva, impiden también que las decisiones del dictador lleguen, tal cual, adonde sería preciso, y en el momento preciso.”⁽²⁾

Inteligente reflexión de un hombre inteligente acerca de la burocracia que rodea a las dictaduras y termina por hacerlas ineficientes. Bien sabemos que desde la toma del poder por Stalin, la situación se hizo más brutalmente represiva y restrictiva, por lo que con toda razón la URSS colapsó en mayor medida por sus propios mecanismos que por obra de sus enemigos.

Wells y Lenin sostuvieron una larga e interesante conversación; entre un fervoroso colectivista y un ardiente marxista. La opinión del primero sobre el segundo es que se trata de un líder de las más altas calidades.

Por razones de extensión no se transcribe la conversación, pero valga decir que las últimas frases de Lenin en esa ocasión refiriéndose a algunas proposiciones económicas de EE.UU. Herbert G. Wells pone en boca del jerarca ruso lo siguiente:

“¿Qué significan estos proyectos -se preguntó Lenin- sino el comienzo de una nueva lucha entre naciones por los mejores trozos del planeta? ¿Acaso el imperialismo

británico y el imperialismo francés encontrarían de su gusto estos proyectos americanos”...⁽³⁾

Sin duda se trataba de un hombre que sabía ver el futuro de la humanidad.

El lector podrá preguntarse cuál es el interés por relatar estas opiniones de Wells y Lenin en la biografía de un Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. La razón es relativamente simple pues el comunismo tuvo una importante gravitación en la política chilena durante una parte significativa del siglo XX y en especial en los años en que el General Celedón detentó el mando superior de la Institución (1947-1952).

Muchos de los comportamientos internacionales y desde luego, nacionales, estuvieron influidos por la URSS y por el partido comunista chileno, de tal manera que resultaría difícil entender muchas de las circunstancias que rodearon la vida de Aurelio Celedón si no se conoce y comprende lo que estaba sucediendo en el país y en el mundo.

Ortega y Gasset en “La rebelión de las masas” dice con tono firme: “Naturalmente, vivir no es más que tratar con el mundo. El cariz general que él nos presente será el cariz general de nuestra vida”.⁽⁴⁾



Ya oficial de caballería, junto a su mamá y su hermano Armando.

Mientras esta visita a Rusia tenía lugar, en Chile era elegido Presidente de la República Arturo Alessandri Palma -otro brillante político aunque se pueda discrepar de su línea liberal-, y en el mismo año, el Teniente 2º de infantería Aurelio Celedón Palma se presentaba a cumplir su primera destinación como oficial en el Regimiento de Infantería Nº 6 Chacabuco, en Concepción.

Solamente un año pasó en esa unidad, pues el 26 de octubre de 1921 se cumplió uno de sus sueños de niñez y juventud cuando por decreto supremo Nº 3069 de esa fecha se establece que el Teniente 2º don Aurelio Celedón Palma deja el arma de infantería y pasa a figurar en el escalafón de caballería y continuará prestando servicios en el Regimiento de Caballería Nº 7 Guías de guarnición en Concepción.

En ambos regimientos se respiraba una atmósfera de definido profesionalismo, pues aunque las disponibilidades presupuestarias eran escasas, la modestia material se suplía con imaginación y con voluntad de ser dignos continuadores de la tradición militar que permitía al país vivir con la convicción que si en algún momento la soberanía territorial se veía amenazada, bastaría con el valor de los hombres de armas.

Pero esta buena disposición de los militares en los aspectos profesionales, se veía conturbada por la difícil situación económica que los afectaba en lo personal, trayendo complicaciones graves al presupuesto familiar. Era casi imposible mantener a una familia con el monto de las remuneraciones que recibían y además se esperaba de ellos no sólo la aceptación silenciosa de sus estipendios, sino también se les exigía una impecable presentación. En verdad era pedir poco menos que milagros.

Esta situación se agravaba por el hecho que los miembros de las fuerzas armadas veían que la casi totalidad de los sectores laborales del país ejercían su derecho a petición en esta materia, que a menudo se traducía en huelgas que degeneraban en disturbios y eran los militares los llamados a imponer el orden ciudadano, aún cuando en su fuero íntimo reconocían la justicia de estas manifestaciones populares.

El gobierno de Arturo Alessandri se había iniciado en condiciones desfavorables para cumplir con muchas de las propuestas del programa que había presentado durante la campaña presidencial.

Como ya se ha señalado, la difícil situación del salitre había deteriorado el estado financiero y una política de frecuentes emisiones y alto endeudamiento contribuían para aumentar el déficit fiscal. Además, la oposición mayoritaria en el Parlamento bloqueaba las reformas necesarias para destrabar la situación.

En perspectiva histórica podemos decir que la oposición jugaba con fuego, ya que los hábitos desarrollados llevarían a la caída del gobierno con características que veremos más adelante y donde el Ejército tuvo fundamental participación. Algunos sectores obreros en los que era decisiva la influencia de la Federación Obrera de Chile protagonizaron huelgas y disturbios.

Uno de los casos más graves ocurrió en la oficina salitrera San Gregorio, cuando ante la decisión empresarial de cerrarla, un grupo de obreros con apoyo de trabajadores de otras salitreras decidió permanecer al interior del campamento hasta que le pagaran los desahucios.

El gobierno ordenó el desalojo y, como siempre, fueron los militares los encargados de materializar la resolución. El resultado fue que en los enfrentamientos murió un oficial, tres soldados y seis obreros.

Cuando se recuerda este desgraciado acontecimiento se suele olvidar que los militares eran también chilenos, pertenecían también al pueblo y no hacían otra cosa que cumplir con el acatamiento al poder político. Esta condición dispuesta por el ordenamiento constitucional, más de una vez ha sido mal interpretada.

La situación delicada que vivía el país se hacía presente también en las provincias, pero el fatídico centralismo que agobia al país casi desde su descubrimiento, daba menos notoriedad a los acontecimientos fuera de Santiago.

El delicado estado de la vida nacional, no podía estar ausente de Concepción en los años en que el Teniente Aurelio Celedón prestaba servicios sucesivamente en los regimientos Chacabuco, y luego en el Guías; naturalmente que en Concepción la vida tenía un ritmo menos agitado que en la capital. Es probable que con algunos otros jóvenes oficiales fueran al cine en las tardes, después de las horas de servicio, siempre que el sueldo les alcanzara para esos lujos. En ese caso irían al Cine Mundial que estaba en calle Maipú entre Castellón y Tucapel, o al Teatro Rialto de elegante diseño y especialmente apto para obras de teatro, conciertos e incluso óperas.⁽⁵⁾

El Club de Concepción, elegante y exclusivo, era lugar de reunión para muchos caballeros de los sectores más tradicionales de la sociedad penquista, que junto a sus familias -o solos- podían disfrutar de una atención excelente.

La gentileza de los oficiales de Ejército, unida a un aura romántica que se enlazaba con viejas tradiciones nacionales, había permitido que fueran invitados con frecuencia a sus salones y por una costumbre adquirida, se les franqueara el ingreso casi en calidad de socios. Por cierto que la esbelta figura del Teniente Celedón era muy bien recibida ya que a ese atributo unía una simpatía y corrección que le hacía más que bienvenido.

Arnoldo Pacheco, en su obra citada nos cuenta que hacia 1917 la ciudad contaba con nuevos medios de transporte, además de los coches o carruajes de tracción animal y de los tranvías eléctricos, se incorporaban los autos de alquiler con tarifas de \$ 1 por una o dos personas y \$ 2 por tres o cuatro pasajeros.

Los servicios públicos como agua potable, alumbrado y alcantarillado eran altamente deficitarios y más de una vez los militares debieron ir a bañarse al río Andalién por carecer de este indispensable elemento en los cuarteles.

Es probable que en esta época, Aurelio Celedón haya comenzado a pensar que su destino podría estar en la aviación.

En 1911, el Teniente 2º Diego Aracena Aguilar había llegado destinado al Regimiento de Infantería Nº 6 Chacabuco donde prestó servicios hasta abril de 1914, año en que ingresó a la Escuela de Aviación Militar.

Sólo seis años después llegó destinado el Teniente 2º Celedón cuando comandaba el regimiento el Coronel Aureliano Sáez Ramírez, quien tal vez vio con cierta desilusión que uno de sus jóvenes oficiales pedía cambiar de arma y era transferido a la caballería pasando a servir en el Regimiento de Caballería Nº 7 Guías, en la misma ciudad.

Celedón alcanzó a servir dos años en su nueva unidad y fue luego destinado el 30 de agosto de 1924 al Regimiento de Caballería Nº 8 Exploradores de guarnición en la ciudad de Antofagasta, donde prestó servicios por aproximadamente un año y medio; pero ya se había consolidado en su mente la idea de volar, por lo que solicitó ser aceptado como alumno en la Escuela de Aviación Militar.

De ese período en que prestó servicios en el Exploradores, se registra una anécdota capaz de reflejar la capacidad de Celedón para enfrentar situaciones imprevistas.

En una ocasión en que el General Comandante de la División debía pasar revista al Regimiento, estaba la Unidad montada formada en línea, lista para rendir honores a su superior.

El Teniente Celedón no estaba en su puesto, se había atrasado en llegar a la formación. ¿Fiesta la noche anterior? ¡Difícil!, porque Aurelio nunca fue un bebedor. ¿Simple flojera? ¡Difícil! Porque era tremendamente activo y respetuoso de la puntualidad.

Sin embargo, estaba atrasado y cuando se percató, partió al galope de su caballo “Pampino” para reunirse con el Regimiento.

En un momento, el Comandante vio un jinete que se aproximaba y pensó que no podía ser otro que el propio General, por lo que espoleando su cabalgadura salió al galope, con el sable desenvainado para saludar al jefe. El otro, también tenía el sable en su diestra en posición de saludo.

La sorpresa del Comandante fue mayúscula; no era el General, sino el Teniente Celedón, que además venía atrasado.

Aurelio no terminaba de efectuar el saludo con su arma, cuando escuchó la voz tonante del jefe:

-¡Qué buenos días! ¡Malos y muy malos para usted Teniente, que se va inmediatamente arrestado!

Celedón impertérrito, terminó el movimiento del sable diciendo:
-pero le va a faltar un oficial en la fila, mi Comandante.

Después de la revista pasada por el General, el teniente visitó a su comandante en la oficina de éste, recibió el correspondiente llamado de atención y cumplió la única sanción que recibió en su vida de oficial.

Es posible que haya conversado sobre su vocación de aviador con un capitán de caballería del mismo regimiento, muy respetado por la oficialidad debido a su ponderación para evaluar diversas situaciones profesionales y privadas, ser además un caballero a carta cabal y algo muy importante en el arma, un excelente jinete. Estamos hablando del entonces Capitán de Ejército Manuel Tovarías Arroyo; quien con el correr de los años llegaría a ocupar la comandancia en jefe de la Fuerza Aérea de Chile entre los años 1943 y 1946.

Sus condiciones de equitador hicieron que fuera designado para participar en el Concurso Ecuestre Internacional de Sevilla en 1928; y sus condiciones profesionales lo capacitaron para ser profesor de táctica en la Academia de Guerra del Ejército, no bien hubo obtenido su título de Oficial de Estado Mayor en ese mismo instituto.

No conocemos las conversaciones que hayan sostenido el Capitán Tovarías y el Teniente Celedón pero es perfectamente factible suponer que ambos, inspirados por iguales sentimientos aéreos, se habrán mutuamente estimulado; particularmente influyente debe haber sido Tovarías quien en 1919 había estado destinado en la Escuela de Aeronáutica Militar.



1926. Cuatro tenientes, noveles aviadores. Nótese la uniformidad de las tenidas. De izquierda a derecha: Armando Rivera Fuentes, Gregorio Bisquert Rubio, Aurelio Celedón Palma, Manuel Hurtado Hidalgo.

Muchas veces volverían a encontrarse en la vida como oficiales de la Fuerza Aérea, pues cuando Tovarías fue designado Comandante en Jefe, Celedón ya era Comandante de Grupo (Coronel).

El hecho cierto es que estando destinado en el Regimiento de Caballería N° 8 Exploradores, el Teniente Celedón presentó su solicitud para ingresar a la Escuela de Aviación, la que fue aprobada siendo nombrado alumno el 7 de abril de 1926.

Desde su ingreso al plantel se destacó por su definido espíritu de vuelo, lo que le ganó un especial aprecio de sus jefes y camaradas que veían en él a un verdadero prototipo de lo que debía ser un piloto en esta rama del Ejército, que ya empezaba a dar muestras de independencia.

Los años transcurridos desde que el Teniente 2° de Infantería Aurelio Celedón Palma fuera destinado al Regimiento de Infantería N° 6 Chacabuco, hasta que el Teniente 1° del Regimiento de Caballería N° 8 Exploradores fuera destinado a la Escuela de Aviación, habían sido años de gran inquietud política en el país, situación en la que el Ejército tendría gravitación definitiva y en especial tendría gran influencia otro oficial de caballería, el Teniente Coronel Carlos Ibáñez del Campo que en 1920 para la elección presidencial donde triunfó Alessandri, se desempeñaba como Prefecto de Policía en Iquique; siendo a la época Mayor de Ejército.

Desde Iquique fue trasladado a la Escuela de Caballería como Director y en octubre de 1924 ascendió a Teniente Coronel.

En el mes de agosto de ese año (1924) la situación económica nacional era precaria por lo que empleados y obreros -que constituían la mayoría del país- vivían en condiciones muy difíciles. Ya se ha indicado que las remuneraciones del personal de las fuerzas armadas eran catastróficas al igual que la mayor parte de la administración pública. En esas circunstancias se comenzó a plantear la conveniencia de asignar a los parlamentarios una dieta o indemnización por gastos ascendentes a dos mil pesos mensuales. En realidad este estipendio tenía alguna razón de ser pues si bien la mayoría de los parlamentarios pertenecían a la clase adinerada, había algunos que no lo eran y debían desempeñar funciones de su oficio.

Respecto a la situación de estos últimos, Raúl Aldunate Phillips dice lo siguiente: “Existía el caso del honesto senador Demócrata don Artemio Gutiérrez, sastre de profesión quien para subsistir, obtenía de sus colegas continuas órdenes de hechuras en la Sastrería de lujo en la que es eximio cortador. Otro parlamentario de extracción popular y líder de la izquierda de Valparaíso desempeñaba las funciones de figaro, viéndose obligado cuando venía a Santiago a dedicar las horas libres que le dejaba la Cámara, para decapilar a la distinguida clientela de Monsieur Potin, “coiffeur diplomé a Paris”. No está demás recordar que Luis Emilio Recabarren, el fogoso líder extremista, alternaba sus discursos “maximalistas”, como se decía entonces, con el acucioso oficio de tipogra-

fo, que lo obligaba a componer catecismos y esquelas de invitaciones sociales a saraos.”⁽⁶⁾

Como es de suponer, el tema de los sueldos a los empleados públicos y, por cierto, a las fuerzas armadas, era motivo casi diario en las conversaciones de los militares a quienes se les adeudaban cuatro meses de sueldo. Esto significaba que tenían los ingresos de un cesante, aún cuando debían estar en actividad y a menudo reprimir manifestaciones callejeras reclamando por la situación económica.

Raúl Aldunate pone en palabras del General Bartolomé Blanche lo siguiente: “Vivíamos como franciscanos. La situación en 1924 de oficiales, Suboficiales y tropa era insoportable. Al no llegar la carne a los cuarteles, teníamos que mandar a los Conscriptos a la calle o a algunos darle largos permisos para volver a sus casas en provincias. La situación de los Suboficiales era peor. Los perseguían los acreedores y tenían que estarse escondiendo en los Cuarteles, negándose y comenzaban a refunfuñar. Ellos tenían derecho a la “ración de casados” y tampoco recibían esta ayuda en alimentos, con regularidad. A mediados de 1924 lo que se adeudaba a este personal, ascendía a más de seis meses en sueldos y raciones.”⁽⁷⁾

Es fácil entender qué tipo de ideas animaba al personal militar y que sólo faltaba una chispa para encender una hoguera.

La situación tuvo su primera manifestación explosiva cuando el día 2 de septiembre de 1924 se debía discutir el tema de la Dieta en el Parlamento. En la tarde de esa fecha concurren al Congreso unos 50 ó 60 oficiales de la guarnición de Santiago, vestidos de uniforme. Durante las encendidas polémicas producidas entre senadores, se comenzó a escuchar un rítmico golpear de las cantoneras de los sables contra el suelo - elocuente protesta- originando algunas intervenciones francamente injuriosas para los uniformados y las instituciones de la defensa nacional.

Entre los oficiales se encontraban varios que con el correr del tiempo, antes o después, serían nombres de la historia.

El Mayor Marmaduke Grove, el Capitán Tobías Barros Ortiz, hermano de quien llegaría a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, los Capitanes Guillermo Barrios T. y Ramón Cañas Montalva, ambos serían Comandantes en Jefe del Ejército, el Capitán Manuel Tovarías Arroyo que pasaría pronto a la aviación donde alcanzó el rango de Comandante en Jefe; y el Teniente de Caballería Aurelio Celedón Palma que también ingresaría a los servicios aéreos, llegando a Comandante en Jefe en 1947.

La presencia como aviadores de Tovarías y Celedón, ese día en el Congreso, está registrada en el libro “Ruido de Sables” con una simpática y bien detallada descripción de la actuación militar en aquellos años. Sin embargo podemos agregar nuestra duda respecto a la afirmación de Aldunate Phillips, pues a la fecha, tanto Tovarías como Celedón estaban de guarnición en Antofagasta y bien sabemos que por esos años resultaba difícil

viajar a Santiago, de donde parece extraño que hayan concurrido a la capital para estar presentes en el Congreso.

Por otra parte, Aldunate menciona a ambos como Tenientes de Aviación en circunstancias que Tovarías era Capitán en esa fecha. Además, ninguno de los dos pertenecía a la aviación militar, pues si bien Tovarías había estado en la aeronáutica, había regresado al Ejército y sólo algunos años después (1930) se reintegraría a la actividad aérea en plenitud. Respecto de Celedón, sabemos que en 1926 fue recién nombrado alumno de la Escuela de Aviación, por lo que en 1924 era oficial de Caballería en Antofagasta.

Desconocemos la fuente en que se apoyó Aldunate para obtener esos datos, por lo que no podemos afirmar ni negar sus palabras, sólo nos limitaremos a expresar dudas.

Tres días después del primer ruido de sables y luego de una nueva presencia de oficiales, esta vez serían doscientos aproximadamente, el Parlamento aprobó las disposiciones que permitirían regularizar la vida militar.

Pero la suerte del país ya estaba echada y pronto se constituyó un Comité Militar que inició una depuración de la actividad política chilena, hasta entonces poco edificante.

Alessandri advirtió que había perdido el control político de la nación por lo que renunció a su cargo de Presidente de la República y abandonó el territorio.

Se constituyó una Junta Militar y tras una serie de alternativas políticas, Alessandri regresó y reasumió sus funciones. No alcanzó a terminar su período presidencial pues nuevamente renunció. En estos avatares, se había consolidado como hombre fuerte en el gobierno, el Coronel Ibáñez quien en una elección controlada alcanzó la presidencia en 1927.

Cuando Aurelio Celedón ingresó como alumno a la Escuela de Aviación, proveniente del Regimiento de Caballería N° 8 Exploradores de Antofagasta, era Presidente de la República don Emiliano Figueroa Larraín; Ministro de Guerra⁽⁸⁾ el Coronel Carlos Ibáñez del Campo que estaba en esas funciones desde el 29 de enero de 1925 bajo la presidencia de Alessandri; se mantuvo durante la Vicepresidencia de Luis Barros Borgoño y se consolidó como Ministro de Guerra hasta asumir la Vicepresidencia el 7 de abril de 1927. En julio de ese año sería Presidente de la República.

Desde su ingreso a la Escuela de Aviación, Aurelio Celedón se destacó nitidamente por su gran vocación para el vuelo. Con rapidez pasó las diversas etapas y pronto estaba considerado como un piloto de condiciones como comunes.

A estas cualidades unía una muy importante, ella era su simpatía y cordialidad en el trato con sus colegas pilotos como con el personal bajo su mando.

Respecto de su gran calidez humana, es posible recordar que al entrevistar a su hermana menor Irna Celedón Palma radicada en Concepción, cuando el autor de este

libro le preguntó qué cualidad de su hermano podría destacar, la respuesta fue inmediata y surgió muy definida: su gran bondad y trato afectuoso con todos quienes lo conocían.

En este sentido coinciden todos los que le conocieron en servicio y agregan que a su rectitud para decidir frente a situaciones difíciles unía una notable gentileza, aún cuando debiera adoptar soluciones que pudieran resultar desagradables para alguien, pues sabía comprender las debilidades de los seres humanos y habitualmente agregaba palabras que obligaban a mirarlo con respeto y afecto. Esta faceta de su personalidad lo acompañó siempre pues a lo largo de la vida se consideró a sí mismo solamente como uno más del amplio equipo formado por todos los aviadores.

Pero si la permanencia en la Escuela de Aviación se presentaba con un aspecto netamente optimista, el destino quiso ponerlo a prueba en esa etapa de su carrera, cuando a veces un pequeño incidente puede desmotivar a una persona.

Así es como el 8 de marzo de 1927 se presentaron circunstancias que pudieron alterar su futuro. Ese día, en la Escuela de Aviación había una actividad aérea normal para esa época del año cuando está terminando el verano y los días aún se presentan calurosos, con cielos despejados. El ruido de los motores se hacía oír en El Bosque después del período de vacaciones, cuando Aurelio había pasado dos semanas encantadoras en Chillán en casa de sus padres, junto a su familia, faltando solamente su hermano Eduardo que había viajado a Alemania para perfeccionarse, en su profesión de inge-



Estado en que quedó el avión donde el Teniente Celedón casi perdió la vida.



Junto a su madre y hermanos Armando y Eduardo.

niero textil. Durante aquellos días estivales había aprovechado de cabalgar a menudo en el fundo que su padre había comprado hacía algunos años. En esas oportunidades, seguramente había meditado sobre su vida profesional soñando con volver a la pasión que ahora le estimulaba: volar.

Al regreso de su veraneo, retomó la actividad aérea con mayor entusiasmo aún que en el año anterior.

Esa mañana del 8 de marzo algunos oficiales recién incorporados a la Escuela de Aviación, de hecho habían llegado ese día a presentarse, contemplaban entusiasmados las prácticas que realizaban algunos pilotos que ya habían pasado a 2º año. Entre los presentes debe haber estado el Teniente Raúl González Nolle procedente del Ejército; el Teniente Gregorio Bisquert Rubio de igual origen; el Teniente Teodoro Ruiz Diez, oficial de infantería; el guardiamarina Jorge Gana Eastman; el Teniente de infantería Felipe Latorre Jáuregui; todos ellos alcanzarían el grado de General. Entre muchos otros, se encontraba el suboficial Antonio Flores Cruzat que poco antes había tenido un accidente aéreo mientras acompañaba a un piloto de la Escuela.

Serían alrededor de las 11:00 cuando el Teniente Celedón despegó en el Bristol N° 7 para realizar diversas maniobras sobre el aeródromo. Una de las prácticas que debía efectuar era el aterrizaje con motor detenido.

En el sumario que hemos visto se dice que todo el vuelo se había desarrollado sin novedad y con la aprobación de sus jefes. Pero al proceder a aterrizar en una aproximación de 360° sobre el campo, detuvo el motor e inició el viraje hacia la izquierda sin contratiempos; cuando el avión estaba a unos 15 metros del suelo, de pronto se produjo un reverso vertical y la aeronave se estrelló violentamente contra el comienzo de la cancha de aterrizaje. Todos los presentes reaccionaron con velocidad y corrieron hacia donde en medio de metales retorcidos estaba el piloto que se había golpeado la cabeza contra el tablero de instrumentos.

Allí estaba bañado en sangre, sin conocimiento y aún sujeto por las amarras. Ante la gravedad de las lesiones que se advertían en forma notoria fue trasladado de inmediato a la Clínica Alemana, lugar en que el día 9 de marzo fue operado por los doctores Alessandrini y Grez que habían constatado tres fracturas en los maxilares superior e inferior además de hematomas múltiples.

El herido permaneció hospitalizado hasta el 23 de abril, fecha en que fue dado de alta con la indicación de regresar el 24 de mayo. Fue nuevamente intervenido médicamente y el 27 del mismo mes tuvo el alta definitiva.

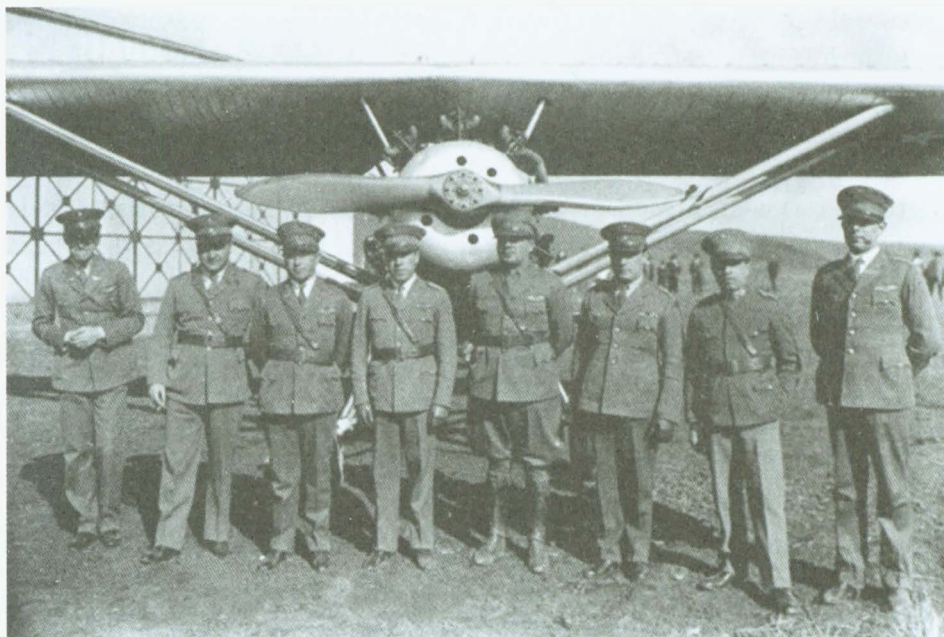
Al reincorporarse al servicio, todos sus compañeros pensaron que la dolorosa experiencia lo limitaría de alguna manera para continuar volando, mas se equivocaron porque a los pocos días continuó con mayor entusiasmo sus actividades aéreas hasta que el 30 de enero de 1928 obtuvo el título de Piloto Militar de Guerra, en la misma fecha en que fue destinado al Grupo Mixto de Aviación N° 3 en formación. Esta Unidad prevista para tener su Base en el sur del país, se activó primero en El Bosque bajo el mando del Capitán Andrés Soza Fuentes.

“En 1928 la Unidad se trasladó en vuelo con sus aviones Vickers “Vixen” de bombardeo mediano y sus cazas Vickers “Wibault”. Los primeros pilotos fueron los Capitanes Andrés Soza, Osvaldo Acuña y Horacio Olivares, los Tenientes 1° Humberto Zanelli, Aurelio Celedón Palma y A. Vallejos.”⁽⁹⁾

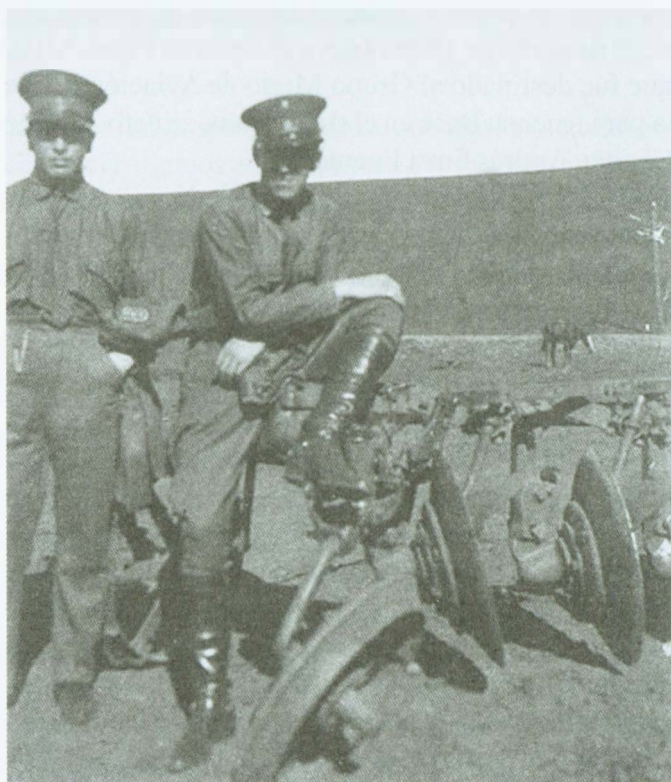
Solamente un año alcanzó a prestar servicios en esa Unidad y el 28 de enero de 1929 fue trasladado nuevamente a la Escuela de Aviación Militar.

Chile vivía en plenitud el gobierno del General Carlos Ibáñez. Esos años son de grandes realizaciones y profundas transformaciones políticas y administrativas.

Al comienzo del período de Ibáñez hubo una amplia aceptación de las acciones adoptadas en busca de depurar la vida de los partidos políticos y corregir muchos comportamientos de los políticos profesionales. En general se miraba con agrado la materialización de grandes y numerosas obras públicas, pero como los precios de los productos de exportación habían descendido en forma significativa, se recurrió a empréstitos internacionales que a la postre serían una de las causas de la caída del Presidente Ibáñez después que estalló la crisis mundial de 1929.



1928. Maquehue. El Teniente Celedón es el primero a la izquierda.



1928. Maquehue. Aurelio Celedón calzando las botas que usaba para volar en aquellos años.

Los tenientes Celedón y Bisquert.



1927. El Bosque.
Aurelio Celedón es
el tercero desde la
izquierda.

Durante su gobierno se materializó una gran cantidad de iniciativas que han perdurado, tales como la creación de la Contraloría General de la República, la Tesorería General de la República, el Código del Trabajo, el Estatuto de la Universidad de Chile que redefinió el marco de la enseñanza superior, la creación del Cuerpo de Carabineros que unificó a la policía.

En su gobierno se terminó el conflicto con Perú por el asunto de límites, mediante el Tratado de 1929.

Y, una de las obras que nos preocupa mayoritariamente en este libro, fue la creación de la Fuerza Aérea de Chile, el 21 de marzo de 1930.⁽¹⁰⁾

El D.S. N° 1167 se iniciaba con seis considerandos y en su parte resolutive decía: Art. 1° Fusiónanse los Servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y Marina.

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

Así nació lo que pronto sería la Fuerza Aérea Nacional y luego la Fuerza Aérea de Chile.

Es en esa virtud que una cantidad de oficiales de Ejército y Marina pasaron a integrar el escalafón de la naciente Institución con vida independiente. Entre esos oficiales estaba el Teniente 1° Aurelio Celedón Palma que un año antes había regresado a la Escuela de Aviación y que con la misma fecha del Decreto Supremo, fue nombrado Maestro de Vuelo.

Entre sus camaradas se contaban varios hombres con ansias de azul y que al correr del tiempo llegarían, muchos de ellos, a los niveles superiores del mando aéreo. Entre los Tenientes 2° de la época había un oficial procedente de la Armada y que siendo Guardiamarina de 1ª Clase había seguido un curso de vuelo en la Escuela de Aviación a partir del 27 de febrero de 1927. Era el Guardiamarina Jorge Gana Eastman, con quien le unió una amistad sólida que perduró toda la vida y que hoy, los hijos del General Celedón recuerdan con cariño al decir que “el tío Jorge Gana siempre acompañó con indiscutible lealtad a nuestro padre”.

En el escalafón inicial de la Fuerza Aérea están todos los que alcanzaron, con diversos grados, la Comandancia en Jefe hasta el 3 de abril de 1961. Los siguientes Comandantes en Jefe ingresarían posteriormente.

Ya eran aviadores en forma plena pues ahora pertenecían al arma que había permitido concebir la guerra en su dimensión vertical. Eran individuos que se sentían plenamente realizados y aunque seguían guardando hondas emociones respecto de las Instituciones en las que habían nacido como hombres de armas, ahora tenían el orgullo de pertenecer en propiedad a la más joven rama de la defensa nacional.



Capitán de Bandada.

Los primeros años fueron de un romántico acontecer; la ciudadanía los veía como personas dotadas de un valor y audacia que los iluminaba con un aura especial.

Llevaban un uniforme distinto de aquellos, sus hermanos de armas, que se habían cubierto de gloria en los campos de batalla y deseaban fervientemente ser dignos sucesores de O'Higgins y Prat si alguna vez la soberanía de Chile se veía amenazada. Claro está que eso de vestir uniformes diferentes tenía algunas sutilezas. Eran años en que los pilotos, en especial los provenientes de la caballería como era el caso de Aurelio Celedón, continuaban usando botas de montar, las elegantes botas chantilly con sonoros espolines, los que se sacaban sólo para volar.

Ahora, el Teniente 1º Celedón era un jinete que montaba una máquina alada y podía llegar más lejos y más rápido que lo logrado en algún brioso alazán.

Se recuerda que nuestro biografiado, lucía su estampa esbelta portando sobre los hombros la capa de uniforme que revoloteaba al ritmo de sus largas zancadas, mientras las jovencitas y, tal vez algunas no tanto, lo miraban con ojos reidores, pero él no tenía en sus propósitos abandonar la soltería que le permitía abrazar su profesión con audacia no perdida a pesar del grave accidente sufrido en 1927.

El no lo sabía, pero pronto el amor vendría a golpear en su pecho y se mantendría por el resto de su vida; pero dejemos para más tarde el romance que le permitió construir una vida plena, feliz.

En 1930, cuando el verano estaba en su esplendor, fue destinado a la Escuadrilla de Anfibios de Puerto Montt, recién instalada en el lugar denominado La Chamiza, que sería por largos años su Base. Hoy en que los aviadores demoran unos 90 minutos en el vuelo desde Santiago a Puerto Montt con cualquier condición meteorológica, nos parece algo irreal recordar que la escuadrilla formada por seis aviones anfibios Vickers Vedette y dos Gipsy Moth, despegaron a las 8:00 del 15 de noviembre de 1929, hicieron una escala en Chillán para cargar combustible y siguieron hasta Temuco donde pernoctaron, y al día siguiente volaron hasta Valdivia y desde allí a Puerto Montt. Habían demorado tres días, pero llegaron sin novedad.

De inmediato se iniciaron los vuelos de soberanía y ayuda a la comunidad cubriendo el territorio hasta Puerto Aysén. A veces la ruta seguía sobre el dédalo verde oscuro de centenares de islas e islotes cubiertos por el manto de la lluvia tan frecuente en la zona y que dificulta la visión, pero que no alcanza a alterar los rumbos de los aviadores en su labor de ayuda a compatriotas aislados o en desgracia.

Otras veces se volaba por los cajones cordilleranos formados por los ríos Puelo, Yelcho, Palena, Cisnes, Aysén y mil otras variantes. Normalmente bajo una espesa capa nubosa que convierte cada curva del río en una amenaza para quien no conozca íntimamente esa fracturada geografía.

Si los aviadores de la Escuadrilla de Anfibios no conocían todos esos intrincados

rincones, se decían que no habría problemas pues ahora sí que iban a conocerlos. Y, lo hicieron.

Otro elemento interesante de destacar son las reflexiones que nos podemos hacer respecto del equipamiento de la Fuerza Aérea. Hoy (2001) vemos la gran cantidad de declaraciones que aparecen publicadas en la prensa en relación a la necesidad de renovar parte del inventario de la Fuerza Aérea. Hay muchos que apoyan la política institucional en orden a comprar un determinado avión que según la opinión técnica de los expertos es el adecuado; frente a ellos vemos a personas que se autocalifican de especialistas y que por razones poco claras formulan ácidas críticas a la Fuerza Aérea señalando que se trata de una inversión inconveniente. Cualesquiera que sean las motivaciones de éstos últimos, entre ellos algún académico universitario, ignoran la conveniencia de dejar este asunto -con toda la transparencia que una democracia impone- en manos de aquellos a quienes el país ha confiado la defensa del espacio aéreo. En aquella época (1930), Chile poseía aviones de última generación y la ciudadanía aprobaba el comportamiento de la naciente Institución.

Los Gipsy Moth que hemos mencionado como dotación de la Escuadrilla de Anfibios N° 5, eran aviones que recién aparecían en las noticias. Como confirmación de lo dicho citamos a la prestigiosa publicación *Crónica de la Aviación*, de Plaza y Janes Editores S.A.: “Londres 31 de Julio de 1927: Gipsy: es el nombre del motor que equipa el nuevo Moth. El de Havilland DH 60 X Gipsy Moth ha realizado hoy su primer vuelo, que se ha desarrollado sin problemas. El aparato con una destacable facilidad de pilotaje, es de hecho la prolongación de la gran familia de aviones ligeros de Havilland... Seis aparatos también han sido entregados a la RAF. Son asimismo las estrellas indiscutibles de las reuniones aéreas y de las demostraciones de vuelo acrobático.”⁽¹¹⁾

Esta información significa que un avión cuyo primer vuelo se efectuó en Julio de 1927, era parte del inventario de la Fuerza Aérea en 1930.

Se podría argumentar que en la actualidad las aeronaves son mucho más sofisticadas y por tanto sus precios de compra son significativamente más altos, pero lo que queda en pie es una filosofía respecto al equipamiento del arma aérea. No cabe duda que los pilotos de guerra como era el Teniente Celedón, se sentían orgullosos de operar ese material, lo que significaba un estímulo evidente para su adiestramiento profesional puesto al servicio de la Patria.

Como mejor antecedente, podemos decir que la “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, Tomo I, 1999, pág. 447, 448, 449 y 450 nos permite apreciar que en 1930 la Institución poseía 28 Gipsy Moth además de 17 de estos aparatos integrados a la Línea Aérea Nacional, siendo un total de 45.

Todo esto era posible pues aunque ya se hacía notar en Chile la crisis económica mundial y nuestras relaciones vecinales eran tranquilas, existía la sólida voluntad política



Doña María Armstrong en elegante tenida playera de esos años.

de mantener en las mejores condiciones esta Institución, la cual, como herramienta del Poder Nacional debe estar siempre preparada contra alguna amenaza.

La Fuerza Aérea continuaba resguardando la soberanía y Aurelio Celedón volaba sobre islas, lagos y entre gargantas cordilleranas. A veces las operaciones se realizaban sin mayores consecuencias, en otras oportunidades se presentaban problemas derivados de la meteorología imperante o por eventuales fallas de material. Cuando alguno de estos inconvenientes obligaba a acuatizar en algún lago, pronto aparecía un poblador montado en su caballo y nacía una amistad.

El 27 de marzo de 1930, Celedón y el Subteniente Contreras se posaron en el Lago Rosselot, zona de Palena para cargar combustible y sin proponérselo estaban abriendo para la aviación una zona hasta entonces inexplorada.

Pero el placer de volar en esa hermosísima región debió terminar, como todo en la vida, y el 15 de septiembre de 1931 fue nuevamente destinado a la Escuela de Aviación.

Cuando Aurelio Celedón llegó de nuevo a su antigua Unidad, la vida nacional estaba altamente perturbada después de la renuncia del Presidente de la República y su posterior viaje a Argentina el 27 de julio recién pasado.

Carlos Ibáñez había decidido dejar el mando supremo de la nación ante la imposibilidad de recuperar el orden ciudadano convulsionado por factores económicos y políticos. En el primer aspecto se debía contar una elevada tasa de cesantía que había llevado en muchos lugares a establecer “ollas comunes”. En materia política, estaba la acción dirigida desde el extranjero por muchos desterrados -entre ellos Arturo Alessandri- que no perdonaban las características dictatoriales del gobierno. A ello se sumaba una acción interior de tipo revolucionario donde comunistas y otros sectores procuraban empujar hacia la violencia callejera, que no tardó en aparecer.

Huelgas de estudiantes que se tomaron la Casa Central de la Universidad de Chile, huelgas de profesionales diversos y como siempre, lumpen saliendo a la calle forzaron una represión que llevada a niveles de gran dureza provocó muertos, heridos y muchos presos.

Ibáñez prefirió renunciar.

Mientras esto sucedía en Chile, el Comodoro Merino Benítez realizaba una importante visita a países europeos a fin de estudiar en el terreno los avances técnicos de la aviación. La noticia de la renuncia de Ibáñez la recibió en el buque en que cruzaba el Atlántico, el mismo día 27 de julio. Posteriormente durante la navegación supo que había sido relevado del cargo de Subsecretario de Aviación (a la fecha era equivalente a Comandante en Jefe de la FAN) y se había nombrado al Comandante de Ejército Ramón Vergara Montero, cuya personalidad extraña afectada por pasiones político personales se advierte con claridad en su librito “Por rutas extraviadas”.

Merino Benítez llegó en agosto a Santiago en medio de toda clase de rumores, algunos de los cuales lo involucraban produciendo una natural inquietud en la Fuerza Aérea. La situación se agravó cuando el 5 de septiembre se descubrió un complot en la Armada. En estas circunstancias se produjeron varias destituciones y los afectados, aunque no estaban relacionados con la actividad política, sin embargo recibieron los efectos del clima que afectaba al país. Uno de ellos fue el Teniente 1º Aurelio Celedón.

Eran tiempos conflictivos para la nación y para los hombres de armas. A menudo estos últimos han jugado roles políticos y si bien han sido excelentes administradores, no han podido sustraerse a los juegos de los partidos y otros grupos de poder, que los han envuelto, manchando a algunos y terminando por cargar con culpas individuales y ajenas. Acusados frecuentemente con virulencia excesiva y desconociendo su labor en beneficio del país.

Antes de cerrar este capítulo transcribiremos dos párrafos: uno es parte del Mensaje de Ibáñez el 21 de mayo de 1931 sobre la Fuerza Aérea; el otro es la opinión de una distinguida historiadora.

Esto es parte del Mensaje Presidencial:

“En marzo del año pasado fue creada la Subsecretaría de Aviación dependiente

del Ministerio del Interior. Este nuevo organismo dio dirección única a las actividades aeronáuticas del país con efectivo progreso para la Fuerza Aérea y la aviación comercial que viene formándose con elementos nacionales al amparo, por ahora, de la Aviación de Guerra.

“La organización dada a este importante servicio significa aumento de su eficiencia y economía en su mantenimiento. Con ella nuestra aviación adquirió una organización moderna que sólo los países más avanzados en esta materia han podido alcanzar, asegurando en buena forma el control de las actividades aeronáuticas. El desarrollo más conveniente de estas mismas y la mejor defensa del aire patrio.

“Fue instalada una fábrica de aviones sin que esto irroque al Estado gastos extraordinarios.”

Luego se refiere al desarrollo de las comunicaciones aéreas y su infraestructura, para seguir más adelante siempre en el mismo texto:

“La instrucción y disciplina de nuestra Fuerza Aérea ha progresado en forma por demás satisfactoria y sus Unidades de Guerra han desarrollado sus programas de instrucción, alcanzando una actividad de vuelo de 12.658 horas, con sólo tres accidentes fatales, lo que representa uno por cada 4.219 horas de vuelo.

“Se han efectuado ejercicios de cooperación con el Ejército y la Armada en forma más completa que el año anterior”.

Continúa el Presidente refiriéndose a diversos aspectos técnicos, todos ellos altamente positivos para el progreso nacional, y termina diciendo:

“El Gobierno, dentro de las posibilidades económicas, continuará impulsando el desarrollo de la aviación que es un elemento de progreso general y de gran eficiencia para la defensa del territorio, especialmente en nuestro país donde faltan todavía buenos medios de comunicación.”⁽¹²⁾

Lo que resulta sorprendente es que dos meses después Ibáñez debía abandonar la presidencia y Arturo Merino Benítez, jefe de la Fuerza Aérea, era relevado del mando.

María Teresa Covarrubias, en su interesante libro “Políticos y Militares” dice casi al final del texto referido al gobierno de Ibáñez: “Por su peculiar formación, los militares tendían a mirar con mezcla de escándalo y sorpresa la forma en que actuaban los civiles, que rompía todos los esquemas y atentaba contra todos sus valores”.

“Este sentimiento se expresaba mucha veces con una apariencia de desprecio, que en el fondo no era sino el recelo que producen aquellas cosas que somos incapaces de entender. ¿Cómo podía manejarse un país, en medio del desorden y la indisciplina? ¿Cómo podía funcionar un Congreso, en medio del griterío general y donde nadie está de acuerdo? ¿Cómo se puede confiar en los partidos políticos siempre dispuestos a transar y a suscribir pactos hoy, con sus “enemigos” de ayer?

“...Gran parte de estos juicios habían nacido al observar con amargura, la forma como los políticos se servían de los militares, y tan pronto como los soldados, con pasmosa ingenuidad cumplían su parte, eran olvidados de nuevo en sus cuarteles, debiendo cargar además, con los errores que cometían.”⁽¹³⁾

Esta acertada descripción del carácter de los militares y sus eventuales incursiones en el campo de la política, muestra algo que ha sucedido otras veces en nuestra historia patria. Pero la memoria del ser humano es frágil.

La teoría dice que los militares son una herramienta del poder político, con lo que estamos plenamente de acuerdo y en especial si queremos vivir en democracia, pero esta última no es una condición que se adquiera por voluntad divina, sino que es resultado de esfuerzos conscientes, permanentes y generosos de toda la ciudadanía.⁽¹⁴⁾

El Teniente 1º Celedón cumplía sin estridencias pero con el mayor entusiasmo los deberes que el país y la Fuerza Aérea le habían dispuesto y contemplaba con inquietud los continuos cambios en la cúpula política nacional originados por ambiciones, convicciones y, tal vez, por intereses.

Su atlética figura, calzando botas de montar -sin espolines- cubierto por su chaqueta de cuero y llevando al cuello una blanca bufanda, se elevaba cada día en los aviones de la Fuerza Aérea y desde lo alto veía mares azules y nieves eternas, verdes praderas y el rojo techo de las casas. Desde su puesto de piloto tenía la vista fija en el porvenir.

Notas

- 1) Herbert George Wells, "La Rusia Soviética en 1920" en "Reportaje de la Historia", Tomo 3, Ed. Planeta, 1990, pág. 43.
- 2) Id., pág. 55.
- 3) Id., pág. 63.
- 4) José Ortega y Gasset, "La rebelión de las masas", Espasa Calpe S.A., 1981, pág. 17.
- 5) Arnoldo Pacheco, "Historia de Concepción Siglo XX", Ed. Universidad de Concepción, 1997.
- 6) Arturo Aldunate Phillips, "Ruido de Sables", Escuela Lito-tipo-gráfica, "La Gratitude Nacional", pág. 29.
- 7) Id., pág. 22.
- 8) En esa época existían separadamente los Ministerios de Guerra y de Marina.
- 9) "Fuerza Aérea", Volumen XXXIX, N° 152, Enero-Marzo 1980, pág. 154.
- 10) Sobre el tema creación de la Fuerza Aérea, se recomienda la lectura de "El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino", cuyo autor, Alejandro Pizarro Soto hizo un exhaustivo estudio. Fundación Arturo Merino Benítez, 1994.
- 11) "Crónicas de la Aviación", de. Plaza y Janes S.A., Tomo II, 1992, pág. 240.
- 12) Mensaje Presidencial 21 de mayo de 1931, citado por Alfonso Cuadrado Merino en su libro "El Comodoro Arturo Merino Benítez".
- 13) María Teresa Covarrubias, "Políticos y Militares", Ed. Atena, 1991, págs. 218 y 219.
- 14) En revista "Avances", mayo 2001, Carlos Castro Sauritain se refiere a este tema en la perspectiva de los acontecimientos de septiembre de 1973.

CAPITULO III

Por la razón o la fuerza

El 24 de diciembre de 1932 asumió la Presidencia de la República Arturo Alessandri Palma, siendo subsecretario de aviación el Comandante de Grupo Diego Aracena Aguilar, quien con fecha 14 de diciembre de 1932 fue nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional. De modo tal que al asumir Alessandri, ya Aracena ejercía el mando superior de la Institución siendo confirmado en el puesto por el Presidente unos días después. Esta feliz determinación presidencial se vio confirmada durante todo su gobierno ya que el General Aracena ejerció el mando hasta enero de 1939.

Pocos meses antes de que se produjera el relevo del Primer Mandatario, el Teniente 1º Aurelio Celedón Palma fue trasladado desde la Escuela de Aviación a la Escuadrilla de Anfibios Magallanes que hacía poco tiempo estaba basada en la austral Punta Arenas.

Al finalizar el período de calificaciones de oficiales, el Director de la Escuela de Aviación estampó en la hoja de vida de Celedón los siguientes conceptos:

“Como Comandante de la Escuadrilla de Instrucción tuvo óptimos resultados.

“Dio pruebas de ser un comandante de escuadrilla muy preocupado de sus obligaciones, disciplinado y respetuoso. Tuvo comisiones administrativas y fue Presidente del Casino de Oficiales cuya labor fue altamente eficiente y correcta.

“Como piloto es maestro de vuelo y tiene a su haber más de 1000 horas de vuelo lo que, de por sí, es mérito suficiente para conceptuarlo como uno de los mejores elementos de la Fuerza Aérea.

“En general, a juicio del suscrito, el Teniente 1º Sr. Aurelio Celedón Palma es un oficial inteligente, laborioso, preocupado y de una honradez profesional reconocida.”

Hermosa calificación que honraba al Teniente Celedón; pero uno tiene derecho a preguntarse ¿quién se equivocó si se compara esta calificación con aquella que le hicieron al salir de oficial? Porque las opiniones son absolutamente discrepantes. Tal vez el Capitán que lo calificó en 1920 confundió el sentido del humor, la calidad de mejor compañero y el carácter sin estridencias, con carencia de aptitudes para el mando.



Al fin juntos disfrutando de vacaciones en la costa.

También es posible que el joven Celedón -tenía diez y ocho años- hubiera madurado durante sus años de profesión. Todo es posible y no podemos condenar a su capitán de 1920; sólo resta afirmar que Aurelio Celedón fue durante toda su carrera de aviador un individuo ejemplar, un piloto destacado y un oficial sin tachas.

Así fue destinado a Punta Arenas.

¿Cómo era esa encantadora ciudad por aquellos años?

