

Cherie Zalaquett

# CHILENAS EN ARMAS

Testimonios e historia de  
mujeres militares y  
guerrilleras subversivas



*Catalonia*





**Cherie Zalaquett Aquea** es periodista y escritora, autora de *Sobrevivir a un fusilamiento. Ocho historias reales* (2005). Tiene una larga trayectoria profesional como redactora en Revista del Domingo de El Mercurio, diario La Segunda, revista Caras y revista Sábado de El Mercurio. Fue corresponsal de guerra en el conflicto bélico Perú-Ecuador (1995). Y su cobertura sobre la detención del general Manuel Contreras fue destacada en 1995 en The New York Times.

Ejerce el periodismo desde una perspectiva independiente y crítica. Sus reportajes y entrevistas han sido distinguidos con premios de El Mercurio 1992, 1995, 1996, 2002, 2003, 2005 y 2006. La Universidad Alberto Hurtado escogió dos textos suyos para incluirlos en los libros Premio Periodismo de Excelencia en sus versiones 2003 y 2004.

Ha sido profesora de la Escuela de Periodismo de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Biblioteca Nacional



198379

963790

10-109-31  
22





# CHILENAS EN ARMAS

Quilicura



Colección GÉNERO, CULTURA Y SOCIEDAD

Cátedra UNESCO Género

*Comité editorial:* Doctora Lola Luna (Universidad de Barcelona) Doctora María Luisa Femenías (Universidad de La Plata, Buenos Aires) Doctora María Luisa Tarrés (Colegio de México) Doctora Oresta López (Colegio de San Luis Potosí) Doctora Loreto Rebolledo (Universidad de Chile)

CHERIE ZALAQUETT

# CHILENAS EN ARMAS

Testimonios e historia de mujeres militares  
y guerrilleras subversivas

*Catalonia*



ZALAUQUETT, CHERIE

Chilenas en armas / Cherie Zalaquett Aquea

Santiago: Catalonia, 2009

346 p.; 15 x 23 cm

ISBN 978-956-324-024-5

Estudios de mujer y género

305.42

Testimonios

Ch920

Dirección editorial: Arturo Infante Reñasco

Edición de textos: Jorgelina Martín

Diseño de portada: Guarulo & Aloms

Composición : Salgó Ltda.

Impresión: Salesianos Impresores. Santiago de Chile

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida,  
en todo o en parte, ni registrada o transmitida  
por sistema alguno de recuperación de información,  
en ninguna forma o medio, sea mecánico,  
fotoquímico, electrónico, magnético,  
electroóptico, por fotocopia o cualquier otro,  
sin permiso previo, por escrito,  
de la editorial.

Primera edición: julio 2009

ISBN 978-956-324-024-5

Registro de Propiedad Intelectual N° 183.152

© Cherie Zalaquett Aquea, 2009

© Catalonia Ltda., 2009

Santa Isabel 1235, Providencia

Santiago de Chile

[www.catalonia.cl](http://www.catalonia.cl)

La creación literaria de esta obra fue posible con la beca  
del Fondo Nacional del Libro y la Lectura

A mi madre, Estela Aquea de Zalaquett

*Nacida en la constelación de capricornio, hermana gemela de la tierra  
ella, los cerros, las piedras y el desierto floreciendo a sus pies.*

*Sus manos, afluentes de la música, también bordaron las ruinas  
de la Grecia arcaica.*

*Con su voz, poderosa hilandera del lenguaje, creó canciones y relatos  
legendarios; dirigió la filmación de una película:  
"Tal vez algún día".*

*¡Ay, señora Estela, emperatriz del cielo nocturno,  
madre terrible y cariñosamente abominable!*