Dejemos la palabra a un escritor genial y amigo entrañable: Enrique Campos Menéndez.

“... Para qué decir el palacio de Sara Braun y la casona de José Menéndez, donde nací. El actual Museo Braun-Menéndez. La casa de don Vicente Kusanovic, Cónsul de Yugoslavia, hospitalario y dicharachero en su media lengua croata. La casa de los Suárez, el hogar gringo de los Hobbs, la ferretería de Gilli, la tienda de Jordan, la zapatería de Barassi, el garage de Ancheta, la herrería de Fleury, la pastelería de Krajic, el poetastro

yugoslavo que “vendía tortas no muy caro”; el Hotel Cosmos, regentado por Thot y Travini; el cine Royal o el Politeama... y a que seguir. Las vitrinas de las tiendas: Vickery con sus tentaciones inglesas: pipas de raíz de hillyary; sweters de cachemira. La joyería de Dübrock, con su reloj puntual como un suizo; la verdulería de Salgado en la calle Roca; la sombrerería de González, en la esquina de la plaza; la casa del germano Stubenrauch, actual sede del Obispado; la alegre casa de la... en la calle Balmaceda.”⁽¹⁾

En las mismas crónicas, Enrique Campos dice:

“En los años de mis primeros recuerdos, sus calles eran anchas y empedradas; altos postes sostenían los cables de la luz y el teléfono en el que el arco del viento ensayaba sus violines; sus coloridas y pulcras casas de madera con techos rojos, reunían en torno a las llamas del hogar a la familia magallánica.”

La elocuencia del autor nos permite evitar largas explicaciones acerca de lo que era el aspecto de la ciudad de los vientos; de aquella con el bello monumento a Hernando de Magallanes donde hay un indio a quien todos los visitantes quieren tocar el dedo de un pie, siempre brillante por tanta muestra táctil de cariño.

Por esas calles y visitando muchos de esos lugares, pasó Aurelio Celedón, acompañado de amigos, que los tuvo en cantidad, pues sus habitantes saben dar afecto y sobre



1932. Magallanes. Al centro el Comandante de la Escuadrilla de Anfibios, Aurelio Celedón rodeado por pilotos e instructores del Club Aéreo.

todo a personas que la merezcan, como era el caso del joven oficial en quien veían a una persona entregada por entero al noble arte de volar sobre pampas, islas y ventisqueros para hacer más chilena esa parte tan distante del centro del país.

Celedón sabía como llegar a la gente y por ello mismo siempre estuvo dispuesto a recibir a quienes tenían algo que decirle, como lo muestra Enrique Campos en otra de sus ya citadas crónicas:

“A fin de afianzar su autoestima, el adolescente Enrique tomó decidido contacto con el Comandante de la Base Aérea de la FACH, Aurelio Celedón Palma, quien alcanzara más tarde el título de Comandante en Jefe de la Aviación...”

El propósito que abrigaba el muchacho de entonces era poder volar, y no podía encontrar un mejor interlocutor que quien, comprendiendo las ansias juveniles, le allanó todos los caminos y unas veces él mismo, y otras, el Teniente Felipe Latorre, “lo sacaron a dar unas vueltas” y le mostraron su terruño desde la dimensión del cielo.

Cuando un amigo conversa con el hoy escritor laureado escucha palabras llenas de cariño hacia esos aviadores que, sin proponérselo, quedaron grabados en la memoria de este viejo magallánico.

El decir viejo magallánico es una forma de referirse a un hombre que nació hace ya muchas décadas en el confín austral de Chile, pero continúa en posesión de la más maravillosa juventud, aquella de la mente y el espíritu.

En aquel año 1932, los pilotos de la Escuadrilla Magallanes volaban en tres aviones biplanos “Curtiss Falcon” que podían usar tren de aterrizaje y que como hidroaviones tenían un gran flotador central.

Los magallánicos dicen: “quien come calafate ha de volver” y no nos cabe duda que Aurelio Celedón probó más de una vez el negro y dulce fruto. Si las responsabilidades que fue adquiriendo con el transcurrir del tiempo le impidieron volver a vivir en Punta Arenas, sin embargo llevó hasta el final de sus días un recuerdo clavado muy hondo en el corazón. Muchas veces regresó en comisiones de servicio y siempre lo hizo con la seguridad de quien regresa a un lugar querido.

Cuando ya los almanaques se habían cubierto de polvo y había dejado de vestir el uniforme que tanto amó, entretejiendo sus recuerdos, lanzaba una de sus sonoras carcajadas mientras decía que su tiempo magallánico fue de los mejores. Siempre mantuvo una relación de afecto con quienes habían sido sus amigos para siempre.

Particular importancia tendría una visita de Aurelio Celedón cuando siendo ya Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea pasó por Punta Arenas integrando la comitiva del Presidente González Videla en viaje a la Antártica Chilena en 1948 para ir a fundar la Base O’Higgins, atendida por el Ejército.

Más adelante en este libro trataremos el tema antártico con mayor extensión.



Comandante de Escuadrilla. Siempre usó la gorra inclinada sobre su ojo derecho.

Las relaciones de Celedón con Magallanes no se limitaron solamente a los vuelos de reconocimiento y soberanía, o a la convivencia social con la población, sino que tuvo importante influencia en el Club Aéreo local.

Esta entidad se había formado gracias al entusiasmo de un grupo de puntarenenses que veían en el vuelo la satisfacción de inquietudes personales, pero además advertían que solamente las rutas del aire podrían en el futuro consolidar la vinculación con el resto del país.

Mientras el Capitán Santiago Leitaó se desempeñaba como Comandante de la Base de la Escuadrilla de Anfibios, se había constituido el Club Aéreo de Magallanes el 23 de mayo de 1931. En esa ocasión se eligió un directorio que quedó conformado por:

Presidente: Capitán Santiago Leitaó Moya
Vicepresidente: Manuel Chaparro R.
Secretario: Teniente 2º Arturo Meneses Kinsley
Tesorero: Orlando Ramírez
Directores: Alfredo Landolr
Alfonso Suárez
Cipriano Arias⁽²⁾

Algún tiempo después y tras afanosas gestiones efectuadas por Leitaó y Meneses, se recibió un avión Gipsy Moth en el que los socios pudieron iniciar sus actividades aéreas.

No puede caber duda que las gestiones recibieron la colaboración de diversos personeros civiles de la región enamorados también de la aviación. Hoy diríamos que junto a las relaciones oficiales, esas personas desarrollaron un intenso lobby cerca de algunas autoridades aeronáuticas militares y civiles; estos últimos sobre todo en el Club Aéreo de Chile.

Con motivo de las destinaciones que deben cumplir periódicamente los miembros de las fuerzas armadas, el Capitán Leitaó fue trasladado a Santiago y quedó al mando de la Base el Teniente Meneses, en calidad de interino, y además asumió la presidencia del Club Aéreo. Cuando Aurelio Celedón llegó destinado a Magallanes, por ser más antiguo que Meneses, tomó el mando de la Base y el 3 de octubre recibió la conducción del Club.

Los cambios de personas no significaron retardos en el cumplimiento de actividades de vuelo para los socios, sino que tal vez se intensificaron, al punto que el 29 de noviembre de 1932 realizaron su “solo” los noveles pilotos Carlos Fischer y Tomás Saunders, cuando Celedón era Presidente de la institución.⁽³⁾

Pero todo pasa y poco a poco llegan los ascensos, así fue que el 17 de octubre de 1932, nuestro biografiado ascendió a Capitán de Bandada⁽⁴⁾ y algunos meses después él



1940. En compañía de sus tres hijos: Silvia, Aurelio y Patricia

también debió cumplir destinación, al haber sido nombrado 2º Comandante del Grupo de Aviación N° 3 en Temuco, la misma Unidad de la que había sido uno de los oficiales fundadores en 1928. Se presentó a su nuevo puesto en el mes de septiembre de 1933.

Era a la sazón, un apuesto y joven Comandante de treinta y un años de edad, soltero.

El día 24 de noviembre de ese mismo año, la vida de Aurelio Celedón Palma tuvo un cambio significativo, que duraría por el resto de su vida.

Ese día contrajo matrimonio con una encantadora y joven dama llamada María Armstrong vda. de Robert.

En esta etapa de nuestra narración es necesario regresar en el tiempo hasta la época en que un muchacho nacido en Tomé y radicado en Chillán, ingresó a la Escuela Militar.

Por aquellos años la familia Celedón Palma vivía en la ciudad cuna del Padre de la Patria, en calle O'Higgins N° 980, en una hermosa y amplia casa capaz de albergar a la

numerosa familia. Sin embargo, pese a su solidez, fue derribada por el terremoto de 1939. La calle cambió de nombre y hoy se llama Isabel Riquelme, como la madre de quien nos dio la libertad.

Cuando el joven Aurelio postuló a la Escuela Militar, sus padres debieron efectuar dos importantes gestiones. Una era cubrir una fianza por \$800 anuales, duradera por cinco años, trámite que se cumplió en la Notaría de don Rudecindo de la Fuente. La otra consistía en designar a una persona honorable como apoderado del futuro Cadete. Sin pensarlo dos veces, pidieron a una distinguida dama santiaguina que quisiera tomar esa responsabilidad. Se trataba de doña Emilia Armstrong Jerez vda. de Charles William Armstrong R.

La coincidencia de los apellidos era sólo eso, una casualidad pues Mr. Armstrong había llegado a Chile desde la lejana Inglaterra para ejercer su profesión de médico. En sus actividades profesionales había conocido a Aurelio Celedón Sanford en Tomé y pronto ambos hombres comprendieron que trataban con caballeros a carta cabal, serios y cumplidores de su palabra. Tal vez entre ellos no se desarrolló una calurosa amistad -como aquellas que los chilenos acostumbamos a hacer a primera vista y después se enfrían- sino que nació un respetuoso afecto que se prolongó en el tiempo. El matrimonio Armstrong Armstrong tuvo una hija nacida en 1902 a la que bautizaron María.

En 1908 falleció don Charles Armstrong y su viuda se radicó en Santiago en la entonces burguesa Av. Portales N° 2725.

Cuando en 1917 Aurelio Celedón Palma ingresó a la Escuela Militar, sus padres pidieron a doña Emilia Armstrong ser apoderada de su hijo, lo que aceptó sin condiciones. Fue por ello que el joven Cadete visitó durante cuatro años, en los fines de semana, la casa de su apoderada que vivía junto a sus hijas María y Marta. La mayor, María, era de la misma edad que Aurelio.

Pronto nació entre los jóvenes un sincero afecto que primero fue la natural amistad entre dos adolescentes que podían compartir una cantidad importante de ideas e ideales. Tal vez ambos se sintieron sentimentalmente atraídos, pero doña Emilia cuidaba con ojo avizor la juvenil relación, pues no quería que algún día su hija se casara con “un milico pobre” -en sus palabras-, ya que deseaba para María un futuro sólido y parecía natural que con los sueldos franciscanos de los oficiales, esa idea no podría materializarse.

Y pasaron los cuatro años de Cadete hasta que el joven oficial de infantería fue destinado a Concepción, al Regimiento Chacabuco. En ese momento, doña Emilia respiró aliviada porque suponía que la distancia podría enfriar cualquier sentimiento amoroso. Tal vez fue así; o tal vez nunca durante esos cuatro años supieron que estaban enamorados y sólo se sentían atraídos por una especie de afecto fraternal. Ambas alternativas son posibles, pues don Aurelio Celedón, a lo largo de su vida fue tremendamente respetuoso de su intimidad y nunca se le escuchó un comentario, salvo algunas bromas pasajeras.



EL "SIKORSKY" SE HA 'PERDIDO

Venía en viaje de Aysen a Puerto Montt. — El escampavía "Sobenes" sale en la madrugada a recorrer la costa

PUERTO MONTT, 28. — En las últimas horas de la tarde de ayer circularon rumores de haberse perdido el anfíbio "Sikorsky". Según las averiguaciones practicadas, se ha sabido

coches comedores, señor Luis Caniggia.

El señor Woodbridge se dirige a Inglaterra por la combinación transandina de hoy, con el objeto de tomar algunos meses de descanso. — Luis A. Minifio, Corresponsal

que el anfíbio, con los tenientes Celadón y Barrientos, el arquitecto Varas y el mecánico Contreras, salió desde Aysen con dirección a Puerto Montt, acuatizando en Palena para aprovisionarse de combustibles, siguiendo viaje; pero, hasta este momento, no ha llegado.

Ante la posibilidad de que el "Sikorsky" haya sido víctima de algún accidente, a las cuatro de la madrugada saldrá el escampavía "Sobenes" a recorrer la costa. — HOHMANN, corresponsal.

28 de marzo de 1930. El testimonio de la prensa es elocuente.

Mientras el Teniente Celedón prestaba servicios en los Regimientos Chacabuco y Guías en la capital penquista, María Armstrong conoció a un simpático y apuesto joven enólogo francés, llegado a Chile contratado por la Viña Santa Rita.

Ahora, doña Emilia miraba la situación con otros ojos. Se trataba de un europeo, como su marido. Tal vez hizo alguna asociación inconsciente, pero dejemos eso para algún sicólogo. Además era un profesional bien cotizado y con un futuro que se podía suponer excelente. No cabe duda que no sólo aceptó las visitas del joven de nombres Louis Marcel y de apellido Robert, sino tal vez alentó sus esperanzas. Lo cierto es que en 1923 se casaron. Tuvieron dos hijos, Marcelo que falleció hace ya mucho tiempo, y Marta que aún vive en Concepción. Pero la felicidad del joven matrimonio se quebró cuando en 1928 falleció Marcel Robert afectado por una bronconeumonía que los cuidados médicos no pudieron superar.

Ese mismo año, el Teniente 1º Aurelio Celedón era trasladado a Temuco junto al equipo de aviadores que formaron el Grupo Mixto N° 3. En 1929 regresó a la Escuela de Aviación Militar en la Base Aérea El Bosque.

Estando de guarnición en Santiago, Aurelio solía visitar a las dos viudas -madre



1945. El Comandante de la II Brigada Aérea, Comandante Aurelio Celedón recibiendo al Comandante Bisquert, líder de la escuadrilla que realizó un raid Santiago-Mendoza-Santiago.

e hija- a la una en agradecimiento por haber sido su apoderada en los tiempos en que era Cadete, y a la otra, animado por sentimientos que él mismo no lograba definir.

En aquellas oportunidades solía pedir permiso para sacar de paseo a los niños Robert Armstrong quienes disfrutarían de algunas golosinas y juegos en plazas y parques. Otras veces los llevó, acompañados por su madre, “a ver los aviones” y allí les contaba esas historias de aventuras que fascinan a los pequeñuelos. Si el tiempo no permitía salir de casa, acompañaba a la familia durante la hora del té.

Es muy probable que en esos años haya nacido o renacido el amor entre Aurelio y María, sin embargo ambos eran muy respetuosos de la diferencia entre haber sido dos muchachos y ahora ser adultos; ella viuda y con dos hijos. Además, aún doña Emilia veía a Aurelio con afecto como persona, pero seguía pensando que un hombre de armas no era un buen partido. Más de algunas vez en conversaciones a solas con su hija debe haber insinuado que la profesión de Lelo era tan peligrosa -ya había tenido un accidente gravísimo- que la mujer que se casara con él debería tener vocación de viuda. La ironía golpeaba en los sentimientos de María.

En 1931, el Teniente 1º Celedón fue trasladado a Puerto Montt y hubo un nuevo respiro para doña Emilia, pero lo que ella no sabía era que los jóvenes ya estaban seguros de su amor, aún cuando decidieran darse todavía algún tiempo de reflexión. A fines de ese año regresó a la Escuela por algunos meses y fue en ese período cuando comprendieron que sus vidas estaban destinadas a continuar unidas; sin embargo, prudentemente, Aurelio propuso esperar su próximo ascenso para casarse. Puestos ambos de acuerdo, él fue destinado a Magallanes, guarnición en que fue promovido a Capitán de Bandada, esto es, entraba a la categoría de oficiales jefes.

La correspondencia entre ambos fue la que era de esperar entre dos enamorados. En la medida en que la relación se consolidaba por la vía epistolar, María logró convencer a su madre de la profundidad de sus sentimientos y alcanzó al fin la aceptación de doña Emilia para que se casaran.

Un cuento de hadas podría terminar aquí diciendo: y se casaron y fueron felices, pero la vida no es cuento y sobre todo cuando se trata de un triunfador quien recién casado fue destinado como Segundo Comandante del Grupo de Aviación N° 3 con su base en la ciudad de Temuco, capital de la Araucanía.

Sabemos que la tierra de los araucanos comprendía el territorio abarcado entre los ríos Maule y Toltén. En la medida que el avance de los españoles pudo ir consolidándose, se afirmó la conquista en el río Bío Bío y en sus márgenes se desarrollaron fuertes que luego se convirtieron en ciudades. Sin embargo, la mirada estaba puesta más al sur, más allá del Desaguadero que había cruzado Ercilla:

“Aquí llegó, donde otro no ha llegado,
don Alonso de Ercilla, que el primero
en un pequeño barco deslastrado
con solo diez pasó el desaguadero...
(La Araucana, Canto XXXVI)

Llegaron a Chiloé, pero el regreso se hacía difícil.

Los españoles fundaron y refundaron varios fuertes al sur del Bío Bío pero la consolidación de aquella zona en manos no araucanas tomaría aún mucho tiempo.

Desde los primeros años después de la Independencia, se comenzó a desarrollar una serie de iniciativas para incorporar de lleno a la república la tierra al sur del Bío Bío, obligando a la instalación de fuertes que otorgaran alguna protección contra las frecuentes incursiones de los indígenas. Esta circunstancia originó el nombre de La Frontera con que también se conoce a lo que hoy es la IX Región.

Las guerras de la independencia, contra la Confederación Perú-Boliviana, contra España en la década de 1860, la guerra a muerte y la guerra del Pacífico trajeron a la convicción de que era posible conquistar realmente los territorios al sur del Bío Bío.

Fue tal vez un imperativo económico el que acicateó al Estado y a los particulares para colonizar esos territorios. La importante producción triguera permitía a Chile ser exportador del producto y uno de los más importantes abastecedores de los mercados sud y norteamericanos, como igualmente de Australia. Para continuar en ese proceso era necesario incorporar nuevos espacios a esta producción agrícola.

Desde aquellos lejanos días cuando comenzaban los decenios, se tuvo conciencia de que era imprescindible efectuar una justa distribución de las tierras tomando en consideración que la mayoría tenía propietarios mapuches. A manera casi de anécdota recordamos que en el gobierno de Manuel Bulnes se dictó lo que se llamó “ley de terrenos baldíos”. En ella se establecía que las concesiones al norte del Bío Bío no serían mayores a ocho cuadradas para los padres de familia y se añadían cuatro por cada hijo mayor de 14 años; en cambio, al sur de ese río podrían ser hasta de veinticinco cuadradas por padre de familia y agregar doce por cada hijo de más de 10 años.⁽⁵⁾

Así la colonización chilena fue avanzando hacia el sur, a la que se integraron posteriormente diversos inmigrantes extranjeros, especialmente alemanes, franceses, suizos y españoles.

Las primeras actividades económicas estuvieron en la agricultura triguera a la que se añadieron la madera y la ganadería, lo que significó una migración desde el campo a las ciudades que comenzaban a formarse.

El 24 de febrero de 1881 se fundó en la ribera norte del río Cautín entre los



Desde Pichilemu, la señora Maria Armstrong de Celedón mandó un saludo a su madre.

cerros Conunhuenu y Nielol el fuerte de Temuco con su muro de troncos y foso. Lentamente esta instalación militar comenzó a recibir población civil cuyo número aumentó lentamente para convertirse en capital de la provincia de Cautín en 1887.

El crecimiento poblacional general de la región puede calificarse como lento respecto del resto del país, con alternativas periódicas.

Se puede observar lo dicho de la siguiente información censal para Temuco:

1865	no acusa población
1875	no acusa población
1885	3.445
1895	7.078
1907	16.037
1920	28.546
1924	31.461 ⁽⁶⁾
1933	33.352 estimada

Los esposos Celedón Armstrong llegaron en 1933 a vivir en una ciudad pequeña, de escasa población y con un desarrollo urbano bastante limitado, en cuyas calles se veía como cosa frecuente a las carretas tiradas por bueyes de paso lento ya que recién en 1910 llegaron los primeros automóviles obligando a algún desarrollo vial que permitiera la interconexión con otros poblados.

Parte importante de la población estaba constituida por mapuches y era natural ver mujeres con sus atuendos típicos ejerciendo un limitado comercio de artesanías y productos del campo.

Para una ciudad que todavía conservaba un aire marcadamente rural y autóctono, la presencia de la Fuerza Aérea era un signo de modernización que sólo ella podía proporcionar.

La apreciación estratégica de la época había aconsejado la instalación de bases a lo largo del territorio originándose así una en Iquique, luego otra en Quintero, Santiago, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas y en cada una de ellas se había asentado una Unidad (Grupo o Escuadrilla) para cumplir un doble propósito: desde luego para la defensa del territorio en caso de agresión extranjera; y, algo importantísimo consistente en ayuda a la comunidad.

Esto último se materializaba de diversas maneras, tales como contribuir al reconocimiento del territorio, traslado de enfermos o heridos desde localidades aisladas por vía terrestre, búsqueda de personas o aeronaves extraviadas, apoyo a aviones en tránsito y las más variadas acciones tendientes a demostrar la unidad nacional.

La Revista Chile Aéreo N° 59 de 1934 nos entrega una información que confirma lo dicho:

“El día 23 de enero del presente año (1934) salieron de Buenos Aires, en dirección a Bariloche, los Alpinistas italianos, señores Vicente Gugliada, Alvaro Zanetti, Walterio Durando y Sergio Matteoda...

“El día 26 partieron de Casa Pangue, en donde establecieron su campo de operaciones, para escalar el volcán Tronador, que tiene 3.480 metros de altura. Estuvieron varios días en medio de la selva virgen haciendo estudios y tomando impresiones de carácter científico.

“El domingo 4 emprendieron nuevamente otra excursión, divididos esta vez en dos grupos: Matteoda y Durando y el otro por Gugliada y Zanetti. La ascensión empezó a las 2:30 de la madrugada, favorecidos por espléndida noche de luna. Poco más tarde se desencadena fuerte temporal. A las 5 de la mañana el viento era tan fuerte, que resultaba un problema mantenerse en pie. Los exploradores Gugliada y Zanetti resuelven regresar: en estos instantes ven con asombro que, más o menos el lugar donde se encontraban los otros compañeros fue barrido por un enorme rodado, desprendido del ventisquero Casa Pangue, que baja al río Peulla.

“Desde entonces no vieron más al otro grupo y cuando llegaron al Campamento completamente extenuados por la fatiga, dieron el aviso correspondiente.”

A continuación, según la información de Chile Aéreo se inició la búsqueda; luego continúa:

“También la Fuerza Aérea ordenó que aviones de guerra de la Base de Anfibios de La Chamiza en Puerto Montt y del Grupo de Aviación N° 3 de Temuco, cooperaran en la búsqueda, indicando como puntos de exploración el ventisquero de Casa Pangué, que baja al río Peulla y todo el lado oeste de la parte principal del Tronador, suponiendo que el probable desastre hubiera ocurrido entre los 2.500 y 3.000 metros de altura.”

Informa, siempre la misma revista, diciendo que dos aviones Falcon del Grupo N° 3 realizaron una intensa búsqueda y que los pilotos fueron los Tenientes Muñoz Cortés-Monroy, Aníbal Solminihac y Rudy Geiger. Acompañados por aviones de la Escuadrilla de Anfibios de La Chamiza.

Termina la crónica con el siguiente párrafo:

“A pesar de que la exploración duró más de ocho horas diarias y que el tiempo se presentó más o menos favorable, no pudo verse ninguna señal que diera algún indicio de la presencia de los audaces exploradores italianos que, seguramente, fueron sepultados por el ventisquero de Casa Pangué.”⁽⁷⁾

Estas actividades eran entre otras las que a menudo debían cumplir los aviadores del Grupo de Aviación N° 3, cuando Aurelio Celedón era el Segundo Comandante de la Unidad. Al conocer todo el esfuerzo y preocupación que representa para una Unidad pequeña un trabajo de búsqueda, podemos imaginar la actividad de Celedón durante esos días y otros similares a lo largo del año. Preocupaciones de carácter logístico relacionados con el mantenimiento de los aviones participantes en la operación; diseño de un plan de búsqueda condicionado por las características de la zona a explorar, situación meteorológica, disponibilidad de pilotos, capacidades de combustible en los lugares donde eventualmente debieran aterrizar y mil detalles que son suficientes para llenar una jornada de trabajo sin tregua. A lo anterior debe agregarse las deficientes comunicaciones de la época por razones de desarrollo tecnológico y carencias económicas.

Podemos ver a Celedón ocupado todo el día y llegando muy tarde a su hogar donde le aguardaban su esposa y los dos hijos de María, a quienes daba el cariño de un padre.

Pero no todo era búsquedas y entrenamiento diario para mantener la eficiencia de tripulaciones aéreas y equipos de apoyo; también, como hemos dicho, estaba la función de apoyo a aviones en tránsito. Siempre recurriendo a la excelente revista Chile Aéreo -lamentablemente desaparecida- encontramos en el N° 60 de 1934 un ilustrativo artículo titulado “Turismo por encima de las nubes”, el escrito se inicia con el siguiente

párrafo: “Santiago, el 29 de marzo de 1934, participaron de buena voluntad y sin la más mínima pretensión, en un viaje aéreo a las provincias australes, los aeroplanos y pilotos que se expresan, tomando como base el Aeródromo de Maquehue, en Temuco.”⁽⁸⁾

Su autor, don Luis Rodríguez Gamboa, realiza una entretenida narración de un crucero de tres aviones que saliendo de Santiago a las 8:30, llegan finalmente a Temuco a las 17:29.

Estos tres aviones civiles habían realizado un interesante viaje con navegación “ferrodrómica”. La descripción escrita en seis páginas nos hace recordar cómo se volaba en aquella época y el párrafo final es realmente sabroso para quienes hoy día conciben el vuelo como una actividad científica en la que el instrumental a bordo y las ayudas terrestres condicionan las actividades aéreas.

Los aviadores han divisado “allá abajo” una ciudad grande. “Es Temuco... Larraín nos sigue, y Alessandri que se ha avanzado un poco cargado a la costa, reconoce inmediatamente el río Cautín y vira cerrado al Este, para posarse en la base de Maquehue en el punto donde la guarnición nos hace fogatas. El Klemm va a saludar a Temuco, volando sobre los techos de las casas, hasta encontrarnos en el aire con el caballeroso y amable Comandante Montecino. Eran las 5,29 de la tarde. Hemos volado 4 horas 14 minutos, y el estado atmosférico y la carencia absoluta de instrumentos para la navegación científica, nos han hecho perder alrededor de 30 minutos.”

Las 4 horas y 14 minutos que menciona, era el tiempo empleado en la etapa desde Chillán -donde habían aterrizado para cargar combustible y almorzar- hasta Temuco.

Su referencia a la carencia absoluta de instrumentos de navegación no requiere comentarios; lo que si es interesante de considerar es el hecho que la guarnición había encendido fogatas para guiar a los aviadores. En esa época todos los aeródromos tenían “chonchones” para demarcar las franjas de aterrizaje. Los chonchones eran unos tarros conteniendo una mezcla de parafina y aceite quemado, una mecha de cordel impregnado en la mezcla y con un oportuno fósforo se tenía la iluminación de pista.

El otro dato interesante es el encuentro en el aire con el caballeroso Comandante Montecino. Se trata del Comandante de Escuadrilla Carlos Montecinos Asenjo que comandó el Grupo de Aviación N° 3 entre los años 1933 y 1935, teniendo a Aurelio Celedón como su segundo.

Romántico período en que el dueño de casa salió en su avión a dar la bienvenida a las visitas.

Cuando hubieron pasado los años y el General Celedón estaba acogido a un merecido retiro de las filas, solía rememorar esos tiempos pasados, con alguna nostalgia pero siempre con su habitual simpatía y franqueza.

Cristina Yáñez, la activa e inteligente Jefe del Departamento de Historia en el

1930.— El teniente Celedón (en la actualidad General en Jefe de la FACH, junto al bastón de comando en un ensayo de planeador.)



Foto Zig-Zag. El texto es explícito.

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, contó al autor de este libro cuán grato le había resultado entrevistar al viejo General, quien le confesó que su vocación de aviador había tenido un fuerte componente de la visión romántica que animaba al joven teniente de caballería.

“En esos años mirábamos a la aviación como un desafío por los riesgos evidentes que se presentaban para la propia vida. Pero la emoción de vencer al miedo se veía compensada con creces por la admiración que causábamos en las chiquillas. En todos los encuentros con las recatadas jovencitas de esa época, percibíamos claramente que a los aviadores nos consideraban un poco como héroes de leyenda. Cuando todavía los automóviles no se habían generalizado, estar con un joven que volaba era para ellas algo realmente atractivo.”

Suponemos que si a esa aura algo novelesca, se sumaba una figura elegante y una simpatía arrolladora como sucedía con Celedón, el resultado debía ser romper corazones femeninos. Sin embargo, desde que descubrió su amor por María Armstrong, el joven piloto fue hombre de lealtad conyugal que cuidó celosamente durante el resto de su vida.

Las palabras del General Celedón referidas a la audacia que requerían los pilotos



1943. Los formadores de la familia rodeados por sus ocho hijos.

de esa época, se ve reflejada en una anécdota que, en parte, fue recogida por la prensa, pero cuyos entretelones se conservaron entre los recuerdos de algunos contemporáneos y enriquecieron los recuerdos familiares.

Sucedió en 1930, cuando la Fuerza Aérea Nacional tenía sólo meses de vida como Institución. Siendo el Comodoro Merino Benítez el jefe superior, este prestigiado aviador decidió incorporar a la actividad aérea el vuelo en planeador. El mismo Comodoro era a la vez presidente del Club Aéreo de Chile y desde allí impulsó la compra en EE.UU. de uno de estos aparatos. Se trataba de una aeronave muy liviana equipada con patín como tren de aterrizaje y dos pequeñas ruedas. El aparato fue montado en Los Cerrillos y deberían hacerse algunos vuelos de prueba durante el mes de noviembre para luego, en diciembre, realizar alguna demostración pública.

El piloto enviado a Chile por los fabricantes debería realizar el primer vuelo. En la ocasión estaba presente Merino, con esa preocupación tan profesional que se le reconocía para supervisar todo lo que se hacía por parte de sus subalternos.

Era uno de esos días de pleno sol y aire en calma que nos regalan los últimos soles de primavera. Tal vez atraído por alguna belleza chilena o enturbiado por algunos tragos de buen vino, el piloto no llegó a la hora fijada para el vuelo.

El Comodoro y varios oficiales que se encontraban en el lugar comenzaron a dar signos de incomodidad por la falta de puntualidad del piloto. Es de suponer los comentarios que cruzarían entre los presentes, haciendo una variada clase de chistes sobre el ausente y los motivos para su atraso. Conociendo su buen humor podemos suponer que el Teniente Celedón habrá contribuido al ambiente de jolgorio y probablemente se habrá escuchado alguna de sus recias y sonoras carcajadas.

Tal vez molesto por la ausencia del piloto de pruebas y un poco impulsado por las bromas que escuchaba entre sus subalternos, el Comodoro Merino volviéndose al grupo se encontró con la alta figura de Celedón y con picardía chillaneja le preguntó: “Teniente Celedón ¿se atreve a volar el planeador?”

¿Qué cosas pasaron en ese momento por su mente?

Dejemos a Celedón que responda.

“Había muchas chiquillas bonitas y respondí que sí. Un automóvil remolcó el planeador. Alcancé a planear unos instantes y luego caí encima de unas matas de alcahofas, en medio de los aplausos y vítores del público”.⁽⁹⁾

Fue el primer piloto de la Fuerza Aérea en volar planeador en Chile.

En los próximos vuelos que se efectuaron por esos días en Los Cerrillos, también participaron, junto a Celedón, los Capitanes Carlos Montesinos y Rafael Sáenz.

No hemos podido conseguir información acerca del nombre y destino del piloto que no llegó al vuelo de prueba.

Se dice con cierto sentido del humor que la vida de un oficial de la Fuerza Aérea tiene un gran parecido con la de los gitanos que van de un lugar a otro trepados en el vagón que les sirve de habitación. En realidad el parecido llega hasta el hecho que con gran frecuencia deben cambiar la ciudad de residencia, de acuerdo a como se sucedan las destinaciones y en el caso que nos interesa, ciertamente así aconteció pues después de permanecer por algo más de dos años en Temuco, la familia debió trasladarse a Santiago, cuando Aurelio fue destinado como Jefe del Aeropuerto de la capital.

Corría el mes de febrero del año 1936 y el mundo, sin que muchos se percataran, se aproximaba a uno de esos grandes dramas que periódicamente azotan al género humano.

Después de Versalles se había formado la Sociedad de Naciones para que no hubiera más guerras en el mundo. Entre los países impulsores estuvo EE.UU. que finalmente no se incorporó a ella restándole apoyo. Igual actitud sostuvo la Unión Soviética que casi como una formalidad ingresó en 1934. Otras potencias tampoco prestaron un apoyo decidido.

La aparición de formas agresivas de nacionalismo en países como Italia, Alemania y Japón pondrían el ingrediente explosivo a la convivencia internacional, mientras España se debatía entre múltiples opciones políticas que paulatinamente se fueron agrupando en dos grandes bandos, los que finalmente se enfrentarían en una de las guerras civiles más feroces de los últimos siglos.

En el año 1936 los nombres de Azaña, Largo Caballero, Mola, Franco, Primo de Rivera y otros llenarían los artículos de la prensa que se leía en todo el mundo y, por cierto, en Chile, donde muchas personas fueron adoptando posiciones de simpatía con uno u otro sector.

La guerra civil española fue en alguna forma un laboratorio donde las potencias europeas, incluida la Unión Soviética pudieron probar muchos de los armamentos que estaban fabricando.

En España se enfrentaron los españoles entre sí, con una presencia que se incrementó en alguna medida por grupos de voluntarios llegados desde diversos países del mundo, atraídos por la defensa de ideologías que a la postre resultaron crueles formas para tratar de imponer estilos de vida. Los totalitarismos constituyeron el fermento que alimentó esa conflagración.⁽¹⁰⁾

La influencia española se extendió por todas partes y en el caso de Chile se pudo presenciar cómo los individuos y las colectividades políticas se hacían simpatizantes de uno u otro de los bandos en lucha. Pero no sólo fue el mal ejemplo español el que contribuyó a encender los ánimos, sino principalmente la existencia de dos concepciones que con métodos parecidos procuraban alcanzar la dominación mundial.

El fascismo, el nazismo y el marxismo-leninismo se entronizaron con diversa



El Comandante de Grupo Aurelio Celedón Palma, Agregado Aéreo a la Embajada de Chile en Brasil.

profundidad en los distintos niveles de la vida chilena y desarrollaron antagonismos políticos que sobrevivieron por muchos años.

Los países que mantenían gobiernos democráticos con diversas variables como Francia, Inglaterra y EE.UU. contemplaban con algo de torpe estupefacción el progreso de esas ideologías que se consolidaban en países donde se anidaban anhelos de supremacía.

Inglaterra, como ha sido frecuente en su historia, se sentía algo distante de los problemas que se veían en evolución en el viejo continente. Francia estaba persuadida que la Línea Maginot la defendería de cualquier intento belicoso de Alemania. EE.UU. preocupado de su producción industrial y su comercio mundial floreciente, sentía que el solo poder económico sería suficiente protección. Además las islas del Caribe, del Pacífico y América Latina le garantizaban la integridad de sus flancos.

China estaba en gran parte ocupada por Japón lo que había atenuado la guerra entre las fuerzas de Mao y las de Chiang-Kai-Shek que se reanudaría en 1945 tras la capitulación japonesa como consecuencia de su derrota frente a EE.UU.

En Chile gobernaba la derecha bajo la presidencia de Arturo Alessandri Palma, y en la oposición se alineaban por un lado los partidos de izquierda; por otro, diversos sectores ibañistas y en una posición de centro izquierda estaba el Partido Radical.

“En el período 1932-1952, el Partido Radical se transformó en el eje de la política nacional. Se definía como reformista en lo político y quería limitar el poder del capital. Repudiaba cualquier intento de dictadura y se declaraba antimperialista. De modo que se hacía eco de la crítica al capitalismo, pero no a la democracia liberal. A su juicio, el capitalismo engendraba la lucha de clases, y en ese conflicto estaba con los asalariados. Pero reconocía el derecho a la propiedad privada limitada por el interés social. En suma, creía necesario reemplazar el capitalismo por un régimen de solidaridad social, privilegiando el papel del Estado como impulsor y conductor de la economía.”⁽¹¹⁾

Este partido tendría definitiva influencia en Chile en el próximo futuro ya que en los gobiernos que sucederían al de Alessandri, los Presidentes de la República serían militantes radicales, como también era radical el diputado por la Cuarta Circunscripción “La Serena, Coquimbo, Elqui, Ovalle e Illapel” Gabriel González Videla, un ardoroso e inteligente parlamentario que pronto se desempeñaría como embajador en Francia y algunos años después en Brasil. Con el correr del tiempo sería electo Presidente de la República.

Otra expresión política de la época estuvo constituida por el Movimiento Nacional Socialista, admirador del modelo dominante en Alemania durante esos años y cuyo comportamiento tendría una importante influencia en los hechos que se avecinaban.

Durante todo el gobierno de Arturo Alessandri, fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el General del Aire Diego Aracena Aguilar y ejerció la dirección superior

de la Línea Aérea Nacional, don Arturo Merino Benítez fundador de la Fuerza Aérea durante el gobierno de Ibáñez.⁽¹²⁾

Nadie podría haber discutido la calidad profesional de estos aviadores ni sus reconocidas virtudes morales, pero eran dos personalidades fuertes, hombres convencidos de luchar por aquello en lo que creían y por tanto, con frecuencia discreparon y no fue extraño que se enfrentaran con fuerza por colocar a sus respectivas instituciones en lugares de primacía.

En 1935, Merino había propuesto al gobierno la organización de un tramo Puerto Montt - Punta Arenas para ser cubierto por aviones de la Línea Aérea Nacional. Hoy nos parece un hecho casi intrascendente pero en aquella época se trataba nada menos que de vincular el extremo austral de Chile con el resto del país, por vía aérea y sujeto a algún itinerario. Ese tipo de vuelos, por las condiciones meteorológicas habituales, la extensión del tramo y las características de la geografía debía hacerse en hidroaviones.

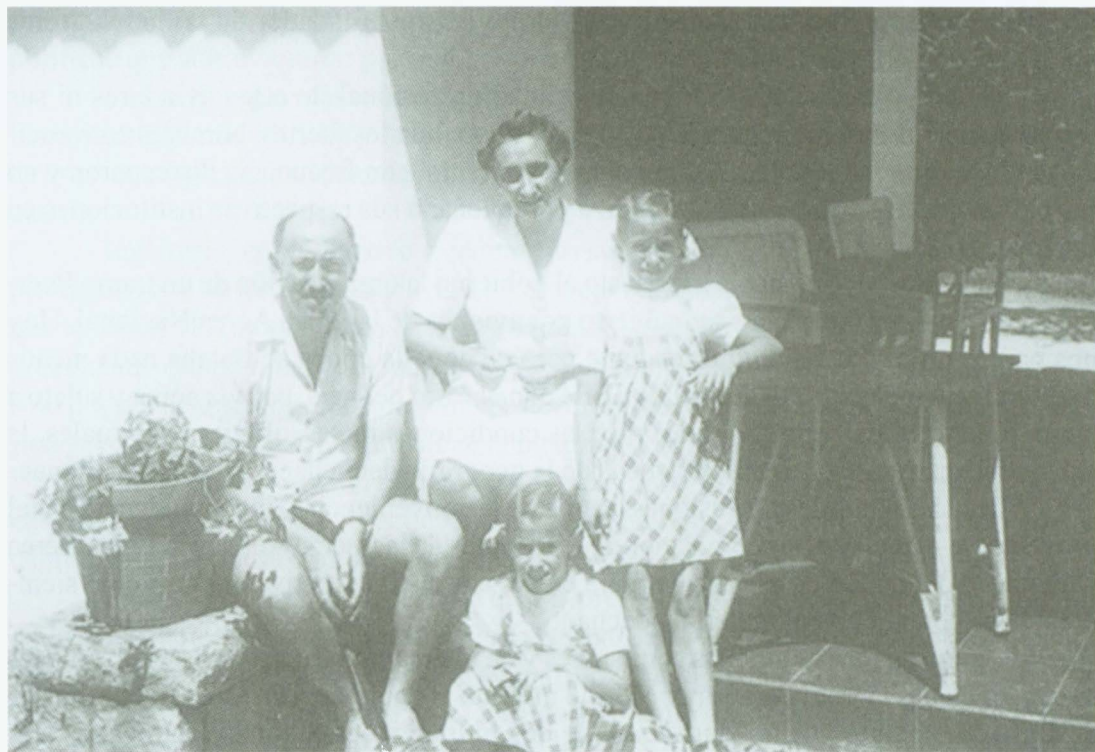
Tras las naturales discusiones acerca de la conveniencia o inconveniencia de tal proyecto, se manejaron las convicciones de los Jefes de la Fuerza Aérea y la Línea Aérea para que la operación de esa ruta le fuera encargada a su respectiva organización siempre que se contara con el material adecuado.

Luego de formar algunas comisiones y de intercambios epistolares poco amistosos en los cuales la ironía usada por Merino molestó al gobierno y en especial el Ministro de Defensa, se optó por la adquisición de dos hidroaviones Sikorsky entregados a la Fuerza Aérea que los operó en esa ruta durante algunos meses pues uno de los aviones, el bautizado “Chiloé” se destruyó operando en condiciones de mal tiempo al sur de la isla de su nombre y cuando iniciaba vuelo hacia el extremo austral. El otro, el “Magallanes”, tuvo un accidente unos pocos días antes en la isla Talcán que lo dejó largo tiempo fuera de vuelo.

Estas circunstancias contribuyeron para hacer tensas las relaciones entre los altos jefes y de esa manera se frustró un buen intento por unir vía aérea en forma regular a Magallanes con el norte.

Cuando el Capitán de Bandada Aurelio Celedón se hizo cargo de la jefatura del Aeropuerto de Santiago en febrero de 1936, el ambiente que se vivía era aproximadamente el descrito. Respecto del aeropuerto en si mismo podemos recordar que próximo al edificio principal estaba la Fábrica de Aviones de Los Cerrillos, construida en 1930 por la Curtiss Wright Export Corp., que un mes después, el 31 de marzo de 1936, compró el Estado chileno para entregarla a LAN a fin de instalar allí los “Talleres de la Línea Aérea Nacional” y que fue propiedad de la empresa hasta hace pocos años.

Santiago era en esos tiempos una ciudad relativamente pequeña que por el sur no se extendía mucho más allá de la calle Franklin. La vida de esos años ha sido descrita con el arte y gracia de Oreste Plath de cuyo libro extraemos un par de párrafos que contribuyen a ilustrar lo que hemos venido narrando:



En su residencia en Brasil, los esposos Celedón Armstrong junto a sus dos hijas. Falta Aurelio.

“Siguiendo por Alameda y entrando unos metros hacia la calle Bascuñán Guerrero, estaba el restaurante Atenas, el dueño era un italiano que llamaban don José. Era corriente ver las directivas políticas. Se hablaba que allí se tomaban importantes acuerdos en almuerzos muy “reservados”. Se hacían bromas, “si usted quiere ser cónsul vaya al Atenas”. ¿Cuántos escritores soñaban ser cónsules o agregados culturales?

“En ese merendero se desarrollaba la política, en sus reservados, don Arturo Alessandri Palma solía barajar nombres para sus ministerios...”⁽¹³⁾

Este comentario de Plath nos muestra una interesante faceta del acontecer en política nacional; no sólo se modificaban Gabinetes en el Club de la Unión, también en el Atenas y quizá si también en La Piojera.

Esto último no tendría mucho de excepcional pues una noche, trepado en una pipa, allí cantó Ramón Vinay y eran parroquianos frecuentes Francisco Coloane y Pacheco Altamirano. La tradición da como antecedente probable, que el nombre lo dio la agudeza criolla de... Arturo Alessandri Palma.

En 1936, Pablo Neruda formó la Alianza de Intelectuales AICH para defender la cultura. Por sus filas pasaron muchos de los grandes intelectuales chilenos de mediados del siglo XX y naturalmente tomaron posiciones políticas, o bien los políticos que se le

incorporaron trajeron sus tendencias de gran sensibilidad social; entre sus actividades: “Toma parte en la campaña presidencial de don Pedro Aguirre Cerda; los intelectuales participan en grandes desfiles...”⁽¹⁴⁾



Con sus hijos, junto a un PT-19.

Ese año, para muchas personas la divisa nacional adquiere un sentido que a menudo se olvida “Por la razón o la fuerza”. Las luchas políticas suben de tono y si no hay acuerdo sobre algún asunto, en lugar de recurrir al diálogo, se recurre a las bofetadas.

El mundo se preparaba para una guerra a escala planetaria; España estaba sumida en la destrucción.

Con tales circunstancias no puede extrañar que el 30 de marzo de 1937 y ante frases que el Jefe del Aeropuerto de Santiago estimó lesivas para la respetabilidad de la Fuerza Aérea haya ordenado expulsar del recinto a la otra persona. Como aquel se resistió e insistió en sus palabras, el Capitán de Bandada Aurelio Celedón, lo sacó del recinto a bofetadas. Naturalmente que la prensa, siempre alerta al escándalo, lo anotó al día siguiente y aún, cincuenta años después, lo recordaba en sus columnas.

El 5 de enero de 1937, recibió su ascenso al grado de Comandante de Escuadrilla; así se llamaba en la época al equivalente a Teniente Coronel de Ejército.

Entre tanto, desde mediados del año anterior se desempeñaba como instructor de vuelo en el Club Aéreo de Chile y continuaría haciéndolo por todo el año 1937. Se debe recordar que ese aero club desarrollaba sus actividades basado en Los Cerrillos.

El año 1938 era el último del gobierno de Alessandri y se vislumbraban tres posibles candidatos para sucederlo: Gustavo Ross Santa María, perteneciente a la oligarquía más tradicional contaba con el apoyo del gobierno. Pedro Aguirre Cerda, radical de una posición moderada contaba con el respaldo de la izquierda tradicional y el Partido Radical. Carlos Ibáñez del Campo era apoyado por diversos grupos de variada tendencia y por el partido nacist formando la Alianza Popular Libertadora. La campaña electoral comenzó a enconarse, cosa que no llama mucho la atención, cuando la superioridad de la Fuerza Aérea, en cumplimiento al plan de destinaciones designó al Comandante de Escuadrilla Aurelio Celedón Comandante del Grupo de Aviación N° 5 con base en Puerto Montt.

Notas

- 1) Enrique Campos Menéndez, “Crónicas del fin del mundo”, La Prensa Austral Impresos; año 2001, págs. 141 y 142.
- 2) Alberto Fernández Donoso, “La aviación en Magallanes”, publicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil; año 1994, pág. 135
- 3) Id. pág. 144.
- 4) En la denominación actual: Comandante de Escuadrilla.
- 5) Geografía de Chile, “Geografía IX Región de la Araucanía”, impresión Instituto Geográfico Militar; año 1985, pág. 21.
- 6) “Sinopsis Estadística de la República de Chile”, Oficina Central de Estadística; Imprenta y Lit. Universo; año 1924, pág. 7.
- 7) “Chile Aéreo”; 1934, N° 59, págs. 39 a 42.
- 8) Id.; 1934, N° 60, págs. 17 a 22.
- 9) El Mercurio “Revista del Domingo”, 16 de marzo de 1980, págs. centrales.
- 10) Una excelente descripción y análisis de lo sucedido en España, se encuentra en la obra “La Guerra Civil Española” de Hugh Thomas. Como una advertencia para el lector, es conveniente recordar que Thomas tiene una interpretación sociológica que en cierta forma condiciona sus razonamientos; pero aún así, resulta un texto que merece largamente los mejores calificativos.
- 11) “Nueva Historia de Chile”; varios autores; Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Ed. Zig-Zag, 3ª edición 1997, pág. 430.
- 12) Sobre estos distinguidos aviadores se puede consultar las biografías de ambos, que forman parte de esta colección.
- 13) Oreste Plath, “El Santiago que se fue”, Ed. Grijalbo, 1997, pág. 286.
- 14) Id. pág. 296.

CAPITULO IV

Alcanzando metas profesionales

Tal como lo hemos visto en páginas precedentes, Aurelio Celedón fue uno de los oficiales que fundaron el Grupo N° 5, en 1929 bajo la denominación de Escuadrilla de Anfibios por el material con que operaba.

Posteriormente se modificó su nombre como consecuencia de algunas variaciones orgánicas y del progresivo desarrollo institucional.

Las instalaciones en 1938 eran muy distintas a la que habían utilizado las dotaciones de personal algunos años antes; ahora se contaba con dos hangares metálicos, edificios administrativos y casinos tanto para oficiales como para suboficiales. Con esta infraestructura ya podían operar en mejores condiciones los aviones de la Unidad y también prestar apoyo a las aeronaves en tránsito. La presencia de la Fuerza Aérea se hacía notar en toda la región y la ciudadanía no perdía ocasión de manifestarle su respaldo y agradecimientos por lo que significaba como ayuda para el rescate de pobladores aislados, ubicación de embarcaciones perdidas y en general toda clase de operaciones de acción cívica.

El prestigio del Grupo se había construido sobre bases de sacrificio y esfuerzo de todo el personal bajo el mando de distinguidos aviadores como el Comandante Manuel Tovarías Arroyo que estuvo a la cabeza de la Unidad los años 1935 y 1936. Estamos hablando del mismo oficial con quien Celedón había mantenido una afectuosa relación de camaradería allá en el lejano 1924, cuando ambos prestaban servicios en el Regimiento de Caballería Exploradores, en Antofagasta.

En esos tiempos la Fuerza Aérea era aún muy pequeña por lo que no resulta extraño que al escudriñar el pasado podamos ver una curiosa repetición de nombres, pues las destinaciones eran normalmente breves y, como más de una vez se comentó en la Institución, todos hacían de todo. Era la única forma viable de cumplir a pesar de la precariedad de los medios disponibles.

Durante el mando de Tovarías, operó con base en La Chamiza la línea aérea a Magallanes con los dos Sikorsky S - 43. La línea no estaba orgánicamente subordinada



Poco antes de una ceremonia aeronáutica en El Bosque. En el extremo izquierdo está el Comandante en Jefe, General del Aire Manuel Tovarías Arroyo.

al Grupo de Aviación N° 5 cuyas instalaciones le servían de apoyo. Se encontraba al mando del Capitán de Bandada Carlos Abel Kreft cuya dirección dejó el recuerdo de un oficial de gran capacidad profesional y definida vocación por la actividad aérea. Algún tiempo después la línea Puerto Montt - Magallanes terminó con los accidentes del Chiloé y el Magallanes, que así se había bautizado a ambos hidroaviones.⁽¹⁾

Luego del Comandante Tovarías, asumió el Comandante Santiago Leytao Moya, el mismo oficial que había precedido a Celedón en Magallanes como Comandante de la Escuadrilla de Anfibios y Presidente del Club Aéreo local. Aquí en Puerto Montt, Leytao fue un importante soporte del club aéreo, de modo que cuando en febrero de 1938 hizo entrega del mando al recién destinado Comandante Celedón, el organismo deportivo aéreo estaba en muy buena situación y con un interesante grupo de socios enamorados del vuelo.

En ese mismo año Aurelio Celedón fue nombrado instructor en el club, sin perjuicio de sus funciones de Comandante del Grupo N° 5, tal como está anotado en su hoja de vida.

Volver a prestar servicios en Puerto Montt fue una emoción que tenía diversos matices. Desde luego, para todo piloto de la Fuerza Aérea es una de las metas de la carrera llegar a ejercer el mando de un Grupo de Aviación, pues en esa función se puede desarrollar una serie de iniciativas, aún dentro de la planificación general que haya sido dispuesta por las autoridades superiores.

En el caso que nos ocupa era particularmente grato porque la jefatura del aeropuerto de Santiago lo obligaba a estar limitado en sus actividades aéreas y para poder volar tenía que pedir en la Escuela de Aviación que le “prestaran” un avión y así satisfacer su enorme vocación de piloto al tiempo que se mantenía entrenado en esta actividad. La jefatura del aeropuerto lo obligaba a una serie de labores administrativas que en ese período de su vida resultaban tediosas y además le imponía frecuentes relaciones con autoridades, lo que no siempre era grato si se considera que muchas personas investidas de cierta categoría funcionaria creen ser únicos y merecedores por tanto de un trato especial; como esto no siempre es posible, surgen fácilmente malos entendidos, críticas no siempre fundadas y reclamos que obligan a desarrollar una actitud componedora. Claro está que el carácter gentil de Celedón hacían de él un diplomático nato.

Un tercer factor que convertía su nueva destinación en placentera, era el hecho que después de haber sido jefe de la Escuadrilla de Anfibios en Magallanes, había sido destinado como segundo comandante al Grupo N° 3 en Temuco, y si bien esta Unidad era de mayor jerarquía que una Escuadrilla, imponía un cierto límite a su natural actividad y actitud creativa.

En cambio ahora alcanzaba una función de mando en plenitud en la misma Unidad que hacía algunos años fuera su primera destinación desde la Escuela de Aviación.

Volar en Puerto Montt, al mando de un excelente núcleo de oficiales y suboficiales constituía una experiencia valiosa.

En esa zona, cada hora de vuelo representaba un desafío para los pilotos en aquella época por las limitaciones que imponían las características de los aviones de dotación del Grupo frente a unas condiciones meteorológicas siempre exigentes, en una geografía difícil.

Los aviones no estaban equipados para vuelo instrumental, como sucede en la actualidad, por lo que toda actividad aérea se desarrollaba en condiciones de contacto, esto significa volar teniendo a la vista el terreno o el mar.

Dicho en estas palabras el asunto parece casi intrascendente, pero cuando se recuerda lo manifestado respecto de la meteorología, la opinión cambia pues es frecuente que el techo de nubes baje considerablemente obligando al piloto a volar a escasa

altura, lo que naturalmente dificulta muchas de las maniobras que se debe efectuar. La situación tiende a complicarse aún más teniendo en consideración que a menudo las operaciones exigen entrar por alguno de los innumerables cañadones de la cordillera, que van estrechándose a medida que el terreno se eleva, de manera tal que si no se conoce detalladamente las características topográficas, se corre el serio riesgo de quedar encajonado en alguna de esas quebradas sin tener espacio suficiente para efectuar un viraje y poder regresar a terreno más amplio. Son numerosos los pilotos que como consecuencia de lo dicho e impulsados por el sentido del deber para llegar hasta un lugar determinado, han entregado sus vidas.

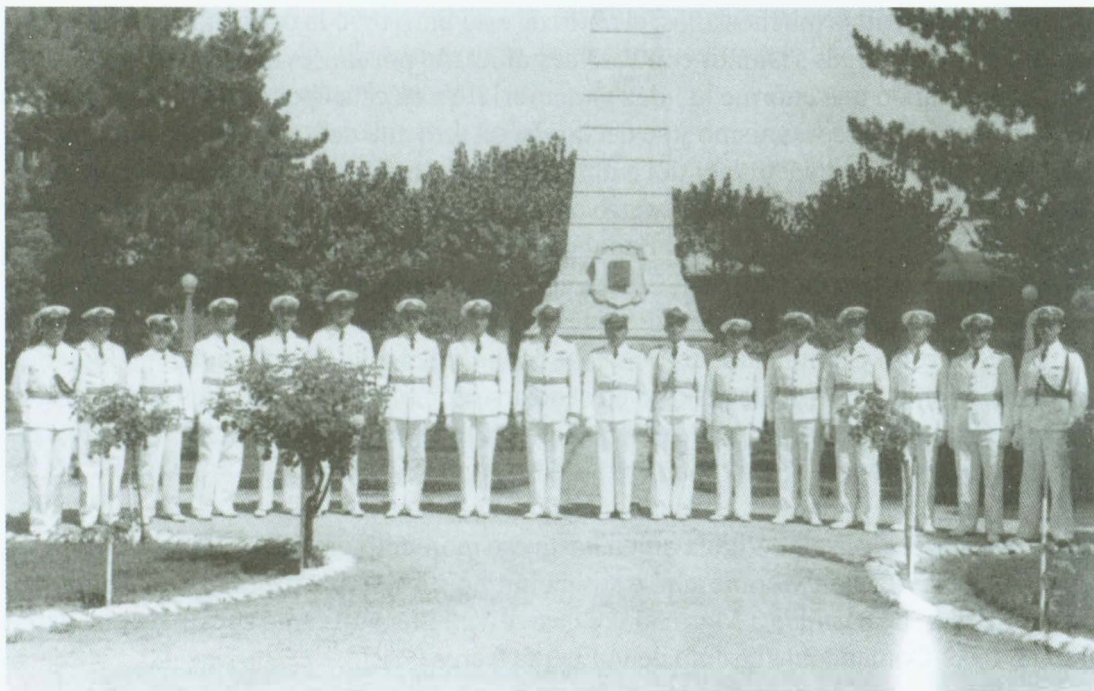
Cuando Celedón ordenaba una comisión para ir en ayuda de personas o localidades aisladas en la cordillera por nevazones o inundaciones, o en busca de alguien extraviado en esas grandes extensiones, sabía que el piloto designado corría riesgos y naturalmente tomaba todas las medidas posibles para evitar nuevos daños o accidentes, pero siempre primaba el sentido del deber para con la comunidad. En esta materia estaba persuadido de la total disposición de sus subalternos para el cumplimiento de la misión asignada. El espíritu que animaba a sus hombres en aquella época, se ha mantenido a través de los años y de ello está convencida la ciudadanía que continúa otorgando el debido reconocimiento a la Fuerza Aérea.

Tal vez esta es una buena oportunidad para referirse a la inquietud de algunos sectores de nuestros connacionales por el equipamiento de combate institucional. En esta materia es recomendable recordar que a partir de la década de 1970 las fuerzas armadas se vieron comprometidas en el acontecer político nacional y que en relación a ello sucedieron situaciones que la inmensa mayoría lamenta, incluidas, por cierto, las propias instituciones de la Defensa Nacional.

Es comprensible, aunque no deseable, que derivado de aquello haya quienes ven en las fuerzas armadas una amenaza para la democracia; quienes así piensan, olvidan la historia patria mostrando que estas instituciones se han comportado tradicionalmente como simples ejecutoras del poder político expresado en diversas maneras.

Muchas de las personas que cuestionan la renovación de material obsoleto lo hacen motivadas por consideraciones sociales, sin duda importantísimas, pero que resultarían inútiles si la capacidad disuasiva de las fuerzas armadas se viera amagada hasta el punto de poner en juego la soberanía nacional o la integridad territorial. En esta materia, también la historia es elocuente. Tal vez por la porfía de la historia es que, en su mayoría, el país entiende que en las fuerzas armadas del siglo XXI, la valentía y el espíritu de sacrificio de los hombres de armas chilenos son muy importantes, pero estos valores se ven seriamente afectados si carecen del armamento tecnológicamente adecuado.

En 1938 a nadie se le habría pasado por la mente poner en cuestionamiento los requerimientos planteados por los institutos castrenses para mantener un razonable



1939. Escuela de Aviación. Al centro el Comandante Aurelio Celedón flanqueado por ocho oficiales a cada lado.

equipamiento a pesar que, como ya lo hemos dicho, la situación mundial comenzaba a verse tenebrosa y la vida política nacional tomaba un cariz indeseable.

Para comprender la situación chilena es necesario retrotraerse a 1935 cuando en el VII Congreso de la Internacional Comunista celebrado en Moscú, nació la idea del Frente Popular para enfrentar el peligro que se veía venir desde Alemania donde Hitler se alzaba amenazante para las democracias y para la integridad territorial de los países europeos.

Ese mismo año se organizó en Francia el primer Frente Popular con la cooperación de los partidos radical, socialista, comunista y republicano, obteniendo una detonante victoria en las elecciones parlamentarias. España siguió en el curso de los acontecimientos y en 1936 el Frente Popular dirigido por Manuel Azaña triunfó logrando 268 parlamentarios contra 140 de la derecha.

En nuestro país el Partido Comunista estaba porfiadamente embarcado en una lucha contra la burguesía y la institucionalidad de la democracia chilena, pero la visita del peruano Eudocio Ravines enviado por el Comité Ejecutivo del VII Congreso de la Internacional Comunista logró, con la ayuda de otros extranjeros enviados para apoyarlo, convencer al Partido Comunista criollo de buscar alianzas para formar el Frente Popular.

Transcurridos muchos años, el autor de este libro tuvo la oportunidad de conversar en dos o tres largas sesiones con Ravines afectado por un severo mal de Parkinson, pero conservando una enorme lucidez y memoria. Ya en esta época, el político peruano había renunciado al comunismo y se declaraba un ardiente defensor de la democracia y sobre todo, un violento detractor del marxismo leninismo que había ocupado gran parte de su vida. En esas conversaciones narró una cantidad impresionante de entretelones de sus gestiones para formar el Frente Popular en Chile. En ellas deja bastante mal parados a varias personas que mostraban una imagen de seriedad y consecuencia en sus posiciones políticas. ¡Vaya novedad!

El Partido Comunista, una vez abandonada su posición tradicional y siguiendo las instrucciones de Moscú consintió en asociarse con partidos burgueses dando origen al Frente Popular que efectuó una convención en abril de 1938 donde se proclamó candidato a la Presidencia de la República a Pedro Aguirre Cerda.

Los entretelones de esa reunión están detalladamente relatados en las “Memorias” de Gabriel González Videla quien hasta ese momento presidía el Frente Popular.

En esa ocasión y como una transacción política se traspasó la presidencia del conglomerado de partidos a Marmaduke Grove Vallejos, militante socialista que había sido en 1932 Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.⁽²⁾

Por su parte la derecha, con el claro apoyo del gobierno, había proclamado la candidatura de Gustavo Ross Santa María, Ministro de Hacienda desde que Alessandri había asumido el gobierno y que renunció para ser candidato.

La Alianza Popular Libertadora llevaba como candidato a Carlos Ibáñez. En la Alianza, el partido más significativo era el Movimiento Nacional Socialista que seguía la inspiración nazi y cuyo jefe era el diputado Jorge González Von Mareés.

En atención a que se percibía con toda nitidez una fuerte intervención estatal en apoyo a la candidatura de Gustavo Ross, varios parlamentarios y dirigentes políticos de oposición pidieron una audiencia al Presidente Alessandri quién los hizo salir de La Moneda con cajas destempladas agudizando el encono que mostraba la campaña presidencial. En esas circunstancias, González Videla y González Von Mareés acordaron que en la sesión solemne del 21 de mayo pedirían la palabra para presentar una moción de protesta contra el gobierno.

Cuando estaba por iniciarse la sesión del Congreso en que el Presidente Alessandri daría lectura al mensaje tradicional, en las afueras del recinto estalló un petardo que había sido colocado entre el ramaje de una palmera del jardín anterior. El ruido provocó la natural conmoción y varios parlamentarios fueron presa del pánico pensando que se trataba de un movimiento subversivo mayor.

La actitud mantenida por el Primer Mandatario durante los incidentes que siguieron, ha dado pie para diversas menciones. Mientras González Videla en sus Memorias dice al respecto:

“Por su gesto, S.E. no era quien se mostraba menos preocupado; al contrario, era visible su intranquilidad, compartida en ese momento por los dos presidentes de ambas ramas del Congreso que lo acompañaban.”⁽³⁾

En cambio, Fernando Pinto detalla:

“Alessandri, con una flema inquebrantable, dio lectura al mensaje como si nada hubiese ocurrido y, a su término, abandonó el salón de honor, dentro del más severo protocolo, recibiendo los honores de las Fuerzas Armadas apostadas en el recorrido.”⁽⁴⁾

Cuando el Presidente del Senado, Miguel Cruchaga Tocornal, dijo: “En nombre de Dios, se abre la sesión”, el diputado González Videla pidió la palabra y eso fue bastante para que se armara una batahola de marca mayor.

Carabineros entró al recinto para detener a varios parlamentarios, se intercambiaron golpes y en la trifulca, desde el suelo, González Von Mareés sacó un revolver y disparó un tiro al aire que fue a incrustarse en lo alto de una pared.

El diario “La Hora” en su ejemplar del 22 de mayo relata así los hechos diciendo en un titular:

“Carabineros e Investigaciones, de orden del Ejecutivo, asaltaron el Congreso y violaron fuero parlamentario”.

Luego detallaba lo acontecido, de la siguiente forma:

“Al pedir el uso de la palabra, los senadores y diputados de oposición fueron provocados y agredidos luego por agentes de Investigaciones, soplones y carabineros en el mismo recinto del Congreso Pleno. Los diputados Sotomayor y Maira fueron heridos de gravedad. A las ocho de la noche la Cámara fue invadida por fuerzas policiales para detener al diputado González Von Mareés. El diputado González Videla, que trató de evitarlo, fue golpeado y llevado detenido a Investigaciones.”

En circunstancias como las descritas, la tensión política no podía sino aumentar llegando a un punto poco frecuente en la historia del Parlamento chileno.

En efecto, pocos días después, el Ministro del Interior Luis Salas Romo concurrió a la Cámara de Diputados para defender un proyecto de alza en las tarifas eléctricas que era altamente impopular como lo son todos aquellos que signifiquen mayor desembolso para los particulares. En esa oportunidad los parlamentarios de izquierda pidieron a gritos que el Ministro abandonara la sala pues lo consideraban responsable del ingreso de la fuerza pública el 21 de mayo. Dos acusaciones constitucionales en su contra no habían prosperado gracias a la mayoría gobiernista. Como el Ministro no saliera del recinto, el diputado González Videla consideró la actitud burlesca, por lo que la emprendió a puñetazos contra Salas Romo. Luego intervinieron otros parlamentarios y se armó una gresca de burdel donde los golpes y las obscenidades abundaron.

Al día siguiente, el diario La Hora, relataba los hechos con la siguiente sabrosa crónica:

“Ya el H. Señor González Videla estaba al lado del Ministro Sr. Salas Romo, iniciándose un violento pugilato. El diputado radical (Se refiere a González Videla. N. del A.) asestó numerosas bofetadas al señor Salas Romo, el que a su vez se defendió con sus puños y pies, entrando en un clinch en el estrecho espacio entre los bancos ministeriales.

“Ambos cayeron al suelo, en apretado clinch. En ese momento el pugilato se hizo general.

“La mayoría de los diputados se habían corrido hacia los bancos ministeriales.

“El Ministro señor Salas Romo, en el suelo, en apretado clinch con el señor González Videla.

“El diputado radical don Jorge Beeche, saltando por entre las bancas, procuraba separar a los contendores, momentos en los cuales el diputado liberal don Néstor Valenzuela le asestó, por un lado, un golpe en la sien derecha al señor Beeche.

“Arrastrado por el tumulto, el diputado democrático don Francisco Lobos llegaba hasta el Ministro Salas Romo, quien en ese momento daba en el plexosolar al H. Señor González Videla. En presencia de este espectáculo, el H. Señor Lobos dio de puntapiés al Ministro del Interior, increpándolo en los términos más duros.

“En medio de la Sala se desarrollaban otros pugilatos. El H. Señor Mardones castigó duramente al diputado liberal don Eduardo Alessandri (hijo del Presidente de la República. N. del A.), al mismo tiempo que el H. Señor Gómez Pérez se enredaba en un cambio de golpes con el diputado liberal señor Del Campo.

“Por todas partes menudeaban los golpes.

“Fue una ardua labor la de extraer al señor Ministro del Interior y al H. Señor González Videla de debajo de una verdadera pila humana de diputados que caían sobre ellos.

“Diputados como los H. Señores Rossetti y Boizard y otros trataban de separar a los grupos en pugilato.”

Esta descripción de los hechos demuestra un alto grado de humor en el periodista que redactó el párrafo, pero lo narrado es efectivo.

Actitudes como las descritas ponen una nota crítica sobre el estado de la democracia y el respeto de personeros públicos hacia sus investiduras. Afortunadamente estos acontecimientos no han sido factor común en nuestro Parlamento o no sabríamos cómo los representantes de la nación debieran entender a cabalidad la manera mejor para cumplir sus funciones.

La sigla H. que el cronista antepone al nombre de los diputados, significa honorable.

Pero mientras esto sucedía en la ciudad de Santiago, allá en Puerto Montt, el Comandante Celedón debe haberse preguntado muchas veces que iba a suceder en este



1947. La familia siempre unida. En segunda fila de izquierda a derecha: Adolfo, Teresa, Armando, Isabel, Aurelio, Carmela, Eduardo, Irna.

país donde la pasión política de época preelectoral estaba alcanzando niveles inconvenientes.

Tal vez se preguntaría con cierta desazón si volverían a presentarse tragedias como la de Ranquil en 1934.

De esos sucesos tenía un recuerdo doloroso -como la mayoría de los chilenos- que a él lo conmovía especialmente por su carácter democrático en esencia.

La razón para tener esos sentimientos de pesar radicaban en que cuando él era 2º Comandante del Grupo N° 3 en Temuco, sus aviones habían tenido alguna participación.

En aquella oportunidad, 27 de junio, un grupo de aproximadamente 500 personas entre obreros, colonos y labriegos se habían enfrentado a Carabineros con un resultado de sesenta bajas entre muertos y heridos.

El clima de odiosidades despertado era muy fuerte pues tanto el gobierno como la oposición se culpaban mutuamente.

Los colonos obreros y agricultores se internaron por senderos cubiertos de nieve y era muy difícil su ubicación; pero dejemos a Fernando Pinto Lagarrigue que continúe:

“Luis Salas Romo, desde el Ministerio del Interior, impartió instrucciones termi-

nantes a las autoridades de Cautín y Bío-Bío. Aviones de la base de Temuco sobrevolaron la zona para ubicar a los sublevados, y el general en jefe de carabineros, Humberto Arriagada, acudió con tropas, en un tren especial, para sumarse a los efectivos de Temuco, Los Angeles y Mulchén, que ya habían marchado al lugar de los sucesos.

“Mientras la nevazón impedía avanzar al contingente de Arriagada, los carabineros de la región lograron acorralar a los sublevados, el 6 de julio, en un lugar de la montaña próximo a Ranquil. Cercados por varios flancos, su defensa se hizo difícil y, pudiendo ser aprehendidos, fueron masacrados sin contemplación. Los muertos llegaron a doscientos, y a igual número, los heridos, de los cuales muy pocos pudieron sobrevivir.”⁽⁵⁾

En 1938 Puerto Montt era una pequeña ciudad-puerto con algunas calles empedradas y una población que no superaba los veinticinco mil habitantes y cuyo crecimiento poblacional estaba entre los más lentos del país. En general se mantenía y acrecentaba la tendencia centralista, pero en el caso de esta localidad, se agravaba por la competencia de Osorno y Valdivia.

Los desembarques de pescado y mariscos eran significativos pero estaban destinados sólo al consumo local. Las distancias a centros de consumo mayores, la precariedad de los medios de transporte y la falta de refrigeración hacían imposible su comercialización más allá de Osorno y eventualmente Temuco; con lo que la mesa de los puertomontinos se enriquecía con productos del mar frescos y ahumados en cantidad, calidad y precios que hoy son leyenda.

La vida en general en esa lluviosa pero amable ciudad era tranquila y facilitaba a sus habitantes la vida hogareña, lo que en el caso de la familia Celedón Armstrong se disfrutaba en compañía de los hijos. Hay un viejo decir en Puerto Montt donde se afirma que allí hay dos estaciones: la del ferrocarril y la estación de las lluvias. No falta razón al ingenio popular pues las precipitaciones son abundantes y frecuentes, incluso en verano.

Los viajeros, en su mayoría, llegaban por vía marítima o en agradables trenes hoy, desgraciadamente, ausentes.

Eran los tiempos en que los buques de la Interoceánica, la Sud Americana, Braun y Blanchard o la Sociedad Industrial del Aysén recalaban con gran frecuencia transportando carga y pasajeros. Dada la falta de buenos muelles la carga de los buques se hacía mayoritariamente por lanchones que se amarraban al costado del buque y luego con las grúas del propio buque, los bultos llegaban a las bodegas. Espectáculo aparte era el embarque de ganado en pie que se hacía pasando una ancha banda de lona por debajo del animal, con lo que el pobre bruto dejaba las patas colgando como una gigantesca araña mientras mugía lastimeramente al ser pasado en vilo desde el lanchón al buque.

Los paseos obligados para los vecinos eran al puerto para ver la llegada y zarpe de los buques, o a la Isla Tenglo para comer los deliciosos curantos de la Quinta Hoffman

o tomar once con toda clase de dulces y golosinas que hacían las delicias de niños y adultos.

En este ambiente casi bucólico transcurrieron los meses de 1938 hasta septiembre.

La radio y los periódicos que llegaban por ferrocarril mantenían informada a la comunidad acerca de lo que estaba sucediendo en el centro del país y en el resto del mundo. Mientras en los primeros días del mes de la patria en Puerto Montt -como en todo el país- las fuerzas armadas se preparaban para desfiles y paradas militares, en Santiago la tensión política subía aceleradamente.

El 5 de septiembre, a cincuenta días de la elección presidencial, un grupo de nacistas se tomó el edificio del Seguro Obrero ubicado en la esquina encontrada con La Moneda, en la intersección de las calles Moneda y Morandé. Otro grupo ocupó la casa central de la Universidad de Chile y en ambos casos se produjeron disparos resultando un carabinero muerto.

Los ocupantes de ambos edificios esperaban que llegaran regimientos de la guarnición de Santiago para apoyarlos en un golpe de estado que había imaginado Jorge González Von Mareés. Este supuesto refuerzo sólo existía en la mente acalorada del dirigente nazi.

Los rumores y suposiciones produjeron un gran nerviosismo en la ciudadanía y en las autoridades, pues desde el Seguro Obrero se empezó a disparar contra el Palacio Presidencial.

Se ordenó reprimir a los sediciosos -a quienes se vinculaba con la candidatura del General Ibáñez- costase lo que costase.

Una pieza de artillería del regimiento Tacna fue emplazada frente al Seguro Obrero y otra frente a la Universidad de Chile, donde el Rector había sido tomado como rehén.

Un cañonazo derribó la puerta de la sede universitaria lo que permitió la entrada de carabineros, produciéndose un enfrentamiento en el que murieron 6 nacistas y 25 se rindieron, siendo tomados prisioneros y llevados por calle Morandé hacia la Prefectura de Investigaciones.

Se ordenó mantenerlos frente al Seguro Obrero, donde carabineros habían ya ocupado los primeros pisos.

A las tres de la tarde se notificó a Carabineros que si no podían sofocar el motín deberían retirarse para dejar operar a las fuerzas armadas de cuya lealtad se tenía total seguridad.

“Esta amenaza, que lesionaba su orgullo, los llevó a proceder con una rapidez irracional que obligó a rendirse a los nacistas, muchos de los cuales ya estaban agónicos:

“En vez de enviarlos a la Asistencia Pública y sacar detenidos a los demás, para juzgarlos severamente, se procedió a un acto bestial. Alineados en el sexto piso, junto a

los apresados en la Universidad, y totalmente rendidos e indefensos, fueron masacrados con alevosía, minutos antes de las cuatro de la tarde.”⁽⁶⁾

Hubo sólo cuatro sobrevivientes que se fingieron muertos bajo los restos de sus camaradas.

El Presidente Alessandri asumió la responsabilidad por lo ocurrido. En palabras de Gabriel González Videla:

“Alessandri, haciendo honor a la tradición de los Presidentes de Chile, asumió toda la responsabilidad de los hechos.”⁽⁷⁾

En su declaración, el Presidente aclaró:

“Declaro, si, solemnemente ante el país, que al ordenarse aquella medida, nadie quiso, ni pretendió, ni imaginó ordenar el fusilamiento o la muerte de los detenidos.”

En todo caso, la opinión pública condenó a Alessandri, de esa manera condenó al gobierno y como consecuencia se perjudicó notablemente la campaña presidencial de Gustavo Ross.

Por otra parte, en círculos políticos se asignó a Ibáñez la culpa por el comportamiento de los nacistas, por lo que abandonó su postulación pidiendo a sus simpatizantes apoyar a Pedro Aguirre Cerda.



1946. Graduación de un curso de pilotos militares de reserva. Al centro en primera fila: Sr. Gaspar Toro Bascuñán, Comandantes de Grupo Fernando Rojas Ortega y Aurelio Celedón Palma.

El resultado final se tuvo en las urnas el 25 de octubre de 1938 con 222.720 votos para el candidato del Frente Popular y 218.609 sufragios para Gustavo Ross, candidato de la derecha.

El 24 de diciembre de 1938, Aguirre Cerda inició su gobierno marcando una verdadera revolución en la historia del país al gobernar con fuerzas democráticas y comunistas, aunque estos últimos no integraron el primer gabinete.

En Puerto Montt, como en todas las ciudades, se celebró el triunfo que para algunos tenía un valor simbólico por ser el día de la Navidad.

El lector podrá preguntarse por qué este interés para recordar los hechos políticos de 1938. La respuesta es simple. El triunfo de Aguirre Cerda tuvo entre sus más definidos e influyentes soportes a Gabriel González Videla, quien continuando la serie de tres presidentes radicales, llegó a la primera magistratura luego de los cortos gobiernos de Aguirre Cerda y Juan Antonio Ríos. Durante los cinco últimos años del sexenio de Gabriel González, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, fue el General Aurelio Celedón Palma.

Qué ocurrió en el interregno entre la elección de Aguirre Cerda y la de González Videla, es asunto que veremos más adelante; por ahora limitémonos a decir que el verano de 1938-1939 fueron los últimos meses de Celedón en Puerto Montt.

En efecto, el 4 de febrero de 1939 fue nombrado Sub Director de la Escuela de Aviación, regresando así a lo que había sido su cuna como aviador. El ambiente físico era distinto pues nuevas instalaciones permitían una mejor operación en las áreas logísticas y de personal. También eran diferentes los aviones pues ahora se contaba con 15 Focke-Wulf Fw 44 de fabricación alemana adquiridos en ese país por la misión que el General Aracena encabezó en 1937.⁽⁸⁾

Los aviones alemanes representaron en esa época un significativo progreso en la capacidad de la Fuerza Aérea de Chile ya que no sólo se compró material de instrucción -que se sumó a los Avro 626- sino que también se incorporaron aviones JU-.86 Junkers de bombardeo y algunos en su versión de transporte.

España había sido una especie de macabro laboratorio donde se comprobó la eficacia o las deficiencias del material aéreo alemán, italiano y soviético. Alemania mandó un fuerte contingente en apoyo a Franco, fuerzas que se organizaron en la Legión Cóndor que contaba con unos 200 aviones principalmente JU 52 y cazas Heinkel 51.

Al comienzo, el éxito fue limitado ya que los cazas germanos se mostraron infe-

riores a su rival soviético, el Poli Karpov Y-16 usado por los republicanos, pero en el verano de 1937, se llevaron a España el caza Bf 109 (Messerschmitt) y bombarderos He 111 y Do 17, con lo que se logró la necesaria superioridad aérea. Posteriormente se agregaron aviones Ju-88 de los cuales podemos recordar que fue el avión más versátil que entró en servicio en la Luftwaffe pues operó como bombardero, caza nocturno y diurno, avión de ataque a tierra, bombardero-torpedero, de reconocimiento y, casi a finales de la guerra, como bomba volante. Se construyeron unos 15.000 unidades.⁽⁹⁾

Los comentarios sobre la Fuerza Aérea Alemana en el libro citado, están avalados por la asesoría técnica de Sir Basil Lidell - Hart y la introducción del General Adolf Galland y son elogiosos sobre la calidad de los aviones alemanes en general -con naturales excepciones- y en particular sobre aquellos modelos que compró Chile, lo que pone de relieve la indiscutida capacidad profesional de los miembros de la Fuerza Aérea de Chile que compraron ese material.

En algunas oportunidades se ha escuchado comentarios acerca de un presunto error chileno al comprar aviones de guerra en Alemania durante 1937. Al respecto se debe recordar que hacía sólo algunos meses que el Tercer Reich había sido el anfitrión de los Juegos Olímpicos Mundiales, lo que mostraba sin duda un gran respaldo internacional, y si bien es cierto que algunos gobiernos temían al armamentismo germano, no es menos cierto que todos abogaban por la paz, en la que creían.

Respecto de la confianza que Alemania tenía en sus aviones, podemos señalar que estaba merecida pues durante toda la fase de Alemania a la ofensiva en la II Guerra Mundial, la aviación fue factor determinante de sus éxitos y los errores posteriores fueron básicamente de tipo político.

El 1º de septiembre de 1939, la Luftwaffe tenía una dotación de 3.650 aviones de combate, donde los Junkers ocupaban un lugar importante, lo que confirma la opinión técnica de nuestros aviadores.

Cuando en esta última fecha comenzó la invasión de Polonia, en la Escuela de Aviación de Chile, el Sub Director, junto a su esposa y cinco hijos miraban la situación mundial con la misma preocupación que lo hacían todos los chilenos.

Esta preocupación era más bien de tipo teórico ya que nuestro país había formulado varias declaraciones afirmando que permanecería neutral ante el conflicto que por entonces era europeo, aún cuando, como lo hemos visto en páginas anteriores, se desarrollaba una guerra chino-japonesa.

En cambio había una alta conmoción por el terremoto que habían sufrido Chillán, Concepción y ciudades vecinas.

Se dice que en Chile cada Presidente debe enfrentar un terremoto y si esto no es exactamente verídico, la realidad es que periódicamente nuestro país es sacudido -literalmente- por violentos sismos.

En diciembre de 1938 asumió la presidencia Pedro Aguirre Cerda y justo un mes después, el 24 de enero de 1939, las provincias de Ñuble y Concepción eran golpeadas, en las primeras horas de la noche, por un terremoto de gran intensidad.

El epicentro estuvo localizado en Chillán pero cubrió toda el área comprendida entre Talca y Angol.

Los efectos destructores se hicieron sentir muy seriamente por la hora -la mayoría de la población estaba durmiendo- y por el hecho de ser la construcción en gran parte de adobes.

Al efecto demoledor del sismo se agregaron innumerables incendios que no se podían combatir por estar las calles llenas de escombros impidiendo la acción de carros bomba y porque en muchas partes se rompieron las cañerías matrices de agua.

Se ha estimado que en esa oportunidad murieron más de 30.000 personas.

Las comunicaciones telefónicas y por radio que eran normalmente precarias, quedaron interrumpidas y recién al día siguiente se pudo tener una primera impresión de lo sucedido cuando pese a lo limitado de los medios aéreos disponibles y la destrucción de muchos aeródromos, aviones de la Fuerza Aérea observaron el terreno.

Al amanecer del día 25, el Comandante en Jefe, General Armando Castro López había ordenado poner en condición de alerta máxima a las Unidades de la Institución y por cierto a la Escuela de Aviación.

Lo primero fue ordenar el alistamiento del máximo de aviones y pilotos de la Escuela que pudieran ser necesarios.

Con las luces del alba despegaron dos aviones para tratar de sobrevolar la zona de la catástrofe. Afortunadamente el aeródromo de Chillán había quedado en condiciones de ser empleado.

Pronto se estableció un pequeño puente aéreo con la región por medio de aviones Ju 88 que transportaron durante varias semanas, víveres y equipo sanitario, como también personal de apoyo para iniciar las tareas de recuperación y reconstrucción.

La documentación disponible nos dice que el primer día (25 de enero) despegaron a primera hora los aviones Focke Wulf N° 1, 14 y 15; conjuntamente con los Avro 626 N° 17 y 21. Asimismo, los aviones Ju 88 N° 3, 5, 8 y 17, como el Sikorsky S-38.

Los aviones Junkers aumentaron posteriormente su cantidad a siete y los Focke Wulf a siete. Los primeros despegaban a las ocho de la mañana en vuelos directos a Chillán, Concepción y Temuco; mientras los más livianos operaron desde esos puntos a otras ciudades de la zona afectada.

El día 24 de enero, Celedón había sido autorizado para viajar a Santiago con el propósito de saludar al Director de la Escuela de Aviación, Unidad a la que había sido destinado.

En la noche de ese 24, se produjo el terremoto y se supo que el epicentro estaba

radicado en la zona de Chillán-Concepción. Grande fue la congoja que experimentó por la suerte que podían haber corrido sus padres y el resto de la familia que continuaba viviendo en Chillán.

Antes que el sol alumbrara en Puerto Montt, despegó hacia el norte con la misión de aterrizar en Chillán si el estado del aeródromo lo permitía a fin de informar lo que viera y ayudar si era posible.

Simultáneamente había despegado desde Santiago el Comandante Enrique Byers con un propósito similar. Ambos camaradas se encontraron en la cuna del Libertador y juntos recorrieron parte de la ciudad destruida. De mutuo acuerdo, Byers regresó a Santiago para entregar su informe preliminar, mientras Celedón quedó allí para prestar toda la ayuda posible.

Su experiencia de mando fue enormemente útil para coordinar labores en el rescate de heridos y apoyar la operación de los primeros aviones que fueron llegando en el curso de las horas siguientes. De él se cuenta, como anécdota cierta, que se le vio a menudo manejando un camión, propiedad de su padre, llevando heridos hasta lugares de atención y trasladando a gran cantidad de damnificados.

Afortunadamente su familia estaba ilesa y salvo el susto mayúsculo, algunas heridas menores y contusiones, todos habían sobrevivido, pero la casa que albergó sus años de niñez hasta el ingreso a la Escuela Militar, había sido completamente destruida, por lo que algunas fotografías que se muestran en este libro corresponden a la nueva casa que Aurelio Celedón Sanford levantó con el mismo tesón y optimismo que caracterizó toda su vida.

Pero como no todo es tristeza en la vida, ese mismo año nació el tercer hijo del matrimonio Celedón Armstrong, único varón, luego de dos hermanas y que al igual que su padre, fue bautizado Aurelio.

Afortunadamente para Chile la situación política se tranquilizó pese a la enconada oposición de las fuerzas que habían sido derrotadas el año anterior, pues los sectores económicos y empresariales mantuvieron una actitud pragmática que facilitó las actividades productivas y comerciales, pese al terremoto.

En abril de ese 1939, se creó, mediante la Ley 6.334, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), proyecto de ley que se ganó en el Congreso por sólo un voto, debido a la obstinada oposición de la derecha política.

Sectores ibañistas, en el mes de agosto, procuraron producir un golpe de Estado para lo cual comprometieron al Comandante de la Guarnición Militar de Santiago, el General Ariosto Herrera y algunos oficiales de distintas Unidades del Ejército. La asonada fracasó por el rechazo mayoritario dentro de la misma Institución. La prensa bautizó el hecho como el “Ariostazo”.

El 1º de septiembre, Alemania ocupó Polonia tras haber firmado un pacto con la

URSS, lo que representó el real comienzo de la II Guerra Mundial. La acción espuria de ambos Estados ha sido conocida históricamente como el Pacto Infame.

Cinco meses antes había terminado la Guerra Civil Española con el triunfo total de las fuerzas franquistas.

La compleja situación europea dio ocasión para que Chile mostrara su espíritu pacifista, dando acogida a gran cantidad de refugiados españoles, entre los que destacó el grupo numeroso embarcado en el barco Winnipeg.

El embajador chileno Aurelio Núñez Morgado, hermano del que fuera General de Brigada Aérea Enrique Núñez Morgado, tuvo una labor destacada y riesgosa como Decano del Cuerpo Diplomático acreditado en Madrid al dar asilo a una gran cantidad de personas que huían de diversas persecuciones en 1936. Su telegrama N° 84 de 26 de noviembre de 1936 enviado al Ministro de RR.EE. en Santiago decía: “Ruego a US. Excusarse circunstancias han hecho tenga 550 personas en Embajada, 100 en nueva instalación Consulado, 60 en hogar chileno... Morla... 50 asilados...”.⁽¹⁰⁾

Carlos Morla Lynch, a quien se refiere el telegrama, fue un brillante diplomático y escritor, de amplio criterio y fuerte personalidad, Consejero en la Embajada. Su visión ecuánime de los bandos enfrentados se aprecia en estas palabras suyas: “hay buenos y malos en todas partes y que, por lo tanto, si en los lamentables sucesos de que me ocupó se han registrado ferocidades y episodios dramáticos, han sido necesariamente autores de ellos elementos de ambos bandos, así como también habrán latido, de ambos lados, corazones valientes, capaces de todos los heroísmos y de todas las abnegaciones...”.⁽¹¹⁾

Un país que se levantaba después de un terrible terremoto, que vencía a la violencia política, que se desarrollaba económicamente, que abría sus puertas a desplazados de guerra, podía mirar con serenidad en futuro.

Ese mismo año en que Europa sufría derramamientos de sangre y en que Chile se consolidaba, fue nombrado Arzobispo de Santiago un santo varón. José María Caro que con su dulzura y su sabiduría logró pacificar en buena medida los espíritus gracias a una cálida amistad con el Presidente Aguirre Cerda.

En el momento de asumir sus nuevas funciones episcopales, Monseñor Caro tenía 74 años de edad y algún tiempo después sería el primer Cardenal chileno.

A una familia chilena, de sólida formación católica como eran los Celedón Armstrong, estas noticias les traían un agrado en su diario vivir.

Aurelio era un oficial muy bien calificado y el porvenir le sonreía. Estaba contento con su trabajo en la Escuela de Aviación que no deseaba abandonar, pero el destino no está clavado y el 4 de marzo de 1940 fue nombrado Jefe de Estado Mayor de la I Brigada Aérea, función que cumplió durante tres meses para luego retornar a la cuna de los aviadores, esta vez como Director de la Escuela de Aviación.

Tenía veinte años de servicio como oficial cuando llegó a esta destinación que

podía considerar la culminación de una parte importante de su vida, transcurrida entre las variadas tareas que impone un cargo de esa naturaleza y los placenteros momentos dedicados a su hogar junto a la familia.

Notas

- 1) Sobre este tema hay una excelente narración en el ya citado libro “La Aviación en Magallanes”, de Alberto Fernández Donoso, págs. 203 a 211.
- 2) “Generales de la Fuerza Aérea de Chile”, tomo I, Museo Nacional Aeronáutico de Chile, pág. 234.
- 3) Gabriel González Videla, “Memorias”, tomo I, Ed. Gabriela Mistral, año 1975, pág. 188.
- 4) Fernando Pinto Lagarrigue, “Crónica Política del Siglo XX”, Ed. Orbe, 1972, pág. 252.
- 5) Id., pág. 242.
- 6) Id., pág. 255.
- 7) Gabriel González Videla, op. cit, pág. 201.
- 8) Sobre esta Misión, se puede encontrar mayores antecedentes en “Diego Aracena, Maestro de Vuelo”, que forma parte de esta colección.
- 9) Alfred Price, “Luftwaffe”, Ed. San Martín, España, año 1980, pág. 35.
- 10) Juan Eduardo Vargas, Juan Ricardo Couyoumdjian, Carmen Gloria Duhart, “España a través de los informes diplomáticos chilenos, 1929-1939”, Ed. Antártica, 1994, pág. XXIX.
- 11) Id., pág. XXIII.

CAPITULO V

Años de guerra y misión en Brasil

El 13 de marzo de 1940 la Unión Soviética ocupó Finlandia y no solamente produjo la natural ira en ese hermoso país, sino que además causó honda desazón en las potencias occidentales provocando la caída del gobierno francés encabezado por Deladier. El cambio en Francia trajo una gran alegría pues se suponía que había asumido un gobierno que se calificaba de “duro” frente a los alemanes. No tardarían en desilusionarse pues la pobre preparación militar gala y una mala concepción estratégica tendrían funestos resultados para esa nación.

Por su parte, Hitler mantenía inalterables sus propósitos de extender el dominio germano a toda Europa. En efecto, el 9 de abril, esto es menos de un mes después, Noruega y Dinamarca correrían la misma suerte que Finlandia. Y el 9 de mayo, obsérvese la velocidad que imponía Alemania a la guerra, junto con bombardear algunas de las principales ciudades francesas se produjo la invasión de Holanda, Bélgica y Luxemburgo inermes ante la potencia conjunta de la Luftwaffe y las divisiones Panzer.

No tardó mucho el gobierno francés en anunciar que las fuerzas alemanas habían roto las defensas francesas y estaban penetrando en su territorio de manera avasalladora.

Entre tanto, en Inglaterra había habido novedades. El Primer Ministro Chamberlain era reemplazado por Winston Churchill que lograría lo imposible, a juicio de muchos, aún cuando él sólo había prometido “sangre, sudor y lágrimas”.

En Chile, en particular en la Escuela de Aviación, había sido designado Director el Comandante de Escuadrilla⁽¹⁾ Aurelio Celedón Palma, quien pocos meses antes había ocupado la Sub Dirección del establecimiento.

Diversos temas le preocupaban en el ejercicio del cargo. Uno de los más importantes era el que percibía junto a otros oficiales de diversos grados, por el destino que esperaba al apoyo logístico para el material aéreo que operaba bajo su mando.

La Fuerza Aérea de Chile había recibido seguridades de que el flujo de repuestos no se detendría y podría mantenerse la condición operativa de la Escuela de Aviación.

Apoyaba a las seguridades dadas por la Embajada alemana, el hecho que ese país



General de Brigada Aérea.

estaba desarrollando una guerra victoriosa y no se percibía una reacción posible de Francia o Inglaterra. Por su parte, EE.UU. mantenía una cauta observación del conflicto, y la URSS era aliada de Alemania.

Sin embargo, Celedón era un atento observador del acontecer mundial y sin aspavientos ni poses doctorales preveía un posible ingreso de EE.UU. a la guerra, lo que naturalmente complicaría la dependencia logística aérea de Chile respecto de Alemania.

Contemporáneos del Comandante Celedón recuerdan sus palabras sensatas, que en ese momento parecían algo fuera de lugar. Sostenía que la unión de alemanes y soviéticos estaba “pegada con engrudo” -en sus palabras- pues creía que dos tiranías absolutas deberían en algún momento rechazarse, cuando una tratara de dominar a la otra.

Respecto de EE.UU. dijo en más de una ocasión que no creía posible se mantuviera en una actitud contemplativa, en circunstancias que en el futuro podría verse amenazada su influencia en América Latina y, por el contrario, pensaba que la presencia norteamericana en este sector del mundo se incrementaría pues muy bien recordaba las intervenciones militares en el Caribe. Además no se podía olvidar -según sus palabras- que el Canal de Panamá jugaba un papel preponderante en el comercio de EE.UU.

Cuando se le mencionaba la simpatía de que gozaba Alemania en Chile por efecto de una significativa presencia de alemanes y descendientes en nuestro país, solía afirmar con claro pragmatismo que cuando entran en juego los intereses económicos, los compromisos políticos y sociopolíticos pierden fuerza, por lo que suponía que si la nación del norte entraba al conflicto, Chile no tardaría mucho en tomar partido contrario a los intereses del Eje.

Siguiendo el hilo de sus ideas, abrigaba temores que pudiera llegar el instante en que el apoyo logístico para los aviones alemanes se debilitaría.

Audazmente, en más de una oportunidad, afirmó que Chile haría bien si exploraba el mercado norteamericano de la aviación militar, aunque reconocía que en el período que se vivía, los aviones alemanes consumaban un sólido prestigio.

Respecto de la situación interna de nuestro país, era un convencido de que el comunismo, aún cuando estaba apoyando al gobierno, terminaría por tratar de imponer sus métodos, causando serios trastornos al acontecer ciudadano. Sin embargo era extremadamente firme para asegurar que las fuerzas armadas debían permanecer al margen de las contingencias nacionales y limitarse a ser herramienta del poder político. Decía que su condición de católico lo alejaba de la ideología marxista, por cuanto negaba la existencia de los valores en que se asentaban sus convicciones religiosas.

Finalmente, después de tratar temas de esta naturaleza, solía terminar con una fuerte risa, diciendo “los políticos en La Moneda y el Congreso, nosotros en nuestras Bases, haciendo cada cuál lo que sabe hacer.”



1947. Nuevamente la familia celebra el aniversario de matrimonio de los padres.

Desde hacía algún tiempo, en la Fuerza Aérea había vuelto a tomar consistencia la idea de tener una fuente propia para el reclutamiento de Oficiales y Suboficiales.

Se puede recordar que en 1932 se había efectuado un curso para 19 aspirantes a oficiales quienes habían cumplido el servicio militar en el Grupo de Defensa Antiaérea. El mismo que en el transcurso del tiempo llegaría a ser el Regimiento de Artillería Antiaérea, que actualmente es un orgullo institucional.

En 1932, esos 19 aspirantes debidamente seleccionados conformaron el primer grupo de reclutamiento propio. Algunos de ellos llegarían a ser distinguidos oficiales e incluso uno fue Comandante en Jefe, el General del Aire Máximo Errázuriz Ward (1964-1969).

Esta idea, como decíamos, retomó presencia en el cuerpo institucional y siendo Comandante en Jefe el General del Aire Armando Castro López y Director de la Escuela de Aviación, el Comandante de Escuadrilla Aurelio Celedón Palma, se elaboró el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Escuela de Aviación, que permitiría la selección de jóvenes procedentes de la vida civil.

Al comienzo de 1942 funcionó el primer curso de Cadetes de Aviación conformado por 55 reclutas, todos ellos con las humanidades terminadas y algunos con estudios

universitarios. Entre esos muchachos, la mayoría se distinguió a lo largo de la carrera hasta alcanzar diversos grados.

Cuando seis años después, esos jóvenes lucían galones de Teniente 2º recién estrenados, quien escribe estas líneas llegó a la Cuna de los Cóndores y fue recibido por mi Teniente Gerardo López Angulo, procedente de la primera promoción de aviadores “químicamente puros” como decíamos en la época.

López, Carlos Uribe Hansen, Nicanor Díaz Estrada, Hugo Llamazares Sepúlveda, Fernando Legües Macías, Hiram Leigh Guzmán, Osvaldo Latorre Holtegel, Mario Leighton Cartagena, eran algunos de los instructores que contribuían junto a distinguidos oficiales más antiguos procedentes del Ejército y la Armada a la formación de las nuevas generaciones que lentamente irían ocupando los diversos cargos institucionales.

Pero todo esto eran sueños que abrigaba en la mente y el corazón Aurelio Celedón Palma en 1940 cuando era Director de la Escuela de Aviación y miraba con optimismo y firmeza el porvenir.

Una de las preocupaciones que le embargaban se refería a las modestas instalaciones disponibles con dormitorios de madera contruidos en el lejano 1912, cuya capacidad era exigua. Junto a ellos estaban los baños equipados solamente con agua fría y que permanecieron así por muchos años.

Tal vez uno de los recuerdos más vívidos en quienes fuimos reclutas en 1948 es la ducha helada a las seis de la mañana, en invierno. Se decía que esa práctica era buena para la salud, pero la cantidad de resfriados desmentía la afirmación. Sin embargo el proyecto de Celedón continuó adelante hasta ser una realidad.

El orgullo con que los Cadetes de Aviación lucían sus uniformes en desfiles o simplemente en la salida los sábados en la tarde, habría bastado para decir que tuvieron razón quienes crearon la Escuela de Aviación como instituto formador de Cadetes.

En general las instituciones, de cualquier orden que sean, desarrollan algún espíritu de cuerpo por varias circunstancias. Desde luego que los instrumentos legales tales como leyes y reglamentos sirven para fijar los marcos en los cuales la institución se encuadrará y por tanto condiciona el comportamiento de las personas que integran el conjunto.

Otro elemento corresponde a las tradiciones que van regulando usos y costumbres, con el agregado que a menudo las tradiciones sufren el impacto del tiempo y es posible que esas tradiciones se hagan míticas y la historia de esa institución se consolide sin que necesariamente todos y cada uno de los actos comentados sea estrictamente verídico.

Tal sucede con las tradiciones católicas que a menudo cuando son manejadas por buenas gentes, pero incultas, caen en interpretaciones animistas y originan expresiones folclóricas alejadas de la verdad histórica y se ponen en contradicción con el magisterio de la Iglesia.



1947. Tres generaciones reunidas en Chillán.

El caso anterior, citado por la vía del ejemplo, puede servir para entender en alguna forma ciertos comportamientos individuales y colectivos en la Fuerza Aérea de Chile.