*Me dejaste tan sola y tan humana  
para buscar mi primer nacimiento divino.*

Vallendar, 12 de marzo 2009





# Índice

PRESENTACIÓN	
Una mujer en armas, un libro en armas <i>Sonia Montecino</i>	11
INTROITO	13
Capítulo I EL EJÉRCITO	19
Capítulo II LA ARMADA	59
Capítulo III LA FUERZA AÉREA	91
Capítulo IV EL MIR	135
Capítulo V APARATO MILITAR DEL PC	175
Capítulo VI EL FPMR (Frente Patriótico Manuel Rodríguez)	211
Capítulo VII MAPU LAUTARO	269
EPÍLOGO	319
BIBLIOGRAFÍA	333



### Capítulo III

## LA FUERZA AÉREA

El signo “mujer piloto” ha estado presente desde los inicios de la historia de la Fuerza Aérea, la más joven de las tres ramas militares de Chile. Sólo siete años después de su fundación, en 1930, la chilena Margot Duhalde, se convirtió en la primera mujer graduada como piloto civil.

Nacida en una familia de agricultores extremadamente tradicional, Margot recuerda que las únicas imágenes que tiene de su madre son embarazada o amamantando a sus 12 hijos. “Fui criada para seguir su mismo destino, sin embargo, mi devoción por volar y mis fuertes aires de independencia dispusieron lo contrario. (...) Los aviones que hacían el correo para la Línea Aérea Nacional volaban justo por encima de nuestras tierras. Comencé a obsesionarme por aquellas pequeñas sombras que pasaban sobre mí y que dejaban en mis oídos, como un eco, el singular ronroneo de sus pequeños motores. Quería verlos más de cerca. Me subía al techo de la antigua casona apañada de un par de anteojos larga vista. (...) Un avión cayó muy cerca de la casa en medio de un potrero debido a una emergencia; cuando me acerqué y lo pude tocar supe inmediatamente que quería ser aviadora. Por supuesto que todos pensaban que estaba loca”.<sup>1</sup>

Empezó a practicar en el Club Aéreo de Chile con instructores de la FACH: “Me costó mucho encontrar a alguien que quisiera enseñarle a volar a una mujer, joven y medio campesina”.<sup>2</sup>

Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial, Margot ya era piloto civil y se presentó como voluntaria al llamado de Charles De Gaulle a integrar su ejército libre.

Llegó a Londres y allí la mantuvieron prisionera cinco días mientras investigaban sus antecedentes. Habían confundido su nombre con Marcel y siempre pensaron que era un hombre, porque los franceses no admitían pilotos femeninas. Intentó entonces unirse a la Air Transport Auxiliary N° 15 de la Royal Air Force de Inglaterra, donde sí ocupaban mujeres. La aceptaron como mecánico mientras aprendía los términos técnicos que ella no dominaba en inglés. “Una vez superada esta prueba, me di el gusto de volar más de cien tipos de aviones, tanto cazas como bombarderos, y transporté más de mil. Tuvimos un entrenamiento bastante



duro, el trabajo era riesgoso, porque no contábamos con la ayuda de la navegación, no volábamos con instrumental y teníamos que hacerlo con tiempos climáticos adversos”.<sup>3</sup>

Finalizada la guerra, permaneció en Inglaterra, trabajando para la Fuerza Aérea Francesa en una escuadrilla de cazas Spit Fire. Después la destinaron a África. Hizo un curso de planeadores en Francia y fue enviada en una comisión a recorrer Sudamérica. Francia la condecoró con la Legión de Honor por sus servicios en la II Guerra Mundial.

Al volver a Chile, esta experimentada piloto de combate, sólo pudo trabajar en compañías privadas. Aunque tenía más experiencia bélica que cualquiera de sus oficiales, la Fuerza Aérea sólo le dio empleo como controladora de tránsito.

Cincuenta y siete años después de su hazaña, en 2002, recibió el homenaje de la FACH en el marco del día Internacional de la Mujer, reconociéndola como la primera piloto de combate del país. Pese a ser considerada la rama menos conservadora y menos apegada a las tradiciones, como señala el estudio de Lina Díaz,<sup>4</sup> la FACH ignoró por muchos años el talento femenino para pilotar aviones, demostrado con creces por muchas chilenas que volaban en el ámbito civil.