La historia de la aviación en Chile se remonta sólo a los comienzos del siglo XX cuando algunos audaces civiles y militares creyeron que el vuelo era posible en nuestro país y lo demostraron con hechos.

Casi todo lo que hicieron esos noveles aeronautas fueron actos de arrojo y temeridad que los adorna con un aura romántica, pero casi ninguno de ellos podía afirmar que esos actos los realizaba por amor a la patria amenazada o que de esa manera estaba siguiendo el ejemplo de los héroes en la historia partiendo desde la Conquista.

En cambio, militares y marinos podían tener en la mente visiones heroicas cuando navegaban o realizaban diversos ejercicios militares.

Los aviadores chilenos de la primera mitad del siglo XX y en particular antes del comienzo de la segunda guerra mundial, sentían la carencia de tradiciones propias y normalmente se apoyaban en los ejemplos -admirables, sin duda- de los héroes de la guerra de la independencia, aquella contra la Confederación Perú-Boliviana, o la guerra del Pacífico. Pero... el arma aérea no había sido probada en guerra y por tanto no tenía héroes de leyenda.

El Huaso Bueras o el Capitán Prat son más que oficiales cumplidores de su deber; son verdaderos monumentos plantados en los caminos de la historia.

Los aviadores muertos en el cumplimiento del deber, eran sólo estadísticas. Además los pilotos sabían que su actividad era un permanente reto a la muerte, por lo que no daban gran trascendencia al hecho que un camarada de armas estaba en la losa de su base en algún momento compartiendo sueños de juventud, y después, pasados quince o veinte minutos eran un montón humeante en un circuito de tiro o cual modernos Prometeo quedaban por siempre encadenados a una montaña; o desaparecían en el mar tratando de prestar ayuda a un barco azotado por la tormenta.

Nadie comparaba a esos heroísmos con las cargas de caballería.

En resumen, no había tradiciones propias y los aviadores de la década de 1940 queríamos tenerla, y eso nos hacía un poco rebeldes y hasta irreverentes con la historia.

Esa época tuvo sus orígenes en la Escuela propia de Cadetes.

Desfiles y competencias deportivas entre Escuelas Matrices eran fuente frecuente de enfrentamientos que más de una vez terminaron en riñas de las que no escaparon algunos oficiales. Por su parte, los aviadores que procedían del Ejército o la Armada guardaban naturales recuerdos cariñosos por las Instituciones que los habían formado como oficiales; pero era la Escuela de Aviación plantada allí en El Bosque, la que había modelado sus ansias de volar y hacia ella volcaban sus amores de manera apasionada.

Los que en los años 30 venían de la caballería -mayoritariamente- o de la cubierta de un barco conservaban algunos hábitos en el hablar y el vestir. Pasarían años para que el lenguaje tomara rumbos propios.

Los versos y las prosas de Diego Barros tendrían una fuerte influencia en este esfuerzo por crear tradición, y aún cuando él se había originado en el parche negro de la artillería, con su sensibilidad poética se empapó en el espíritu romántico del aire y se proyectó generoso entre sus pares.

Creo que todos los que en algún momento de nuestras vidas hemos borroneado carillas para poner con letras algo del pasar aeronáutico, estamos también contribuyendo a formar espíritu y tradición.

Durante el mes de junio de 2001, conversaba un día con mi entrañable amigo el Coronel Diego Aracena González, en el maravilloso oasis de Pica y sin necesidad de recurrir a los aperitivos con frutas propias del lugar, comenzamos a hilvanar recuerdos. Con su acento cargado de algunas tonalidades exóticas decía cuán diferente podía ser la vida de aviadores cuyo velocímetro era una latita colocada en los montantes de las alas de algún biplano y cuyo ruido marcaba con curiosa precisión las proximidades de un stall.⁽²⁾

En el correr de la conversación fueron apareciendo figuras de camaradas que ya despegaron en vuelo hacia el sol de la eternidad. Chistes y anécdotas se mezclaron con reflexiones serias y ponderadas.

Diego Aracena es una de las pocas personas que conozco capaz de hacer una

conversación llena de gracia y referirse a otros, sin jamás formular un comentario que dañe a los ausentes. Distinto es cuando quiere decirle algo a alguien y tiene la oportunidad de hacerlo cara a cara, valiente como debe ser un aviador.

Me contaba que durante varios años fue oficial de órdenes del Comandante en Jefe, el General Aurelio Celedón; también fue el piloto casi exclusivo del avión de la Comandancia en Jefe. Tuvo, por tanto, oportunidades privilegiadas para conversar con el general y conocer facetas íntimas de su personalidad. Recordó una frase de Celedón que he oído en boca de amigos que le conocieron profundamente; todos coinciden en que a menudo, cuando se le preguntaba qué condición debía tener un oficial de la Fuerza Aérea, respondía que: “debe ser caballero, caballero y caballero”.

En este sentido es necesario destacar que su expresión estaba muy distante de ser una cursi frivolidad o una sentencia clasista. Para Celedón, ser un caballero no consistía solamente en una cuidada educación; también representaba un acendrado respeto por los demás, de manera que la idea del bien común la tenía grabada de manera indeleble en su espíritu. Pero eso no era toda la esencia de la caballerosidad, es que para Celedón había una fuerte relación entre el ser un caballero correcto y aquella acepción que arrancaba de las órdenes medievales de caballería, en las que sus miembros debían vivir al servicio de una causa y entregarse a ella con mística, y por esos rumbos del pensamiento llegaba a establecer que para un aviador, la causa de las alas implicaba entrega total a la patria en el dulce y duro arte de volar.

Una tercera consideración la hacía respecto del comportamiento que se debe tener hacia la mujer. Siendo como fue, un hombre galante y galano, estaba siempre dispuesto a dar una consideración especial a las mujeres. El cariño recíproco con su madre lo marcó y después, en los años de la niñez y primera juventud, tuvo para con sus hermanas el más delicado trato. Al casarse, proyectó el amor a esa mujer -María- con una fuerza tremenda que se consolidó en el cariño hacia sus hijos que aún le recuerdan como un ser verdaderamente especial.

Otra de las características del General Celedón, que recordaba Diego Aracena en nuestro coloquio piqueño, era su valentía física y moral.

No era difícil recordar el tremendo accidente que tuvo allá por el 1927 y que a él sólo le dejó como secuela una voluntad inquebrantable por continuar siendo un piloto y ojalá, el mejor. En circunstancias parecidas, alguien pudo acogerse al fácil expediente de continuar en servicio, en alguna actividad no aérea. Celedón era diferente.

En una ocasión volaban en un C-45 en la zona austral, con las difíciles condiciones meteorológicas tan frecuentes en esa región del país. Piloto del avión: Diego Aracena; copiloto: Aurelio Celedón, Comandante en Jefe; pasajeros: NN, General de Brigada Aérea; NN, Comandante de Grupo; NN, un prestigiado Almirante. En un momento del vuelo las condiciones meteorológicas se hicieron realmente difíciles, por lo que Aracena se volvió en su asiento y dirigiéndose al General Celedón le dijo:

“Mi General, el tiempo malo y sigue empeorando, creo que deberíamos volver”. Dice Aracena que el resto de los pasajeros se veían muy pálidos y silenciosos. Le pregunté: ¿y tú, como te sentías?

Diego me contestó ahora que ya ha pasado un buen medio siglo, con su calma y sonrisa característica:

“Claro que tenía hartos sustos yo también”

“Bueno, ¿y que hizo don Cele?,⁽³⁾ le pregunté.

“Me miró muy serio y me preguntó si tenía miedo. Tu comprenderás que respondí que no, y que sólo era por sentido de responsabilidad”.

Aracena se acomodó en su sillón, inspiró para continuar su relato y siguió:

“Mire Diego -me dijo el General- magnífico que ni usted ni yo tengamos miedo, pero le voy a recordar que quien tiene siempre la responsabilidad, es el Comandante en Jefe; y ahora, siga haciéndolo tan bien hasta nuestro destino”.

“Después, con un gesto firme de la mano me indicó que mantuviera el vuelo en el rumbo predeterminado”.

Sin duda que esta anécdota es otra prueba del valor físico del General Celedón, pero por sobre todo del valor moral al reafirmar su serena autoridad, en un momento en que pudo decir: el piloto es el responsable del vuelo.

El 21 de mayo de 1941 el Presidente Aguirre Cerda leyó el tradicional mensaje presidencial en el Congreso. Su visión del mundo demostraba una honda preocupación por lo que estaba sucediendo.

En Europa, Alemania se había adueñado de casi todos los países, con la torpe complicidad de la URSS. En Asia, Japón libraba una guerra victoriosa contra China. En América, EE.UU. continuaba incrementando su poderío industrial y económico, mientras los países al sur del río Grande continuaban soñando con alguna forma de autarquía.

En Chile había pocas novedades bajo el sol pues mientras la oposición encontraba malo todo lo que hiciera el gobierno, las fuerzas del oficialismo se desgastaban en luchas intestinas y como siempre, el factor que introducía cuñas por doquier, era el Partido Comunista.

1941 sería un año pródigo en acontecimientos dramáticos en el mundo, pero eso estaba por venir y serían Alemania y Japón los que darían sorpresas gigantescas. En efecto, en junio de ese año, el Tercer Reich ignorando el pacto existente lanzó la Operación Barbaroja y atacó a la URSS para llegar con una ofensiva relámpago hasta cerca de Moscú, donde el invierno paralizó el ataque, en diciembre, como más de un siglo antes lo había hecho con Napoleón.

En el mismo mes de diciembre, los días 7 y 8, Japón atacó bases estadounidenses en Hawai y Filipinas sin que mediara una declaración de guerra. Esta agresión fue el factor que decidió a EE.UU. para declarar la guerra a las potencias del Eje. Su enorme



El Embajador de Chile en Brasil Gabriel González Videla, junto al Agregado Aéreo y señora de Celedón.

potencial industrial que era conocido por los altos mandos de Alemania fue determinante en el curso posterior del conflicto.

González Videla, en sus Memorias ya citadas reproduce un interesante diálogo sostenido con el Almirante Kinsel en París el 15 de agosto de 1940. El oficial alemán estaba asignado al Cuartel General de las fuerzas de ocupación en la capital francesa mientras Gabriel González era embajador de Chile ante el gobierno francés.

El diálogo es el siguiente:

Pregunta del Almirante:

“¿Qué posibilidad da usted al poder industrial de los Estados Unidos para que se transforme en un vasto “parque” para la fabricación de armamentos?”

Responde el Embajador:

“Basta observar las cifras estadísticas solo en el rubro de la industria automotriz, para concluir que la potencia productora de máquinas es fuertemente superior en los Estados Unidos. La General Motors y la Ford, individualmente, fabrican más máquinas que todas las fábricas juntas de Alemania, Francia e Inglaterra. Lo que no puedo opinar (no soy técnico) es sobre la posibilidad y capacidad de transformar los autos, camiones y jeeps en tanques y en aviones.”⁽⁴⁾

Según Gabriel González, la conversación continuó con la más definida afirmación, por parte del almirante alemán, de que Inglaterra sería invadida el 8 de septiembre, esto es, en veinte días más. Como bien sabemos, la invasión no se produjo y un año después Alemania comenzó a perder la guerra cuando invadió a la URSS.

Dice González Videla que en Chile nadie hizo caso de sus informes sobre este asunto, por lo que es de suponer que no llegaron a conocimiento del Presidente Aguirre Cerda.

Un año después, en 1941, el fallecimiento del Primer Mandatario chileno obligaría al regreso de Gabriel González a Santiago y los acontecimientos posteriores tendrían una gran trascendencia para Aurelio Celedón, quien el 28 de mayo de 1941 fue designado Agregado Aéreo a la Embajada de Chile en Río de Janeiro, entonces capital de Brasil.

La nueva destinación la cumplió cuando tenía 39 años de edad y si normalmente los oficiales designados para esa función tienen cualidades profesionales y personales que los hacen aptos para estas labores tan diferentes de las habituales en un piloto, en el caso de Celedón se daban con holgura.

Brasil es un país que por su enorme extensión y gran población domina la escena sudamericana. La superficie de 8.511.996 kms.2 lo coloca en el quinto lugar mundial después de Rusia, Canadá, China y Estados Unidos, en ese orden.

Su población actual de 175 millones de habitantes ha tenido un crecimiento verdaderamente explosivo si se consideran estadísticas internacionales que fijan los siguientes datos:

	millones
1940	41.525
1950	52.901
1960	71.539
1970	93.139
1980	121.286
1990	149.042
2000	172.277
2010	194.002 (estimada)

Mientras la población de Chile para iguales años se establece en:

1940	5.063
1950	6.091
1960	7.585
1970	9.368
1980	11.104
1990	12.958
2000	15.037
2010	16.918 (estimada)

Su nombre oficial de República Federativa del Brasil indica su estructura administrativa en la que los Estados disponen de una importante capacidad de gestión. El Jefe del Estado es el Presidente y existen dos Cámaras Legislativas.

Las diferencias de potencial entre los diversos Estados (26 y un distrito federal) han tenido una influencia condicionante de la vida del país. Se debe recordar que en 1941 la capital federal era Río de Janeiro, por lo que no existía el distrito federal de Brasilia. Recién en 1960 se inauguró la nueva capital.

En 1930 se realizaron elecciones presidenciales en las que resultó derrotado Getulio Vargas, nacido en Sao Borja en el Estado de Río Grande do Sul, donde era Gobernador.

El resultado fue desconocido y tras una rebelión encabezada por el propio Vargas, éste asumió la presidencia. La situación producida era la culminación de una serie de manifestaciones de descontento originadas en el papel de garantes del proceso constitucional que habían asumido los militares a partir de 1889. En el proceso previo a la toma del poder por Getulio Vargas apareció un movimiento político-militar conocido como los tenentistas, que asumían la defensa de las clases medias y que tendrían luego algún protagonismo.

En 1934 se promulgó una nueva Constitución que concentraba todo el poder en manos de Vargas, no dejando espacio para la oposición. Esto fue conocido como Estado Novo.

El autoritarismo político fue compensado con una serie de reformas sociales que mejoraron la condición general de los trabajadores. Se disminuyó la capacidad de gestión de los gobernadores de los Estados en materias económicas, políticas y sociales.

Se abandonó el proteccionismo hacia el café y se dio un fuerte impulso al desarrollo de la industria y a la diversificación de la agricultura.

Esta era en términos globales la situación que vivía Brasil cuando en 1941 llegó a Río de Janeiro el Comandante Aurelio Celedón Palma como Agregado Aéreo a la Embajada de Chile.

En aquel año, la situación sanitaria presentaba manifiestas deficiencias, mientras que la seguridad social era aún bastante precaria.

Respecto de su cultura podemos afirmar que la vida brasilera recoge herencias amerindias, portuguesas y africanas; aunque predomina lo portugués que se expresa fundamentalmente en la lengua, religión y tradiciones.

El catolicismo ha tenido gran significación aún cuando desde fines del siglo XIX no hay una religión oficial. En la región de la costa desde Río de Janeiro al norte, la influencia africana se hace notar con particular fuerza en ceremonias religiosas y en la música popular.

En un Brasil de estas características se incorporó Aurelio Celedón a la Embajada de Chile cuando llegó a la “cidade maravilhosa”. El personal de la representación chilena lo recibió con muestras de amable camaradería destacándose por su cordialidad los Agregados Militar y Naval el Coronel Miguel Puga y el Capitán de Navío Pedro Espina que le hicieron fácil el desempeño en una función que siempre hace necesarios los “datos” que le puedan proporcionar los colegas.

Los saludos protocolares se sucedieron en el Ministerio de RR.EE. y el de Defensa que a la fecha estaban servidos respectivamente por el Canciller Osvaldo Aranha, internacionalista de prestigio; y por el General Eurico Gaspar Dutra, quien fuera Presidente de Brasil en 1946 y un fuerte sostenedor del Presidente Vargas.

Durante la permanencia de Celedón en Brasil tuvo múltiples oportunidades para tomar conocimiento de la Fuerza Aérea que ya se manifestaba poderosa.

En estas visitas se enteró que Brasil estaba recibiendo apoyo en equipos militares norteamericanos y entrenando a sus fuerzas armadas para enfrentar un posible conflicto.

Esa gran potencia latinoamericana estaba consciente que por su posición atlántica necesariamente llegaría a verse comprometida en la guerra -lo que sucedió al año siguiente- en cuyo caso requeriría *material moderno, en especial para patrullaje de sus dilatadas costas.*

Ser agregado en ese país, era estar en una ventana mirando al mundo que vivía una guerra donde la intensidad aumentaba cada día, obligando al Comandante Celedón a enviar frecuentes informes que contribuían a perfeccionar la apreciación que Chile iba elaborando respecto de la situación mundial.

Sus cualidades personales le valieron a Aurelio siempre un gran aprecio y estimación de quienes lo conocieron, los que eran cautivados por unos modales elegantes y gentiles.

En el ambiente diplomático donde la cortesía y el buen vestir suelen ser el mejor pasaporte, se le distinguía por una innata elegancia tanto al llevar su uniforme con gran prestancia, como en el gusto que tenía para seleccionar su ropa de civil lo que atraía positivos comentarios que le acompañaron hasta sus últimos días.

Un detalle en este aspecto eran los guantes color “patito” con que acompañaba el uniforme, lo que si no era muy de acuerdo con el reglamento de vestuario, le otorgaba un toque propio. Al respecto se cuenta de él una anécdota a la que posiblemente los años fueron agregando detalles. Se decía que en una ocasión cuando aún era un joven teniente soltero estaba con algunos de sus camaradas de armas celebrando algo, tal vez un cumpleaños o un ascenso, y después de nutridos brindis hubo una proposición de terminar la fiesta en un lugar que podría calificarse como cabaret. Por su estampa y simpatía fue acaparado para bailar, lo que hacía con mucha gracia. Cuando la hora recomendaba partir, se percató que sus guantes no aparecían y mientras los otros lo apremiaban para irse al casino a dormir, él continuaba buscando, algo malhumorado, sus famosos guantes. Como siguieron extraviados, el chistoso que nunca falta en esas ocasiones, grito: si no aparecen los guantes de Lelo le vamos a prender fuego a este boliche. Lo cierto del caso es que aparecieron sobre una mesa y con las explicaciones del caso, todos se fueron.

La historia se supo y empezaron los agregados de quienes juraban haber estado presentes, aunque eso no fuera verdad.

Alguno dijo que fue el propio Teniente Celedón quien indignado amenazó con prender fuego al local; otro dijo que había acercado fósforos a una cortina y finalmente, no faltó quien agregó que todo había ardido como en Roma.

Cuando se le preguntó una vez al General ya retirado acerca de esta historia, lanzó una carcajada y dijo que él había empezado a usar esos guantes cuando fue nombrado Director de la Escuela de Aviación, así es que mal podía haberlos perdido cuando era Teniente. Agregaba que lo efectivo era que en una fiesta de jóvenes oficiales de caballería, alguien preparó una ponchera con ron y que cuando le aproximaron un fósforo para encender el trago, el Teniente fulano de tal se quemó las pestañas y los bigotes y al día siguiente para evitar malas interpretaciones, todos de acuerdo dijeron que habían estado en un incendio.

Solía agregar con tono filosófico: mentir, mentir, que algo queda.

La facilidad que tenía Aurelio Celedón para conquistar amigos, le valió en Río de Janeiro una popularidad entre colegas brasileiros y de otras nacionalidades acreditados allí, que lo hacía invitado frecuente en recepciones diplomáticas y agasajos privados con lo que se facilitó enormemente su trabajo.

En este sentido es conveniente destacar la idea equivocada que existe acerca de la vida diplomática, pues muchos suponen que basta asistir a muchas fiestas para ser un buen funcionario, ignorando que esas ocasiones son propicias para escuchar informaciones confidenciales que de otra manera, el país no podría obtener oportunamente. De allí que una de las cualidades que se debiera esperar de un Agregado, es que además de su capacitación profesional tenga un carácter gentil que le permita desarrollar relaciones personales que en último término serán de utilidad para el trabajo conjunto de la Embajada.

Las condiciones personales del Comandante Celedón y su fluido manejo del inglés le granjearon una magnífica relación con oficiales estadounidenses, ya que durante la II Guerra Mundial, la gran potencia norteamericana tenía una fuerte presencia en Brasil para que ambos países, coordinadamente pudieran patrullar la costa atlántica por la frecuente presencia de submarinos alemanes.

Además, desde la Base Aérea de Belem situada casi en la línea del Ecuador, partían muchos vuelos que cruzando el océano llegaban hasta Africa. Más de una vez fue invitado por los aviadores de EE.UU. para volar en aviones Catalina que operando desde esa base cubrían grandes extensiones.

En aviones de ese mismo tipo, la Fuerza Aérea de Brasil lo convidó en distintas oportunidades para sobrevolar la gigantesca región de la Amazonía, llegando hasta Leticia, ciudad colombiana donde confluyen Colombia, Brasil y Perú. Durante algunas de esas visitas pudo conocer en el terreno el trabajo de las caucheras, cuyo producto era vital para sostener el esfuerzo bélico.

Aún en su vejez, solía recordar esos viajes y decía que allí había comprendido la psicología de los personajes de *La Vorágine*, la notable novela de José Eustasio Rivera, o algunas de las novelas de García Márquez o Vargas Llosa.

Pero la estupenda relación con sus anfitriones y su conocida pasión por el vuelo, permitió que como una gentileza bastante inédita, la Fuerza Aérea brasilera pusiera a su disposición aviones Vultee para mantener su entrenamiento de piloto.

El destino, que a menudo no es previsible, jugó en el caso del Comandante Celedón un rol determinante para su futuro.

Cuando a la muerte del Presidente Aguirre Cerda, fue llamado al país el Embajador de Chile en Francia Gabriel González Videla, nadie habría podido predecir lo que sucedería.

El fallecimiento algo sorpresivo del gobernante despertó en muchos sectores políticos las habituales inquietudes acerca de quién podría sucederle en el mando de la nación.

En forma relativamente rápida comenzaron a organizarse campañas para nominar a los candidatos presidenciales.

La coalición de gobierno presentó a Juan Antonio Ríos Morales del Partido Radical, quien en estrecha lucha interna había derrotado de manera ajustada a González Videla. Esta agrupación estaba formada por los partidos radical, socialista, falange nacional y sectores alessandristas.

El candidato de la oposición era Carlos Ibáñez y contaba con el apoyo de la Alianza Popular Libertadora, los conservadores, un sector liberal y grupos independientes.

Dadas las limitaciones de edad y sexo imperantes en la época para sufragar en elecciones presidenciales, el universo electoral era de sólo 466.507 ciudadanos. Ríos obtuvo 260.034 votos contra 204.635 favorables a Ibáñez. De esa manera se constituyó el segundo gobierno de lo que ha sido llamado el período radical.

El 2 de abril de 1942, Juan Antonio Ríos asumió la Presidencia de la República. De inmediato se nombró a las nuevas autoridades del país en un clima de relativa tranquilidad.

En la organización del servicio exterior, se debía ser muy cuidadoso atendiendo a las difíciles circunstancias que conmovían al mundo. De especial importancia para nuestro país era la relación con Brasil por su significación internacional. Un hecho que obligaba a especiales consideraciones se basaba en que sólo Chile y Argentina mantenían relaciones diplomáticas con el Eje Roma-Berlín-Tokio, pues el resto de los países del continente ya habían interrumpido sus vínculos e incluso, Estados Unidos estaba en guerra desde diciembre de 1941.

Por estas razones, el Presidente Ríos debía seleccionar cuidadosamente a quien designaría como Embajador en Río de Janeiro. Con mucha lógica, el nombramiento recayó en Gabriel González Videla por sus brillantes cualidades políticas y su bien ganada experiencia como Embajador en Francia en un período difícilísimo, ya que en ese tiempo había sido invadida por Alemania.

Cuando el nuevo representante chileno ante el gobierno brasileño se hizo cargo de su gestión, encontró un equipo de funcionarios de gran calidad humana y profesional, tal como lo reconoció de manera explícita en más de una ocasión.

El Agregado Aéreo era el Comandante de Grupo Aurelio Celedón Palma, quien había ascendido a ese grado (hoy Coronel) el 31 de diciembre de 1941.

La relación que se estableció entre el Embajador González Videla y el Comandante Celedón Palma fue óptima desde el primer momento. Se trataba de dos hombres de gran simpatía personal, de rápidas percepciones y animados por sentimientos similares de servicio público.

La trayectoria política de Gabriel González le había enseñado que una cualidad, tan necesaria como poco frecuente, es la lealtad. A lo largo de su vida tuvo muchas

oportunidades de comprobar esta afirmación y por eso supo apreciar con profundo afecto la actitud siempre abierta y cooperadora de Celedón. Vio que este último sabía mantener una asesoría inteligente, objetiva y a prueba de desmentidos con el jefe de la misión chilena.

En las fuerzas armadas de nuestro país se da por descontado que todo hombre o mujer vistiendo el uniforme de la patria, es leal.

Muchos nos hemos preguntado, más de una vez, si la lealtad puede ser medida en escala numérica, pues afirmamos que esa virtud no tiene gradaciones. Se es leal o desleal. Resulta difícil aceptar términos medios o expresiones de compromiso, pero más difícil aún es vivir manteniendo esa virtud con jefes, compañeros y subalternos. Aurelio Celedón Palma era un tipo leal a carta cabal, pues en su mente y su espíritu no cabía la falsedad o la claudicación por intereses personales. Es natural, entonces, que Gabriel González lo distinguiera con una especial consideración.

Todos quienes le conocieron a lo largo de su vida coinciden en destacar dos de las cualidades que le adornaban. Desde luego la primera palabra que asoma es su gran cordialidad que se manifestaba en un gran respeto por cada persona, con sus características e ideas. Nunca se le vio combatir a alguien por lo que pensaba y cuando estaba en desacuerdo con otros, entonces escuchaba los argumentos que se le presentaran, luego exponía los propios y si era del caso tomaba una decisión. Dentro de esta faceta de su carácter había un fuerte rechazo por las actitudes groseras o simplemente descomedidas; para él, como lo hemos dicho antes, la corrección en los comportamientos era algo fundamental, y lo hacía notar.

En una ocasión, siendo ya Comandante en Jefe, a la salida de una reunión social vio que un general hacía subir al automóvil a una dama de aspecto evidente, lo que fue visto por otras personas que evitaron cualquier comentario. Al día siguiente citó a su oficina al alto oficial a quien le llamó la atención en términos durísimos, en forma privada y jamás volvió a mencionar esa situación. Fue el propio afectado, quien algunos años después narró lo sucedido y pese a todo, reconoció que el General Celedón había tenido toda la razón y agradeció que después del raspacachos y advertencias correspondientes volvió a brindarle su afecto y confianza profesional.

Sin duda que con esa actitud, don Aurelio mostraba una vez más su preocupación por la corrección y la lealtad con su Institución y sus subalternos.

Un hombre de esas características, como dejamos dicho, conquistó el afecto y respeto del Embajador de Chile en Brasil.

Cuando el Comandante Celedón terminó su misión, el Embajador González Videla le ofreció una cena de despedida en su hogar a la que invitó a numerosas personas tanto de la misión diplomática como autoridades brasileras. Cuando ya todos los asistentes habían pasado a un salón se produjo, como es habitual, una animada conversación en

varios grupos de asistentes. En un momento en que González Videla y Aurelio Celedón departían con otros invitados, el primero, con esa espontaneidad que lo hizo famoso, le dijo:

“Aurelio, yo voy a ser Presidente de la República y te puedo asegurar que entonces, tu serás Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile”.

Ante esta afirmación, Celedón respondió que no tenía dudas en cuanto que efectivamente sería presidente, y que respecto de sí mismo agradecía la buena opinión pero la estimaba producto de un mutuo afecto.

Sin embargo, González insistió y le dijo que su afirmación se basaba en las cualidades del Agregado Aéreo.

Con el tiempo, el Presidente González Videla cumplió su palabra.

En sus Memorias, Gabriel González Videla relata las circunstancias dadas el 18 de agosto de 1942, cuando se desarrollaba frente al Palacio de Itamaraty una manifestación popular pidiendo que Brasil declarara la guerra a Alemania. En esa ocasión el embajador chileno debió dirigirse a la multitud y recuerda haber dicho más o menos lo siguiente:



1948. 18 de septiembre. Primera fila: Comandante en Jefe, General Aurelio Celedón; J.E.M., General Ismael Sarazúa; segunda fila: Capitán de Bandada Domingo Vásquez Vásquez; General Alejandro Schwerter Gallardo; General Agustín Inostroza Pérez; General Roberto Rotger Willie; Comandantes de Grupo Armando Ortiz Ramírez y Diego Barros Ortiz.

“Hermanos brasileiros:

“Así como en el pasado Chile recibió del Brasil solidaria ayuda cuando afrontaba un conflicto armado en el Pacífico, hoy Chile, sin olvidar esa ayuda y solidaridad, se coloca incondicionalmente al lado de la hermana República del Brasil, arteramente atacada por el fascismo hitleriano.

“Por eso estoy cierto de que en estas horas decisivas para vuestra patria y América, mi Nación sabrá responder a su pasado heroico en la defensa común de las libertades que conquistamos en el curso de nuestra historia y la sacrosanta inviolabilidad de nuestros territorios. Las defenderemos con las armas si fuera necesario.

¡Viva Brasil! ¡Viva Chile!”

Estas audaces palabras de un embajador ante una gran concentración popular, lo hicieron merecedor de los mayores elogios por parte de la prensa brasilera y él, junto con toda la embajada, fueron de allí en adelante más queridos por sus anfitriones, si eso era posible.

Al dar cuenta de este hecho, Gabriel González entendió que se había excedido en sus atribuciones y en un noble gesto presentó su renuncia, la que fue rechazada por el Presidente Ríos, dándole así una nueva señal de confianza y al mismo tiempo insinuando cuáles serían los próximos pasos de Chile respecto del conflicto mundial.

En efecto, el 20 de enero de 1943, nuestro país rompió relaciones con Alemania, Italia y Japón; más tarde declararí la guerra en un gesto más bien simbólico.

El término del gran conflicto traería como consecuencia un largo período de paz inestable debido a que las potencias victoriosas se agruparon en dos bandos principales divididos por consideraciones ideológicas, políticas y económicas, pero en 1943 el mundo continuaba sumido en hostilidades cuando Aurelio Celedón regresó a Chile para ser nombrado Director de Aeronáutica el 30 de octubre de ese año.

Notas

- 1) La denominación corresponde al grado actual de Comandante de Grupo. Al lector podrá parecerle extraño que a menudo, en este libro, se haga referencia a la equivalencia de los grados entre la actual nomenclatura y la que se usaba durante la vida profesional del General Aurelio Celedón Palma. Esta aparente repetición innecesaria tiene por finalidad permitir al lector una mayor claridad respecto de los grados que investía el General en diversas etapas.
- 2) Se llama stall a la condición de pérdida de sustentación de una aeronave, lo que puede originarse en diversas circunstancias.
- 3) “Don Cele” era el nombre que afectuosamente daba el personal institucional al General Aurelio Celedón. Naturalmente, nadie se dirigía a él llamándole por este diminutivo.
- 4) Gabriel González Videla, op. cit., pág. 327.

CAPITULO VI

Cambios de gobierno

Cuando en 1938 Pedro Aguirre Cerda ganó la elección presidencial contó con el apoyo del Partido Comunista como integrante del Frente Popular, coalición de partidos que derrotó a la derecha chilena. Este apoyo estaba en coincidencia con lo que acontecía en el mundo, tal como se ha señalado en páginas precedentes; pero ese respaldo estaba condicionado por la situación de la URSS cuyas oscilaciones la llevaron de ser un adversario del Reich hasta ser un aliado. Luego de la invasión alemana volvió a ser enemigo.

Su posición frente a Alemania se relacionaba en forma directa con su aceptación o rechazo a las potencias occidentales a quienes se oponía por el modelo económico liberal que estas representaban.

En esta confrontación de intereses era natural que los comunistas chilenos se movieran políticamente entre posiciones ambiguas, apoyando o no a la democracia chilena si según su percepción se contribuía al progreso de EE.UU.

Durante el gobierno de Juan Antonio Ríos, mientras se mantuvieron relaciones diplomáticas con el Eje los comunistas ejercieron cargos en la administración pública pero no fueron incorporados al gobierno en calidad de ministros, con lo que pudieron, a través de organismos intermedios, crear situaciones de inconformidad social sin perder las ventajas que les daba su presencia en la estructura político administrativa. Con todo, este segundo gobierno radical pudo mantener una situación interna bastante tranquila aún cuando a partir de comienzos de 1944, la derecha excluida del gobierno desplegó una oposición implacable.

Así y todo, en ese gobierno, aprovechando la existencia de la CORFO desde el período anterior, se logró crear la Compañía de Acero del Pacífico, la Empresa Nacional de Electricidad y la Empresa Nacional de Petróleo.

Otra gran empresa estratégica que existía desde el gobierno de Ibáñez era la Línea Aérea Nacional (LAN).

La existencia de estas organizaciones constituía un conjunto de fuertes monopolios en manos del Estado lo que para la época parecía bastante razonable y el hecho es que sólo después de treinta años fueron siendo paulatinamente privatizadas.

La presencia de LAN como único medio de transporte aéreo comercial hacía relativamente fácil el manejo de este rubro del desarrollo nacional, teniendo además en consideración su origen y el hecho que parte importante de su personal superior provenía de la Fuerza Aérea.

Ser Director de Aeronáutica representaba una función compleja en aquella época, por cuanto los roles civil y militar en asuntos de aviación no estaban definidos con la nitidez que fue lográndose a través de los años. Fue una época en que se hacía necesario ser algo visionario y tener fe en que a pesar de las restricciones que imponía el período de guerra, la aviación nacional volvería a tener un rol importante. En esas circunstancias las mayores preocupaciones se centraban en establecer las normas por las cuales se regiría la actividad, además de ser un nexo eficiente entre la aviación comercial, entiéndase LAN, y la Fuerza Aérea.

Afortunadamente había a la cabeza de esas organizaciones hombres de gran capacidad para coordinar acciones.

Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea era el General Manuel Tovarías Arroyo, ligado por una antigua amistad con el nuevo Director de Aeronáutica, el Comandante



1949. Poco antes de la Parada Militar. El Comandante en Jefe es acompañado por su Oficial de Ordenes Teniente 1º Diego Aracena González. Obsérvese que en ese año aún usaba dos galones anchos; esto se modificó posteriormente.



1949. Recepción ofrecida por el Ministro de Defensa en honor de delegaciones extranjeras para las festividades patrias.

Aurelio Celedón Palma. Recordemos que ambos habían servido juntos en el Regimiento de Caballería N° 8 Exploradores en Antofagasta en el ya lejano 1924 y luego en la Escuela de Aviación, de manera que Tovarías tenía gran confianza en Celedón a quien calificara como un oficial de alta selección.

En sus conversaciones, el Comandante en Jefe hizo partícipe a su subalterno de un vivo interés por adquirir el aeródromo que Air France poseía en Colina. Buena parte de las preocupaciones de Celedón estuvieron encaminadas en esa dirección que se concretó, finalmente, en 1945 para servir de base al Grupo de Aviación N° 4.

Para entender las dificultades que esta transferencia de propiedad tenía aparejadas, basta pensar que a las complicaciones normales presentes en la tramitación administrativa sobre disponibilidades económicas, debía agregarse que Air France era una empresa estatal de un país en guerra debiendo soportar tropas de ocupación en parte importante de su territorio. Precisamente en 1944, después de la invasión de Normandía, pudieron concretarse las tratativas para transferir la propiedad de Colina a la Fuerza Aérea.

Otra de las preocupaciones del Director de Aeronáutica consistían en procurar que las relaciones con LAN fueran lo más fluidas posible, ya que de esa manera se contribuiría al progreso del país. Por lo demás, en función de su cargo, integraba el directorio de la empresa.

Vicepresidente de LAN era el General de Brigada Aérea Rafael Sáenz Salazar quien había asumido sus funciones en el mes de mayo de 1943.

En ese año se habían accidentado dos aviones Potez de dotación de la empresa, por lo cual se decidió acelerar la compra de aviones Lodestar C-60 que llegaron al país

en versión militar pero fueron transformados a versión comercial en la Maestranza de LAN.

La adquisición de estos aviones significó una intensificación en el tráfico de pasajeros lo que exigió dar entrenamiento en vuelo nocturno a sus pilotos, cuatro de los cuales efectuaron el curso respectivo en la Escuela de Aviación. Además varias tripulaciones de entrenaron en aviones de la Fuerza Aérea, lo que exigía una excelente coordinación de la institución militar con la empresa civil, gestión en la que el Director de Aeronáutica tuvo una valiosa participación.

Al incorporar LAN los aviones Lodestar a su flota, se vio en la necesidad de crear el servicio de auxiliares a bordo para la atención en vuelo de sus pasajeros.

La primera mujer que cumplió esas funciones fue la señorita Dora Koeppen Maizan dando inicio a una ininterrumpida tradición de cordialidad y encanto que hasta el presente puede enorgullecer a LAN y en general a la aviación comercial chilena.⁽¹⁾

En la misma época se comenzaron los estudios para el establecimiento de una línea aérea regular a Magallanes, que vendría a reemplazar de manera definitiva todos los intentos desarrollados hasta el momento. El ambiente nacional era propicio para este tipo de iniciativas por cuanto la importancia estratégica de Magallanes facilitaría las cosas para que por fin se diera al extremo austral la vinculación rápida con el resto del país, tal como lo habían propiciado sus esforzados habitantes por tantos años.

Si bien es cierto que este servicio constituiría un mérito de LAN, no se debe olvidar que todos los pilotos de la Fuerza Aérea habían planteado también la necesidad de dar apoyo aéreo a la región. Entre los más entusiastas de esa idea se contaba Aurelio Celedón que había prestado servicios en Punta Arenas llegando a ser Comandante de la Escuadrilla de Anfibios en Magallanes y que desde esos tiempos era un convencido de la necesidad imperiosa de establecer un servicio de esa naturaleza. Por eso, desde su puesto como Director de Aeronáutica apoyó en forma decidida a LAN para materializar esta iniciativa.

La vinculación de Aurelio Celedón con la región austral se mantuvo siempre alta por razones profesionales y también por motivos sentimentales pues jamás olvidó a sus amigos magallánicos por el cariño con que lo acogieron.

En muchas oportunidades en que se le preguntó cuál de todas las Unidades en que había prestado servicios le atraía más, contestó que todas tenían algún encanto, pero que estaba convencido que nuestro país debía mirar con mayor intensidad hacia el extremo austral por constituir el puente natural con la Antártica chilena. Su preocupación geopolítica en este sentido lo mostró con especial dedicación cuando siendo Comandante en Jefe contribuyó a la consolidación nacional en el continente blanco.

En 1944, pocos días antes que los aliados desembarcaran en Normandía y se iniciara la fase final de la guerra, el Comandante Celedón dejó sus funciones en la Direc-

ción de Aeronáutica para ser nombrado Comandante de la II Brigada Aérea y casi simultáneamente se le designó Director de los Establecimientos de Instrucción.

Mientras permaneció en estas funciones tuvo la oportunidad de mostrar no sólo sus cualidades estrictamente profesionales, sino que además se preocupó de un rubro que requería gran preocupación.

En aquella época, tal como ha sido bastante habitual, los sueldos del personal institucional eran de una modestia franciscana lo que incidía en las condiciones de vida de oficiales y cuadro permanente. Uno de los aspectos en que más se notaba la falta de recursos era en lo habitacional puesto que los hombres de uniforme no podían competir con profesionales y técnicos civiles y así se veían obligados a arrendar casas modestas que consumían gran parte de sus escasos sueldos.

Su gestión en esta materia permitió que algo más adelante se construyeran algunos conjuntos habitacionales que al compararlos con posteriores realizaciones parezcan modestos, pero que en esos años fueron un significativo paso. Con el tiempo, dos pequeñas calles del grupo habitacional de El Bosque, fueron bautizadas como General Tovarias y General Celedón en justo, aunque pequeño, reconocimiento de lo que esos jefes hicieron por el bienestar del personal. También una calle en el recinto del Aeropuerto de Pudahuel, lleva el nombre del General Celedón. Con el tiempo esos grupos fueron ampliados y hoy se le han agregado algunos edificios de departamentos.

En ese sector, pasados los años, se construyó un moderno colegio destinado a los hijos del personal y actualmente abierto a la comunidad.

Ese colegio constituye un orgullo por las modernas concepciones pedagógicas con que es operado y los resultados positivos que ha estado entregando en su corta pero fructífera vida. El nombre de Tantauco que luce con prestancia lo liga a una tradición ya casi centenaria de presencia aérea en El Bosque.

Al mismo tiempo que este establecimiento, se fundó el colegio Nuestra Señora de Loreto en homenaje a la patrona de la aviación. Está ubicado en la comuna de Las Condes y es vecino de la Academia de Guerra Aérea.

Ambos establecimientos escolares forman parte de la Fundación Arturo Merino Benítez, la que además cuenta con un Centro de Salud y ha sido la gestora de la colección que, con este libro, completa seis títulos editados.

Pero regresemos a 1944 cuando Aurelio Celedón fue nombrado Comandante de la II Brigada Aérea.

En aquel año, Chile ya había interrumpido sus relaciones diplomáticas con el Eje colocándose de esa manera en una posición divergente de Alemania que con sus submarinos amenazaba las líneas de comunicaciones marítimas hacia Estados Unidos. Eran los tiempos en que el cable nos entregaba a diario información sobre buques mercantes hundidos por efecto de los torpedos germanos.

Chile también pagó un precio en esta situación cuando el vapor Toltén fue hundido a la entrada del puerto de Nueva York, salvándose providencialmente solo un tripulante, mientras el resto de sus camaradas murieron, incluido su Capitán Héctor Aliaga.

Con toda razón se temía que la acción de la armada alemana pudiera atacar buques frente a las costas chilenas ya que era bien sabido que nuestra flota mercante contribuía al esfuerzo de guerra aliado transportando materiales estratégicos, especialmente cobre destinado a la nación del norte para ser convertido en armas, piezas y partes que luego irían a los diferentes teatros de operaciones.

En esas circunstancias, la Fuerza Aérea activó una organización que debía coordinar todas las misiones de patrullaje antisubmarino desarrolladas por sus aviones a lo largo del litoral y establecer los enlaces con las unidades navales empeñadas en igual rol. Nació así el Comando Costanero cuya jefatura se entregó al Comandante Celedón, sin perjuicio de sus funciones como Comandante de la II Brigada Aérea.

Este organismo fue creado por Decreto Supremo S.I. N° 14 de fecha 30 de junio de 1943, en dependencia directa del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea para coordinar todas las actividades de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral chileno.

El material empleado fueron botes voladores Catalina e hidroaviones Vought Sikorsky y tres Escuadrillas de Combate con una media de seis aviones cada una, de los Grupos de Aviación N° 1, 3, 5 y 6 con bases en Iquique, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas. Estas unidades permanecieron en estado de alerta con su armamento y tripulaciones completas.

Se establecieron sub-bases aéreas en Arica, Mejillones, Caldera y Talcahuano enlazadas todas con la base principal en Quintero. Por condiciones de infraestructura estas sub-bases se redujeron a Mejillones y Talcahuano desde donde partían los patrullajes que cubrían áreas de 50 millas.

Normalmente las actividades estaban limitadas a las zonas donde navegaban tanto buques mercantes como de guerra, en previsión de ataques submarinos, de superficie o aéreos. Cubrían todas las rutas de posible navegación marítima y se enlazaban con la Escuadra para dar seguridad a las rutas y a los puertos.

Las operaciones aéreas se iniciaban siempre al amanecer y duraban hasta poco después de la puesta del sol, con horarios que se comunicaban cada día para mantener el secreto, tan necesario en esas circunstancias.

El enlace se materializaba con la radioestación del buque insignia de la Escuadra y con la de Quintero, que a su vez mantenía contacto permanente con el puesto de mando del Comandante del Comando Costanero, desempeñado por el Comandante Celedón, en Santiago.

Se estima que estos patrullajes se cumplieron con promedios de 80 horas diarias, lo que para los medios institucionales de la época, era algo enorme; habiéndose volado

hasta el fin de las operaciones cuando el Comando fue desactivado, alrededor de 70.000 horas.

El total de las rutas cubiertas fue algo superior a 9.500.000 kilómetros; esto es, unas dos mil veces el largo de Chile y hasta unas 50 millas de la costa.

Para comprender el riesgo a que estaban expuestas las tripulaciones, se debe pensar que esos aviones, en caso de una emergencia, no habrían podido amarizar en sectores donde el tamaño de las olas hace impensable esa maniobra.

Además podemos imaginar el esfuerzo logístico de mantenimiento y abastecimiento que la Fuerza Aérea debió soportar para que Chile cumpliera un compromiso internacional; pero nada arredraba a los aviadores. A pesar de todos esos sacrificios humanos y materiales, el presupuesto continuó siendo más bien escuálido.

Mirados estos servicios con una óptica actual llaman la atención varios asuntos. Desde luego en lo administrativo podría sorprender que a un Coronel se le entregue el mando de una Brigada pero se debe tener en consideración que la cantidad de generales es ahora mayor que en 1944 cuando no había Generales de Aviación y los Generales de Brigada Aérea (A) eran cuatro como se comprueba en una fotografía del cuerpo de generales, siendo Aurelio Celedón ya Comandante en Jefe. Por otra parte, la estructura orgánica de la Institución se encontraba en plena evolución y aún tardaría años en llegar al modelo actual.

Esa estructura obedecía, naturalmente, a la disponibilidad de medios aéreos, infraestructura y en especial de personal, con lo que se producía un círculo vicioso pues por su reducida dimensión absoluta y comparada con las otras fuerzas de la defensa nacional, su peso específico se veía limitado en asuntos financieros que incidían en el volumen institucional.

Puede también causar cierta sorpresa que dos mandos significativos: un Comando y una Brigada Aérea fueran colocados bajo el mando del Comandante Celedón, y en esta materia tenemos que pensar en sus elevadas dotes profesionales ya que no disponemos de antecedentes que permitan conocer las intenciones del Comandante en Jefe al adoptar esas decisiones.

Personas que le conocieron profesionalmente en esa época -hablamos de hace casi sesenta años- coinciden en afirmar que Celedón era un brillante jefe, sin estridencias, y que tenía el buen tino necesario para obtener de sus colaboradores un rendimiento óptimo. Este punto que pudiera parecer poco trascendente, era en realidad de la mayor importancia atendido el reducido contingente de personal.

La cantidad de oficiales especialistas en Estado Mayor era limitada pues el funcionamiento de la Academia Aérea (hoy Academia de Guerra Aérea) estuvo sometido a interrupciones por diversos motivos lo que influyó para que los cursos se efectuaran en la Academia de Guerra del Ejército, donde las vacantes para la Fuerza Aérea eran escasas. Finalmente recordemos que la AGA estuvo en receso entre los años 1941 y 1949.



1949. De regreso luego de una comisión de servicio a Estados Unidos.

Cuando se habla de los esfuerzos desarrollados para contar con una Academia de Guerra Aérea gozando de prestigio nacional e internacional como sucede en la actualidad, asoma el dramatismo de los primeros tiempos cuando debió funcionar en una sala contigua al Estado Mayor y luego en calle Catedral N° 1740 en una vieja casona. En realidad, los aviadores de hoy tienen un compromiso de eficiencia con aquellos que superando enormes inconvenientes materiales lograron conformar una Institución sólida y ejemplar.

El 8 de mayo de 1945 se firmó la rendición definitiva de las fuerzas alemanas y el 2 de septiembre del mismo año, Japón siguió igual camino después de los bombardeos atómicos de Hiroshima el 6 de agosto y de Nagasaki el 9 de agosto. En esas circunstancias era innecesario mantener activo el Comando Costanero.

En octubre de 1944, Aurelio Celedón había dejado sus funciones en el Comando Costanero y mantuvo su mando sobre la II Brigada Aérea que continuó ejerciendo cuando el 19 de julio de 1945 fue nombrado Director de los Establecimientos de Instrucción, según Decreto Supremo N° 564 de esa fecha.

Menuda tarea era la que se le encomendaba con este nombramiento que se sumaba a la Jefatura de la Base Aérea de El Bosque y, como ya lo señaláramos, al Mando de la II Brigada Aérea. En ese momento era Comandante de Grupo (denominación del actual Coronel).

Se entendía como Establecimientos de Instrucción a la Academia Aérea (en receso); a la Escuela de Aviación en plena actividad; la Escuela de Mecánica que algún tiempo después tomaría la designación de Escuela de Especialidades, entidad formadora de la mayor parte de los Suboficiales de la Fuerza Aérea desde donde egresaron brillantes especialistas de las distintas áreas que requiere la Institución; el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea con sus instalaciones en la Base Aérea de El Bosque y vecino de la Escuela de Aviación; el Centro de Instrucción de Paracaidistas que contó entre sus alumnos a dos Tenientes y un grupo selecto de suboficiales; y la Escuela de Tiro y Bombardeo en Quintero, que con el paso de los años se trasladaría a Iquique y luego se llamaría Escuela Táctica.

En aquellos años el paracaidismo militar estaba en pañales en nuestro país y no se tenía una idea muy clara respecto a su dependencia, toda vez que la experiencia internacional mostraba que en Estados Unidos -modelo que ejercía una importante influencia- la Fuerza Aérea era una dependencia del Ejército.

Uno de los factores que pesaba consistía en el hecho que los paracaidistas necesitaban aviones, y estos pertenecían, en Chile, a la Fuerza Aérea. Por un ejercicio mental de sobre simplificación, se llegaba a la conclusión que esa actividad debía ser promovida por la aviación.

Entre los primeros paracaidistas estuvieron los Tenientes Tellez y Squella. Al primero le llamaban El Chucito Tellez, por una expresión suya, verdadera muletilla, para incentivar a los Cadetes en las prácticas deportivas. El segundo, fue conocido como el Loco Squella por su carácter impetuoso que muchas veces le hizo tomar decisiones poco meditadas. En todo caso, ambos fueron hombres que abrieron sendas.

También se incluía entre las responsabilidades de la Dirección de Establecimientos de Instrucción la organización y supervisión de todos los cursos para jefes, oficiales y suboficiales que se desarrollaban en el país y en el extranjero, como también el Grupo de Instrucción de la Base Aérea de Quintero, destinado al aprendizaje de vuelo en los bombarderos medianos B-25 Mitchell y los cazas P-47 Thunderbolt, recién entregados por los Estados Unidos.⁽²⁾

Al aproximarse el término de la Segunda Guerra Mundial, una importante cantidad de material de guerra utilizado por Estados Unidos fue paulatinamente siendo retirado del servicio por sus fuerzas armadas y naturalmente ese país comenzó a librar aviones y otros equipos para destinarlos a los países de América Latina.

Aunque en muchos casos se trataba de elementos de relativamente pequeña sofisticación, los países destinatarios no estaban preparados para su operación por lo que junto con entregar los elementos ofreció cursos destinados a su manejo, la mayoría de los cuales se realizarían en los lugares donde estarían basados.

Contemporáneamente, la gran potencia vencedora percibió con claridad que se

hacía necesario buscar nuevos cauces para fortalecer y reorientar la adhesión que los países latinoamericanos le habían brindado durante el conflicto. A pocos dirigentes políticos y altos mandos militares estadounidenses escapaba la perspectiva de que probablemente desde la URSS surgirían nuevos y diferentes desafíos. Por esa razón se pusieron a disposición de los países al sur del Río Grande diversos cursos orientados a divulgar una serie de posturas estratégicas para poder asegurar un flanco que por su limitado desarrollo podría acoger presiones de la Unión Soviética. Fue así como distintas escuelas y academias de las fuerzas armadas estadounidenses recibieron en sus aulas a numerosos contingentes de los países que con cierto eufemismo llamaban aliados. También en Panamá desarrollaron la Escuela Latinoamericana con igual fin.

Chile comprendió que se presentaba una oportunidad para instruir a su personal militar en algunas de las teorías y tácticas que se habían empleado durante la guerra y envió a esos cursos oficiales y suboficiales que además fueron objeto de intentos de doctrinamiento antimarxista. Claro está que los métodos empleados no se distinguían por su sutileza, razón por la cual se hacía bastante evidente la intencionalidad política incluida en esos cursos.

Como un antecedente ilustrativo de los métodos empleados por los institutos castrenses norteamericanos, el autor de estas líneas recuerda un acontecimiento ocurrido algunos años después, en plena guerra fría.

En 1970, quien esto escribe, fue comisionado después de egresar como Oficial de Estado Mayor, para asistir al curso regular en la Escuela de Comando y Estado Mayor de la USAF, dependiente de la Universidad del Aire, en la Base Aérea de Maxwell.

Allí las clases se desarrollaban normalmente en base a una conferencia que alguna personalidad dictaba en el Aula Magna de la Escuela. Concurríamos unos cuatrocientos cincuenta alumnos entre los cuales aproximadamente sesenta pertenecían a países “aliados”.

Los Estados Unidos estaban comprometidos en la guerra de Vietnam que era ya altamente impopular en el país e incluso entre su personal militar.

Luego de la conferencia que se efectuaba entre las 08:00 y 10:00, los alumnos nos dirigíamos por seminarios de 14 ó 15 a nuestras salas de clases habituales.

Si la memoria no me es infiel, el 12 de septiembre de 1970 la conferencia fue dictada por uno de los más altos Jefes de la CIA y naturalmente el tema giró alrededor de la penetración marxista en nuestro continente. En la primera parte de la exposición el conferenciante, para apoyar su argumentación, dijo que hacía pocos días había sido elegido Presidente de la República en Chile, el marxista Salvador Allende, lo que era efectivo.

Luego agregó que por tratarse de un país latino subdesarrollado, era de suponer que pronto caería en una dictadura marxo-comunista y a continuación se lanzó en una serie de comparaciones con Cuba.

Para comenzar recordó que geopolíticamente ambos era países de faja; ambos eran pobres; ambos eran latinos; en ambos había descontento de las masas asalariadas y terminó afirmando que en ambos países la democracia -cuando había habido- había sido frágil por malas prácticas políticas y escaso nivel de desarrollo socio económico.

La segunda parte de la conferencia estaba destinada a preguntas y respuestas.

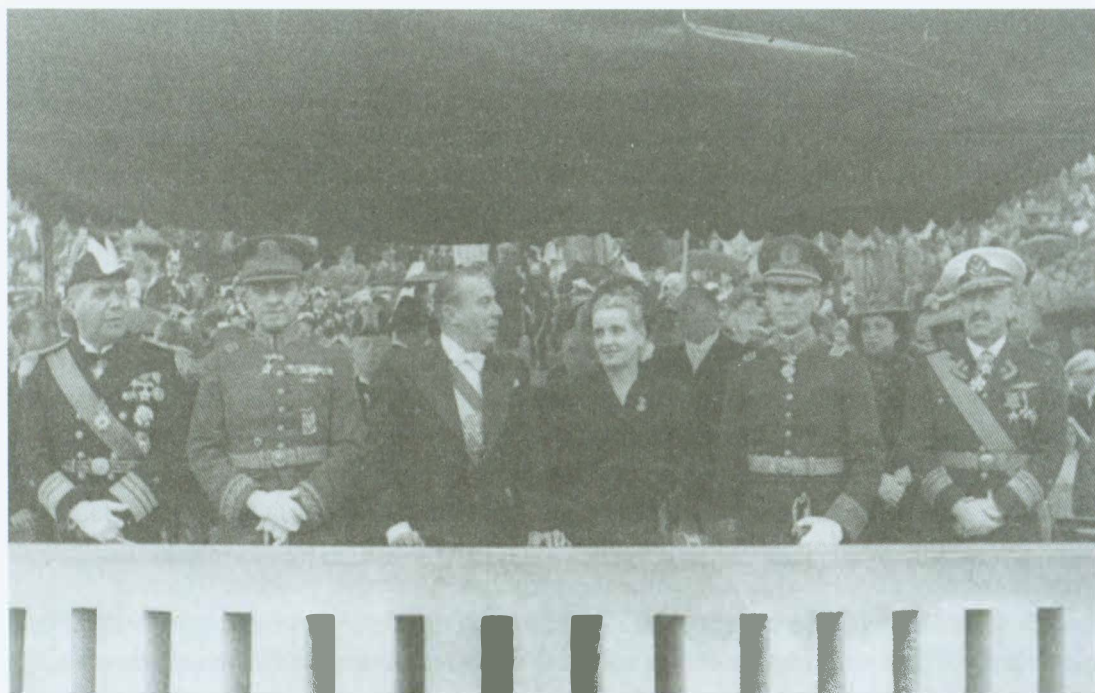
El alumno chileno, único de esa nacionalidad en un universo de unos trece mil alumnos de la Universidad solicitó el micrófono.

Me identifiqué como el Mayor Castro de Chile. En la nomenclatura norteamericana tenía esa traducción el grado de Comandante de Escuadrilla. Manifesté que en mi opinión el conferenciante estaba mal informado sobre la historia de Chile pues su democracia era más antigua que la de la mayoría de los países del mundo y se había mantenido con interrupciones menos graves que la Guerra de Secesión.

Sin duda que la ira puede llevar a decir cosas inconvenientes en un momento dado.

Agregué que efectivamente éramos dos países latinos pero teníamos en muchos aspectos mayores diferencias que aquellas que se percibían entre los Estados del Norte y del Sur en Estados Unidos, que ya eran significativas.

Dije que en nuestro país teníamos una gran homogeneidad racial por lo que casi



Durante la Parada Militar, el Presidente de la República y su esposa, acompañados por: Comandante en Jefe de la Armada, Ministro de Defensa Nacional, Comandante en Jefe del Ejército y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

no había problemas de minorías étnicas. Esto podía ser tomado como una crítica sutil pues en la Escuela de Comando y Estado Mayor no había un solo oficial negro y sólo tres o cuatro de origen latino; el resto era claramente anglosajón.

Para terminar mi comentario agregué que tenía no solamente fe, sino una certeza absoluta que en Chile, si caíamos en alguna dictadura, así fuera la del proletariado, nuestra tradición democrática terminaría por imponerse.

En resumen, me es posible recordar que el conferenciante reaccionó con evidente molestia y al volver a hablar sobre democracia aludió sin picardía a mi acento extranjero y a mi condición de alumno más apta para formular preguntas que afirmaciones.

Esta anécdota no tendría mayor valor si no agregara que ese mismo día y en fechas posteriores fui felicitado por oficiales norteamericanos señalando cuánto apreciaban esta muestra de valentía en defensa del prestigio de mi patria. Algunos agregaron que con esa clase de funcionarios en la inteligencia de su país se podían entender los reveses sufridos en Vietnam.

Después de la graduación fui seleccionado, el único extranjero, para desempeñarme como instructor en la Escuela de Instructores Académicos. Supongo que esa intervención fue finalmente bien apreciada.

Con el relato de esta anécdota, que no tiene otro valor, se ha pretendido ayudar a la comprensión de los métodos usados en los centros de instrucción de ese país.

Pero regresemos a 1945 en Chile. En febrero de aquel año Aurelio Celedón dejó sus funciones anteriores para ser designado Director del Personal, donde debió enfrentar todos los desafíos que imponía una Institución en permanente evolución con medios económicos y humanos escasos. Pero estaba acumulando una sólida experiencia que más tarde le sería de enorme utilidad en las funciones que el destino le tenía deparadas.

Una serie de desacuerdos políticos entre los partidos que apoyaban al gobierno comenzó a complicar la gestión presidencial de Juan Antonio Ríos y esto tenía como uno de sus orígenes el hecho que, aún desaparecido el Frente Popular, el partido comunista mantenía una relación razonable con los otros grupos que lo habían conformado.

La derecha no deseaba compartir funciones en el gobierno con los comunistas y el partido radical en su mayoría mostraba mayores simpatías hacia la colectividad marxista por lo que se produjeron pugnas al interior del partido radical donde militaba el Presidente.

Esta situación se complicaba al tener en cuenta que en marzo de 1945 habría elecciones parlamentarias y como es habitual, cada sector comenzó con más de un año a preparar sus respectivas campañas. A menudo mezclando los intereses electorales con actividades económicas y sociales.

Si esta situación es, en cualquier época, de mucha trascendencia para el país, entonces lo era más aún porque había gente que percibía la renovación parcial del Parlamento, como una ocasión para perfilar algunas figuras en vista de la sucesión presidencial que normalmente debía producirse en 1948. En esas circunstancias, el partido radical pidió a Gabriel González Videla que renunciara a la embajada en Brasil para postularse como senador. El propio González veía esta circunstancia con una óptica de lógica electoral pues sabía muy bien que sus posibilidades para una eventual candidatura presidencial serían mayores si estaba en Chile participando activamente en la vida partidaria. Además, era bastante evidente que como Senador estaría en mejores condiciones que como un ciudadano corriente, a pesar de las cualidades personales que poseía.

Esto no puede llamar mucho la atención, porque en circunstancias políticas diversas, los políticos saben que es una buena base para futuras candidaturas, estar en el ejercicio de cargos ministeriales u otros de elección popular que les ofrezcan posibilidades de estar figurando en los medios de comunicación.

Fue por consideraciones de esa naturaleza que en 1944 Gabriel González renunció a su cargo de Embajador en Brasil, que dicho sea en honor de la verdad, había cubierto con gran lucimiento.

Ya una vez en el país, se reintegró a la actividad política contingente y encontró un sólido apoyo dentro de su partido, el radical. Desde allí se presionó al Presidente de la República para que eliminara de su gabinete a los ministros de derecha.

La deteriorada salud de Juan Antonio Ríos le restó energías para imponer su criterio y terminó cediendo ante los planteamientos radicales, de manera tal que conformó un ministerio solamente con personas de su colectividad a excepción del Ministro de Defensa General Arnaldo Carrasco Carrasco que mantenía su cartera desde octubre de 1944.

La derecha, al ser excluida del gobierno, pasó a la oposición donde desplegó una actividad implacable que se vería reforzada por el éxito que obtuvo en las elecciones parlamentarias de marzo de 1945.

González Videla da cuenta en sus Memorias del triunfo personal con las siguientes palabras:

“El 4 de marzo de 1945 se llevó a cabo la elección de los miembros del Congreso para renovar la mitad de los senadores y la totalidad de la Cámara de Diputados.

“Como candidato a senador del Partido Radical por las provincias de Tarapacá y Antofagasta, obtuve holgado triunfo, con una de las primeras mayorías de sufragios, junto con mis correligionarios don Pedro Opitz y los candidatos comunistas Pablo Neruda y Elías Lafertte, postulantes de la misma lista de la Alianza Democrática.”⁽³⁾

Es interesante destacar que Pablo Neruda en aquella época era aún Neftalí Reyes Basoalto pues: “Por resolución judicial de 28 de diciembre de 1946 del 3er. Juzgado de Menor Cuantía de Santiago, adoptó el nombre de Pablo Neruda”.⁽⁴⁾

En todo caso, Reyes o Neruda, más tarde sería desaforado según informa Valencia Avaria en el mismo texto citado.

La alianza con los comunistas operaba con resultados positivos y es importante recordarlo para poder entender los acontecimientos que ocurrirían algunos años después cuando Gabriel González era Presidente de Chile y como consecuencia de política internacional y doméstica, el partido comunista sería declarado fuera de la ley y muchos de sus dirigentes experimentarían medidas de relegación y extrañamiento.

La elección parlamentaria provocó una restructuración del gabinete en el que participaron radicales, socialistas, demócratas y un falangista, Eduardo Frei Montalva que ocupó el cargo de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Sin embargo todo este esquema político se vería pronto desarticulado por el estado de salud del Presidente Ríos que continuaba agravándose. No obstante la condición tan disminuida, tuvo el valor de aceptar una invitación que le formularan el gobierno de Estados Unidos y otros países americanos. El 26 de septiembre de 1945 inició una gira dejando en la Vicepresidencia de la República a Alfredo Duhalde. Terminada esta misión en el extranjero reasumió sus funciones el 3 de diciembre, pero ya le era físicamente imposible mantenerse por lo que se alejó del cargo el 17 de enero de 1946 y falleció el 27 de junio de ese mismo año.

Mientras el Presidente vivía sus últimos meses, fue nuevamente subrogado por Duhalde en calidad de Vicepresidente. Durante este período de cinco meses se dio la situación de tener un Presidente que por enfermedad no podía ejercer y aunque ya se sabía que no podría reasumir, no se podía llamar a elecciones pues el Mandatario aún estaba vivo. Un drama que los políticos contemporáneos aprovecharon para estructurar sus campañas presidenciales poniendo en la acción todo el ardor que implican esas contiendas.

El Vicepresidente necesitaba un fuerte respaldo para ejercer su magistratura pues no tenía el aval de su propio partido que mayoritariamente parecía estar en la oposición. En esas circunstancias nombró Ministro del Interior al Vicealmirante Vicente Merino Bielich, mantuvo en Defensa al General Carrasco y designó en Obras Públicas al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea General Manuel Tovarías Arroyo.

Cuando se critica a algún gobierno en Chile por designar militares en el gabinete, la memoria suele traicionar a esos críticos que queman lo que adoraron y adoran lo que quemaron y finalmente los uniformados que sólo cumplen con su espíritu de servicio público, son colocados en la picota.



En Washington recibe el saludo del Jefe de Estado Mayor USAF, a quien había condecorado.

¡Pero la vida continúa!

Entre tantas complicaciones en la vida política de la nación, hubo una excelente noticia en el ámbito cultural. Gabriela Mistral había sido reconocida mundialmente como una cumbre de la poesía pues el 15 de noviembre de 1945 le fue otorgado el Premio Nobel de Literatura. Era la primera escritora hispanoamericana que recibía esa distinción.

Algunos años después, el 21 de octubre de 1971, otro chileno recibiría el mismo premio por la elevada belleza de su poesía. Pablo Neruda, quien falleció como consecuencia de una salud muy quebrantada, mientras el país vivía circunstancias de crisis.

El final del año 1945 fue generoso con Chile en materia de distinción a sus nacionales, pues el 23 de diciembre de ese año, el Papa Pío XII había nombrado Cardenal al Arzobispo de Santiago, José María Caro Rodríguez. Este santo varón fue una personalidad extremadamente interesante desde sus orígenes hasta su muerte.

Fue el primer chileno en alcanzar tan alta posición en la Iglesia Católica. Su carácter humilde, de humildad evangélica, no fue inconveniente para una visión progresista y una voluntad inquebrantable que ejercía con dulzura. Tal vez una de las obras físicas que más le recuerdan es el Templo Votivo de Maipú.

El inició esta obra por su convicción de que Chile debía cumplir lo que los Padres de la Patria habían jurado en 1818.

Fue figura importante en el acontecer nacional y aunque tuvo el buen tino (hoy tan olvidado por algunos) de no incursionar en la política contingente, sus contemporáneos estuvieron atentos a sus actitudes y con frecuencia las autoridades de los sucesivos gobiernos se honraron con su visita y su opinión fue escuchada y nunca discutida.

El 27 de junio de 1946 falleció el Presidente Juan Antonio Ríos y mientras agonizaba todos los sectores políticos se preparaban para elegir a quien le reemplazaría.

Cada vez que se producen situaciones parecidas en cualquier país, no sólo en Chile, el espectáculo dado por eventuales candidatos hace recordar cuando en algún lugar de Africa, muere un elefante y alrededor corren gruñendo las hienas en espera de la pitanza que solamente alcanzarán después del último estertor del gigante a quien no osaron atacar mientras estaba en posesión de su fuerza y a menudo corrieron tras él aprovechando desperdicios.

No cabe duda que es fundamental para un país contar con un gobernante elegido por el pueblo y que nadie es más importante que la nación, por doloroso que sea esperar su muerte; sin embargo esta reflexión no atenúa el sabor extraño que se produce al contemplar la frialdad con que se actúa en circunstancias como las descritas.

Inmediatamente después de terminado el duelo oficial, el día 1º de julio se convocó a elecciones, las que fueron fijadas para el 4 de septiembre de 1946.

Los apetitos electorales condujeron a una serie de encuentros y desencuentros entre las diversas tendencias para quedar finalmente cuatro candidatos.

La izquierda agrupó a los radicales, comunistas, socialistas auténticos y democráticos, quienes llevaron la candidatura de Gabriel González Videla de militancia radical.

La derecha se dividió en dos sectores: los conservadores que proclamaron a Eduardo Cruz Coke, un distinguido médico; mientras los liberales tuvieron como abanderado a Fernando Alessandri Rodríguez, hijo de Arturo Alessandri Palma y hermano de Jorge Alessandri Rodríguez.

No cabe mucha duda que esta fragmentación de la derecha fue un error increíble si se mira en perspectiva histórica, pero las pasiones de ese momento político fueron más fuertes que la lógica electoral y significó en última instancia la derrota de ambos.

Un sector socialista, forzado por intransigencias doctrinarias nominó a Bernardo Ibáñez, antiguo dirigente sindical.

En sus Memorias, ya citadas en este libro, González Videla tiene el siguiente párrafo:

“En el acto en que se puso fin a la campaña, realizado con gran solemnidad en el Estadio Nacional, que rompió todos los moldes de propaganda, por la gigantesca concentración de masas, rendí a ambos caballerosos contendores (se refiere sólo a Alessandri y Cruz Coke, N. Del A.) el homenaje que merecían, junto con disenter de Alessandri y de coincidir con Cruz Coke en nuestros planteamientos programáticos.”⁽⁵⁾

Este comentario ofrece la oportunidad para una modesta reflexión sobre militares y política.

En la lógica castrense existen amigos o aliados, enemigos o adversarios y neutrales, pero resulta muy difícil comprender que los adversarios pueden ser tales, si se tiene coincidencia “en los planteamientos programáticos”. Más difícil aún les resultaba a los militares en esa época entender que se propusiera como coincidentes los planteamientos aceptados por los comunistas y los proclamados por los conservadores que representaban un sector característico de la derecha.

En todo caso, las fuerzas armadas mantuvieron una actitud apolítica que les permitió garantizar el orden en el acto electoral, donde los resultados fueron:

Gabriel González	191.351
Eduardo Cruz Coke	141.134
Fernando Alessandri	129.092
Bernardo Ibáñez	11.999

En un discurso pronunciado por González Videla cuando fue proclamado pre candidato dijo:

“No puede un hombre ser libre si es prisionero de la necesidad.

“No puede el país ser plenamente soberano mientras no domine y disponga sin trabas de sus propias riquezas naturales.

“No puede la izquierda conducir a un pueblo a una vida libre y garantizar su bienestar si conjuntamente no transforma el ritmo de la producción nacional y el criterio de distribución social de la riqueza.”⁽⁶⁾

Estos enunciados serían algunos de los proyectos que marcaron su gobierno y que al mismo tiempo originarían algunos de los más serios problemas que debió enfrentar.

El 24 de octubre de 1946, su triunfo fue ratificado por el Congreso Nacional y asumió su alto cargo el 3 de noviembre.

Un mes después, el 3 de diciembre, su antiguo colaborador en la Embajada en Brasil, Aurelio Celedón Palma ascendió a General de Brigada Aérea y a los dos días, fue nombrado Subsecretario de Aviación, función en la que mantendría una relación frecuente con el Presidente, quien había nombrado como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, al General Oscar Herreros Walker.

Era éste un distinguido oficial que se había incorporado a la Fuerza Aérea de Chile en 1930, a la creación de la Institución. En la época estaba en posesión del grado de Mayor de Ejército y se le distinguía por su recia personalidad puesta al servicio de los ideales aéreos.

El General Herreros no solamente era un oficial lleno de prestigio, sino también lo unía una vieja amistad con el Presidente desde los tiempos en que ambos eran alumnos del Liceo de La Serena. Esta condición de amistad la reconoce el propio González Videla en sus Memorias.

Le correspondió asumir el mando superior en una etapa compleja, pues los años de la II Guerra Mundial habían traído un fuerte deterioro en los inventarios de aviones, por obsolescencia del material europeo y muy lento reemplazo por aquel de fabricación estadounidense. Simultáneamente se había procurado desarrollar los conocimientos profesionales de los oficiales y su capacidad de reflexión para enfrentar el futuro.

En esas circunstancias, un general publicó en la Revista de la Fuerza Aérea un artículo bastante crítico de la situación y sin mayores eufemismos responsabilizó al gobierno sobre el estado de cosas.

El tema, naturalmente excedió el ámbito institucional y dentro de ella se produjeron diversas tomas de posición respaldando al autor del trabajo, y otros criticando la forma y oportunidad del mismo. Para evitar consecuencias que pudieran ser irremedia-

bles, el Presidente llamó a retiro al afectado, pero el Comandante en Jefe respaldó a su subalterno y presentó su renuncia la que fue aceptada.

Con cierta frecuencia es posible escuchar o leer frases como: “he puesto mi cargo a disposición del Presidente”.

En realidad el cargo siempre está a disposición del Presidente de la República en su calidad de depositario de la voluntad nacional mayoritaria.

Pero más allá de cualquier sutileza, la idea que se pretende evocar es que la persona renuncia al puesto que le había asignado el Mandatario. La picardía popular ha inventado en Chile la expresión “renuncia con elástico” para significar que el funcionario renuncia, pero en su fuero íntimo espera que el Jefe no acepte y lo confirme en su cargo, para así quedar dando imagen de carácter recio y continuar ganando lo que el puesto le otorga.

Estas renunciaciones tan frecuentes en ámbitos políticos, económicos y gremiales, son casi inexistentes en la historia militar de nuestro país, pues el hombre de armas entiende que cuando se llega a un nivel de falta de entendimiento entre jefe y subalterno, este último o reclama a la autoridad superior, o renuncia.

En el caso de la relación de un Comandante en Jefe con el Presidente, no queda otra alternativa que renunciar de manera definitiva.

En el caso del General Herreros, el tema adquiriría un mayor dramatismo por la amistad existente desde tiempos de colegio, pero en desacuerdo con Gabriel González, presentó su renuncia sin vacilación. En vista de ello, el Presidente nombró Comandante en Jefe a un General de trayectoria irreproachable y a quien además conocía desde largo tiempo y que le merecía plena confianza.

No se equivocó, pues los próximos cinco años la Fuerza Aérea tendría una trayectoria impecable bajo el mando del General Aurelio Celedón Palma.

Notas

- 1) Sergio Barriga Kreft ha tratado estos temas con abundancia de detalles en su excelente “Historia de LAN-CHILE 1929-1984” a la que se ha tenido acceso en una copia fotostática.
- 2) “Fuerza Aérea, Volumen XXXIX N° 152” Enero-Marzo 1980, pág. 207.
- 3) Gabriel González Videla, op. cit. pág. 441.
- 4) Sergio Valencia Avaria, “Anales de la República, Tomo II”, Imp. Universitaria, 1951, pág. 544.
- 5) Gabriel González Videla, op. cit. pág. 475.
- 6) Id., pág. 454.

CAPITULO VII

Turbulencias

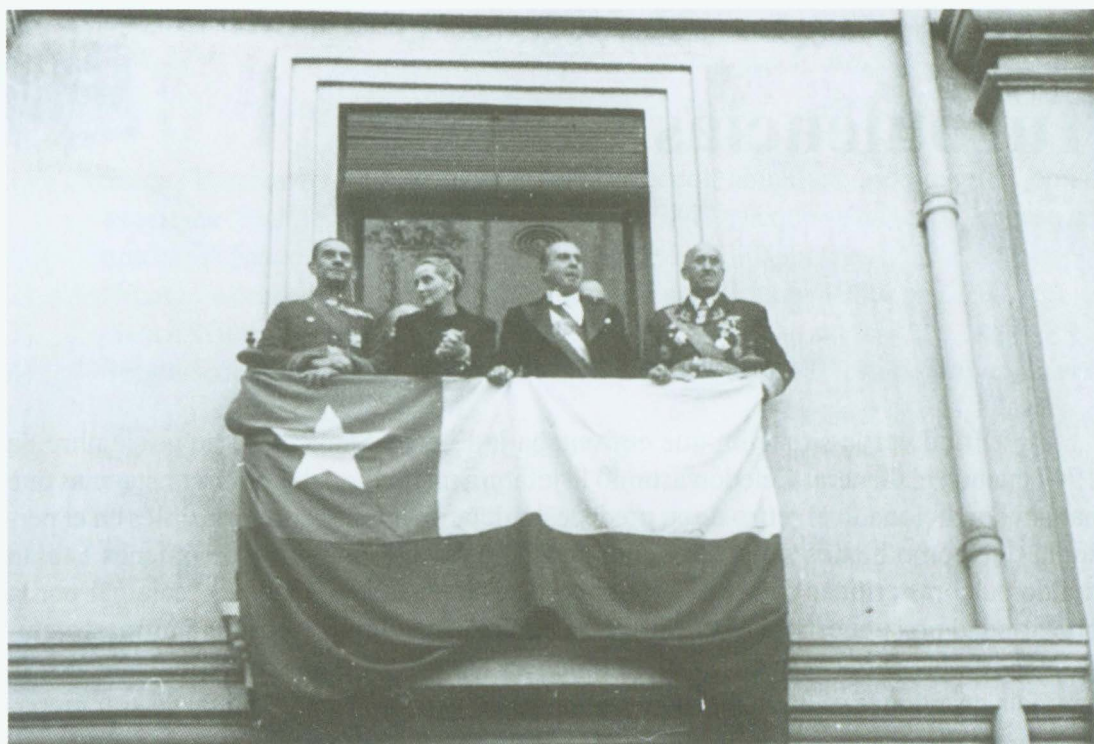
Difícil era la situación que enfrentaba la Fuerza Aérea el 20 de noviembre de 1947 cuando el General Celedón asumió la jefatura institucional. Las circunstancias que habían condicionado el retiro de su predecesor dejaron huellas comprensibles en el personal que como hemos señalado, tomó partido a favor y en contra de quienes habían tenido palabras críticas contra el gobierno, pues no les faltaba razón en reclamar por la precariedad presupuestaria que se traducía en falta de aviones y obsoleta infraestructura. Y como las cosas se encadenan, también en los grados bajos había molestia por la carencia de aviones y apoyo logístico para cumplir la misión institucional de estar preparados a fin de garantizar la seguridad del espacio aéreo contra posibles agresiones exteriores.

Las conversaciones del Presidente con Aurelio Celedón no se conocen, pero no se requiere una gran imaginación para suponer que el General debe haber tenido un intercambio de opiniones en un plano de gran franqueza.

Desde luego, conociendo su sólida vocación profesional y su trayectoria en la Fuerza Aérea, necesariamente debe haber planteado que se requería un nítido respaldo del gobierno para poder poner en marcha planes de repotenciamiento, pues sin esa condición cualquier cambio de personal resultaría estéril ya que se mantendrían las causas que habían provocado la crisis.

Tampoco puede parecer extraño que el Presidente haya coincidido con el General Celedón por dos razones principales, entre otras.

González Videla era un hombre de sentido común que percibía con claridad la necesidad de dar tranquilidad a las fuerzas armadas y tenía plena conciencia que la situación presupuestaria era crítica en especial para la Fuerza Aérea, la que debido al medio en que opera y la limitada industrialización del país, dependía mayoritariamente de adquisiciones en el extranjero no sólo para la adquisición de aviones, sino también para el correspondiente apoyo de repuestos. Con diferentes variaciones la situación se mantuvo por muchos años y, respecto a aviones de combate y transporte pesado, aún continúa y probablemente seguirá por un tiempo indeterminado.



1950. Interesante testimonio gráfico. En un balcón de La Moneda acompañando al Presidente de la República mientras recibe honores junto a su esposa y al Ministro de Defensa.

La otra razón estribaba en el hecho que el propio González Videla era un entusiasta convencido que el futuro del país estaría sólidamente vinculado con la aviación en sus diferentes formas.

Con el apoyo comprometido del Presidente de la República, el nuevo Comandante en Jefe se abocó de inmediato a buscar soluciones para los problemas que aquejaban a la Fuerza Aérea, entre los que destacaba con fuerza dramática la angustiosa situación económica del personal, en particular, y de la Institución en general.

En el año 1945 el presupuesto en moneda nacional del Ministerio de Defensa se fraccionaba entre las tres fuerzas armadas en los siguientes montos:

Subsecretaría de Guerra	\$ 690.048.093
Subsecretaría de Marina	\$ 439.042.166
Subsecretaría de Aviación	\$ 126.018.971 ⁽¹⁾

Estas cifras son elocuentes para entender el sentimiento de frustración que se advertía entre el personal de la Fuerza Aérea y que se traducía en conversaciones y comentarios, pero sobre todo artículos que se publicaban en la Revista Fuerza Aérea y que desde luego, eran virilmente firmados con el nombre y grado de sus autores. Esto no puede causar extrañeza pues los aviadores siempre han dado la cara para expresar sus pensamientos y, además, porque en esa época era frecuente y casi normal, que cada número de la publicación presentara artículos profesionales escritos por generales y oficiales superiores. Aún cuando es norma periodística señalar que los escritos no comprometen necesariamente el pensamiento del medio empleado, a nadie escapa que contaban con la aprobación del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

De los años 1944 hasta 1947 incluidos, hemos releído trabajos de los Generales Teodoro Ruíz Díez y Raúl González Nolle con claros y fuertes conceptos acerca de lo



1952. Antes de concurrir a la Parada Militar. Primera fila: General Gregorio Bisquert, General Aurelio Celedón, General Ismael Sarazúa; segunda fila: Comandante Tomás Gatica, General Jorge Gana, General Agustín Inostroza, General Germán Rodríguez, Teniente Primero Diego Aracena; tercera fila: un oficial estadounidense, Comandante Armando Ortiz

que a su juicio debía ser el Poder Aéreo. En el mismo período se encuentran artículos de los Comandantes Jorge Gana Eastman y Félix Olmedo Prat que también contribuyeron a formar criterios de hondo sentido profesional.

Pero la producción escrita no se limitaba a ese tipo de trabajos, asimismo había preocupación por temas estrictamente literarios como se destaca de la iniciativa tenida por el Director de Aeronáutica Comandante de Grupo Gregorio Bisquert Rubio al convocar un concurso público con premios de \$ 1.000, \$ 500 y \$ 300. El propio Director de Aeronáutica presidió el jurado que además estuvo integrado por los Capitanes de Bandada de la época, Diego Barros Ortiz y René González Rojas.

El concurso fue ganado por Isabel Morel con su Plegaria del Avión, que transcribimos no sólo por su belleza poética, sino también por la calidad de conceptos con que define a los pilotos.

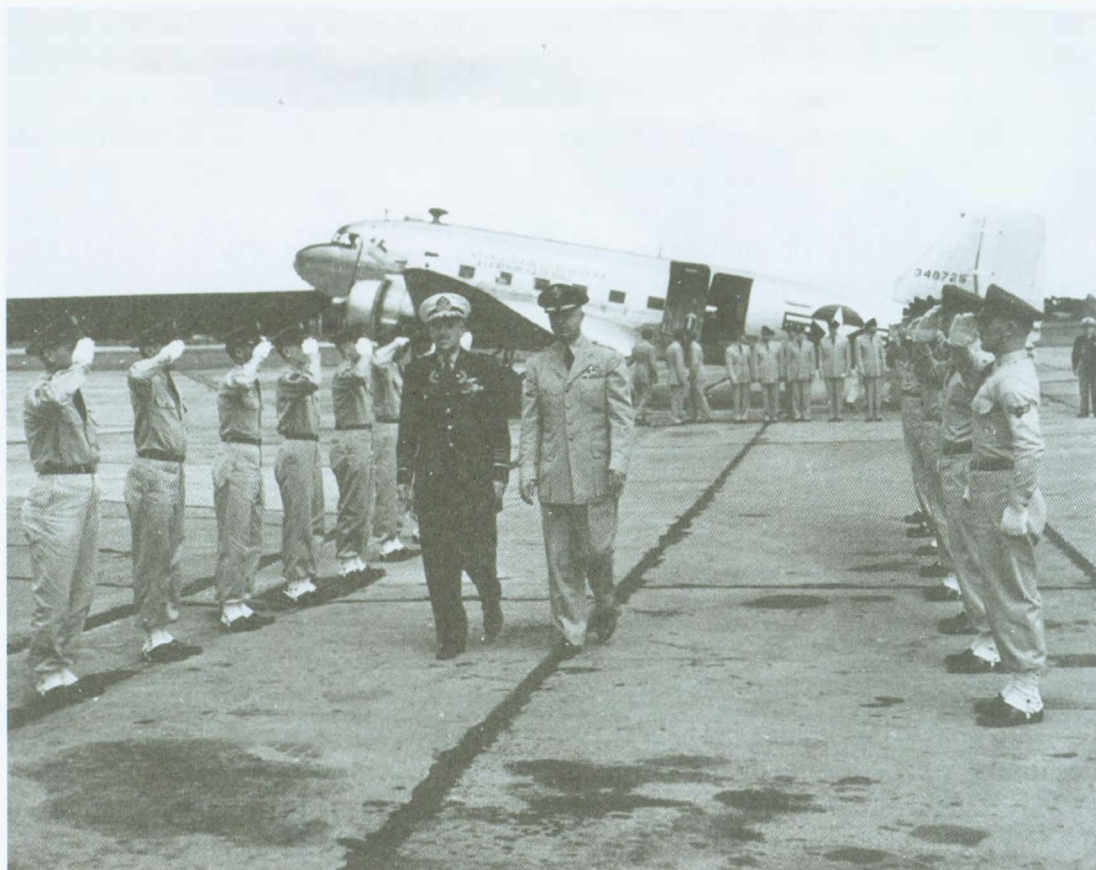
Los premios parecen exiguos en cifras de hoy, pero en la época correspondían aproximadamente al sueldo mensual de un capitán.

La ganadora había concursado con el seudónimo “NUM”.⁽²⁾

Plegaria del Avión

Mi plegaria clama a tu corazón, piloto,
¡Protégeme!
Sin ti, mis alas anclan en la tierra,
¡Elévame!
Sin tu potente voluntad, soy cadáver,
¡Resucítame!
Sin tu pulso firme, mi ritmo desfallece,
¡Guíame!
Sin tu seguridad, caeré del vértigo al abismo,
¡Sálvame!
Yo soy de ti y por ti vivo,
Piloto: Invulnerable al miedo, Conquistador de alturas,
Invasor de resistencia,
¡Escucha mi súplica! ¡Amame!
¡Así sea!

Lamentablemente este tipo de concurso no ha continuado, y de esa manera se pierde una fuente interesante para despertar conciencia aeronáutica.



Recibiendo honores en la Base Aérea Albrook. Zona del Canal de Panamá

En otro orden de ideas, se puede señalar que el gobierno de Gabriel González Videla se había iniciado con grandes muestras de alegría por parte de quienes lo apoyaban e incluso de sectores que habían sido contendores durante la campaña electoral. Sin embargo no faltaban las dificultades por causa de ese factor tan conocido, consistente en que los partidos políticos tratan de imponer unas determinadas líneas de acción que no siempre coinciden con el pensamiento del Ejecutivo.

Este hecho no es básicamente malo, pues está en la esencia de la democracia el que existan diversos puntos de vista para encarar los problemas nacionales y sus soluciones. Pero no resulta fácilmente comprensible que esas colectividades, interesadas en alcanzar posiciones de importancia pongan obstáculos en la actividad administrativa.

Así se percibió desde el comienzo del nuevo gobierno cuando los partidos que habían apoyado la candidatura no lograban ponerse de acuerdo en los nombramientos de Intendentes y Gobernadores, en una disputa que la sabiduría popular ha bautizado como

“cuoteo”. Recién el 10 de enero de 1947 se logró un acuerdo por el que se nombraron 13 Intendentes radicales, 6 liberales y 5 comunistas.

Para la formación de su primer Gabinete, los problemas fueron menores pues se estaba aún bajo los efectos de la euforia producida por el triunfo. Los nombramientos recayeron en las siguientes personas:

Interior: Luis Alberto Cuevas, radical
Relaciones Exteriores: Raúl Juliet Gómez, radical
Economía y Comercio: Roberto Wachholtz Araya, independiente
Hacienda: Roberto Wachholtz Araya, independiente
Educación Pública: Alejandro Ríos Valdivia, radical
Justicia: Guillermo Correa Fuenzalida, liberal
Defensa Nacional: Manuel Bulnes Sanfuentes, liberal
Obras Públicas y Vías de Comunicación: Carlos Contreras Labarca, comunista
Agricultura: Miguel Concha Quezada, comunista
Tierras y Colonización: Víctor Contreras Tapia, comunista
Trabajo: Luis Bossay Leiva, radical
Salubridad, Previsión y Asistencia Social: Fernando Claro Salas, liberal

Como se puede apreciar, había tres ministros comunistas para dirigir las actividades rurales y el desarrollo de infraestructura física, quienes no tardaron mucho en promover en sus áreas una penetración que acentuaría sus pugnas con los socialistas y luego llevaría al Presidente a tomar medidas políticas que veremos más adelante.

La primera crisis de gabinete se presentó el 11 de enero de 1947 por la renuncia del Ministro Wachholtz lo que obligó a nuevos nombres y enroques.

En Hacienda se nombró a Germán Picó Cañas un joven hombre de empresa, radical; en Economía fue designado Luis Bossay que dejó el Ministerio del Trabajo, donde asumió Juan Pradenas Muñoz, democrático.

Los problemas que se crearon al interior del gobierno por la presencia de sectores tan disímiles, produjeron el comprensible rompimiento que terminó con una crisis general de gabinete el día 15 de abril. En esa ocasión todos los ministros presentaron sus renunciaciones. Tras una serie de consultas con los diversos partidos políticos, el Presidente formó su gabinete solamente con personeros de su propio partido, el radical. La única excepción fue Juan Pradenas Muñoz que se incorporó en Trabajo, bajo la denominación de Técnico.

Con esta solución, se hacía posible contar con un Parlamento donde tendría el apoyo radical, la comprensión de los partidos democráticos y la casi segura oposición comunista, aún cuando varios puestos de confianza del Presidente quedaban cubiertos por militantes comunistas, incluido el Intendente de Santiago.



Recepción ofrecida en el Club de la Fuerza Aérea para el aniversario institucional.

A la luz de la historia de Chile de los últimos treinta o cuarenta años, a algunos lectores puede parecerles curioso que tal vez uno de los adversarios más duros que tuvo el comunismo en aquellos tiempos, fue la mayoría de los socialistas.

En el diario *La Opinión* del 14 de diciembre de 1946 se lee en un titular a ocho columnas “Senador Allende condena en el Senado asesinato de obreros por los comunistas”; tenía toda la razón pues se trató de un crimen a mansalva de dos dirigentes socialistas del carbón en Lota, ultimados por comunistas.

En los Boletines de Sesiones del Senado y de la Cámara de Diputados abundan los discursos de diversos parlamentarios en que acusaban a los comunistas por una serie de asesinatos de militantes del partido socialista.

En estas condiciones políticas terminó el año 1946 y se inició 1947 creando múltiples dificultades al gobierno con una seguidilla de huelgas y manifestaciones populares que era necesario controlar y para lo cual el concurso de las fuerzas armadas era indispensable, sin discriminar en lo absoluto la esforzada acción de Carabineros.

El gobierno requería un país tranquilo políticamente para poder llevar a buen término los planes y programas de desarrollo económico y social en que estaba empeña-

do, y gran parte de esa tranquilidad estaba basada en la solidez de sus fuerzas armadas esperando de ellas una cohesión que permitiera su empleo cuando la situación lo requiriera. Las veía como instrumento de la política -lo que forma parte de una sana administración del Estado- pero sus preocupaciones fundamentales estaban dirigidas a la seguridad interior, relegando a segundo término la seguridad exterior, lo que no coincidía con la visión político-estratégica de sectores castrenses y en particular la que tenían altos mandos de la Fuerza Aérea. Así se explica la distribución presupuestaria en la Defensa Nacional que hemos consignado en páginas anteriores. En esas circunstancias se publicaron los artículos que se ha mencionado y que por su interés transcribimos.

El primero de ellos fue escrito por el entonces Comandante de Grupo Teodoro Ruíz Diez. Era éste, un oficial de gran prestigio profesional a quien se le consideraba inteligente y culto. Entre sus colegas se solía comentar que Ruíz no era hombre para callar sus opiniones y, por el contrario, cuando estimaba que debía decir algo, lo planteaba con claridad sin dejar lugar a dudas.

Algunos de sus contemporáneos agregan que resultaba imposible convencerlo para hacer algo por intereses subalternos, con lo que mostraba un definido sentido del honor.

Como consecuencia de sus convicciones, Teodoro Ruiz escribió el artículo titulado:

“NO DISCUTIMOS QUE LA GUERRA ES UNA EMPRESA COORDINADA; SEÑALAMOS PRIORIDAD DE ORGANIZACION, DE DOTACION Y DE PRESUPUESTO PARA UNA FUERZA AEREA DE CHILE

“Muchos artículos se han escrito y se seguirán escribiendo sobre un tema de palpitante actualidad; el mayor o menor porcentaje de éxito que les ha cabido a las Fuerzas Armadas en la Segunda Guerra Mundial.

“Existen, como en todas las cosas de la vida, escritores militares, aficioanados y profesionales, que toman posiciones irreductibles y que no cejan ni a las razones ni a la luz de las experiencias concluidas en el conflicto que acaba de terminar. Para éstos, toda idea nueva, toda evolución orgánica que convenga introducir en las Fuerzas Armadas, es elevada a un terreno personal y partidista, a veces hasta institucional, olvidando tal vez que el porvenir de un país no puede quedar entregado al pasionismo de determinados sectores.

“En cambio, otros escritores enfocan con criterio ponderado, con reflexión y con serenidad, dentro de límites justos, el verdadero problema: la guerra no se gana por una sola institución armada, la ganan todas; sin prepotencia de una sobre otra; son iguales; todas tienden a lo mismo: la victoria.

“Pensamos como estos últimos, que el triunfo no es producto de una sola institu-

ción. Muy por el contrario, reafirmamos nuestra modesta opinión dada a conocer en un trabajo profesional elaborado en el año 1941, ‘que la decisión se obtiene mediante el empleo coordinado, tanto estratégica como tácticamente de las fuerzas que constituyen la defensa nacional’.

“La Segunda Guerra Mundial ha confirmado en todas sus partes lo que ya habíamos escrito durante el desarrollo del conflicto, y en esta oportunidad dejamos bien en claro que para obtener el triunfo es necesario *actuar coordinadamente*, en estrecho enlace, posponiendo los pequeños intereses sectarios que a nada conducen, salvo a minar la confianza que debe existir entre las instituciones armadas todas.

“Ya no es tiempo de discutir, tampoco, a quién le corresponde el mando del conjunto en una operación combinada, pues los responsables o el responsable de la conducción de la guerra designará, sin duda, al más apto, al más capacitado, sin importarle a qué institución pertenece. Sólo se quiere asegurar el éxito, y es esto lo que honestamente debe interesarnos. Lo demás no tiene importancia. Debemos dejar en un olvido piadoso aquello que en otra época se afirmaba: ‘El mando en una operación combinada, corresponde al jefe de aquella institución que realice el esfuerzo máximo’.

“Creemos, entonces, que las discusiones relacionadas con el mayor o menor porcentaje de éxito o de fracaso que le corresponde a cada fuerza armada en la solución de un conflicto, no tienen razón de ser, ya que todas ponen de su parte sus mejores energías para la consecución de la victoria.

“La discusión es otra, muy lógica y acertada: ¿en qué orden de prioridad debe organizarse y dotarse a las Fuerzas Armadas, y qué tanto por ciento del presupuesto de la Defensa Nacional, debe asignársele a cada una de ellas, de manera de poder salvaguardar con el mayor número de posibilidades de éxito, la integridad territorial.

“Si contestásemos de inmediato a favor de una determinada Institución sin apoyarnos previamente en argumentaciones sólidas se nos tacharía, y con toda razón, de que somos injustos y parciales en nuestras opiniones.

“Y como estamos convencidos de que los razonamientos deben situarse por encima de todo proselitismo, analizaremos nuestra situación, la situación de Chile, que es lo que realmente nos interesa, sobre toda otra consideración, a través de dos factores que son garantía absoluta y veraz de nuestra apreciación.

“1° La posibilidad de organizar la defensa conjunta del hemisferio, como consecuencia del proyecto sobre ‘Cooperación Militar Interamericana’, presentado por el Presidente Truman al Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica.

“2° Las reiteradas declaraciones del prestigioso Mariscal Montgomery, con respecto al empleo de la aviación.

“Antes de señalar las consecuencias orgánicas que para la Defensa Nacional puede significar el proyecto Truman, debemos hacer una pequeña digresión, con el propó-

sito de establecer los acontecimientos anteriores que ahora culminan con el proyecto sobre ‘Cooperación Militar Interamericana’.

“En la reunión de Cancilleres de La Habana, en el año 1940, entre las resoluciones más importantes adoptadas, cabe destacar la de ‘asistencia recíproca y cooperación defensiva de las naciones americanas’. Sobre este mismo punto, se declaró: ‘Que todo atentado de un Estado no americano contra la integridad o la inviolabilidad del territorio, contra la soberanía o independencia política de un Estado americano, será considerado como un acto de agresión contra los Estados que firman la Declaración’. Puede estimarse que este acuerdo significa un verdadero Pacto de Alianza Defensiva entre los Estados americanos, *ante el peligro eventual de una agresión extracontinental*.

“En la Reunión de Cancilleres de Río de Janeiro, propiciada por Chile, se acordó entre otras cosas, la creación en Washington, D.C. de una Comisión compuesta por Técnicos Militares y Navales, nombrados por cada uno de los gobiernos representados, para que estudien y sugieran a éstos las medidas necesarias para la defensa del continente.

“Esta Comisión recibió más tarde el nombre de Junta Interamericana de Defensa.

“En la Conferencia de Chapultepec (Méjico), en marzo de 1945, se reafirman y amplían las resoluciones adoptadas en la Reunión de Cancilleres de La Habana, en el sentido que se aprueba la ‘asistencia mutua aún en casos de agresión *de un Estado americano a otro Estado americano*’.

“El proyecto Truman ‘ha sido redactado con el propósito esencial de permitir a las naciones del continente americano que puedan materializar su obligación de cooperar al mantenimiento de la seguridad y de la paz interamericanas, y de traducir, en una realidad tangible, toda eventual aplicación de las sanciones contenidas en la Carta de las Naciones Unidas y en la Conferencia de Chapultepec’.

“En resumen, los países americanos que ya han aceptado los acuerdos internacionales a que nos hemos referido y que concierten otros a base de la futura Ley sobre ‘Cooperación Militar Interamericana’, estarán obligados a proporcionar ‘asistencia mutua’ en casos de *ataques extracontinentales* y en casos de *agresión de un Estado americano a otro Estado americano*.

“Surgen de estos compromisos, nuevas obligaciones. Si Chile, mañana, acepta y se transforma en un país signatario del proyecto Truman, tendrá que preparar, organizar y dotar a sus Fuerzas Armadas de manera que respondan con eficiencia y seguridad a la nueva tarea que se les encomiende.

“A cada una de las Instituciones Armadas que integran las Fuerzas de la Defensa Nacional, le corresponderá misiones bien específicas, dentro de ese conjunto enorme que significa la seguridad y la paz interamericanas.

“No es nuestro ánimo -y no tendría razón de ser- insinuar algunas ideas de carác-

ter orgánico para nuestras Fuerzas Armadas. Cada Institución comprende en forma magnífica sus problemas. Aquí sólo señalamos que la futura ‘Ley Truman’ traerá consigo serias consecuencias orgánicas para la Defensa Nacional, que, tarde o temprano, deberán vaciarse en modificaciones substanciales, respecto a su composición, dotaciones, medios, etc.

“Dentro de este cuadro de ‘paz y seguridad interamericanas’, cada Institución tendrá con antelación, señalado y definido su papel, de mayor o menor calidad, según las circunstancias.

“La Fuerza Aérea de Chile será (no podemos hablar en tiempo presente, por la pobrísima situación en que se la mantiene), sin duda, por las facultades que le son inherentes, *la primera fuerza de choque y de vigilancia* del nuevo sistema defensivo, en la zona que se le asigne; estará encargada de repeler los ataques aéreos extracontinentales, y más tarde, en combinación armónica con las fuerzas de superficie rechazará todo intento de invasión de nuestro territorio; prestará, siempre con prioridad número uno, todo el apoyo aéreo de que sea capaz en defensa de un Estado americano atacado por otro Estado americano, aunque nos asiste plena convicción de que esta dolorosa tarea nunca se cumplirá, porque entre hermanos del continente ya no caben luchas fratricidas.