La Fuerza Aérea, a principios de los años 80, pareció mostrar cierta apertura de género implementando un programa de servicio militar femenino. Sin embargo, las autoridades de la época advirtieron con claridad que el propósito no era integrar mujeres a la carrera militar del aire, sino cubrir *una necesidad evidente de capacitar voluntariado para atender las necesidades del moderno Hospital de la FACH*.<sup>5</sup>

El alistamiento de mujeres emergió en un contexto tortuoso de la historia política institucional. La Fuerza Aérea se estaba recién recuperando de la grave crisis generada por la destitución del comandante en jefe, Gustavo Leigh Guzmán, en 1978. Con su violenta salida, el general Pinochet dio una potente señal de aplastamiento sobre cualquier pretensión de autonomía ante su poder hegemónico en la totalidad de las Fuerzas Armadas.

Dentro del *castrum* chileno, la Fuerza Aérea había dado muestras de cierta excentricidad frente al absolutismo del general Pinochet. Demostró ser un cuerpo militar menos monolítico que el Ejército y la Armada y sus fisuras internas quedaron en evidencia el mismo día del golpe militar. Numerosos oficiales de la FACH no renegaron de su lealtad al gobierno constitucional de Salvador Allende. Uno de ellos fue el general Alberto

Bachelet, padre de la actual Presidenta, quien, junto a otros camaradas de armas, fue apresado, torturado y enjuiciado por traición a la patria. El proceso judicial militar contra esos disidentes se caratuló “Alberto Bachelet y otros”.

Leigh y Merino siempre enfatizaron que ellos habían liderado la planificación del golpe de 1973, mientras Pinochet se mantenía indeciso. Según el testimonio de Leigh, dos días antes del 11, el domingo 9 de septiembre, él visitó al titubeante Pinochet advirtiéndole: *Decídete, porque nosotros ya lo estamos. Si no lo haces, vamos a ir solos con la Marina, y el Ejército se va a quedar fuera.*<sup>6</sup> Fue Leigh quien ordenó el dramático bombardeo al Palacio de La Moneda con aviones Hawker Hunter, a la residencia presidencial de Tomás Moro y a seis radioemisoras. Se le consideraba “el más duro” de los generales de la Junta Militar, porque expresó que la misión del nuevo régimen era *extirpar el cáncer marxista*. Al mando de Leigh, la FACH depuró sus filas de oficiales izquierdistas y creó el Comando Conjunto, una organización de inteligencia, que operó entre los años 1975 y 1977, para reprimir en forma dirigida a la Fuerza Central del MIR y a los comités centrales del PC y de las Juventudes Comunistas. Según el Informe Rettig, el Comando Conjunto fue responsable de la desaparición de cerca de 30 personas, aunque otras fuentes estiman que fueron 70.<sup>7</sup>

Desde el principio del régimen, Leigh tuvo una relación conflictiva con Pinochet, marcada por diferencias políticas y de poder. Leigh no estuvo de acuerdo cuando Pinochet fu investido Presidente, porque pensaba que el poder dentro de la Junta Militar debía ser compartido entre los cuatro comandantes en jefe. Además, desaprobaba el modelo económico neoliberal y deseaba fijar plazos al retorno a la democracia.

Su pugna con el general Pinochet se agudizó al descubrirse la participación del gobierno chileno en el atentado explosivo contra el ex canciller Orlando Letelier en Washington. En declaraciones al diario italiano *Corriere della Sera*, Leigh atacó al Presidente de facto y dijo que el gobierno militar se había convertido en una *dictadura personalista*.