“Hemos señalado someramente que la Fuerza Aérea es la entidad, *por excelencia, de choque y de vigilancia*. Su rendimiento en este sentido es inmenso, debido a su extraordinaria movilidad, velocidad, flexibilidad, capacidad de destrucción, etc., pero para hacer factibles estas sobresalientes cualidades, se requiere que su organización y dotación estén a tono con la importancia de su cometido, pues, de otra manera todo se limita a conjeturar teóricamente, en el papel, sobre sus brillantes posibilidades, en resguardo de la integridad de nuestro hemisferio.

“La Fuerza Aérea reclama prioridad número uno para su organización y dotación, como corolario de sus actuales y futuras funciones, y esta prioridad solamente podrá alcanzarse si en el Presupuesto de la Defensa Nacional se la coloca a la altura de sus obligaciones, como es velar en la primera línea de batalla *por la seguridad y la paz del continente americano*.

“El Mariscal Montgomery, reputado estratega y táctico, mundialmente conocido por sus asombrosos triunfos en contra del entonces imbatible Mariscal Rommel en la campaña africana, y después vencedor de los alemanes en la invasión de Normandía, batalla de Renania, etc., ha manifestado que sus éxitos radicaban en la explotación de un plan, cuyos fundamentos eran la sencillez y la observancia del importante principio de alcanzar el objetivo.

“Dentro de ese plan, tan simple como realista, lo primero que había que ganar *era la batalla en el aire*, que tiene que librarse con anterioridad a la batalla terrestre, para emplear posteriormente a la Fuerza Aérea Táctica en conjunción con las fuerzas de superficie.

“Si aceptamos lo expuesto por el Mariscal Montgomery -brillante soldado de la guerra que acaba de terminar- tenemos que convenir que todo el país que desee sobrevivir en una futura conflagración, debe organizar sus fuerzas armadas de manera de asegurar esa supervivencia.

“Si la batalla aérea es lo primero que se debe ganar, resulta lógico e indiscutido -no hay disyuntiva en esto- que debe organizarse primero aquella fuerza armada que por sus características y condiciones es la llamada a ganar esa batalla.

“Es, pues, la Fuerza Aérea la que tiene prioridad número uno. Si la tiene y honestamente se le reconoce el legítimo derecho a la prioridad número uno, corresponde a los encargados y responsables de asegurar la supervivencia del país, organizarla y dotarla de todos los medios que hagan posible realizar con éxito y eficiencia su futura e histórica misión.

“Nada se gana con limitarse a reconocer ese derecho, que lo aceptan, sin duda, los círculos oficiales y profesionales, si éste queda sepultado en los buenos deseos y en agradables frases de cortesía -que agradecemos sinceramente-, pero que no conducen a ninguna solución positiva.

“No podemos continuar manteniendo tan grave error; necesitamos evolucionar, y evolucionar pronto. Sabemos que esta evolución exige sacrificios económicos del país y de las otras fuerzas armadas. Apelamos a la abnegación, patriotismo y comprensión sin límites de la ciudadanía toda.

“Como pueden ver nuestros amables lectores, no discutimos que la guerra es una empresa coordinada; señalamos con altura de miras prioridad de organización, de dotación y de presupuesto para la Fuerza Aérea de Chile.

“Eso es todo, por esta vez.

“Nosotros, por extensión, agregamos ‘batalla de superficie’.”⁽³⁾

Hasta aquí el artículo transcrito.

Es muy probable que el artículo de Ruíz haya motivado fuertes críticas al mando superior y hacia el gobierno y como en espiral comenzó toda clase de comentarios entre compañeros de armas con participación de todos los grados superiores y de algunos civiles que poco a poco alertaron al gobierno de lo que estaba sucediendo en la Fuerza Aérea.

A mediados de 1947, en un número extraordinario se publicó un editorial que por su carácter era la voz oficial de la Institución señalando que la Fuerza Aérea “permanece en un estado de absoluta estagnación”.

Las críticas formuladas a la situación general institucional obligaban a tomar acciones inmediatas. Su texto completo es:

“EVOLUCION DE LA FUERZA AEREA DE CHILE

“En febrero de 1913, el Congreso Nacional autorizaba al Presidente de la República para invertir hasta \$700.000.00 en iniciar ‘la organización del servicio de aeronáutica y la fundación de una escuela para el personal destinado a este servicio’.

“Fué así como nació la aviación en Chile, destinada a ser durante sus primeros años un minúsculo apéndice del Ejército. A su vez, la Armada Nacional organizaba también su aviación propia. Y ambas, la aviación militar y la naval, languidecían en medio de una total carencia de material, de organización y de una orientación nítida y clara.

“La Escuela de Aviación, apresuradamente organizada en ‘El Bosque’, y la Base de Quintero constituían las principales unidades aéreas del país. En ellas, con una infraestructura rudimentaria -pues apenas si se disponía de algunos hangares y edificios- se hacía la instrucción del personal de pilotos. Pero, luego, un singular sistema de destinaciones impedía que los noveles aviadores pudiesen ganar la práctica necesaria y adquirir la experiencia que debía capacitarlos para llegar a ser eficientes aviadores.

“Hasta 1925, más o menos, la aviación vivió en situación precaria. Sobre ella gravitaba pesadamente la autoridad de la Marina y del Ejército, y sus jefes eran elegidos entre prestigiosos Oficiales de las diferentes armas de caballería, artillería, infantería e ingenieros.

“Para la ubicación de los aeródromos, y de acuerdo con la mentalidad reinante, no siempre se tuvo en vista las razones estratégicas, ni se apreció con visión las necesidades del futuro; la planificación en las construcciones de edificios e instalaciones obedecía sólo a la fecha presente, sin tomar en cuenta el progreso vertiginoso que iba adquiriendo la aviación. La adquisición de material aéreo, efectuada sólo para aprender a volar, tenía como resultado el formar heterogéneas colecciones de aparatos de las marcas, tipos y procedencias más variados. No existía un esfuerzo armónico e inteligente destinado a estructurar una aviación digna de este nombre, y, salvo los intentos aislados de algunos aviadores, tanto militares como navales, que, por haber hecho cursos en el extranjero, abrigaban conceptos exactos en cuanto a lo que debía ser una aviación, nada pudo apreciarse en beneficio de esta arma.

“Sin embargo, al cabo de los años, sobrevino un súbito apogeo, que colocó a nuestra aviación al frente de sus congéneres de Sudamérica. Se trata del período comprendido entre los años 1928 a 1931, cuando se dispuso la fusión de la aviación militar y naval en un solo organismo denominado en lo sucesivo “Fuerza Aérea Nacional”. Se adquirió material moderno, se elaboró una reglamentación propia y se dió comienzo a una serie de construcciones destinadas a servir las necesidades de la nueva Institución. En 1929, nuestra Aviación presentó, con motivo de la Parada Militar en el Parque Cousiño, una formación de más de 80 aviones, la mayor que hasta ese entonces había

volado en cielos sudamericanos. Ese período, puede decirse sin temor a dudas, constituyó el de máxima importancia para la Fuerza Aérea, por cuanto señaló su autonomía, y la sacó del estado de postración en que se encontraba. Los programas de estudios de la Escuela fueron revisados, y por doquiera se evidenciaba un espíritu renovador y organizador que culminó con la estructuración definitiva de la Fuerza Aérea de Chile.

“Desgraciadamente, las vicisitudes políticas que el país sufrió en 1931 y los años inmediatamente posteriores, amén de la crisis económica de proyecciones mundiales que se dejó sentir también entre nosotros, detuvieron el progreso evolutivo de la Fuerza Aérea de Chile. Posteriormente, y hasta 1941, la Institución se mantuvo estacionaria, si bien incrementó algún tanto sus efectivos con material de procedencia europea que no siempre correspondió a las expectativas que en él se cifraron. No obstante, pese a las dificultades de todo orden que debió afrontar, la Fuerza Aérea de Chile continuó tratando, en lo posible, de mantenerse al día. Cabe señalar la creación, en 1937, de la Academia Aérea, con lo cual se organizaba un instituto orientador que permitiría adoctrinar el pensamiento de los Jefes y Oficiales. Dentro de lo limitado de sus recursos, esta Academia se empeñó siempre en difundir entre sus alumnos las concepciones aéreas más avanzadas para su tiempo, a la vez que preparaba a los Jefes para el desempeño en el mando.

“Surge, después, un período que podríamos llamar de renovación y el que tuvo lugar entre los años 1941 y 1945. El estallido de la conflagración europea, y, luego, la entrada de Estados Unidos en la guerra, permitieron adquirir material moderno, aunque sólo de instrucción. La venida al país de una misión aérea norteamericana contribuyó a modernizar un tanto nuestra organización. Entre las reformas implantadas, vale la pena citar la modificación de las normas existentes para formar pilotos, los cuales -en lo sucesivo- dejaron de provenir de las Escuelas Militar y Naval, para ser formados exclusivamente en la Escuela de Aviación. Con este propósito, fué preciso ir a una rectificación integral de programas de instrucción, directivas, etc.

“Desde 1945 adelante, la Fuerza Aérea de Chile ha vuelto a permanecer estacionaria. Si bien es cierto que el conflicto mundial 1939-45 logró aumentar escasamente su material de entrenamiento, al término de éste hemos quedado sin elementos materiales para mantener la instrucción y entrenamiento de los cuadros, ni menos aviación de combate que permita mantener la eficiencia de las tripulaciones.

“Carente de material de vuelo de combate, viviendo en una eterna situación precaria, la Fuerza Aérea permanece en un estado de absoluta estagnación. Su infraestructura no se compadece con las necesidades de una aviación moderna ni mucho menos con los imperativos estratégicos que derivan de la configuración geográfica del territorio. Los aeródromos con que cuenta son los mismos que, en años muy anteriores, fueron elegidos e instalados conforme al criterio de la época. Salvo algunas construcciones aisladas, nada se ha añadido a esa edificación original, que lógicamente nunca estuvo controlada por verdaderos expertos.

“Estos aeródromos, si pudiéramos darles el nombre de tales, están desprovistos de instalaciones modernas, y parecen más bien aptos para atender los Bleriot y Bristol de pasadas épocas. Carentes de instalaciones que permitan volar, prescindiendo de las condiciones atmosféricas, imponen a los pilotos una tutela de que sus colegas de Europa, Norteamérica y la mayor parte de los países del Continente se han emancipado hace tiempo. Los métodos técnicos de navegación y tránsito aéreo han experimentado en los últimos diez años un desarrollo extraordinario, que permite volar ininterrumpidamente las 24 horas del día, cualquiera que sea el estado del tiempo. Pero estos métodos y sistemas, que exigen un instrumental definido, los conocemos solamente en la teoría. Los sistemas de navegación a base de radar, radiofaros, una moderna red de comunicaciones, estaciones meteorológicas, etc., y todos aquellos elementos que comprende una infraestructura terrestre, deben ser el complemento indispensable para mantener en pie una aviación tanto militar, como comercial y civil.

“Sin embargo, mientras continuamos apegados a esta pasividad oriental, los progresos aeronáuticos avanzan con ritmo acelerado. En los últimos cinco lustros, la aviación ha progresado más que el Ejército y la Marina en uno o dos siglos; se ha consagrado como arma decisiva en el conflicto más sangriento que conoce la historia; es objeto en todas partes de una preferencia absoluta. Pero continuamos empeñados en invertir nuestros recursos económicos en otros organismos y, lo que es peor, continuamos pensando con un criterio anticuado, que es suicida abrigar en el momento actual.

“La Escuela de Aviación, que empezó a construirse en 1914 y que posteriormente ha sido ampliada a base del sistema de “parches”, es un edificio anticuado, incómodo y carente en absoluto de condiciones como establecimiento de instrucción aérea. Así lo declaró el coronel Niegarth, Jefe de la Misión Aérea norteamericana, agregando que debía procederse de inmediato a su reemplazo por un edificio nuevo en una ubicación más lógica. Mientras la Escuela Militar se construye a todo costo y está llamada a ser uno de los primeros planteles militares del Continente, la Escuela de Aviación -que precisamente debe formar a los que tendrán la tarea de mayor importancia en la defensa del país- debe hacerlo en medio de incomodidades de todo orden. Por su parte, la Escuela Naval cuenta con otro imponente edificio donde los alumnos se instruyen rodeados de comodidades que lógicamente deben contribuir en forma decisiva en su capacitación intelectual y física. O sea, que la Fuerza Aérea de Chile debe educar a sus futuros oficiales en medio de una pobreza franciscana, y, lo que es peor, con absoluta carencia del instrumental necesario para una formación efectiva del piloto moderno. Suena a cosa paradójal, esto de que precisamente el oficial que mañana deberá actuar en los tres escenarios de lucha -tierra, mar y aire- y cuya acción se dejará sentir decisivamente sobre las operaciones navales y terrestres, sea el formado con mayor limitación de elementos y con una alarmante privación de recursos de toda índole. Como consecuencia, el número

de cadetes que puede instruir la Escuela es muy reducido, distando mucho de satisfacer las necesidades mínimas de la Institución.

“Igual lamentable estado afrontan las unidades. Sin material, con sus efectivos de personal reducidos al mínimo, carentes de elementos de instrucción y entrenamiento, esas unidades son, sin embargo, las que están llamadas a operar en primer lugar en cualquier caso de emergencia. Pues deberán ser ellas las primeras en iniciar la lucha, mientras el Ejército y la Marina realizan sus complejos planes de movilización. ¿Podrán nuestras unidades aéreas desempeñar el papel que les corresponde? La respuesta es obvia.

“Las Bases Aéreas, como es de todos sabido, constituyen un punto fundamental en la organización aérea. Sin Bases Aéreas que cuenten con los recursos indispensables para satisfacer las necesidades operativas de una unidad en campaña, la aviación no puede rendir lo que es capaz. El avión moderno necesita pistas especiales, instalaciones de abastecimiento y reparación, personal especializado, etc. Pues bien, se puede declarar enfáticamente que **no tenemos Bases Aéreas**.

“Y esta situación trágica que afrontamos es tanto más absurda cuanto que para nadie es un misterio el papel que el arma aérea desempeña en la aguerza moderna. Aun los contradictores más irreductibles reconocen hoy que, sin aviones, un país es presa fácil de cualquier agresor, aunque disponga de poderosas fuerzas terrestres y navales. Determinados círculos, que otrora lanzaron contra el arma aérea los peores anatemas, hoy reconocen -bajo el eufemismo de “operaciones combinadas” o “estrecha cooperación”- que sus particulares instituciones se tornan en verdaderas antiguallas si se aventuran a operar desprovistas de protección aérea.

“Tal es la dura realidad que enfrenta hoy la Fuerza Aérea. Y no podría esperarse otra cosa, si tenemos presente que su presupuesto alcanza a la precaria cantidad de \$ 170.000.000.- No obstante tan limitados recursos, la Fuerza Aérea de Chile ha podido -si no progresar- al menos mantenerse en un estado de capacitación teórica que es lo único que la salva de quedar situada entre las menores del Continente. El material humano con que cuenta es excelente, y hállase dominado por un profundo amor al estudio. Así lo comprueban los éxitos de nuestros Oficiales y suboficiales que han realizado cursos en el extranjero. Conoce nuestro personal la importancia del arma y sabe de sus ilimitadas posibilidades. Y trata de superarse, aun cuando comprende que muchas veces sus ideales son irrealizables dada la carencia de elementos imprescindibles, los que en su mayoría provienen del extranjero.

“La importancia de la aviación, en lo que se refiere a su influencia sobre el desarrollo técnico e industrial de un país, es también algo que nadie discute. La totalidad de los países del Continente dedica enormes presupuestos a sus instituciones aéreas, y al mismo tiempo se empeña en vastos programas de investigaciones y construcciones ae-

ronáuticas, porque sabe que todo ello habrá de redundar forzosamente en un perfeccionamiento del nivel cultural e industrial del país. Por tratarse de una actividad que exige los mejores esfuerzos en todos los campos -industrial, técnico y científico- su importancia alcanza proporciones hasta ahora desconocidas. Un país de aviadores será un país de técnicos, de ingenieros y de obreros altamente especializados.

“No es, pues, el avión una simple arma de guerra, condenada en la paz a permanecer pasiva e inútil. Nada más erróneo. Es, por el contrario, un elemento susceptible de cumplir un alto y definido papel social, al unir a las poblaciones de un país, al dar origen a una clase de técnicos y obreros especializados que otras actividades no sabrían ni podrían impulsar, al facilitar la exploración geográfica, la investigación científica, el estudio en sus aspectos más multiformes. Todo lo que en la aviación se invierta, pues, será beneficioso, y nunca será un derroche estéril, como nunca lo será todo gasto que se realice en pro del mejoramiento técnico e industrial del país. Precisamente hoy en que la voz de orden en todas las naciones es el fomento industrial, esta realidad cobra mayor fuerza que nunca.

“Es de esperar que el ejemplo ajeno nos invite a la acción. De otro modo, sería de creer que nos hemos convertido en un país reactivo a todo espíritu nuevo, y profundo enemigo de toda modificación sustancial, aunque al proceder así obremos abiertamente en forma contraria a nuestros intereses más vitales. No podemos creer que sea ésta nuestra situación, máxime si recordamos que, a través de nuestra Historia, Chile tuvo siempre extraordinaria capacidad para adoptar modalidades nuevas, incorporar normas modernas y captar en todo su valor el mérito de las innovaciones más revolucionarias.

“Esperamos, pues, que este estado de cosas, por lo retrógrado y peligroso, no podrá seguir perdurando, ya que ello equivaldría a desafiar toda lógica. No somos un país de añeja tradición, que nos obligue a vivir con la mirada puesta en el pasado. Si existe entre nosotros una tradición valiosa, es precisamente la de que siempre hemos sabido proceder conforme al imperativo del momento, y, con frecuencia, incluso, anticipándonos al futuro. Experimentamos, pues, una sólida esperanza que se basa en nuestro conocimiento de los hombres que hoy dirigen nuestros destinos. En especial, sabemos del interés y entusiasmo característicos de S.E. el Presidente de la República, por todo lo que se relaciona con la aviación, y conociendo asimismo sus ardientes deseos renovadores, confiamos en que pronto terminarán las privaciones que abruma a la Fuerza Aérea de Chile, tan digna -por su breve, pero limpia tradición y por el afán de superación que anima a cada uno de sus miembros- de un porvenir mejor.”⁽⁴⁾

Otro oficial que tenía gran prestigio institucional, era el General de Brigada Aérea Raúl González Nolle.

Era un hombre inteligente, de gran saber profesional, amplia cultura y sólida

personalidad. Todas estas virtudes hacían de él un personaje respetado y aunque en oportunidades hubiera quien discrepara de sus ideas u opiniones, a la postre resultaba muy difícil discutir con él por el peso del prestigio que había alcanzado en la Institución.

Este fenómeno social de construcción de arquetipos es relativamente frecuente en organizaciones militares de pequeñas dimensiones relativas. Mientras eso suceda con oficiales que sepan controlar sus ambiciones y tengan la suficiente humildad para reconocer sus propias deficiencias, es una situación casi deseable. Los problemas se presentan cuando se trata de alguien que habla fuerte, tiene elevada estatura y apellido teutón, en ese caso aunque sea limitado profesionalmente se le suele asignar un alto nivel profesional. Pero no era el caso de González Nolle, quien, de veras era un oficial de gran calidad.

A menudo, los rumores pueden conformar situaciones determinadas o destruir prestigios bien ganados. Respecto de este oficial, se solía decir que era una especie de poder detrás del trono y que su influencia sobre el Comandante en Jefe era determinante. Tal vez él mismo lo creyó así y pensó que podía influir en las decisiones de nivel gubernamental. Tal vez quiso dejar constancia de sus ideas sin importarle las consecuencias. No hemos encontrado testimonio que acredite sus intenciones al escribir el artículo que reproducimos a continuación.

“AVIACION DE CHILE

“ALGUNOS ANTECEDENTES Y REALIDADES DE SU DESARROLLO.- APREMIANTE ORIENTACIONES DE LA HORA ACTUAL

“El 21 de marzo de 1930, la República dió a luz bajo los mejores augurios a la Fuerza Aérea de Chile. Tan trascendental gestación, germinó por la unión de elementos originales, en material y personal, suministrados por el Ejército y la Armada.

“Los escasos efectivos aéreos de cada una de las centenarias Instituciones Armadas de tradicional pasado, se plasmaron entonces, como consecuencia de una visionaria y firme iniciativa, para formar la novel estructura orgánica según principios doctrinarios de nítido relieve, cuya esencia en rápida difusión por el mundo, representaba la fuerte trasmutación de un estado de cosas existente, con ritmo insospechado ante verdades inconcusas, que un muy próximo futuro iba a confirmar plenamente.

“La Línea Aérea Nacional y el Club Aéreo de Chile eran ya por aquel tiempo también, realizaciones trascendentales que obedecían a esa misma fuerza constructiva original, siempre escrutadoramente atenta para alcanzar el mayor brillo y prestigio de las alas chilenas, cuyo desarrollo histórico anterior había dado fama al país. De esta manera el amalgamamiento primitivo que creó a la Fuerza Aérea de Chile, ejercía de inmediato una acción previsor, amplia y generosamente acondicionada al progreso de la Nación.

“Sin embargo, tan fausto alumbramiento tuvo casi desde el principio características difíciles y paradójicas, provenientes de una insuficiente comprensión en el ambiente militar, aferrado al pasado ya caduco, y también, de un no disimulado egoísmo que desgraciadamente prendió con fuerte arraigo en ciertos elementos de las Instituciones progenitoras.

“Y así, desde sus primeros pasos el nuevo organismo que requería vigorosas características esencialmente técnicas, pretendió debatirse en el justo medio independiente que debía ser más propicio, distinto en absoluto del que vivían sus antecesores.

“Mas, fué entonces imposible que una fuerte inercia de antaño, que el rígido apego a una vistosa rutina tradicional, significaran la mejor pediatría, indispensable para animar y atraer sobre la incipiente Fuerza Aérea el soplo vivificante de una opinión pública cada vez más ilustrada sobre tópicos aeronáuticos, capaz de libertarla de un inconvencible criterio exclusivista de superficie, difundido todavía hoy en las viejas Instituciones Armadas.

“El profesional del aire no podía ser comprendido entonces, como tampoco lo es suficientemente ahora, por el de la tierra y del mar. No deseaban las centenarias Instituciones militares de común y glorioso pasado, sopesar ajustadamente el significado que tenía ya en la Defensa Nacional y en la vida toda del país el nuevo elemento de la tercera dimensión. Deliberadamente se subestimaron en más de una oportunidad sus servicios y las proyecciones trascendentales de su poder, como lo alienta todavía hoy un núcleo cada vez más reducido y hermético, integrante de la inveterada escuela, que especiosamente le asigna a lo aéreo un valor supletorio, sólo de ayuda a la acción que los determinan rigidamente, como el centro de gravedad de una supuesta decisión a la antigua usanza, alcanzada sobre la costra terrestre y el anchuroso mar, aún cuando ese foco se ha proyectado ya con caracteres macizos en el espacio infinito que todo lo cubre.

“Efectivamente no es fácil pedir al hombre que ha de marchar a pie, trasladarse a caballo, trabajar en un sillón o deslizarse por el agua, que aprecie siquiera cercanamente el significado que tiene la completa consagración a las actividades aeronáuticas. Y en este caso no se trata de conocer lo que representa el vuelo esporádico, con que mucha gente puede experimentar. Es preciso saber de los esfuerzos psíquicos, morales e intelectuales necesarios para alcanzar y mantener por toda una vida la especialización, todavía muy anónima entre nosotros, del aviador, cuyos renunciamentos e íntimas conmociones, en un ambiente tenso de inalterable sacrificio, están nimbadas por el sello de una labor específicamente útil en la paz y conmovedoramente decisiva en la guerra.

“Toda necesaria renovación de estos conceptos ha de ser el resultado de una evolucionada conciencia nacional, de un difundido sentido aeronáutico paulatinamente desarrollado, antes que sea demasiado tarde para alcanzar las mejores formas, que hasta ahora han permanecido asfixiadas entre pueriles antiguallas y preeminencias profunda-

mente lesivas. Dicho entendimiento llevado proporcionalmente a todos los sectores del país, habrá de referirse entre otros tópicos, a aquellos más íntimos y delicados fundamentos orgánicos de la estructura aérea, apartados completamente de esa maraña de informaciones, noticias e ideas superficiales, muchas veces contradictorias o inexactas, que la vida diaria surte constantemente y sobre las que se especula o resuelve a menudo con ligereza nociva.

“La Fuerza Aérea encontró, por tanto, no sólo una sutil y recelosa oposición para realizar la unificación inicial, sino que posteriormente hasta hoy, su camino ha estado jalonado por ingentes esfuerzos derivados de toda suerte de obstáculos, incomprensiones y egoísmos, que pretendiendo atarla a la tierra, han desvirtuado su verdadera condición de Fuerza Aérea, relegándola a un grave estado de consunción, que la incapacita totalmente para alcanzar la figuración justa que la seguridad y el progreso de la hora actual exigen al país, así como coarta sus posibilidades para proseguir las decisivas tareas rectoras del avance aeronáutico nacional, que constituye una de sus fundamentales consagraciones.

“Los antecedentes negativos que se derivan de las afirmaciones anteriores, podrán ser conocidos oportunamente por los círculos de opinión y gubernativos, en la palestra franca y elevada que se requiere, eludiendo en lo posible todo sentimiento exagerado de encono pues el no saber, o el no querer oír, sólo debe llevar al convencimiento razonado, capaz de permitirnos reconstruir al estímulo de múltiples experiencias y hechos consumados, cuya repetición en adelante será cada vez más dispendiosa, y en un momento determinado, fatal.

“El tecnicismo de aviación no permite improvisaciones ni la intervención de hombres iletrados o de buena voluntad. Su desarrollo retardado, pesará gravemente en un próximo futuro sobre la prestancia nacional. Entonces ya no servirán de nada ciertas jactancias y exterioridades amorfas, que desgraciadamente todavía siguen gravitando en la vida de las Instituciones Armadas y del país. Por ahora, con ceguera suicida se ha frenado el desarrollo de este factor primordial de paz y de seguridad, la Aviación, que habría contribuido ya eficazmente en otras condiciones, a la continuación de una línea proverbial de vibrante avance puntero que siempre honró a nuestro país.

“Chile, el “último rincón del mundo” dejó de serlo hace un tiempo. Su “loca geografía” frente a la realidad aeronáutica como a los problemas del Hemisferio, nos ha transformado en Nación extremadamente vulnerable. Mientras gran parte de nuestra colectividad alegre y confiada, ajena prácticamente a las duras conmociones que han sacudido a la Humanidad en los últimos tiempos, continúa seducida en forma tragicómica e inmoderada por inquietudes locales, enhebrando los más raros antagonismos y pretensiones individuales, emerge silencioso el capítulo que falta en la Historia para que ella se repita: la decadencia cimiéndose incontenible sobre pueblos que fueron grandes, ejem-

plares y respetados por el valer de sus individuos, que más tarde se sumieron en la nada.

“Hoy, frente a un violento desbarajuste económico del país, secuela de muchos males pasados, y otros más próximos, interiores y exteriores, que exige sin duda medidas estrictas de orden y control, firmemente sustentadas por el Supremo Gobierno, se busca con loable esfuerzo, soluciones tendientes a satisfacer tan imperiosas necesidades. Sin embargo, las directivas encomiásticas provenientes del Ministerio de Defensa para colaborar eficazmente en tales fines, requerirán sereno y profundo estudio de los organismos encargados de proyectar los trabajos correspondientes, que sancionará armónicamente la autoridad superior mencionada. No es posible aplicar el mismo cartabón a Instituciones cuyas características son esencialmente distintas, a pesar de su finalidad común en la protección de la integridad y el prestigio nacional.

“La Fuerza Aérea, velando por sus trascendentales responsabilidades, no podrá substraerse de resguardar con vigor la aplicación de medidas que la conduzcan a salir de su prolongada y precaria situación, agravada en esta oportunidad por la perenne presión avasalladora del criterio no técnico, exuberante a veces, sólo de buena voluntad y entusiasmo, que pretende arreglarlo todo a su manera, cuando no median a menudo prejuicios o intenciones carentes de suficiente elevación y patriotismo.

“Relegada la Fuerza Aérea como ya se ha dicho, a último término en la Defensa, como consecuencia de los diversos factores negativos que se han mencionado, y entre los que, como es evidente cobra primordial valor la realidad de una irritante distribución presupuestaria, que no tiene otra prioridad que la de un imperativo sectario, ajeno del todo a las razones apremiantes que exigen insuflarle vida a una Institución que ha de estar siempre en apresto para la acción, hoy y siempre se olvida su calidad esencial en las tonificantes funciones de paz y de guerra que encarna, hiriéndose funestamente los órganos más nobles que la sostienen.

“Es indispensable que la opinión pública del país conozca perfectamente, entre múltiples otros, el hecho que un mecánico de aviación, por ejemplo, es un técnico que inicia su carrera con 3er. Año de Humanidades y desarrolla estudios por tres años en la respectiva Escuela de Especialidades hasta obtener su título;

“que la expresión mecánico de aviación tomada en término genérico, incluye una variedad de especializaciones de carácter genuinamente técnicas, verbigracia: mecánico de avión, motorista, armador, sistemista, instrumentista, armero, fotógrafo, radiotelegrafista, electricista, etc., delicadas funciones que requieren dedicación y verdadera integridad profesional;

“que además del personal de mantenimiento anteriormente citado, existe el de tropa tripulante, cuyas actividades de especialización para funciones en el aire exigen asimismo larga preparación, y esforzado entrenamiento (Radiotelegrafista, Fotógrafo, Ametralladorista, motorista, paracaidista, etc.);

“que toda la tropa de aviación es capaz de cargar un fusil, pues hizo su servicio militar, mas no es este valer militar ni una extremada rigidez la que cuenta principalmente en su capacitación profesional, sino que son sus aptitudes técnicas, su tranquilidad de vida y conciencia de trabajo, los factores que adquieren factor fundamental para mantener a punto los elementos todos que actúan en el aire;

“que tanto las diversas funciones ya mencionadas de tropa, como la del Oficial que consagra su vida a la aviación, poco tienen de común con la organización y forma de actuar del Ejército y Armada, Instituciones que en la actualidad nada podrán alcanzar sin la protección de las fuerzas del aire, y mientras éstas no hayandilucidado la verdadera potencia del país, en fulminantes acciones ya sobre la Patria Estratégica, o bien en muy alejados Teatros de Operaciones exclusivos de la Aviación, que tiene hoy por límite todo el mundo;

“que el pilotaje requiere antes que nada la selección de un individuo moral, física y psíquicamente apto, conforme a elevados índices, que en resumen definen una materia prima humana de óptimo orden;

“que la preparación del futuro aviador que integra la oficialidad de la Rama del Aire, informa una escuela específicamente determinada por un conjunto de ramos técnicos, que no se compadecen con las exigencias inherentes a la formación del militar de tierra o del mar. Individualmente considerado o en conjunto de tripulaciones, el piloto llega en su perfeccionamiento a identificarse con su avión o con la formación de aeronaves, hasta producir un todo, cuya armónica coordinación llega a la fracción de segundo, aplicada en el veloz desplazamiento por el espacio. Ello representa la función capital de la Escuela de Cadetes de Aviación como de las Unidades de especialización y práctica;

“que el Escalafón de Ingenieros de Aviación está integrado por otro importante grupo de profesionales, de cuya capacitación técnica y elevado espíritu de perfeccionamiento, depende el fundamental rodaje y control de servicios medulares en aeronáutica como son las Maestranzas y el material de vuelo en línea listo para hacerse al aire;

“que forman además el cuerpo de Oficiales de la Institución los artilleros antiaéreos; los técnicos en radio, ciencia que aplicada a la aeronavegación ha adquirido formas prodigiosas; los peritos en armamento, para asegurar la operación expedita a bordo del variado material que determina la sorprendente potencia del arma aérea. Y así un grupo de otras actividades que estudian y prevén la rápida distribución de los complejos e infaltables abastecimientos del avión, elemento fundamental, cuyo inmenso poder es sólo efectivo mientras sea posible mantenerlo en el aire, ya que en tierra representa nada más que un artefacto inerte y vulnerable por excelencia;

“que el Servicio de Sanidad de la Fuerza Aérea, está constituido por un núcleo de profesionales, especializados en Medicina de Aviación, cuya tarea constante, abnegada y silenciosa cerca del aviador en el aeródromo, como al lado de sus familiares, representa un elemento vital de estímulo y tranquilidad en una carrera, en la que el factor hombre ha de ser permanentemente observado y atendido. Recae sobre estos mismos facultativos la responsabilidad de supervisión de los numerosos cultores de la aviación civil y tripulaciones de líneas aéreas comerciales.

“Con el fin de obtener las economías en proyecto, se había sugerido entre otras cosas, fusionar las tres Escuelas de las Instituciones Armadas, reuniéndolas en el gran edificio que emerge inconcluso desde algún tiempo, hacia el Oriente de la Capital, en las vecindades del Canal San Carlos, construido para la Escuela Militar.

“No creo que sea necesario extenderse demasiado acerca de esta inesperada idea, cuya realización en las condiciones mencionadas sería la primera experiencia en el mundo actual. Sobre sus hipotéticas ventajas más valiera que no seamos nosotros, pobres de solemnidad, quienes vengamos a aplicar modalidades de factura tan extraña.

“Me pregunto qué harán los aviadores futuros entre paredones de concreto, si toda tesis de su formación, exige otra modalidad y medio para su desenvolvimiento. Es en los gabinetes técnicos próximos al aeródromo, desde donde se proyectará su personalidad hacia esa dimensión etérea, amplia y luminosa, que indefectiblemente se ubica a trasmano de la mentalidad de superficie, esta última, orientada hacia otras funciones, cada vez más evolucionadas y circunscritas, cuya particularidad se manifiesta todavía en un lento desplazamiento, limitado cronológicamente de acuerdo con los accidentes geográficos de la rugosa costra terrestre, o bien por la resistencia que ofrece al avance, la inmensa masa líquida del mar.

“Cabe asimismo imaginar el significado profesional de establecer a nuestros cadetes navales para su doctrinamiento inicial, próximos a las riberas del Mapocho.

“Se quiere en otro sentido hacer economías buscando una pretendida igualdad entre el soldado de tierra y el mecánico del aire, especialista múltiple que cuida de la máquina veloz y poderosa que surca los aires a todos los rumbos.

“Por otra se pretende que la duración de la carrera del piloto aviador, ha de ser igual que la del oficial que permanece en tierra.

“Esta idea, considerada por el personal de superficie como muy natural y ecuaníme, es contraria a los dictados de principios científicos relacionados con la fisiología del ser humano. No es del caso extenderse en mayores pormenores técnicos sobre materia ya tan difundida. Sin embargo, es oportuno indicar para quienes la desconozcan, que el oficial piloto inicia sus actividades de vuelo ya como cadete y cuando ha terminado el tiempo legal en el grado de Capitán de Bandada (Mayor), ha volado por espacio de 19

años, los que sumados a su edad inicial en la carrera, más o menos equivalente, hace un total de 38 años de vida.

“Debe pensarse que en el grado siguiente será Comandante de una Unidad fundamental (Escuadrilla o Grupo), en donde el Jefe no manda desde tierra, sino que con plenas aptitudes ha de conducir sus formaciones en el aire.

“Si se estima la trayectoria revolucionaria de la técnica aeronáutica en general, que produce cada vez artefactos más veloces y complicados, se comprenderá porqué el factor hombre, joven y perfectamente cultivado es primordial. Estas verdades competen a todas las aviaciones del mundo, por pequeñas que sean. Prima la calidad antes que nada.

“En resumen, es necesario comprender por quienes hacen abstracción de todas estas circunstancias, que la vida y la carrera de un aviador es otra cosa que requiere un encauzamiento y legislación diferentes.

“Bastará imaginar un viejito de luengas barbas piloteando un avión supersónico o de propulsión a chorro, recientes creaciones en aviación. Imposible. Existe una edad fisiológica directamente relacionada con la capacidad de vuelo.

“Como complemento de lo anterior deseamos recordar que durante las últimas Festividades Patrias, S.E. el Presidente de la República condecoró entre otros a un piloto norteamericano del grado de Coronel, Comandante de una Unidad de Caza, cuya edad era de 28 años. Esto no es una excepción.

“Las actividades constantes de vuelo militar, substancialmente diferentes al pilotaje esporádico de turismo o deportivo, representan un desgaste fisiológico mayor, cuya consecuencia significa la fatiga de ciertos órganos, manifestada por algunas alteraciones cardiovasculares, auditivas, etc.

“No hacemos consideraciones sobre el riesgo que el vuelo puede engendrar, pues la personalidad profesional y moral del aviador está encauzada a disminuir esas posibilidades de peligro y junto con ello a separar este factor de su mundo psíquico.

“La intrucción y práctica exigida al aviador en sus variadas fases, está muy lejos de quedar asegurada en el sentido material que todo ser humano anhela en términos mínimos, y no pretendemos en ningún caso que esta afirmación pueda interpretarse, sobre todo en la hora actual, siquiera, como una insinuación mezquina de alcanzar mayores emolumentos. No, la Institución alienta, según se verá más adelante, una organización lógica, apoyada en la decisiva palanca que constituye la opinión pública del país, capaz de asegurar un desarrollo holgado y racional a las actividades aeronáuticas, lo que bastará para quienes tienen un acendrado cariño por ellas.

“Las empresas aerocomerciales y así también las industrias en general tienen siempre para los especialistas de aviación una oferta halagadora y atrayente que comienza a resentir los cuadros de la Fuerza Aérea. Nuestros más expertos pilotos y navegan-

tes, más un conjunto de técnicos en ingeniería, radiocomunicaciones, mecánicos, etc., abandonan ya la carrera en fuerte éxodo, buscando una mejor situación de vida en relación a sus capacidades. Podrá alguien argüir que se ha perdido la devoción, pero no lo harán mentes bien equilibradas. El ser humano ha de luchar por la obtención armónica del justo ambiente y medios que estimulen y mantengan vigorosas sus facultades.

“Sobre esta base a vía de información ilustrativa bastará considerar que la gente especializada en aviación de otros países más avanzados, goza un sostén económico acorde con su idoneidad y significado profesional, sin que ello logre despertar afanes igualitarios en el resto de las Instituciones Armadas, fundados sólo en una pretendida nivelación de jerarquía, pero no de estudios y experiencia, hecho que resulta decididamente injusto.

“En el Brasil para citar un ejemplo, el mecánico de aviación, tiene el mismo sueldo de un Capitán del Ejército,, y en esa misma forma y proporción se valoriza la consagración de Oficiales y Tropa especializada en otras Fuerzas Aéreas, sin que nadie quiera dar expansión a injustificadas comparaciones que se originan sólo en la diferencia de situación que crea una especial actividad, riesgo, esfuerzo y responsabilidades, venidas de una distinta vocación.

“La ciudadanía debe saber que tenemos mecánicos en la Fuerza Aérea, a cargo del mantenimiento de aviones, cuyo costo va desde 5 a los \$10.000.000. Su tarea serena y concienzuda, representa la garantía de muchas vidas que componen las tripulaciones. Algunos obtienen sueldos equivalentes a Cabo 1º, es decir, \$ 1.800,00.

“No pretendemos evidentemente afirmar que el complejo fenómeno económico que repercute en todos los sectores nacionales, pudiera ser exclusivo de la Fuerza Aérea.

“Ante el imperativo de producir un reajuste de valores, sin mayores gravámenes y sólo echando mano de los escasos recursos disponibles, queremos poner de relieve en todo su alcance, la disgregación que se está produciendo en un servicio eminentemente técnico de difícil estructuración y reemplazo, mantenido en precaria y paradójica situación de sostenimiento, cuando su existencia normal, cubre, garantiza la supervivencia y hace posible a las Instituciones militares de superficie la acción en su correspondiente esfera.

“Lamentable es decirlo, pero desde el nacimiento de nuestra Fuerza Aérea, han sido constantes las inoportunas comparaciones alusivas a requisitos de tiempo en el ascenso y a sueldos, que se hacen recaer sobre su personal, creándose un clima de inarmónica unión. Aún más, siguiendo el sentido general de este escrito, que no pretende sino hacer notar claramente el estado de rivalidad opresiva sustentada sobre la nueva Institución, se han cursado leyes y disposiciones, que con aparente fin de igualdad y democracia, buscan la nivelación entre actividades que no tienen características iguales, puesto que subsistirá un permanente reverso en su consistencia actual, en su finalidad y proyecciones futuras.

“Ello es el peso atrofiador del pasado aferrado a la rutina abúlica, incapaz de evolucionar para ponerse a tono con la vibrante realidad del momento, a fin de servirla en forma ecuánime y con la sola mira de velar por los intereses del país. Por lo demás nadie tuvo cerradas las puertas para hacerse aviador, cuando ello fué posible de acuerdo con las exigencias establecidas. Es así como ahora, para facilitar una adaptación a nuevas formas de equilibrio en la Defensa, la Fuerza Aérea podría acondicionar y absorber ciertas dotaciones de Oficiales y Tropa del Ejército y Armada, que significarían reducciones de sus plantas. En otro sentido la eliminación de elementos de guerra pertenecientes ya al pasado y de costosa mantención, completan un plan de necesarias disminuciones.

“Todas las realidades expuestas que una opinión pública ilustrada debe conocer en sus íntimos aspectos a base de antecedentes y estadísticas que confirman ampliamente un lánguido y morbosos proceso evolutivo de la Fuerza Aérea, pueden constituir el sostén de cualquiera política constructiva racional que la Nación desee aplicar en adelante, siempre menos onerosa.

“Es indispensable que participen con verdadera noción en este palpitante problema del país otros sectores de la colectividad. No es posible como ya se ha dicho que la existencia de una Institución que representa la nueva Era en el mundo, con proyecciones utilitarias ilimitadas hacia todas las fuerzas vivas nacionales, permanezca por más tiempo atada a la tierra.

“Si no somos capaces de poner término a un tal estado de cosas, optemos por un definitivo papel subalterno, pero reconozcamos a la vez que no podemos seguir ostentando una exterioridad que no satisface ninguna finalidad consistente y vital. Así estaremos siquiera en paz con nuestras conciencias, frente a la confianza que el pueblo todo de Chile, ha depositado en sus Instituciones Armadas.

“La alta Jefatura responsable de la Fuerza Aérea, representada por su Comandante en Jefe, ha venido desde largo tiempo invocando tan cruentas realidades para la consecución de un nuevo orden de cosas, mas ellas no han sido debidamente escuchadas ni remediadas.

“El Ministerio de Defensa fué atendido en los últimos lustros, ya por un connotado político o bien la mayoría de las veces por un General del Ejército. La experiencia indica que un civil frente a dicho Ministerio con su actual organización, ha significado hasta ahora la mejor cautela institucional, y en todo caso, se han asegurado procedimientos más ecuánimes en las consideraciones recíprocas que deben informar la vida de las tres Instituciones Armadas.

“Con todo, los vaivenes de la política y la figuración casi permanente de un alto Jefe del Ejército en el Ministerio, ha hecho primar una orientación de superficie en la Defensa, que se funda en la muy explicable mentalidad que conceptúa en forma diferente

los delicados y profundamente trascendentales problemas aeronáuticos que emergen en la hora presente. Acerca de esta última observación la Fuerza Aérea, ha tenido ya demasiadas y graves confirmaciones que obligan a un fin, en beneficio del conjunto.

“Ha de comprenderse para satisfacción de espíritus suspicaces, que frente a un importante asunto como el que abordamos, no hacemos alusión a determinada persona ni menos pretendemos demostrar desconocimiento sobre elementales deberes de respeto y subordinación. Nuestras conclusiones demostrarán más adelante que enfrentamos con franqueza militar un aspecto decididamente constitutivo, que en ningún caso es contrario a la figuración prestigiosa del hombre de Gobierno que hoy asume la cartera de Defensa.

“Es así, como ante un imperativo de reajustes económicos, las medidas pertinentes han de reflejar proyecciones substanciales en lo orgánico, de modo a reestructurar las Instituciones Armadas según proporciones de acuerdo con las claras responsabilidades de cada una de ellas en el momento que se vive.

“Respecto a esta misma materia, hay conveniencia en considerar el funcionamiento de otros servicios públicos relacionados con la Defensa que están muy lejos de representar la modalidad eficiente y menos gravosa conforme a los más evolucionados imperativos de seguridad y progreso.

“Pretendemos anotar algunas sugerencias que permitan alcanzar las laudables finalidades en que está empeñado el Supremo Gobierno.

“Existen en la actualidad servicios técnicos similares, afectos a organismos diferentes que gravitan pesadamente sobre el Erario Nacional, cuya centralización permitiría de inmediato un cuantioso alivio. El Ejército, la Armada, la Aviación, Carabineros de Chile, la Línea Aérea Nacional y Empresas Aéreas extranjeras operan cada cual sus estaciones de radiocomunicaciones, con un costoso dispendio en material y personal que no resuelve una mejor atención, a no ser el errado afán de sus mentores para ejercitar actividades afines independientes. Una organización común de aspecto comercial, satisface esta importante tarea en otras partes, en forma expedita, con sus propias entradas. Esto es ajeno a los equipos de campaña más sencillos que en caso necesario emplean las fuerzas militares.

“Asimismo son distintas las estructuras que el país sostiene para presentar un remedo de Servicio Meteorológico, cuyos esfuerzos unilaterales no concuerdan con la técnica de centralización de informaciones, provenientes de una red normalmente establecida, capaz de servir las múltiples aplicaciones de esta ciencia, que adquiere vital importancia en la aeronavegación.

“Por otra parte las Fuerzas de Defensa conservan separadamente reparticiones encargadas de estudiar y ejecutar sus respectivos planes de construcciones. Tal sistema, no sólo es poco eficaz, sino que a menudo atentatorio contra la mejor cautela de los

bienes fiscales. Encomendar al Ministerio de Vías y Obras la responsabilidad de esos trabajos importaría sin duda una forma más lógica y económica de abordar el problema.

“El concepto de guerra total confirmado en las últimas dos conflagraciones que han asolado a la Humanidad, indica que tan tétrico fenómeno, conocido en forma relativamente teórica hasta ahora por nosotros, gravita en especial sobre las masas civiles, los centros industriales, de transporte y de sostenimiento en general.

“Es ésta, otra razón poderosa para que la ciudadanía toda, que soporta por igual en la paz y en la guerra el mantenimiento de la Nación en armas, con proyecciones a toda expresión de vida, intervenga en forma más generalizada, armónica y directa en la preparación y nuevas orientaciones que las actividades de un país exigen solidariamente a las colectividades humanas, frente a erupciones incontrolables que experimenta el Globo.

“Es interesante no olvidar que hasta el momento muy poco se ha avanzado en un problema fundamental de la Aeronáutica: su Infraestructura. Aún el país conserva casi estacionarios, los mismos aeródromos de etapa (antiguas Postas) con que se iniciaron las actividades comerciales en 1930, al crearse la Fuerza Aérea. Y esto ocurre, cuando la organización internacional de esas acomodaciones en tierra de la aviación, adquiere en todas partes un alto grado de perfeccionamiento.

“La histórica Escuela de Aviación “El Bosque”, continúa inalterable en sus viejos y derruidos edificios primitivos, muchos de los cuales se construyeron originalmente tiempo atrás para otro objeto, y, fueron aprovechados de la mejor manera por la Fuerza Aérea cuando pasaron a ser propiedad fiscal. Esto explica la exclamación muy natural de un distinguido Jefe de Aviación extranjero, al término de una visita a dicho plantel. Después de presentársele todo lo que tenemos allí, se le ofreció concurrir como fin del programa, al alojamiento de Oficiales para almorzar. En ese instante nuestro visitante dijo con alguna extrañeza: “Bueno, pero dónde está la Escuela de Aviación...”

“La solución del problema aeronáutico no consiste en adquirir sólo aviones, que no podrán ser adecuadamente explotados, ya comercial o militarmente hablando, por falta de pistas, personal técnico suficiente y otros variados servicios terrestres. Ello sería comparable a la decisión de comprar locomotoras y material rodante férreo, sin haberse estudiado y terminado antes el trazado de la vía, o incrementar una flota mercante sin poseer adecuadas construcciones portuarias marítimas o fluviales.

“Si se considera por otra parte que nuestra alargada faja territorial superior a 4.000 kilómetros en longitud de abrupta topografía, encontrará en la aviación, su principal medio de transporte y comunicaciones, así como en su bien proporcionada aviación militar (calidad antes que cantidad), el mejor y más ágil baluarte de su defensa, veremos que ya hemos perdido mucho tiempo para alcanzar, siquiera, las formas de adecuado equilibrio, con aquellos países vecinos y alejados, que han sabido comprender el verdadero camino para satisfacer sus particulares finalidades y objetivos. Una ajustada solu-

ción de esta materia, que debe preocupar íntegramente al país y no sólo a una Institución, repercutirá de inmediato en mejores vínculos internacionales de variado orden.

“Toda la ímproba labor superior de fusión, preparación y obras a realizarse, convendrá centralizarla en un organismo rector eficiente, que salve los vacíos, defectos y falta de visión, de quienes han debido asumir responsabilidades de compleja esencia técnica que no constituyen su especialidad, como resultado de una organización impropia.

“La Fuerza Aérea así como la Aviación Civil han marchado por un camino azaroso y precario, a pesar de las realidades que cubren a nuestro planeta, hermanadas por sus múltiples puntos de contacto. Si no se ha producido una fuerte disgregación de su estructura, se debe al indomable entusiasmo y empuje de sus cultores, debatiéndose en un ambiente que accidentalmente no ha madurado frente a una realidad incontrovertible.

“Por otra parte, obligaciones técnicas y jurídicas de carácter aeronáutico emanadas de importantes Tratados Internacionales, requieren afrontar con tesón una faz de nuestra vida nacional, cuya condición del momento ha de ponerse a tono con nuestra tradicional prestancia como país de avanzada en el concierto de las Naciones.

“Urge por tanto tomar las medidas que satisfagan una economía cimentada fruto de atinadas orientaciones.

“Un Ministerio de Aeronáutica que refunda todas las manifestaciones de la actividad aérea, genuina expresión del mundo actual, representaría sin duda una solución racional. Por lo demás ello no es nada nuevo; bastará mirar a nuestro alrededor o un poco más lejos para apreciar que es ésta la mejor ruta.

“Desde ya mucho tiempo, numerosos países habían adoptado para su aviación estructuras en armonía con la vibrante evolución aeronáutica, y otros, asimismo con decisión previsor, estudiaban la forma más adecuada para asegurar el desarrollo normal de la sorprendente y trascendental actividad.

“Gran Bretaña, Francia, Italia y España en Europa se preocuparon ya al término del 1.º Conflicto Mundial, de estimular sus elementos del aire al ritmo de las nuevas ideas y experiencias imperantes, llegando a crear más adelante, el Ministerio del Aire, responsable de moldear y llevar adelante la expresión rutilante de vida moderna.

“En América del Sur, el Brasil, Argentina y el Perú han abrazado similar organización superior en las actividades aéreas, y para nadie es un secreto, que la preocupación primordial en todos los países del orbe, está encaminada hoy a fomentar una bien equilibrada capacidad aérea, suministrándole todas las posibilidades que la técnica exige a servicios de tan vital importancia y compleja textura.

“Recientemente los Estados Unidos, tras duras pruebas y esforzada campaña tendiente a apartar el núcleo de su aviación de la agobiadora preponderancia que habían impuesto hasta ahora sobre ella el Ejército y la Armada, terminó finalmente dicho país,

por darle otra dirección y estructura independiente a sus alas, que le aseguren ahora más que nunca, el poder incontrastable que requieren. Y estamos ciertos que lo alcanzado por la gran Nación del norte, representa una primera etapa que la conducirá definitivamente al libre juego de sus poderosos medios aéreos.

“No faltarán voces estridentes que pretendan ver una creación dispendiosa e inoportuna en nuestra sugerencia. Ya hemos visto cómo la adecuada centralización de costosos servicios existentes aliviará nuestras cargas. Y para el financiamiento del Ministerio de Aeronáutica habrá que considerar además, las fuertes entradas que una disposición normal es capaz de proveer a la Aeronáutica, como también las reducciones que cumple hacer en los Presupuestos de las tradicionales Instituciones Armadas, el Ejército y la Armada.

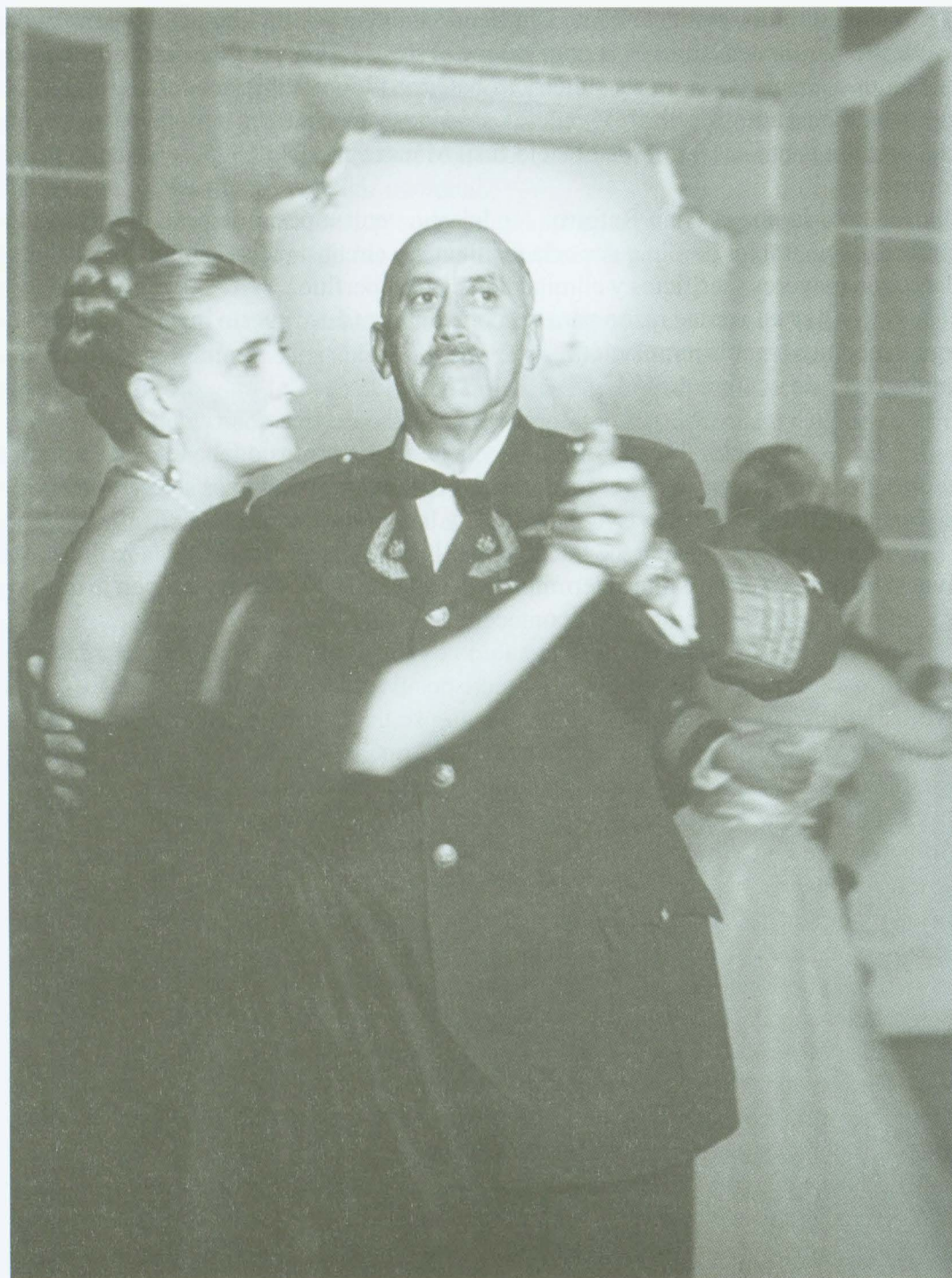
“A este respecto será necesario establecer la prioridad y proporción de gastos que mire al problema común nacional de Defensa, y no a preeminencias que aparecerían hoy al margen de un atinado empleo de los medios. Cualesquiera que sean los fondos autorizados para estos gastos, aplíquese la precedencia distributiva de ellos, según las necesidades de la hora presente. Abordamos una fase de reajuste total. Existe un imperativo nacional en ello. Desgraciadamente estamos palpando la enfermedad que agobia a la Humanidad, el virus que la consume, y la utopía que supone por tanto abandonar una preparación general de la ciudadanía, en términos apropiados.

“Las Instituciones de glorioso pasado deben venir en el fondo y la forma a sumarse a esta mutación, que exige antes que nada la seguridad y prestancia del país. El sacrificio que ellas hagan cercenando ciertos efectivos actuales que se perfilan ya como carentes de adecuado empleo, para hacer posible erigir una Aviación que jamás ha existido hasta ahora en el justo sentido de la palabra, representará no sólo una renovación de valores, pero sí, un nuevo triunfo que en los tiempos que corren habrían ellas de sumar a su brillante historia, al vencerse a sí mismas.

“Elevarla de su estado de postración actual, no ha de constituir un problema exclusivamente militar, pero sí un reafirmamiento de la decisión y conciencia toda, nacional.

“Por fortuna un grupo prominente de estudiosos y conspicuos Altos Jefes y Oficiales del Ejército y la Armada, posesionados de la realidad que se cierne sobre la Defensa Nacional, representan el más sólido eslabón en la concatenación de esfuerzos para alcanzar las formas definidas que el problema militar de Chile requiere.

“Finalmente expresa el autor de este escrito, que aprecia claramente el efecto que puede engendrar la exposición de sus ideas. Múltiples serán sin duda las interpretaciones adversas o bien de índole constructiva que se formulen al respecto. Seguramente en menor proporción estas últimas, puesto que se amaga la estabilidad de un monumento granítico de tradición, intereses creados, incomprensión y artificio.



Baile el día en que se celebró el aniversario de la Fuerza Aérea-

“Seguiremos evidentemente admirando todavía por un tiempo el desfile audaz de nuestros brillantes lanceros, a gran galope al son de timbales y fanfarrias, la carrera más lenta y acompasada de las simétricas baterías hipomóviles, modelo Krupp 1910, como también a nuestros bizarros cadetes, soldados y marinos, en marcial paso de parada, portando sobre sus hombros el viejo fusil Máuser, modelo 1895, reformado posteriormente.

“Pero la nueva Gran Reforma tendrá que venir a pesar de todo. Si no son los hombres responsables de ello quienes la faciliten, las circunstancias la impondrán a breve plazo, con mayores sacrificios y eliminación de lo superfluo.

“No hay en verdad razón para descorazonarse tanto, puesto que los hombres de armas debemos amar la inmolación.

Santiago, 17 de octubre de 1947.”⁽⁵⁾

Dado el carácter de estos artículos y la jerarquía profesional e intelectual de sus autores, no hemos querido entresacar párrafos o destacar frases pues se correría el riesgo, casi cierto, de perder de vista el contexto y la argumentación.

Por otra parte, nos parece bueno poder leer opiniones acerca de la realidad que vivía la Fuerza Aérea de Chile al terminar la década de 1940, y comparar con lo que hoy es y representa la Institución en el acontecer nacional.

En el transcurso de 50 años ha habido éxitos y retrocesos, pero sin duda podemos afirmar que el balance es tremendamente positivo. En la condición actual, el riesgo involucrado es que alguien pudiera pensar que se llegó hasta este nivel sin luchas ni sacrificios y por tanto se suponga que el futuro puede ser mirado como algo fácil y sencillo. Quienes así lo creyeran, olvidarían que la historia no se estudia por un simple placer intelectual. Sino para sacar conclusiones y evitar nuevos riesgos, aún cuando afirmamos que siempre están cambiando las circunstancias, pero las instituciones, como los seres humanos, tienen una vida con pasado, presente y futuro. Por lo tanto, es peligrosos y casi suicida, tratar de ocultar o ignorar hechos pretéritos, porque nos producen desazón o porque queramos evitar el qué dirán.

El hombre valiente reconoce su pasado y lo asume; como así es y ha sido la Fuerza Aérea de Chile.

El análisis que hoy podemos hacer de los artículos transcritos nos lleva a algunas reflexiones en perspectiva histórica, otras de carácter doctrinario y, naturalmente, algunas de tipo político.

La situación política nacional se presentaba complicada para el gobierno pues se había deshecho la agrupación de partidos que lo llevaron al triunfo electoral. Esto que es serio para cualquier gobierno, lo era más si se recuerda que el alejamiento comunista había sido áspero, precisamente por su comportamiento totalitario buscando el control de las masas populares sin detenerse en medios. Esto había representado un fuerte anta-

gonismo de la derecha, lo que no podía sorprender, pero además se enfrentaba con el otro partido de izquierda, el socialista, cuyos dirigentes como Raúl Ampuero, Aniceto Rodríguez y otros prestigiosos defensores de la causa popular veían en los comunistas a obsecuentes seguidores de Moscú y por tanto distantes de una posición nacionalista que los socialistas propugnaban. Entonces, consecuentemente, se producían luchas callejeras que enturbiaban la convivencia nacional.

El gobierno no tenía, en la práctica, otro elemento para garantizar el orden público que las fuerzas armadas de las que se esperaba por lógica y tradición, una sólida coherencia.

La lectura de los artículos transcritos mostraba que esa idea de conjunto estaba supeditada, en opinión de los autores, a que se diera a la Fuerza Aérea un mejor presupuesto y se le otorgara la consideración político-extratégica que merecía, la que por cierto no se le había dado. Hoy nadie discute la importancia trascendental del arma aérea en la preparación de los medios para la seguridad exterior, pero hace cincuenta y siete años, aún no se había tomado conciencia de esa verdad en la opinión de la ciudadanía todavía influenciada por la enseñanza de la Historia de Chile en escuelas y colegios donde se daba una importancia desequilibrante a la heroicidad de marinos y militares.



Acompañando al Presidente de la República cuando éste visitó la Antártica Chilena.



En la Antártica junto a la señora Rosa de González Videla y el Ministro de Defensa Manuel Bulnes Sanfuentes.

Decimos que era desequilibrante pues la cantidad de horas consumidas en esos temas, sobrepasaba con creces las dedicadas al desarrollo de Chile como una cultura.

Respecto del valor mostrado en guerras del siglo anterior por soldados y marinos, no se puede decir menos que se trata de hechos admirables; pero rarísimas veces se dejaba cabida a otros ejemplos de valentía más recientes como habían sido la mayoría de los actos ejecutados por la aviación hasta 1945, que sencillamente se ignoraban.

En este sentido resulta interesante hacer notar que a menudo las tradiciones populares dieron a la aviación más importancia que el otorgado por el Ministerio de Educación. Aún es posible recordar ese estribillo que se había entonado otrora:

“El aviador Cortínez,
aunque sin permiso,
atravesó el macizo
cubriéndose de honor”.

Así se recordaba el doble cruce de la cordillera por su parte más alta, realizado por el entonces Teniente Armando Cortínez Mujica.

Los políticos, las fuerzas de superficie y en general la opinión pública, seguían aferrados a la historia gloriosa de Chile, pero historia al fin y al cabo, no realidad presente.

En esas circunstancias, el contenido de estos trabajos no sólo ponía cuñas en la cohesión militar, sino que en consecuencia debilitaba la posición gubernamental frente a los problemas de seguridad interior.

Respecto a las consideraciones doctrinarias, podemos decir que la época era favorable para posiciones ultristas, pues la aviación había sido durante el conflicto mundial determinante para el triunfo aliado.

Los bombardeos masivos sobre Alemania e Italia y los ataques atómicos a Japón habían llevado a muchos a plantear que la aviación bastaba para ganar la guerra. Se olvidaba o al menos se atenuaba que la destrucción masiva puede dar término a la guerra regular, pero siempre quedarán bolsones o enclaves donde pueda continuarse la resistencia armada y sobre los cuales la acción aérea puede ser casi imposible y donde las fuerzas de superficie tendrán una tarea por resolver.

Agréguese a lo anterior que una fuerza aérea con la potencia para terminar un conflicto por sí sola, representa una inversión de tal magnitud que ningún país latinoamericano está en condiciones de efectuar. Diferente es el pensamiento estratégico actual que señala a la fuerza aérea como la primera que entrará en acción y su capacidad relativa frente a un adversario debe ser de tal calidad que obligue al potencial enemigo a pensar muchas veces si una aventura bélica le será rentable. Es por esta razón que hoy, todos aquellos que participen en el desarrollo estratégico desde el tiempo de paz, tienen la obligación de entregar al arma aérea los medios suficientes y oportunos para poder alcanzar a los centros neurálgicos de algún país con el que se pudiera llegar al uso de la fuerza.

Se afirma con frecuencia que la guerra, y en consecuencia su preparación, es una acción conjunta donde participan fuerzas de aire, mar y tierra.

Dicho así, ni entonces ni ahora se pone en duda que unas fuerzas armadas eficientes y eficaces deben tener un desarrollo armónico desde tiempo de paz ya que la defensa exterior no se puede improvisar por sus complejidades; sin embargo se suele encontrar posiciones disímiles basadas en la tradición, en convicciones doctrinarias, en emociones respetables y, por qué no decirlo, en la habilidad de sectores interesados por vender determinados sistemas de armas.

Esas posiciones disímiles, dependiendo de las circunstancias nacionales e internacionales, pueden provocar un desbalance en el desarrollo armónico de la herramienta militar.

Finalmente, en esta materia, recordemos que EE.UU. era prácticamente el único



La Base Aérea Antártica Gabriel González Videla. Península que al subir la marea se convertía en isla.



1951. El Comandante Horacio Barrientos explica al Presidente de la República la navegación que efectuará el Manu Tara.



1951. En La Serena, el Presidente despide a la tripulación que efectuaría el histórico primer vuelo a Isla de Pascua.

proveedor de armamentos para América Latina y su política, influenciada por la guerra fría, veía con simpatía una orientación antisubversiva en las fuerzas armadas del continente, más que un elemento orientado a la defensa de la soberanía de cada Estado entre el conjunto de países de la región.

En circunstancias de esa naturaleza, era natural que el gobierno del Presidente González Videla experimentara un profundo malestar frente a estas opiniones, motivándolo a generar el retiro de los involucrados, lo que llevó a la renuncia del Comandante en Jefe.

Para reemplazarlo se requería un hombre de gran liderazgo bien entendido y que adicionalmente tuviera las condiciones intelectuales necesarias para comprender la situación y supiera encontrar soluciones felices.

Ese hombre era Aurelio Celedón Palma, pero no bastaría que tuviera buenas cualidades e intenciones. También tenía como tarea repotenciar a la Fuerza Aérea con la débil situación económica nacional y sin lesionar la estructura de la defensa nacional.

Sólo el tiempo podría decir si el Presidente no se había equivocado en su elección y si el nuevo Comandante en Jefe estaba a la altura de las esperanzas que en él se depositaban.

El relevo del Comandante en Jefe de una institución armada, siempre significa cambios en razón de las diferentes personalidades y sus puntos de vista.

Para que un oficial llegue a ocupar ese alto cargo, no se requieren solamente años de servicio; él tiene a su haber una vida profesional donde ha dispuesto del tiempo suficiente para expresar sus ideas y con frecuencia se da el caso feliz de que teniendo el buen tino de mantener una línea de acción institucional, sabe dar diversos énfasis que contribuyen al perfeccionamiento de la Fuerza Aérea.

Un ejemplo contemporáneo sirve para ilustrar lo dicho.

Hace algunos años que la Institución ha determinado la necesidad de reemplazo de aviones que cumplieron su vida útil, pero por razones extra institucionales no se había podido dar inicio a las negociaciones internacionales correspondientes. Quien escribe estas líneas desconoce cuál era el modelo elegido hace algún tiempo; lo que sabe a ciencia cierta es que en todo momento ha habido un equipo de alta calificación profesional estudiando el tema y proponiendo una solución.

La decisión del actual General del Aire Patricio Ríos Ponce se ha inclinado por el F-16. Si coincide o no con su predecesor, es prácticamente secundario, pues lo fundamental es que ha sabido continuar el plan de repotenciamiento y lograr la aprobación gubernamental para iniciar conversaciones con el país productor y para ello lo básico radica en que aplicando su propia apreciación de la situación, está llevando a cabo algo que era una necesidad de la Fuerza Aérea.

En el caso de la toma de mando por el General Celedón había una diferencia significativa pues la renuncia del General Herreros se produjo en condiciones traumáticas, cuando una parte importante del alto mando sostenía una actitud crítica hacia el gobierno y rupturista respecto a la relación con las otras fuerzas de la defensa nacional. Sin embargo, la Fuerza Aérea continuó su vida y entró en un período de recomposición de la armonía en las relaciones de subordinación con las autoridades superiores del Estado y con sus congéneres.

Notas

- 1) Revista Fuerza Aérea, N° 17, año 1945, pág. 39.
- 2) Id., pág. 103.
- 3) Revista Fuerza Aérea, N° 22, año 1946, págs. 11, 12, 13.
- 4) Revista Fuerza Aérea, N° 23, año 1946, págs. 4, 5, 6, 7, 8.
- 5) Revista Fuerza Aérea, N° Extraordinario, año 1947, págs. 12 a 19 ambas inclusive.

CAPITULO VIII

Comandante en Jefe

El 20 de noviembre de 1947, el General de Brigada Aérea Aurelio Celedón Palma asumió la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y casi dos meses después, el 6 de enero de 1948 ascendió a General del Aire.

Mucha agua había corrido bajo los puentes desde que en 1926, unos veintidós años antes fuera nombrado alumno de la Escuela de Aviación. Atrás quedaban los hermosos veraneos en el fundo de su familia, en Chillán. En el camino a Pinto, ese pequeño pueblo que se levanta a orillas del río Chillán, estaba el fundo San Nicolás, comprado por su padre cuando poseía un negocio de frutos del país y proveía lana a la fábrica Bellavista.

También quedaban en la distancia los paseos que junto a su familia solía hacer al fundo Ramuntcho que con su agradable playa se situaba frente a Huachipato. Allí iban los Celedón Armstrong invitados por la gentileza de sus dueños don Enrique Laurent y su esposa doña Josefina Raval. En Ramuntcho se reunían los jóvenes con amigos para disfrutar de las alegrías que la muchachada sana sabe multiplicar frente al océano, recorriendo a caballo las arenas salobres y hablando de proyectos y realidades.

Enrique Laurent había sido amigo de su padre y acogió siempre con gran cariño al joven Aurelio y luego al hombre a quien el peso de los galones no lograba envanecer. Los hijos del General, evocan con nostalgia y alegría esos paseos que solían prolongarse por un par de semanas.

Conversar con Sylvia, Patricia y Aurelio resulta una experiencia muy grata, pues a su innata gentileza unen un espíritu positivo que les permite disfrutar del recuerdo de sus padres y pareciera que para ellos están vivos, aún cuando a lo largo de algunas charlas asomen en sus ojos brillos emocionados y más de una vez una carraspera pretenda desatar el nudo que se forma en sus gargantas. Lo que sucede es que la personalidad recia pero alegre del General Aurelio Celedón Palma y la amorosa ternura de María dejaron en su descendencia vivencias imborrables.

Atrás quedaban muchos recuerdos gratos y otros no tanto, como el de su acci-

dente cuando la mayoría creyó que su futuro sería oscuro, pero que él supo transformar con constancia y dedicación.

Ya hemos mencionado el concepto definitivo que Aurelio Celedón tenía acerca de la lealtad, la que naturalmente concitaba reciprocidades. En aserto de lo dicho, los hijos del General recuerdan con muestras de cariño al “maestro” Bravo, el cocinero que por algunos años le asignó la Fuerza Aérea y que parecía formar parte de la familia; o al Cabo Armijo, que cumplía con entusiasmo su rol de ordenanza; o el Suboficial Soto, chofer, de quien algunos decían que “se sentía casi Comandante en Jefe”, pero quien en verdad fue de una devoción hacia su jefe a toda prueba.

Caso especial es Lidia Gómez que entró al servicio de la familia Celedón Armstrong cuando ya el General estaba en retiro y que se ha mantenido hasta el presente junto a ellos. Hoy, después de cuarenta y un años, con una nieta, continúa trabajando en casa de Patricia Celedón Armstrong, donde con eficiencia y cordialidad ocupa un lugar propio.

Muchos de sus amigos y camaradas quedaron en el pasado inmolidos en aras de un ideal y que ahora eran nombres estampados en una lápida.

Afortunadamente sus padres continuaban sumando años de feliz matrimonio - alcanzarían a celebrar el aniversario número sesenta y cinco- y la anciana pareja seguía siendo fuente que nutría la unidad de toda la familia. Cuando en la actualidad se conversa con las hermanas, hijos y numerosos sobrinos del General, se tiene la confortante sensación de enfrentar a un miembro de algunos de esos clanes que a fuerza de cohesión, capacidad y honor, han sido motivo de novelas histórico-románticas, muchas de las cuales fueron divulgadas por el cine.

Pero cuando tomó el mando de la Institución sabía que, mientras duraran sus funciones, no dispondría de mucho tiempo para dedicar a los amigos y a los seres queridos; que tampoco tendría fácilmente ocasión de volver a cabalgar en el fundo San Nicolás o presenciar atardeceres en Ramuntcho. Uno de los pocos placeres que pudo mantener, en alguna medida, fue la ópera y la lectura, afición que no le abandonó.

En efecto, poco se sabía que Aurelio Celedón era un entusiasta de la música que escuchaba con placer cada vez que podía. Sus contemporáneos recuerdan que cuando alguna preocupación le ocupaba, solía detenerse un momento y en la música parecía encontrar inspiración para resolver. Asimismo, siempre tenía cerca algún libro que leía con dedicación pues toda su vida fue un lector incansable. Tal vez en esas páginas también encontraba respuestas o ideas para los innumerables proyectos que tenía en mente a fin de superar la situación difícil en que había recibido la Institución.

Una duda acuciante era ¿qué hacer primero?: aviones, bases aéreas, dotaciones, instrucción y entrenamiento, bienestar social y mil otros factores.

En realidad, optó por la lógica y la Fuerza Aérea vio que en todos los campos comenzó a percibirse un desarrollo hasta entonces postergado.

En 1942, bajo el mando en jefe del General Armando Castro López, se había recibido -en plena segunda guerra mundial- un nuevo material aéreo de instrucción que representaría una verdadera revolución en los métodos de preparación de los alumnos de la Escuela de Aviación. Los aviones Fairchild PT-19 Cornell, los Vultee BT-13 Valiant y los North American AT-6 Texan.

En los PT-19, con su doble cabina abierta, instrumentos elementales y un tubo acústico para que el instructor, desde la cabina trasera diera explicaciones al alumno sentado en la delantera y quien sólo podía responder con movimientos de cabeza o gestos con las manos. En estos aviones comenzaba la instrucción que tenía su primera etapa emocionante con el vuelo “solo”. En esa oportunidad le colocaban al avión un banderín celeste en la cola para indicar que allí iba un cadete volando por primera vez sin instructor. Después de pasar por varias etapas que incluían acrobacias, formación y algunas salidas a otros aeródromos -le llamaban salidas de cancha-, el cadete pasaba al BT-13.



Graduación del primer curso de Estado Mayor una vez reabierto la Academia de Guerra Aérea. Primera fila de izquierda a derecha: Comandante Enrique Flores Alvarez; Comandante Fernando Ortega Yáñez; General Aurelio Celedón Palma Comandante en Jefe; Comandante Diego Barros Ortiz; Comandante Mario Guevara Rodriguez. Segunda fila: Capitán de Bandada Ernesto Bendjerot Becker; Comandante Osvaldo Farias Guzmán; Comandante René González Rojas; Comandante Eduardo Iensen Francke; Comandante Máximo Errázuriz Ward; Capitán de Bandada Carlos Guerraty Villalobos. De este curso serían Comandantes en Jefe los oficiales Barros, Iensen, Errázuriz y Guerraty



En Eñ.UU. inspeccionando material a reacción que interesaba a la Fuerza Aérea de Chile.

El Vultee era un avión de tren fijo y con hélice de paso variable en dos posiciones. Tenía carlinga y, ¡oh milagro! también se disponía de radio para comunicarse con el instructor y con otras estaciones. Allí se hacían algunas maniobras, se iniciaba el aprendizaje de vuelo por instrumentos, algo de formación aérea y, naturalmente, salidas de cancha.

Luego venía el AT-6, cuyo precursor había sido en 1937 el NA-26. En ese avión se repetía, pero con mayores performances, porque tenía tren retráctil y mayor potencia, las etapas de acrobacia, vuelo instrumental y formación.

La instrucción continuaba hasta que el alumno completaba más de doscientas horas de vuelo y se graduaba de oficial y piloto de guerra.

Con el tiempo, la denominación de este avión fue sólo T-6.

Pero los aviones T-6 no sólo quedaron en la Escuela de Aviación sino que también algunos fueron destinados al Curso de Tiro y Bombardeo que funcionaba en el

Grupo de Aviación N° 1 Los Cóndores, basado en el legendario aeródromo en Alto Hospicio, en Iquique.

Casi todas las Unidades de la Fuerza Aérea contaron con aviones T-6 por períodos diferentes y pasarían muchos años antes que fueran definitivamente retirados del servicio. En esas circunstancias, durante el mando de Celedón, se adquirió en EE.UU. una partida importante de esas aeronaves.

Algunos de estos aviones fueron a integrar, asimismo, el “Grupo de Transporte” que operaba en Los Cerrillos.

Por D.S. N° 442 del 21 de julio de 1948, siendo ya Comandante en Jefe el General Celedón, pasó a denominarse “Grupo de Aviación N° 10, de Transporte”. En aquella época esta Unidad había recibido aviones Douglas C-47 para cumplir su misión y un Douglas DC-3, esto es la versión de pasajeros. El DC-3 fue bautizado como El Canela, pero dejemos al Presidente de la República Gabriel González Videla que nos hable de este tema:

“Era un avión Douglas DC-3 fabricado en 1940, y después de siete años de uso en Estados Unidos fue reacondicionado para el servicio exclusivo de la Presidencia de Chile. Su costo, incluyendo su restauración, fue de 120.000 dólares.”⁽¹⁾

Es de recordar que el DC-3 había hecho su vuelo de prueba en el mes de diciembre de 1935 según lo acredita Plaza y Janes al decir: “Este vuelo de prueba no podía tener mejor final. La compañía American Airlines ha modificado su bono de pedido a Douglas. Ahora no se trata de entregar diez aviones, sino veinte, repartidos en ocho DST (Douglas Sleeper Transport) y doce en versión DC-3.”⁽²⁾

Permitamos a González Videla continuar sus Memorias:

“Al asumir el Mando, creí indispensable adquirir un avión para el rápido y oportuno traslado del Jefe del Estado a través de nuestro extenso territorio, y así cumplir con mis propósitos de Gobernante de estar en permanente contacto con las provincias y resolver en el terreno mismo sus más premiosas necesidades.”

Más adelante continúa González Videla:

“La compra del avión presidencial despertó, por lo insólito en aquel tiempo, las más variadas críticas, especialmente en los sectores de la oposición, agudizadas con sátiras y mofas en diarios y revistas, entre las cuales se distinguió **Topaze**, el célebre semanario humorístico, creación del genial dibujante y caricaturista Jorge Délano (Coke).

“Una información propagandística de la firma vendedora del viejo avión, que describía su interior como “primoroso, de bello color canela”, dio pie para que se desataran en el ambiente público la pulla, la tomadura de pelo y hasta la mordacidad.

“La verdad era que el interior del avión no tenía nada de primoroso, y de color canela sólo había pintada una pequeña franja en el zócalo. Estaba, eso sí, acondicionado para cumplir con sus funciones de avión presidencial.”

Esta parte de lo narrado por el ex Presidente, nos permite reflexionar cuán injustas suelen ser las críticas formuladas por alguna persona pública y luego tomadas sin análisis por el ciudadano común, causando un daño innecesario a autoridades e instituciones.

En el actual mundo globalizado, donde las reuniones entre gobernantes son de enorme frecuencia y para las cuales las fechas y horas son, a menudo, ajenas a la voluntad del Presidente de Chile, disponer de un avión presidencial es obvio. Sin embargo, podemos escuchar opiniones fundadas en motivos políticos contingentes, que recomiendan vender una aeronave destinada a esos fines, sin pararse a considerar las enormes ventajas para las relaciones políticas y económicas internacionales que acarrea el disponer de ese medio de transporte moderno, eficiente y eficaz. También se suele decir que su venta podrá otorgar fondos para programas sociales, como si la simple enajenación de un avión pudiera solucionar los problemas que en ese sentido tiene un país en vías de desarrollo.

Pero, regresemos a González Videla quien se ocupa de una cuasi emergencia presentada por El Canela.

“La superioridad de la FACH puso término a estas contingencias designando a dos de los más expertos y prestigiosos pilotos como jefes de la tripulación del avión presidencial. Estos fueron el actual Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire señor Gustavo Leigh Guzmán, hoy uno de los miembros de la Junta de Gobierno, y el actual Jefe del Estado Mayor, General de Aviación señor José Berdichewsky Scher, manteniéndose en estos puestos ambos oficiales hasta el fin de mi período presidencial.”⁽³⁾

En párrafos más adelante, continúa el relato:

“Los viajes semanales con estos caballerosos pilotos durante casi todo mi período de Gobierno crearon un ambiente de amistad que fue muy grato para el Jefe del Estado, que le permitió apreciar la rectitud, espíritu militar y sentido de responsabilidad con que actuaban.”

Al terminar el Capítulo I de la Vigésima Tercera Parte relata una anécdota que refleja el sentido de humor de los aviadores, como asimismo su comprensión ante actos que demuestran desconocimiento de la aviación.

“Cuando volábamos sobre sectores atrasados de la carretera (se refiere a tramos aún no terminados de la Carretera Panamericana. N. del A.), que la constitución rocosa del terreno obligaba al uso de dinamita en vez de la maquinaria, los pilotos descendían de la altura de 7.000 pies a 500 para observar las faenas. Con estas visitas aéreas los contratistas y trabajadores se sentían estimulados para aumentar el ritmo de trabajo, a fin de que la carretera, en el tramo Santiago-La Serena, pudiera estar terminada antes del fin de mi Mandato, como felizmente ocurrió.



Un abrazo cordial entre amigos, más que autoridades de la república.



Mantenga el curso, yo asumo la responsabilidad.

“Al observar desde la cabina del avión que los obreros saludaban levantando sus gorras, sobrevolábamos sobre ellos y sacaba mi pañuelo blanco y contestaba con entusiasmo los saludos, convencido de que los obreros me veían. Años después, el General Berdichewsky me confesó que, para no desilusionarme, me dejaban que eufórico continuara haciendo señales por la ventanilla de la cabina, pero estas son tan pequeñas que nadie puede ver ningún tipo de señal desde tierra.”⁽⁴⁾

Quienes tuvimos el honor y la suerte de trabajar bajo las órdenes directas de ambos señores Generales, conocimos el humor gentil que tenían, y al mismo tiempo podemos dar testimonio de la comprensión que otorgaban a otras personas mientras con sus actuaciones no lesionaran a terceros.⁽⁵⁾

Durante el Comando en Jefe del General Celedón, la Base Aérea de Quintero fue un impresionante lugar donde se concentraba casi todo el material aéreo de combate y naturalmente una cantidad correspondiente de pilotos, oficiales de otras especialidades y soboficiales de todas las áreas. El Grupo de Aviación N° 2 disponía de aviones anfíbios



1950. Entrega de armas en la Escuela de Especialidades.

y botes-voladores Catalina PBY-5 y OA-10, todos de gran autonomía. Esta Unidad cumplía misiones de variada índole a lo largo del país, lo que obligaba a un intenso trabajo de mantenimiento y permitía a sus tripulaciones estar en óptimas condiciones de entrenamiento. No tardaría mucho en dar elocuentes muestras de su elevado nivel profesional.

El Grupo N° 8 tenía aviones de bombardeo B-25, los mismos que se habían hecho legendarios cuando bajo el mando del Teniente Coronel James Doolittle bombardearon Japón en abril de 1942.

El libro *Crónicas de la Aviación* ya citado en estas páginas, da cuenta de la acción en los siguientes términos:

“Océano Pacífico, 18 de abril.

“Roosevelt ha dado su conformidad para bombardear Tokio. El éxito de tal incursión devolverá la esperanza a los aliados, desmoralizados por el dominio del cielo que los japoneses han conseguido. El plan elegido consistía en despegar los aparatos a partir de portaaviones llevados lo más cerca posible de Japón sin ser descubiertos. Estos despegues representan una hazaña nunca realizada. Bajo las órdenes del teniente coronel J. Doolittle, la operación ha empezado muy pronto por la mañana. A 1.000 Km. de Tokio, 16 North American B-25 Mitchell han conseguido despegar del Hornet y poner rumbo hacia Japón. Han lanzado sus bombas sobre Tokio a 400 m. de altitud sin ser molestados por los cazas. Kobé, Yokohama y Nagoya también han sido bombardeadas. Los B-25 han continuado para aterrizar en China. El mal tiempo les ha impedido encontrar los improvisados aeródromos preparados y los aviones han tenido que abandonarse en vuelo.”⁽⁶⁾

Este bombardeo fue divulgado por una película que se llamó “Treinta segundos sobre Tokio”.

La operación constituyó un hecho dramático en la guerra, por muchos motivos, y pareciera que el Almirante William Halsey hubiera previsto lo que sucedería a los aviones y sus tripulaciones después del ataque cuando al dar la orden correspondiente dijo: “Lance los aviones. Al coronel Doolittle y a su valiente equipo, ¡buena suerte y que Dios os guarde!”

Con toda razón cuando en Chile, algunos años después, los pilotos despegaban en esos aviones cuyos dos motores producían un ruido como si estuvieran moliendo piedras, sabían que se trataba de máquinas con historia.

También experimentaban un gran orgullo los oficiales que volaban los P-47 del Grupo de Aviación N° 11.

Este avión había realizado su primer vuelo el 6 de mayo de 1941 y llegarían a construirse más de 20.000 unidades. Se trataba de un robusto monoplaça equipado con un motor Pratt and Whitney de 2000 cv y dotado de un turbo compresor que aumentaba



Siempre acompañando a su esposo.

la potencia en combate. Ocho ametralladoras. 50 en las alas lo convertían en un formidable cazador. Su gran hélice cuadripala contribuía a darle un aspecto impresionante.

La cabina situada casi al centro del fuselaje permitía una escasa visión durante el taxeo y el aterrizaje, por lo que no fue raro que muchos pilotos pasaran algunos sustos durante esas maniobras.

La gran cantidad de pilotos que eran necesarios para operar esos tres Grupos en Quintero, creaba un ambiente fácil para intensa actividad en el Casino de Oficiales, particularmente en las tardes de invierno cuando la localidad ofrecía poquísimas distracciones a más de un centenar de jóvenes.

Durante los fines de semana, todos los que podían viajaban a Santiago el día sábado y regresaban el lunes antes de mediodía.

Para esos viajes se solía usar los anfibios Catalina y desde luego se fijaba un número determinado de pasajeros atendido a que no eran aviones de transporte.

Un día lunes, como otros fines de semana, llegamos a Los Cerrillos una gran cantidad de oficiales que queríamos viajar en el Catalina porque el sueldo a mediados de mes no alcanzaba ni siquiera para pagar el pasaje del tren, que llegaba a Quintero luego de un transbordo a automotor de trocha angosta.

Entre bromas y ruegos nos embarcamos todos pese a los gestos reprobatorios del piloto.

Cuando aterrizamos, vimos con horror que estaba esperando al avión un Comandante de Grupo famoso entre la juventud por su estrictez.

No había más que hacer y comenzamos a descender de la aeronave. ¡Eramos treinta dos!

El Comandante, sin que se le moviera un músculo de la cara nos espetó -Bien jóvenes, formen todos en línea y el piloto y copiloto a la cabeza.

Cuando estuvimos alineados frente a él, en palabras muy corteses, pero clarísimas, nos dijo que por lo menos éramos un cáfila de irresponsables y en vista de lo cual se suspendían los vuelos de fines de semana a Santiago.

¡Recuerdos de una lejana juventud, allá por 1951!, cuando el General Celedón era Comandante en Jefe.

En esos mismos tiempos, un día se hizo circular entre los oficiales subalternos una orden escrita y firmada con facsimil por el Comandante de la Base, informando que a las 12:00 llegaría en visita, nada menos que Gabriela Mistral. Para la ocasión se disponía que todos los oficiales debían estar en la losa principal, con galón dorado⁽⁷⁾ a las 11:45. Eran las 10:15.

Se produjo una desbandada y todo el mundo corrió a cambiarse el uniforme, pues la mayoría estaba en buzo de vuelo.

Se trataba de una broma inventada por el oficial ayudante de uno de los Grupos, con la complicidad de dos amigos.

Hasta ahí todo iba muy bien y los autores muertos de risa presenciaban las carreras y veían como algunos empezaban a transpirar bajo el sol.

Pero... de pronto apareció un Comandante y preguntó qué pasaba. Algún atento le explicó señalando que ya eran las 10:30. Al ver el grupo numeroso que comenzaba a formarse, el Comandante no dudó de la veracidad y salió para ir a su casa, ubicada a un par de cuadras de la Base, para vestirse de parada.

En ese momento el autor de la broma se percató que el asunto podía encrespase y muy compungido salió para contarle a su Comandante que todo había sido inventado por él.

Afortunadamente el Comandante, entre broma y serio, celebró la gracia con algunos ásperos consejos para el joven Teniente y la cosa no pasó de allí; salvo que en la tarde, el autor del documento debió pagar algunas rondas de tragos para todos sus colegas.

Pero no todo era jolgorio, ni mucho menos ya que se trabajaba ordenadamente debido a que esa cantidad de aviones implicaba un fuerte trabajo de mantenimiento que debía estar apoyado por el correspondiente nivel de abastecimientos de los miles de

items que requiere una Fuerza Aérea, la cual se presume debe estar en todo momento lista para operar.

El estar listos para operar significaba mantener un permanente entrenamiento de vuelo para pilotos y tripulaciones. En esas circunstancias se debió lamentar varios accidentes, algunos con consecuencias fatales, lo que representaba pérdidas de vidas y material.

Era evidente que más de uno se debió a indisciplinas de vuelo, hecho al que debía ponerse atajo y que motivó la natural preocupación del Comandante en Jefe, quien hizo saber a toda la Institución su firme propósito de poner fin a esos procedimientos, para lo cual emitió las órdenes necesarias, como se puede apreciar, por vía de ejemplo, en el oficio circular E.M. N° 185 de 5 de noviembre de 1951, cuya fotocopia se incorpora en este libro.

Las experiencias que había arrojado la Segunda Guerra Mundial establecían con claridad la necesidad de contar con una infraestructura capaz de permitir el despliegue de tiempo de paz y el redespliegue que pudiera exigir una situación de amenaza de conflicto; pero como lo vimos en el capítulo anterior, la cantidad y calidad de bases era claramente deficitaria. Esta condición motivó al General Celedón, quien “se preocupó del desarrollo de la infraestructura de la FACH, de la continuación en especial de la futura Base Aérea de “Cerro Moreno” en Antofagasta.”⁽⁸⁾

En esa ciudad se disponía desde hacía largo tiempo del aeródromo “La Chimba”, cuyas características lo hacían insuficiente para el incremento que estaba tomando la aviación civil y comercial. Mucho menos aún, lo sería cuando se asentaran allí unidades de combate, como estaba previsto. Por esas circunstancias es que en 1944 se iniciaron los trabajos para llegar a construir una gran pista de aterrizaje, hangares e instalaciones complementarias. En 1948, luego de algunas demoras imprevistas comenzaron los trabajos de construcción.

En esa etapa se agudizaron los problemas derivados de la falta de agua potable la que debía ser trasladada hasta allí, en seis vagones de ferrocarril y depositada en un gran estanque de tres mil metros cúbicos.

Durante la etapa de construcción que duró algunos años, se instalaron a vivir algunos oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea entre los que hay que destacar al entonces Comandante de Escuadrilla Alfredo Lavín Ramírez, cuya dedicación fue muy importante en el avance de las obras. Además, había el habitual campamento para albergar al numeroso contingente de trabajadores de las empresas contratistas.

En ese período hubo un hecho anecdótico.

Cuando ya se habían tendido las redes de alcantarillado, las aguas servidas escurrían hasta un lugar alejado, donde una potente bomba las largaba pulverizadas a una distancia considerable y así la tierra salitrosa fue lavándose y dejando un terreno fértil.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
DIRECCION DEL PERSONAL

Recomendaciones a los Jefes y Oficiales
que tengan funciones calificadoras.-

DEPTO. I. N°. 1002

SANTIAGO, 16 DE OCTUBRE DE 1951.-

CIRCULAR

CONFIDENCIAL

La actual Ley de Ascenso N°. 7161 y las disposiciones reglamentarias que la complementan y rigen su aplicación, tienden primordialmente a producir una adecuada selección de los cuadros de la Oficialidad, destacando a aquellos, que por su preparación profesional y dotes de mando, deban alcanzar los grados superiores, dentro de la escala jerárquica.-

Así se establecerá una proporción cualitativa entre la técnica moderna y el elemento humano realmente capacitado para sacar el mayor rendimiento y el más eficaz empleo, asegurando en esta forma la alta misión que nos ha conferido la ciudadanía, de defender eficazmente los intereses de la Patria.

Sin embargo, para conseguir lo anterior, es necesario aplicar con criterio ilustrado y consciente las disposiciones legales y reglamentarias de que disponemos, las que son, en sí mismas, perfectamente adecuadas al fin que persigue el Legislador, y no, en forma rutinaria y superficial. A este objeto se encamina la presente Circular.-

El objetivo es que me he referido en un comienzo, se logra mediante la calificación anual de cada Oficial, que no es otra cosa que el examen seriamente consciente, desapasionado y preciso de sus cualidades y dotes en particular, en que sirve de guía al calificador, el formulario de calificación que deberá llenar; pero que deberá completarse, en forma inteligente, por quienes califican, de tal manera, que de ese documento quede en claro ante la Junta Calificadora, cuales son los méritos y cuales los defectos de quien se califica, así como sus posibilidades futuras.-

Al fiel cumplimiento de las funciones del calificador, está unido el progreso de nuestra Fuerza Aérea, por cuanto nadie puede desconocer que las Instituciones progresan si cuentan con elementos capacitados. Consideren también, las autoridades calificadoras, que es elemento vital a quienes ejercitan la facultad de mando, saber apreciar en forma imparcial y justa, a sus subordinados. Quienes carecen de esa cualidad, deben considerarse, por ese solo hecho, incapaces para las funciones de mando.-

Evidentemente que no podrá pretenderse que un Oficial reúna en sí todas aquellas cualidades que harían de él al Oficial perfecto; pero, cuando menos, es necesario tener en cuenta que quienes carezcan de algunas de ellas, deberán afanarse en suplirlas con un profundo sentido de la responsabilidad y con el ánimo decidido de hacer en la mejor forma las cosas o las funciones que les sean encomendadas.-

El calificador que se concrete únicamente en destacar los méritos y cualidades sobresalientes de su calificado, sólo habrá cumplido con el primer objetivo de la calificación, esto es, la permanencia y ascenso de los más aptos; pero deberá dar un paso más: deberá estudiar también las deficiencias y errores de los Oficiales que califica, ya que, el segundo objetivo de la calificación, o sea, la oportuna eliminación de los menos aptos, tienen para los fines institucionales, igual importancia.-

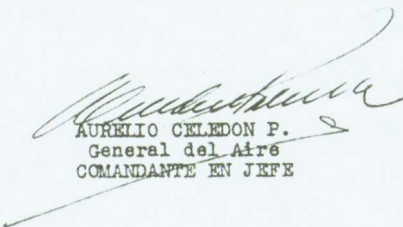
//.

//. Las consideraciones expuestas mueven al Comandante en Jefe infrascrito a recomendar a cada uno de los Jefes y Oficiales que tengan funciones calificadoras, un especial cuidado y tino en el procedimiento, recordándoles que es una grave falta a los deberes militares el no proporcionar los informes fidedignos para que las calificaciones reflejen realmente la personalidad del calificado en su doble aspecto personal y profesional.-

Es necesario tener presente que no sólo la carrera de los Oficiales de su mando sino el bienestar general de la Fuerza Aérea de Chile, están confiados en gran parte a la función de calificar.-

La presente Circular será leída y comentada en reunión de Oficiales.-

Anótese y comuníquese.-


AURELIO CELEDÓN P.
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

Impartiendo instrucciones para calificar con justicia.

Seguramente, muchos tenían entre sus alimentos los sabrosos tomates nortinos y como las pepas de esa verdura no fueron disueltas por los jugos gástricos, poco a poco éstas comenzaron a caer como semillas que con agua, sol y tierra abonada naturalmente empezaron a fructificar.

No faltaron los recolectores entre los trabajadores que así disponían de tomates enormes y jugosos que obtenían de manera gratuita, hasta que el Comandante, advertido de la situación y con la asesoría de un médico dispuso arrancar las matas para evitar infecciones.

Durante muchos años conocimos en la zona la historia de los tomates, a los que el gracejo popular agregó dos palabras evidentes y... quedaron bautizados.

La Base fue inaugurada oficialmente en 1954, cuando el General Celedón ya había dejado el mando superior de la Institución, siendo sucedido por el General del Aire Armando Ortiz Ramírez.

Aurelio Celedón, por las circunstancias de su carrera plena de actividad y debido a que la Academia Aérea (hoy Academia de Guerra Aérea) había tenido un funcionamiento irregular con períodos prolongados de receso, no pudo ser Oficial de Estado



Matrimonio de su sobrino Capitán de Bandada Roberto Sánchez Celedón. El General ya estaba recién en retiro.

Mayor. Sin embargo, siempre mantuvo una evidente preocupación por preparar oficiales en esa especialidad.

Como resultado de su interés, en 1949 se reabrió el instituto con el nombre de Academia de Guerra Aérea y se dio comienzo a los cursos regulares de Estado Mayor y otros, destinados a capacitar oficiales de diversos grados en el arte de la guerra.

En este hecho se manifiesta claramente una de las facetas positivas que conformaban la personalidad del General, quien jamás tuvo un resentimiento ni un complejo frente a camaradas suyos que habían tenido la ocasión de graduarse en esa especialidad. Por el contrario, estimuló de manera permanente a sus subalternos y respaldó definitivamente a la AGA.

Quienes tuvimos la suerte de ser alumnos y luego profesores en ese centro de altos estudios, tenemos una deuda de gratitud con hombres como Aurelio Celedón, que frente a una serie de circunstancias adversas supieron comprender la conveniencia del estudio y tuvieron la firme voluntad de crear las instancias necesarias para capacitar al personal.

Hoy, con muchos años en nuestra bitácora, vemos con emocionado orgullo el alto nivel de prestigio nacional e internacional que ostenta la Academia de Guerra Aérea, funcionando en hermosas y adecuadas instalaciones.

Había otros temas que le preocupaban con marcada intensidad, uno de ellos se basaba en la rica experiencia como piloto que poseía el General Celedón, lo que le permitía recordar con cuánta frecuencia había sabido de compañeros suyos aterrizados por emergencia, en recónditos parajes de nuestra geografía. Conocía sobradamente los esfuerzos que se habían gastado en su búsqueda y rescate. Sabía, también, que cuando una aeronave está en esa condición, sus familias sufren tremendas emociones y sus camaradas se acongojan por el amigo perdido.

Por esas razones, durante su mando se realizaron los primeros estudios y contactos para organizar en la Fuerza Aérea el Servicio Aéreo de Rescate conforme a normas internacionales. Con el correr del tiempo, se ha llegado a la sólida condición actual que ha permitido muchas veces llegar oportunamente a salvar vidas de chilenos y extranjeros.

Pero todas estas realizaciones no lo envanecían y siempre guardaba un espacio para dar comprensión a los errores, a veces cometidos por simple inexperiencia. Sin embargo, su espíritu de justicia se inquietaba frente a la acción correctora que asumían los diferentes niveles de mando para calificar a los subalternos.

Una prueba de ello es la sensatez que se advierte en la Circular Confidencial N° 112 de 16 de octubre de 1951 que se acompaña en este texto.