Apoyado por la Armada y Carabineros, Pinochet forzó la salida de Leigh, reemplazándolo por el general Fernando Matthei Aubel. Esta crisis causó un nuevo quiebre en la FACH, porque 17 generales del aire dimitieron en solidaridad con la posición de Leigh, aunque no lograron romper la unidad de la Junta Militar.



Con Matthei en la comandancia en jefe, la Fuerza Aérea llevó a cabo su primer intento de inclusión de la mujer. Fue más pobre que el del Ejército, que ya había creado una Escuela Femenina Militar. La incorporación a la FACH fue una reacción a las deficiencias del sistema educativo civil, que a juicio de la institución, no tenía un nivel satisfactorio para formar un perfil de funcionarias acorde a los requerimientos específicos de apoyo al Hospital de la Fuerza Aérea.

En ese marco, el 1° de noviembre de 1981, ingresó el primer contingente de 50 jóvenes conscriptas al Servicio Militar de la FACH. En entrevistas de prensa, algunas postulantes expresaron su entusiasmo y atracción por una imagen romántica de la vida militar y dejaban entrever sus aspiraciones de encontrar marido. Rosa Osorio, una de las candidatas, dijo: *Llevo el uniforme en la sangre desde chica. Siempre me gustaron los cadetes por su presencia y también por la vida disciplinaria de las instituciones armadas.*<sup>8</sup>

Las reclutas permanecían en régimen de internado por dos años, percibiendo un sueldo mensual equivalente al de un soldado conscripto. Su instrucción militar duraba tres meses y posteriormente se las capacitaba como auxiliares de enfermería.

Según la *Historia del servicio femenino militar en la FACH*,<sup>9</sup> las primeras instructoras militares de la institución fueron reservistas del Ejército egresadas de la ESAFE. Seis de ellas se incorporaron a la planta de la Fuerza Aérea con el grado de cabo segundo. Durante los primeros años, las conscriptas recibían entrenamiento militar en recintos del Ejército y después las llevaban a capacitarse al Hospital de la FACH.

En 1983 la FACH decidió crear una planta de oficiales femeninas. Dos instructoras militares hicieron un curso especial en la Escuela de Aviación. Al mismo tiempo, encargó al Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina, que adiestrara a un nuevo grupo de instructoras militares escogido entre las egresadas de Servicio Militar de la Fuerza Aérea y reservistas del Ejército.<sup>10</sup>

El tercer contingente de 60 conscriptas (1983-1985) fue la primera generación que recibió todo su entrenamiento militar en la Fuerza Aérea. Empezaron a desfilar regularmente en la Parada Militar, y a asistir a ceremonias oficiales. En ese periodo la Fuerza Aérea amplió la capacitación a los oficios de técnico en procesamiento de datos y técnico en protección de personas.<sup>11</sup>

Aunque la FACH calificó como un acierto la experiencia de integración en el Servicio Militar, abruptamente puso término al programa en

noviembre de 1990. Se estimaba que la educación había evolucionado y ya no era necesario entrenar personal femenino en la institución.

De ahí en adelante, la Fuerza Aérea escogía esporádicamente y, en forma discrecional, a algunas mujeres para formarlas como oficiales. Ellas se integraban al Escalafón de Servicios Generales y su carrera tenía el grado de comandante de grupo como tope.

Además, algunas mujeres médicos, dentistas y abogados se unían a los escalafones de Sanidad, Sanidad dental y Justicia. Estas profesionales entraban con el grado de capitán de bandada y podían ascender hasta general de brigada, a excepción de las dentistas, cuyo límite era coronel de aviación.

En 1995, durante el gobierno de Frei Ruiz Tagle, el Ejecutivo envió al Congreso una iniciativa legal que establecía constitucionalmente la igualdad de derechos del hombre y la mujer. Ese proyecto abrió una polémica sobre el posible ingreso femenino a las Fuerzas Armadas, porque iba a generar cambios en los requisitos de admisión de las escuelas matrices que exigían “ser varón, chileno y soltero”.