Otro elemento que jamás le abandonó, fue su interés por consolidar la soberanía chilena en sus territorios alejados del centro del país.

En 1940, el Presidente Pedro Aguirre Cerda dictó el Decreto Supremo N° 1747 de fecha 6 de noviembre; en él se fijaban los meridianos que determinaban un casquete antártico, llegando al Polo Sur, territorio por el que Chile hacía expresa declaración de soberanía.

No es este el lugar para analizar toda la amplia gama de razones jurídicas e históricas planteadas por nuestro país para demostrar sin vacilaciones la indiscutible calidad de los títulos exhibidos; sólo baste recordar antecedentes como continuidad geográfica con el extremo austral, operaciones económicas de pesca y caza marítima, rescate de una tripulación inglesa a comienzos del siglo XX, interpretación derecha de documentación española, y muchos otros.

Pese a estos elementos para demostrar la soberanía chilena, pronto surgieron países planteando reclamaciones parecidas, aunque sus fundamentos fueron diferentes. Entre esos países se destacaba lo dicho y hecho por Argentina y Gran Bretaña que reclamaban soberanía sobre, prácticamente, el mismo sector. En vista de lo cual, los

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE

CONFIDENCIAL

M. N°

185

SANTIAGO, 5 DE NOVIEMBRE DE 1951.

C I R C U L A R.

1.- Con verdadera sorpresa esta Comandancia en Jefe se ha impuesto de los continuos accidentes de aviación que se han producido en el último tiempo, con pérdidas de vida y material, que a no dudar son en gran parte el resultado de abiertas contravenciones a la disciplina de vuelo provocadas por el incumplimiento de las claras y terminantes disposiciones que las circulares del Comando en Jefe y Reglamentación en vigencia contienen.

2.- Es indudable que la naturaleza de las actividades que desarrolla la Fuerza Aérea escapan al control directo e inmediato del superior sobre el subalterno, situación que sólo pueden obviarse mediante el desarrollo de un elevado sentido del cumplimiento del deber y un exacto auto-control de los pilotos en el cumplimiento de sus actuaciones independientes. Es indispensable que todos los pilotos estén compenetrados de su delicada función y que el respeto y observancia de las instrucciones impartidas por sus superiores, constituyan la garantía indispensable en la preservación de su seguridad personal.

3.- Existe, pues, un deber imperioso de los superiores en orden a representar en todo momento las instrucciones escritas y los vicios que la práctica de los vuelos recomienda corregir. Por parte de los subalternos, éstos deben observar las instrucciones y consejos recibidos en todo instante, convencidos de que al no hacerlo cometen faltas contra la disciplina de vuelo y se exponen torpemente.

4.- Como no es posible aceptar se sigan sucediendo los accidentes y siendo indispensable poner atajo a este mal que hiere en forma tan sensible a la Fuerza Aérea, exijo la colaboración de todos para alcanzar el grado de seguridad que las contingencias del vuelo permitan y que ha sido el propósito constante de esta Comandancia en Jefe.

5.- Los Sres. Comandantes de Unidades serán inflexible en la represión de las faltas que se cometan contra la disciplina de vuelo o desobediencia a las instrucciones que se impartan, en el cumplimiento de la reglamentación en vigencia.

DISTRIBUCION:

Altes Reperticiones,
Comandos de Unidades
Aéreas y de Instrucción
y Unidades de su dependencia.
Archivo.


AURELIO CELEDON P.
General del Aire
Comandante en Jefe

Recomendaciones para observar disciplina de vuelo.

Ministerios de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional elaboraron un plan de acción factible para desarrollar instalaciones en la zona.

Presentados los antecedentes al Presidente de la República se encontró en él la voluntad política de materializar lo previsto dando su completa aceptación. La actitud de González Videla fue encomiable pues el proyecto no le pertenecía, ya que había sido concebido bajo la administración anterior e implementado siendo Alfredo Duhalde Vicepresidente y ambos estaban distanciados por una agria enemistad. Sin embargo, con la aprobación del Presidente zarpó la primera expedición antártica y se construyó la Base Arturo Prat en Puerto Soberanía, situado en una de las islas Shetland del Sur, el día 6 de febrero de 1947.

A fines de ese año, en vista de actitudes británicas que cuestionaban la soberanía chilena en la Antártica, se decidió acelerar los preparativos para instalar una segunda base en el sector. Esta vez correspondió al Ejército, que fundó la Base General Bernardo O'Higgins bajo el mando de un Capitán de Ejército y cuatro suboficiales. En esa ocasión se agregó a la dotación el Teniente 1º de la Fuerza Aérea Carlos Toro Mazote Granada.

En esta expedición estuvo presente el Presidente González Videla, quien en un acto inédito se convirtió en el primer gobernante mundial en visitar el continente blanco, dando una muestra práctica de ejercicio de la soberanía.



1960. La familia se reúne para celebrar un nuevo aniversario del matrimonio Celedón-Palma. Apoyado en el respaldo quien al correr de los años sería el General Adolfo Celedón Sandoval

Como es comprensible, acompañó al mandatario una numerosa delegación de personalidades nacionales como ministros de Estado, parlamentarios, dirigentes de diversas actividades económicas y laborales, representantes de varios diarios y, desde luego, altos mandos de las fuerzas armadas. Entre estos estaba el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. No cabe mucha duda que el General Celedón debe haber lamentado que para tan significativa ocasión de la vida nacional, la presencia de la Fuerza Aérea se viera limitada a los vuelos de reconocimiento efectuados por el Vought Sikorsky N° 308 de la Base Aérea de Quintero piloteado por el Teniente 1° Arturo Parodi Alister. Este fue el primer vuelo de reconocimiento en el área.

Para efectuar estas operaciones, el avión iba en cubierta del Transporte Angamos de la Armada, y debía ser embarcado y colocado en el agua mediante una grúa del buque.

Durante ese viaje, el General Celedón conversó con el Presidente y lo persuadió que la Fuerza Aérea también debía instalar su propia base en un lugar que se había preseleccionado y que exploraciones posteriores confirmaron. Habiendo obtenido la aprobación presidencial, Celedón entregó la directivas correspondientes para que el 12 de marzo de 1951 se inaugurara la Base Aérea Presidente González Videla, constituyéndose en la más austral de los tres puestos de las fuerzas armadas operando en la Antártica.

La misión que se le asignó fue realizar observaciones meteorológicas, glaciológicas y de mareas, como también otras actividades científicas. A través de este trabajo y por la presencia de los ocho hombres de su dotación, contribuía a consolidar la soberanía nacional.

El autor de este libro prestó servicios durante todo 1955 en GGV -como la llamábamos cariñosamente en argot antártico- y puede dar testimonio del esfuerzo siempre creciente de la Fuerza Aérea para contribuir a la consolidación del territorio nacional. En ese año, los miembros de la dotación podíamos comentar durante la larga noche invernal de aquella latitud (64° 49' S) que tanto González Videla como Celedón habían tenido una visión geopolítica y una decisión para actuar, que no podíamos menos que admirar.

En nuestros comunicados radiales iniciábamos siempre la transmisión diciendo “Aquí Base Aérea Gabriel González Videla, la más austral de la Antártica chilena”, sabiendo que éramos escuchados por ingleses, argentinos y chilenos.

Después de la fundación de la Base O'Higgins, la expedición regresó a territorio de Chile sudamericano y la vida continuó con toda suerte de acontecimientos.

En Chile se había dictado la Ley de Defensa de la Democracia que colocaba al Partido Comunista fuera de la ley y como consecuencia, muchos de sus militantes fueron relegados a Pisagua donde se había constituido un campamento de detención. Pronto



Durante el matrimonio de su hijo Aurelio.

alguna prensa bautizó a ese cuerpo legal como “Ley Maldita” para desprestigiarla. En realidad no era sino la consecuencia lógica de dos hechos: uno, en el campo internacional donde ya había terminado el romance bélico de EE.UU. y la URSS dando inicio a la Guerra Fría; el otro, se refería a las acciones violentas que cometía en Chile el Partido Comunista.

El resultado fue que el ambiente político en lugar de tranquilizarse se fue enrareciendo paulatinamente pues si bien se ahogaba la acción marxista, las pugnas políticas se daban ahora entre partidos de características democráticas.

En ese ambiente hubo elecciones parlamentarias en las que triunfó la combinación de partidos que apoyaban al gobierno al obtener dos tercios en ambas ramas del Congreso. En esa ocasión, el General Carlos Ibáñez obtuvo la primera mayoría como Senador por Santiago, con una votación aplastante. Se mostraba de esa manera que había un natural desgaste del gobierno, especialmente si se recuerda que era el tercer período radical. No obstante el éxito alcanzado por Ibáñez, comenzaron a percibirse síntomas de intentos por desestabilizar al gobierno.

“El golpismo actuaba en el país dentro de un triple frente.

“Mediante la penetración ideológica en el Ejército, sobre todo en la oficialidad joven, utilizando para ello las fuerzas en retiro y el ascendiente que tenía el General Ibáñez en los institutos armados.

“Por intermedio del Partido Socialista Popular, que azuzaba a los gremios para soliviantarlos en contra del gobierno, tarea a la que se sumaban los partidos de oposición, provocando huelgas y trastornos sociales.

“A través del Partido Agrario Laborista, que frente a la insurrección y al desorden provocado por los mismos opositores de los que formaba parte, reclamaba la sustitución de mi gobierno por otro de carácter autoritario.

“A esta tarea desquiciadora se unía el comunismo, vencido pero no derrotado, que aspiraba tomar la revancha y que no perdía la ocasión para fomentar el descontento y la intranquilidad ciudadanos.”⁽⁹⁾

En efecto, comenzaron conversaciones en casas de oficiales retirados que habían participado de alguna forma en la primera administración Ibáñez y que continuaban convencidos de que sólo una dictadura era capaz de gobernar en Chile.

Estos viejos militares transmitían a sus hijos y yernos sus inquietudes y al mismo tiempo contaban maravillas sobre Ibáñez, de manera que así fue extendiéndose la idea de un golpe de Estado para colocar a Ibáñez en el poder, disolviendo el Congreso y gobernando por decretos-leyes.

Se produjeron algunos complots bastante curiosos como el de las “patitas de chanco”, llamado así porque un grupo de oficiales de ejército y algunos aviadores se

reunieron en una quinta de recreo con el aparente propósito de comer un “cauceo” de patitas de chanco. Pero la policía estaba alertada ya que nunca falta algún traidor o delator. En resumen, fue descubierto este complot de opereta y los participantes fueron, en su mayoría, llamados a retiro.

En aquella época aparecieron algunos movimientos más organizados, uno de ellos con el nombre de GOS (Grupo de Oficiales Seleccionados) quienes, como su nombre lo indica, creían ser algo especial dentro de sus respectivas instituciones.

Otro fue el de los P.U.M.A. Tal vez la sigla quisiera decir “por un mañana auspicioso” u otra frase por el estilo. En este grupo estaban comprometidos oficiales superiores del Ejército y la Fuerza Aérea, algunos de los cuales tuvieron posiciones destacadas en el futuro gobierno de Ibáñez, a partir de 1952.

Informado el Presidente acerca de estos actos sediciosos, citó al Ministro de Defensa General Guillermo Barrios Tirado a fin de que se pusiera término a ellos. La respuesta del Ministro habría sido, textualmente, la siguiente:

“Excelencia, me permito prevenirle que hay en estas denuncias un plan hábilmente orientado para obligar al Ministro de Defensa, blanco permanente de los elementos golpistas, a tomar medidas inconsultas e injustas, para provocar de este modo el malestar en los cuerpos de oficiales.

“Yo respondo, Excelencia, como he respondido hasta hoy de que las Fuerzas Armadas guardarán la disciplina y el acatamiento estricto a sus deberes constitucionales.

“Sin embargo, en cumplimiento de sus deseos, reuniré hoy mismo, en mi despacho, al Cuerpo de Generales y Almirantes para transmitirles su orden.”⁽¹⁰⁾

Es curiosa esta afirmación de González Videla en cuanto a que sean palabras textuales, pues al parecer, en esa época no se grababan las conversaciones del Presidente con sus ministros y parece poco probable que para tratar un tema tan delicado, haya recurrido a algún taquígrafo.

Pero hecha esta salvedad, queda el espíritu de la respuesta donde el Ministro Barrios pareciera creer que es él, el objetivo de los golpistas y no el Gobierno.

Su respuesta declamatoria sobre la disciplina tenía su base en el hecho que él conversaba con los generales, y ellos no participaban en los diferentes movimientos, sino sus subalternos.

En las Memorias del General Barrios se cita in extenso lo que el Ministro dijo a los Generales y Almirantes presentes. En ello se destaca con claridad la idea de que acciones deliberantes eran realizadas por la oficialidad joven ya que en uno de sus puntos dice: “Por eso, los que formamos parte del gobierno queremos pedirle a los oficiales jóvenes (el destacado es del autor. N. del A.) que cesen en estas actividades...”

Más adelante agrega: “advertir a los jóvenes oficiales”, confirmando la idea de que tal vez sólo se trataba de grupos formados por Alféreces y Subtenientes.

No sabía que había Coroneles comprometidos y oficiales de todos los grados, además de suboficiales seleccionados.

Es probable que su error partiera de una expresión común en las fuerzas armadas, pero no por eso feliz.

Se suele decir “los oficiales jóvenes” para referirse a Tenientes y Capitanes olvidando que son profesionales cuyas edades en la vida civil les permitiría ser tratados como: Sr. Abogado, Sr. Diputado, Sr. Concejal, o pedirle un remedio cuando se está enfermo, o que calcule la resistencia de un puente, o diseñe una casa, en fin, mil cosas para “jóvenes” de la edad de los oficiales subalternos.

Tal vez siguiendo el equívoco en la denominación de “joven”, un general, como era Barrios, podría pensar que un coronel como Abdón Parra que lo reemplazó al cambiar el gobierno, era un joven.

Como fuera, estos grupos continuaron concertándose para defender el eventual triunfo de Ibáñez en el caso de ser desconocido por el Gobierno o el Congreso. Afortunadamente, el Parlamento reconoció la victoria del viejo general.

En la Fuerza Aérea estas tendencias ibañistas eran menos notorias, lo que no significa inexistentes. Así se había ido enrareciendo el ambiente político en Chile y su influencia en el mundo militar.

Pero regresemos a circunstancias más positivas.

El día 19 de enero de 1951 se realizó un vuelo que puede engarzarse en una larga cadena de acciones sobresalientes dentro de una institución que podría llenar volúmenes con el heroísmo de muchos de sus hombres. En esa ocasión despegó desde La Serena el Catalina N° 405 del Grupo de Aviación N° 2 rumbo a Isla de Pascua.

Hasta esa fecha, había muchos escépticos que consideraban imposible esta operación, pero... ¿cómo se generó y se desarrolló?

Hacia muchos años que el Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer soñaba con la idea de unir el continente con la Isla de Pascua y, ojalá, continuar hacia el Pacífico con Tahiti en el itinerario. Pero el primero paso era llegar a la legendaria Rapa Nui, y para ello debía contar con un avión capaz de hacer, en esa época, la travesía.

El Grupo de Aviación N° 2 tenía anfíbios Catalina que por su enorme autonomía se prestaban para dicho vuelo. Además, el personal de mantenimiento de la Fuerza Aérea era -y sigue siendo- de la más alta calidad. Luego debía contarse con autorización que seguramente debería ser presidencial, por la trascendencia internacional que tendría la operación.

En consecuencia comenzó por convencer al Comandante de su Unidad, el entonces Comandante de Escuadrilla Horacio Barrientos quien pronto, tras un serio análisis profesional, no sólo aprobó la idea, sino que la apoyó y finalmente formaría parte de la tripulación. A continuación el proyecto fue presentado al Comandante en Jefe.

IM NAMEN DES
DEUTSCHEN
REICHES

VERLEIHE ICH

DEM COMANDANTE
DE ESCUADRILLA
HERRN
AURELIO
CELEDON PALMA

DAS VERDIENSTKREUZ
DES ORDENS VOM DEUTSCHEN
ADLER
ERSTER STUFE

BERLIN DEN 20. SEPTEMBER 1938
DER DEUTSCHE REICHSKANZLER



Heinrich Himmler

DER CHEF DER ORDENSKANZLEI

Heinrich Himmler
STAATSMINISTER

Condecoración alemana otorgada por el Canciller del Reich.

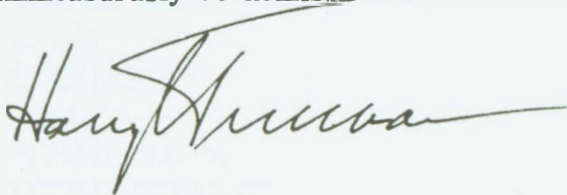
CITATION TO ACCOMPANY THE AWARD OF

THE LEGION OF MERIT
(Degree of Commander)

TO

AURELIO CELEDON PALMA

Major General Aurelio CELEDON Palma, Chilean Air Force, distinguished himself by exceptionally meritorious conduct in the performance of outstanding services from November 1946 to March 1949. As Sub-secretary of Aeronautics and Commander in Chief of the Chilean Air Force he has demonstrated outstanding qualities of leadership in military and civil aviation. By his noteworthy achievements in the pioneering of Latin American aviation, his friendly attitude, and cooperation with the United States Air Force, General Celedon has contributed immeasurably to hemispheric solidarity.



THE WHITE HOUSE

April 5, 1949

La Legión de Mérito, con la firma del Presidente Harry Truman.

Wij Juliana, bij de gratie Gods,
Koningin der Nederlanden,
Prinses van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

8 Mei 1951
o. 37.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken
van 15 Mei 1951, Directie Kabinet en Protocol/DE,
No. 44385;

hebben goedgevonden en verstaan:

Te benoemen
tot GROOTKRUIS in de
ORDE VAN ORANJE-NASSAU (bij bevordering
Généraal Aurelio Celedón PALMA

Luchtmachtcommandant van de Republiek van
Chile.

Te bepalen, dat de versierselen der Orde
zullen worden gedragen met de zwaarden.

Onze voornoemde Minister is belast met de uitvoering van dit besluit, waar-
van afschrift zal worden gezonden aan de Kanselier der Nederlandse Orden.

Sogetdijk, 18 Mei 1951.

(Ga.) JULIANA

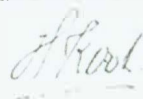
Accoort met daarbij origineel
de Directeur (vnd.)
van het Kabinet der Koningin,

(Ga.) W.F. Ruell.

De Minister van Buitenlandse
Zaken,
(Ga.) Stikker.

No. R/ 3384.
Coll.

Voor eenschuldig uittreksel,
De Kanselier der Nederlandse Orden,



(H. Koot).

7009 b - '51

El General Celedón dejó que aflorara su nunca desmentida vocación de piloto, experiencia con hidroaviones y, sobre todo, un gran anhelo por consolidar sus ideas geopolíticas, en cuando Chile debía mostrar que la aviación era un medio tremendamente eficaz para afianzar la soberanía nacional en ese territorio insular. Esto último era particularmente importante pues se tenía información de que un distinguido aviador australiano, el Capitán Taylor, abrigaba la idea de realizar un crucero desde su patria hasta Chile, y se trataba de ser los primeros en sobrevolar esta parte del Océano Pacífico. Además estaba presente el interés de Francia, más de una vez insinuado, por formar una especie de vinculación entre Tahiti e Isla de Pascua.

Así las cosas, el tema se le presentó al Ministro de Defensa, General de División Guillermo Barrios Tirado. Este, desconocedor de los temas aeronáuticos, puso una serie de objeciones, pero tras varias sesiones de explicación terminó por aceptar los argumentos que se le presentaron.

Tal vez como consecuencia de su ignorancia en temas aeronáuticos, abrigaba una fuerte resistencia al desarrollo de la Fuerza Aérea y consecuentemente, se oponía a todo acto que pudiera destacar a esa Institución.

Finalmente, el asunto fue planteado al Presidente de la República, quien tenía algunas reticencias al respecto, posiblemente influenciado por su Ministro de Defensa, el General de División Guillermo Barrios Tirado.

En sus Memorias, tantas veces evocadas, al referirse al tema, dice lo siguiente:

“A fines de diciembre de 1950, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Aurelio Celedón, me solicitó una audiencia para pedir mi autorización con respecto a un proyecto patrocinado por esa Jefatura, de unir en vuelo directo en un avión de esta rama de nuestra Defensa Nacional la lejana Isla de Pascua con el continente. Venía acompañado por el Capitán de Bandada Roberto Parragué, que era el autor y principal impulsor del citado proyecto.

“Este temerario plan, que desde hacía tiempo preparaba nuestra Aviación de Guerra, no contaba con mi aprobación, por cuanto en mi carácter de Jefe de Estado no quería asumir la responsabilidad de autorizar esta travesía en razón del riesgo que significaba un vuelo de esa naturaleza, con evidente peligro para las vidas de la tripulación.

“Se trataba de una ruta desconocida sobre el océano Pacífico, de más de cuatro mil kilómetros de distancia, igual a la que separa Santiago de Panamá, pero sin ninguna escala intermedia. Este vuelo sería ejecutado en un viejo avión “Catalina”, de lenta velocidad y con limitados equipos para una hazaña de tal magnitud.

“Se me convenció de que todo estaba calculado y previsto con exactitud matemática, habiéndose entrenado la tripulación desde hacía meses para emprender tan riesgoso viaje.

“Se me recordó también que el viaje que yo había realizado a la Antártica pareció a muchos una temeridad, por los peligros que entrañaba.

“Las seguridades que me diera el General Celedón, persona de toda mi confianza, y la fe y el deseo de jugarse por entero del joven piloto Parragué hicieron que autorizara el viaje, cuya fecha de partida se fijó para el 19 de enero de 1951.

“El Manu Tara, que en lenguaje pascuense significa pájaro de la suerte, como fue bautizado el avión, debía partir del aeródromo de La Serena, por ser el punto geográfico más directo a la Isla.

“Con el Ministro de Defensa, General Barrios, y el General Celedón nos trasladamos ese día a La Serena para dar la partida oficial del histórico vuelo.

“Más de veinticinco mil personas concurrieron a despedir al Manu Tara.

“A cargo de la nave iba el Comandante Horacio Barrientos y la siguiente tripulación: Capitán de Bandada Roberto Parragué, Teniente 2º José Núñez, Subteniente Sabino Poblete, Cabo radiotelegrafista Mario Riquelme, Cabo radiotelegrafista José René Campos, Sargento 1º Héctor López Celedón.”

Las líneas precedentes tomadas del libro autobiográfico de González Videla requieren algunos comentarios.

Desde luego que lo primero es señalar que incurre en un error, con toda seguridad involuntario, al olvidar a otros miembros de la tripulación: Teniente 2º Alfredo Aguilar Zerón, Sargento 1º Gilberto Carroza. Ambos distinguidos profesionales en sus áreas de piloto y mecánico, respectivamente.

Podemos aprovechar la ocasión para señalar que el Teniente 2º José Núñez Rousseau, oficial de grandes cualidades, se acogió a retiro con el grado de Comandante de Escuadrilla, pero su amor por la Fuerza Aérea lo ha llevado, ya en condición de retiro, a ser un importante miembro de la Academia de Historia Aeronáutica donde entrega esfuerzo y saber haciéndose merecedor de un profundo reconocimiento por su actitud.

Otro elemento se deriva de la lectura de las palabras del ex Presidente, cuando dice que el General Celedón concurrió a la cita presidencial acompañado por Parragué, a quien reconoció el mérito de ser “autor y principal impulsor del citado proyecto”. Esto significa que Celedón no se vistió con ropaje ajeno, como pudo hacerlo, sino por el contrario, reconoció oficialmente los innegables méritos de Roberto Parragué, mostrando una faceta importante de su personalidad.

En verdad, esta no fue la única ocasión en que actuó de esa manera, lo que permitió a más de alguien pensar que carecía de iniciativas, pero a él eso lo tenía sin cuidado pues anteponía la verdad al orgullo.

Al día siguiente, 20 de enero, cuando el Manu Tara estaba aterrizando en Isla de Pascua, el Presidente emitió una declaración, que en alguna de sus partes decía:

“Siento una gran emoción. Debo confesar ahora que me asistía un inmenso temor sobre la suerte de tan magna tarea, porque conozco perfectamente sus riesgos. Mas

esta natural preocupación era superada por la profunda fe que tengo en la capacidad de nuestros pilotos y por la perfecta organización del raid mismo.

“Espero que el país comprenda el alto significado de la hazaña y aprecie en su alto valor la intrepidez, el esfuerzo y la competencia de los valerosos aeronautas de la FACH.”

Hemos dejado para cerrar este capítulo, otra obra de Celedón referida al sentido social y de amistad que siempre debe animar a quienes visten el uniforme azul aéreo.

Cuando asumió el mando de la Institución, existía el Club de la Fuerza Aérea que funcionaba en una casa vieja -de esas de dos o tres patios- en una calle que otrora había sido elegante. Pero ya el paso de los años la había gastado y era no una elegante residencia antigua, sino, como queda dicho, una casa vieja.

Allí se reunían los oficiales en sus tiempos libres y miraban con cierta frustración el elegante Club Militar en Alameda, que había pertenecido al magnate Gustavo Ross Santa María. Con esa compra, el Ejército pudo entregar su antiguo club a una repartición fiscal la que, tal vez por el mismo servicio que prestaba al público, lo mantenía en mal estado.

Celedón se propuso una misión difícil que consistía en obtener el traspaso del inmueble ubicado en calle Agustinas frente al Teatro Municipal y luego restaurarlo en su antiguo esplendor.

Como siempre sucedía con sus planes, se puso manos a la obra y consiguió que el edificio fuera entregado a la Fuerza Aérea. Una vez en posesión de él, se iniciaron trabajos para que al cabo de un tiempo volviera a lucir toda su belleza interior.

Cuando hoy concurrimos al Club de la Fuerza Aérea, al que sucesivas administraciones han perfeccionado en funcionalidad y elegancia, podemos recordar la casa vieja del tiempo en que egresamos como oficiales y con variados sentimientos de gratitud rendimos un homenaje silencioso a quien tuvo la visión necesaria, hace más de medio siglo, para que las generaciones futuras tuvieran un espacio propicio para cultivar la camaradería.

Ese hombre fue el General Aurelio Celedón Palma.

Notas

- 1) Gabriel González Videla, op. cit., pág. 921.
- 2) Crónicas de la Aviación, op. cit., pág. 327.
- 3) Se debe recordar que el libro “Memorias” de Gabriel González Videla, se terminó de imprimir el 6 de septiembre de 1975, año en que los Generales Gustavo Leigh y José Berdichewsky ocupaban los puestos que se mencionan y recién en 1978, dejaron sus cargos.
- 4) Gabriel González Videla, op. cit., págs. 925 a 929.
- 5) El autor de este libro prestó servicios como Jefe de Estado Mayor en la IV Brigada Aérea en 1973, cuando el General Berdichewsky era su Comandante. Luego, en los años 1975 y 1976 como Jefe de Gabinete del General Leigh en la Junta de Gobierno y simultáneamente fue Secretario del Consejo de Ministros para el Desarrollo Social, cuya presidencia ejercía el mismo General Leigh. Por tanto sus opiniones están fundadas en el conocimiento directo y personal de ambos Generales.
- 6) Crónicas de la Aviación, op. cit., pág. 405.
- 7) En esa época, el uniforme de diario tenía galones azules, camisa celeste y calcetines grises; para ceremonias se utilizaba otra tenida con galones dorados y se llevaba con camisa blanca y calcetín negro, de tal forma que cambiarse uniforme implicaba también el cambio de camisa y calcetines. Además, lo frecuente era que en las Bases Aéreas se estuviera la mayor parte del día con buzo de vuelo y gorro de cancha, “coscacho”.
- 8) Fuerza Aérea, Volumen XXXIX, op. cit., pág. 72.
- 9) Gabriel González Videla, op. cit., pág. 964.
- 10) Id., pág. 1044.

CAPITULO IX

El regreso al hangar

En 1952, junto con el término del gobierno de Gabriel González Videla, se produjo el relevo del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; y es así que el 4 de noviembre de ese año, el General Aurelio Celedón Palma se acogió a retiro. El nuevo Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, designó para el cargo al Comandante de Grupo (Coronel) Armando Ortiz Ramírez quien asumió sus funciones en la misma fecha. El nuevo Jefe provenía de una familia de militares donde la mayoría, incluido el propio Armando, eran o habían sido oficiales de caballería.

Formado en el respeto a las virtudes militares, era un profesional con alta calificación académica, convencido que el país requería un gobierno que supiera imponer la autoridad sin caer en excesos. Esta característica de su personalidad lo llevó a sancionar a algunos oficiales por participar en aventuras golpistas; situación que produjo un desacuerdo con Ibáñez quien pretendió desautorizarlo. Entendiendo Ortiz que un gesto de esa naturaleza proveniente del Presidente lesionaba su autoridad y atentaba contra su concepto de la vida militar, prefirió renunciar.

Pero para efectos de este libro, eso es historia futura.

En noviembre de 1952, el país vivía en un estado de euforia para quienes habían vencido en las elecciones; y de tristeza, para los derrotados. Estas diferentes condiciones tenían su explicación en los resultados de la votación.

Ibáñez obtuvo un 46.8%, lo que al antiguo dictador lo convertía en gobernante democrático con la más alta mayoría jamás obtenida antes en el país. Después de él, había tenido la segunda votación Arturo Matte Larraín, yerno de Arturo Alessandri, en representación de la derecha que alcanzó 27.8%. Tercero estaba Pedro Enrique Alfonso con sólo 19.9%, quien por su condición de radical era el candidato del gobierno. Cuarto estuvo Salvador Allende Gossens con 5.5%, candidato de la izquierda.

La abrumadora mayoría de Ibáñez, al no tener la mitad más un voto, requería la aprobación del Congreso, la que le otorgó el triunfo.

¿Cuál era la razón para su holgada victoria y para la derrota del hombre apoyado por el gobierno?



1991. La promoción de 1941 celebra 50 años de oficial junto a algunos de sus antiguos jefes e instructores de vuelo. Primera fila de izquierda a derecha: Jorge Vega Pemjean; Diego Aracena González; Aurelio Celedón Palma, Director de la Escuela de Aviación; Fernando Rojas Ortega, Instructor; Rolando Medina Vera. Segunda fila: Raúl Rodríguez Polanco; Germán Stuardo de la Vega; Gabriel Van Schouwen Figueroa; Julio de la Fuente del Villar, Instructor; Gustavo Leigh Guzmán; Oscar García Gajardo; Renato Soto Marín; Humberto Magliocchetti Barahona; Roberto Araos Tapia.



Reunión de ex Directores de la Escuela de Aviación. En segunda fila, sexto de izquierda a derecha: Aurelio Celedón Palma.

Durante los dos últimos años de gobierno de González Videla, pese a los esfuerzos por lograr un conveniente desarrollo económico, se habían presentado problemas de carácter inflacionario acompañados de una política de fijación de precios, factores favorables para que se creara un ambiente crítico en el que se formulaban comentarios sobre ineficiencia y corrupción administrativa que no pudieron ser contrarrestados.

Por su parte, la campaña de Ibáñez había estado orientada contra la politiquería y los “políticos” ignorando que su candidato estaba vinculado a la acción política desde la década de los años 20, y que al momento de su elección era Senador. Sin embargo, la idea de que él traería un gobierno limpio de vicios y habría bienestar ciudadano, produjo el resultado que aún para sus seguidores más entusiastas fue mayor de lo imaginado.

Las fuerzas ibañistas estaban formadas por sectores partidistas minoritarios y por una gran masa de independientes descontentos, a los que se agregaban algunos grupos de militares en retiro y servicio activo que, en prevención de un posible rechazo parlamentario, habían comenzado a agitar ciertas ideas totalitarias, de las que ya dimos cuenta en páginas anteriores.

En esas circunstancias, la comandancia de Aurelio Celedón fue compleja, sobre todo en el último año (1952); sabiendo lo que pasaba en el país, logró mantener la cohesión institucional básicamente mostrando una Fuerza Aérea que progresaba, pese a la situación económica difícil.

Cuando el General Celedón se acogió a retiro, disponía de una situación económica bastante desahogada como consecuencia de ingresos personales originados en la capacidad empresarial de la familia en asuntos agrícolas a industriales y donde su participación no había sido tocada.

Con esas circunstancias tomar el merecido descanso y al mismo tiempo gozar, ahora sin límites de tiempo, de la vida familiar a la que debió restar atención por muchos años y disfrutar de placeres intensos pero simples, como era su afición a la ópera y la compañía de sus amigos, con muchos de los cuales había compartido por años sueños y realidades, era una posibilidad cierta.

Pero no todo podía ser reposo, pues su naturaleza activa simplemente se habría resentido; tenía cincuenta años de edad y treinta y dos años de oficial, los que sumados al tiempo en que fue Cadete, permiten ver una vida entera entregada al servicio de la patria en las fuerzas armadas y especialmente en la Fuerza Aérea.

Había ascendido al grado máximo cuando tenía solamente veintisiete años de oficial, circunstancia que hoy nos parece insólita, pero no lo era en una época en que por diversas circunstancias la carrera del aviador era bastante más rápida que la de sus pares en el Ejército. Por la vía del ejemplo podemos recordar que uno de sus compañeros de promoción en la Escuela Militar era el Teniente 2º Abdón Parra que ostentaba el grado de Coronel cuando Celedón era Comandante en Jefe.



Patricia y Sylvia Celedón Armstrong, hijas del General, rodean a su tía Irma.



1996. Una hija y dos sobrinas durante la celebración de los 94 años del General.



Acompañado de su sobrino nieto Comandante Wolfgang Celedón y su sobrino, General Adolfo Celedón durante la graduación de Oficial de Estado Mayor donde Wolfgang obtuvo el primer lugar.

Hubo un tiempo en que esta materia fue tema de muchos análisis y uno de los argumentos que se esgrimía consistía en señalar que el escalafón de oficiales del arma aérea se “limpiaba” por efecto de los riesgos que se corrían, lo que no estaba alejado de la realidad si pensamos que hasta el año 2000, más de quinientos oficiales han muerto en actos de servicio.

El mismo factor de riesgo hacía que las postulaciones para ser piloto fueran bastante limitadas y las exigencias de la instrucción y entrenamiento producían un elevado éxodo al que debía sumarse la muerte de algunos durante ese período.

Una demostración práctica se puede ofrecer con el curso del autor de este libro. Ingresaron setenta y dos jóvenes para ser pilotos y al cabo de tres años se graduaron solamente diez y ocho como pilotos de guerra. De esta promoción, cuatro fallecieron en actos de servicio, con los grados de Alférez, Subteniente y Teniente; dos murieron en actividades de pilotos privados y uno había perdido la vida siendo Cadete.

Estas circunstancias se presentaban en todas las promociones, lo que producía vacantes de manera muy rápida y así, en cuanto se cumplían los años válidos para el ascenso, se tenía, normalmente, posibilidad de acceder al grado superior.

Las exigencias físicas y síquicas que imponía el vuelo producían un acelerado desgaste en el individuo lo que hacía razonable su jubilación a edades que hoy pueden parecer tempranas.

Con el tiempo, el peso de distintas legislaciones, la reestructuración de los escalafones, la tecnificación de la actividad aérea y, aún, la mayor expectativa de vida alcanzada por la población chilena, han permitido que esa condición se modifique.

Siendo el General Celedón un hombre joven al momento de su retiro del servicio y perteneciendo a una familia bastante longeva, asumió actividades de carácter empresarial en la agricultura, lo que le permitía vivir en contacto con la naturaleza, montar a caballo, tonificar sus finanzas y dar sentido a su vida que no podía concebir como la de un jubilado a esa edad.

Cambió las galas y honores de la vida militar en su más alto nivel, por la de un ocupado agricultor que se daba tiempo para compartir con amigos en el Rotary Club y particularmente en el Sportman.

Este club se había formado hacía ya varios años entre un grupo de amigos, todos ellos amantes de las carreras de caballos, en la época en que las reuniones hípias, como



El ex comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general (R.) Aurelio Celedón Palma, recibe de manos de su hijo, cadete de la escuela, un obsequio otorgado por el curso de 1920, del que fué "el mejor compañero".

1955. La leyenda al pie explica todo. (Foto Zig-Zag N° 2634 de 17 septiembre 1955).



Homenaje a dos brillantes ex Directores de la Escuela de Aviación Generales del Aire Aurelio Celedón Palma y Gustavo Leigh Guzmán.



Durante un homenaje rendido por el Cuerpo de Generales de la Fuerza Aérea. El General del Aire Carlos Guerraty Villalobos y el General de Brigada Aérea Adolfo Celedón Sandoval acompañan al homenajeado.

le decían a esas competencias, se efectuaban los días domingo en las mañanas en el Hipódromo y por las tardes, en el Club Hípico. Varios de estos eran propietarios de ejemplares que competían en el Hipódromo y, terminada la jornada matutina, se reunían a comentar los éxitos o derrotas de sus animales. Cuando había motivo para celebrar, se brindaba con alegría; cuando no lo había, algún aperitivo atenuaba la desilusión, pero todo ello en un ambiente de cordial camaradería entre hombres que amaban la actividad ecuestre.

En alguna oportunidad se percataron que realmente habían formado un club y que sería apropiado disponer de un recinto propio y fijar algunos estatutos. Como del pensar al hacer suele haber poca distancia, se constituyeron de manera más formal, adquirieron un pequeño local en calle Agustinas y nació el Sportman. Allí, un día los socios eligieron como su presidente a Aurelio Celedón Palma, amante de los caballos desde siempre y ahora, ex aviador. Con su espíritu organizador, supo dar una mayor estructura al club de amigos. En su sede siguieron por muchos años reuniéndose los días domingo y otras veces, en días de semana para almorzar juntos y cultivar la fraternidad.

Otro organismo que lo contó entre sus filas por largos años fue el Club de la



Últimos años, le acompaña su hermana Irna.

Unión. Allí solía reunirse con la miríada de amigos que tuvo en su extensa vida. Con el paso del tiempo, la centenaria institución lo nombró socio honorario como reconocimiento a su dilatada y fructífera pertenencia.

Aurelio Celedón fue siempre un jinete y, aunque jamás fue un hombre dedicado al juego, pues si bien creía en la suerte -lo que muchas veces aseguró- pensaba que la vida se construye con trabajo como era el ejemplo de su padre. Sin embargo, estando ya retirado del servicio activo y llevado por su amor a los caballos, compró una yegua de nombre Afamada que le dio algunas satisfacciones, aunque no muchas, por lo que decidió cruzarla con algún buen reproductor.

Su amigo de largos años, Cristóbal Sáenz, puso a su disposición el potro Boadnil que había pertenecido a un sheik, y del romance equino nació un potrillo al que bautizaron con el nombre de Aurelito, pero éste resultó un fracaso como caballo de carreras, aunque conquistó el corazón de su dueño.

Difícilmente se encontraba una persona que hubiera tenido tanta afición a los caballos, desde su infancia, como lo fue Aurelio Celedón Palma y cuando pasados los años ya no podía darse el placer de cabalgar y sus visitas al Hipódromo se hicieron escasas, continuó abrigando recuerdos en amenas charlas con amigos de iguales aficiones.

Hasta pocos años antes de su despegue definitivo, se veía su esbelta figura y elegante estampa, caminando airoso para ir periódicamente a reunirse con sus consocios en el Sportman, donde su simpatía solía estallar en sonoras carcajadas.

Era el tiempo de los recuerdos.

También se le veía con gran frecuencia pasear por calle Providencia y en la esquina con Ricardo Lyon se juntaba con amigos para enhebrar largas, amenas y alegres charlas. Tan a menudo se le encontraba allí, que él, en son de broma, llamaba al lugar su oficina y a la dueña de un quisco de diarios y revistas la mencionaba como su secretaria, con quien incluso se le podía dejar recados. Otro habitué era su amigo de toda la vida, el General también en retiro, Jorge Gana Eastman.

Se cuenta como anécdota que en una oportunidad llegó hasta “su oficina” un vendedor de barquillos y otras golosinas que inocentemente ocupó el escaño preferido y que al principio de una divertida conversación no podía entender que le pedían dejar libre “la oficina”. Finalmente, después de una intervención de “la secretaria” dejó el asiento a estos ancianos caballeros junto a bromas del General Celedón de que quizás podrían cambiar el giro del negocio.

En fin, así fue siempre, amable y lleno de un humor que le conquistaba afecto por doquier.

En esa época de remembranzas, también había gente que no sólo lo miraba en el pasado, sino que lo tenían presente a menudo para cultivar su compañía y para rendirle homenajes de agradecido reconocimiento.

Al cumplir noventa y dos años, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea era el General del Aire Ramón Vega Hidalgo, quien en nombre suyo y de la Institución le ofreció una muestra de respeto y agradecimiento.

El día de su cumpleaños (13 de septiembre), llegó hasta frente a su residencia, la Banda Instrumental de la Fuerza Aérea y el vecindario sorprendido escuchó el Himno Camaradas que tocaban en honor del distinguido aviador.

Una delegación, presidida por el propio Ramón Vega le presentó sus saludos y deseos de felicidad.

La revista Camaradas dio cuenta del hecho en su número 28 y también estampó una entrevista donde al General Celedón lo encontramos diciendo a propósito de su ingreso a la aviación:

“De todos los militares, nos presentamos seis. Nadie más quiso irse. Decían que nos habíamos ido del Ejército porque preferíamos matarnos antes que trabajar. De verdad yo era medio alocado: para los caballos, para las niñas, para todo. Aprendimos a volar en los aviones Bristol ingleses con 80 caballos y 3 cilindros. Eran pura tela y palo.

Luego el periodista le pregunta:

“¿No le daba miedo volar en esos aviones tan inestables?”



En Pica, conversando con Pamela, esposa del Coronel Diego Aracena González.



Diego y Pamela Aracena, acompañan a sus queridos amigos los Generales Celedón y Gana.

A lo que Don Cele, respondió:

“¡Nooo!, lo encontraba macanudo. Volar solo fue para mi la cosa más grande...”.

La entrevista continúa con varias preguntas, de las que destacamos un tema comparativo. Se le consulta si hay mucha diferencia entre los aviadores de su época y los actuales (1994), su contestación fue categórica, como era su carácter:

“Si. Hoy la aviación es técnica y los muchachos tienen que ser muy estudiosos. Lo más grande que puede tener un país es la aviación y el que tiene la mejor es el que gana la guerra”.

Y en otro momento, refiriéndose al nivel que muestra la Fuerza Aérea en el presente, dijo:

“La Fuerza Aérea ha cambiado mucho. Tenemos todo”, para después agregar:

“Nunca pensé que íbamos a llegar tan arriba, como tampoco pensé que tendríamos una industria aeronáutica.”⁽¹⁾



Diego Aracena acompañando a su antiguo jefe y gran amigo, el General Celedón, en el día de su cumpleaños.



Rodeado de su hijos Sylvia, Patricia y Aurelio.

Ese mismo año, un mes antes de su cumpleaños, viajó a Pica para tomar unos días de sol y tranquilidad en ese lugar paradisíaco; naturalmente que a su paso por Iquique fue entrevistado por “La Estrella” dando origen a una crónica referida a gran parte de su trayectoria como aviador.⁽²⁾

A comienzos de 1995, el diario “La Discusión”, de Chillán entrevistó al General Celedón con ocasión de un viaje que realizó a la ciudad que había sido la de su niñez y primera juventud, pero a la que siguió ligado toda su vida.

Cuando el periodista le preguntó cómo encontraba la ciudad, la respuesta no se hizo esperar:

“Mejor que nunca, con un gran comercio, edificios nuevos y hermosas construcciones. En mi época tenía que caminar cuatro veces al día unos dos kilómetros de calles de tierra para llegar a la escuela. Espero que siga progresando. Se lo merece una ciudad con más de cuatro siglos de historia”.

Aurelio Celedón Palma fue un hombre dotado de características especiales que le hicieron superar graves problemas en su vida, porque estaba dotado de una fe in-

Santiago, 13 de Septiembre de 1993

Sr.
General del Aire
Don Aurelio Celedón Palma
Presente

Distinguido General y amigo:

Lamento sinceramente no estar presente en la celebración de su nonagésimo primer aniversario, pero en espíritu, desde la distancia, me sumo al regocijo de los camaradas que lo rodean.

Cuando avanzamos en la ruta que nos trazó el Destino, con la satisfacción de generar afecto en el medio en que actuamos, cumplir un año más de vida, constituye un jalón inolvidable en nuestra existencia; ése es el momento que Ud. vive hoy, señor General.

En este día que recibe los parabienes de familiares, los amigos, y de los aviadores chilenos, deseo expresarle los sentimientos de afecto y alegría, que me embargan en tan fausta ocasión.

Permítame, entonces, mi general, hacerle llegar un fuerte abrazo, junto a mis sinceros deseos de que Dios nos permita gozar de esta ocasión, en muchos aniversarios más.

Lo saluda cordialmente, su invariable amigo,


Gustavo Leigh Guzmán
General del Aire

La salud quebrantada como consecuencia del atentado criminal que sufriera, impidieron en esa ocasión la reunión de los dos distinguidos aviadores y amigos.

quebrantable en el porvenir. Esa fe le hizo optar por los caminos del cielo, donde cabalgó con elegante maestría desde su juventud hasta alcanzar las máximas distinciones rodeado del cariño de sus seres queridos y de sus camaradas de armas.

El profundo amor que lo unía a su familia sufrió algunos golpes de fuerte impacto como sucedió con el fallecimiento de su esposa doña María Armstrong de Celedón cuando el 24 de septiembre de 1981 lo dejó para ir a preparar el hogar eterno donde volverían a juntarse con la misma solidez con que lo habían hecho siempre. Esa mujer que supo acompañarlo en su silencio, guardando una posición tranquila, de apoyo constante, sin estridencias ni equivocados protagonismos. Ambos sabían que era una separación temporal pues volverían a reunirse reconstituyendo el hogar feliz que mantuvieron por muchos años.

La otra pérdida que le causó un dolor enorme, fue la muerte de su padre ocurrida el 25 de enero de 1969 y de su madre, el 18 de febrero de 1976, cuando Aurelio Celedón ya se encontraba en situación de retiro, y esperaba gozar por mucho tiempo la compañía de quienes le dieron la vida y le inculcaron los principios sólidos que constituyeron características fundamentales de su personalidad generosa y recta.

Así fue transcurriendo la vida de este aviador por vocación y dedicación. Entre esfuerzos y triunfos, entre quebrantos y alegrías se desarrolló por más de nueve décadas la jornada de un hombre que hizo realidad los ideales caballerescos, que se extinguió el 27 de octubre de 1996 rodeado por el afecto y reconocimiento de todos los que tuvieron ocasión de conocerlo y tratarlo.

En sus últimos días estuvo permanentemente acompañado por sus hijos Sylvia, Patricia y Aurelio, quienes no sólo lo quisieron, sino que hoy lo conservan vivo en sus mentes y corazones.

A la presencia de los hijos se sumó siempre la de sus nueve nietos y diecisiete bisnietos que guardan un recuerdo vívido de ese hombre que conocieron mayormente cuando ya estaba en lo que hoy se ha dado en llamar, la tercera edad. De él mantienen la imagen de un hombre alegre, optimista y gentil, que a veces era un poco cómplice de los sueños juveniles, pero siempre les aconsejaba con serena madurez sin caer en poses doctorales. Todos ellos mantienen en la memoria una frase que solían escucharle: la suerte es necesaria, pero el saber es indispensable. De esa manera simple y directa aconsejaba a sus descendientes para prepararse a fin de enfrentar la vida en la mejor forma.

La presencia de muchos de sus sobrinos fue un factor de alegría para este jinete alado que se aprontaba para el vuelo definitivo en el que se reuniría con su amada María que como siempre lo había hecho, le aguardaba atenta y cariñosa allá en lo alto donde tendrían su hogar eterno.

Su larga vida y claras ideas, pueden sintetizarse en las palabras que dijera un día:
“Es indudable que la aviación encierra una importancia trascendental para el



Pocos días antes de su último vuelo.

progreso de los pueblos. Prescindiendo de su innegable valor como arma de combate, puede decirse que constituye un índice del progreso industrial y económico de los países. Su operación exige un material humano de preparación técnica superior, y esto es un aporte de la aviación al progreso cultural, económico y científico de la colectividad”.

Cerró esas declaraciones con expresiones de admirable franqueza, empapadas por una sólida fe en el futuro de la Institución a la que amó sin límites:

“Es evidente, sin embargo, que nuestra Fuerza Aérea carece en sus instalaciones de los más modernos adelantos, y que su dotación de personal alcanza difícilmente a cubrir sus necesidades. Pero hasta ahora todo se ha cumplido con un espléndido espíritu de entusiasmo y devoción a la tarea común, con un acendrado amor al arma aérea y con una fe profunda en sus ilimitadas posibilidades. La jefatura de la Fuerza Aérea no desconoce nuestra realidad económica y limita sus aspiraciones al marco de lo indispensable, tratando de que la institución progrese a medida de sus fuerzas, para alcanzar, en un plazo prudencial, el lugar que le corresponde de hecho entre las instituciones nacionales.”⁽³⁾

Tenemos la certeza de que el General Aurelio Celedón Palma observa, desde más allá de las estrellas, a su Fuerza Aérea de hoy cuando veloces saetas cruzan el espacio a velocidades supersónicas; cuando potentes multimotores recorren los cielos americanos desde el septentrión hasta el polo austral; cuando un satélite artificial chileno está en órbita terrestre; cuando sofisticados aviones escudriñan las lejanías para proteger a la patria; cuando miles de hombres y mujeres vistiendo el uniforme azul aéreo se constituyen en una elite por sus cualidades morales, intelectuales y físicas.

En estos momentos, don Aurelio sonríe satisfecho porque sabe que la misión continúa siendo cumplida.



Reproducción de una fotografía tamaño carnet que estuvo siempre en la billetera del General desde su boda hasta su muerte. Ahora están nuevamente juntos.

Notas

- 1) “Camaradas” XCMXCIV, N° 28, pág. 4
- 2) “La Estrella”, Iquique, año 1994, pág. 4
- 3) “Zig-Zag”, 4 de septiembre de 1948, pág. 31

Este libro se terminó de imprimir
en Febrero de 2002
en Gráfica Quilicura
Santiago-Chile