Anticipándose a las inminentes reformas, la FACH expresó una entusiasta acogida a la integración femenina en sus filas. El coronel Ricardo Gutiérrez, director de la Escuela de Aviación, anunció por la prensa, en mayo de 1995, que por orden de su comandante en jefe, general Ramón Vega, se estudiaba la factibilidad de admitir mujeres en la Escuela Capitán Manuel Ávalos Prado.

El coronel destacó el gran interés de las jovencitas por entrar a la Fuerza Aérea y dijo que *por nosotros, encantados de que vengan (...) La mujer no tiene ningún impedimento físico ni intelectual para ser cadete. Sólo hay que cambiar el reglamento, cosa que ya se está estudiando al más alto nivel.*<sup>12</sup>

Tampoco veía inconveniente en que las mujeres pudieran alcanzar dentro de la FACH, el apreciado rango de pilotos de guerra: *La verdad, [no hay] ninguno serio. Hay que considerar sí una situación natural en la mujer: el embarazo. No porque deba volar en estado de gravidez, sino porque el Estado invierte mucho en la preparación de un piloto de combate y un embarazo la obligaría a suspender el adiestramiento y sus obligadas horas de vuelo, con el consecuente retardo en su formación y en el programa fijado por la Fuerza Aérea para todos los pilotos. Sin embargo, en lo puntual, claro que está capacitada, con la debida preparación, para pilotar un avión de combate, como lo pudimos apreciar en la Guerra del Golfo. Si bien es cierto no estuvieron en primera*



*línea de fuego, no lo es menos que volaron helicópteros y otras aeronaves en diferentes tipos de misiones.*<sup>13</sup>

Desde la comandancia en jefe, el general Vega hizo algunos gestos simbólicos en pro de la inclusión femenina en la FACH. En enero de 1995 llevó por primera vez a una mujer en misión oficial al Polo Sur. La escogida fue la comandante de Sanidad, Nancy Stevenson, quien después se convirtió también en la primera mujer que integró una delegación de la FACH comisionada a Irak durante la postguerra del Golfo.

Pero la buena voluntad no fue suficiente para acelerar el proceso. Recién en 2000, la Escuela de Aviación recibió al primer curso de cadetes femeninas. Y desde una perspectiva de género, agregó un plus importante frente a las otras ramas. Las mujeres pueden optar, sin excepción, a las mismas especialidades que los hombres: ingeniero de ejecución en sistemas aeronáuticos, mención piloto de guerra; ingeniero aeronáutico; ingeniero de ejecución en armas, mención defensa antiaérea; ingeniero electrónico e ingeniero en administración.

La carrera militar femenina permite ascender hasta comandante en jefe igual que la de sus pares masculinos.

Todos los recintos de la FACH quedaron abiertos sin distinción de sexo a la formación de sus oficiales. Las pilotos se especializan en la Base Aérea *El Tepual* de Puerto Montt con el curso de vuelo instrumental; después en la Base Aérea *Los cóndores* de Iquique, realizan el curso táctico de vuelo. Las artilleras se preparan en la Base Aérea de Quintero, en el Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales; y las ingenieras estudian en la Academia Politécnica Aeronáutica.

Apenas había comenzado el proceso de integración, cuando estalló una nueva crisis que tensionó gravemente las relaciones entre la Fuerza Aérea y el Poder Ejecutivo. La disputa se desencadenó en septiembre de 2002, cuando surgieron dudas acerca de la cooperación de la FACH con la Mesa de Diálogo en la búsqueda de restos de detenidos desaparecidos.

Un ex agente del Comando Conjunto, Otto Trujillo, reveló a un periodista del diario *La Nación* que la FACH estaba ocultando información, porque el encargado de recopilar los datos estaba casado con una ex agente del Comando Conjunto. La acusación recayó sobre el general director de aeronáutica civil, Patricio Campos Montecinos, sexta antigüedad del alto mando, esposo de Viviana Ugarte Sandoval, alias "la Pochy", quien había sido procesada en 1986 como agente del Comando Conjunto por la desaparición de ocho personas, entre ellas Reinalda Pereira Plaza, quien

estaba embarazada. No obstante, la justicia la dejó en libertad amparada por la Ley de Amnistía.

La situación del general Campos, quien confesó a la justicia que había destruido información sobre cinco detenidos desaparecidos,<sup>14</sup> involucró la directa responsabilidad del comandante en jefe de la FACH, Patricio Ríos.

Pese a que el gobierno señaló que había perdido la confianza en el general Ríos, el presidente Lagos no tenía facultades constitucionales para pedirle la renuncia. Y la crisis se prolongó hasta el 13 de octubre, cuando ante la presión del Ejecutivo, Ríos solicitó su retiro voluntario.

Este episodio puso nuevamente en el foco la evidencia de que la Fuerza Aérea, al igual que el Ejército y la Armada, reclutó mujeres para tareas de inteligencia, tortura y represión política, tema que ha sido abordado en varios libros. Viviana Ugarte Sandoval se alistó en la FACH en 1976, con el grado de soldado segundo. Y en esa época, oficialmente, la Fuerza Aérea no tenía personal femenino en su contingente militar.

Con el correr de los días, el impasse con el gobierno fue pasando al olvido y las primeras cadetes egresadas en 2003 se convirtieron en la imagen mediática de la FACH. A la joven María José Casasempere, primera antigüedad de su curso, le correspondió el honor de pilotar un Pillán llevando como pasajera a la ministra de Defensa, Michelle Bachelet.

Desde entonces las pilotos y helicopristas han seguido demostrando que las mujeres tienen alas para volar muy alto.

## COMANDANTE DE GRUPO NANCY STEVENSON

*Mi rol en la Fuerza Aérea fue romper la brecha para la mujer*

Cuando la doctora Nancy Stevenson Oteiza ingresó al Hospital de la Fuerza Aérea, en 1982, no imaginó que estaba dando el primer paso de una brillante carrera militar que la llevaría a convertirse en la primera oficial chilena que aterrizó en el Polo Sur. Y también en la primera médico militar chilena que participó en una misión de Paz de Naciones Unidas en Irak.

Nancy es una de las oficiales más antiguas en servicio, tiene el grado de comandante de grupo y es jefe del Centro de Medicina Preventiva de la Fuerza Aérea. En su oficina del Ministerio de Defensa, rodeada de las fotografías de sus misiones en la Antártica y en Irak, habla con entusiasmo



de su carrera llena de aventuras. Ella pertenece a un pequeño y selecto grupo de mujeres que se integraron a la Fuerza Aérea a comienzos de la década de 1980 a través del escalafón profesional de Justicia, Sanidad y Sanidad Dental:

“Éramos muy pocas. Dos médicos, la oftalmóloga Luisa Madrid y yo; la dentista Bórquez, tres abogados y una oficial que había sido traída del Ejército, Patricia Porter, quien había sido incorporada a la Fuerza Aérea como instructora de las conscriptas.

No alcanzaban a diez las oficiales femeninas en su época y Nancy hasta ahora no entiende por qué Chile iba tan atrás en la integración de la mujer a la Fuerza Aérea:

“Gabriela Mistral había peleado por nuestros derechos muchos años antes. Las mujeres habían demostrado que podían volar igual que los hombres, Margot Duhalde había combatido como piloto de guerra en la Segunda Guerra Mundial; Valentina Tereshkova había sido la primera cosmonauta en volar al espacio en 1963. No me explicaba por qué estábamos tan atrasados”.

Nancy cuenta con orgullo que fue compañera de colegio en el Liceo 11 de la general de Carabineros, Mireya Pérez Videla, la primera mujer que alcanzó ese grado en Latinoamérica. Mireya ascendió a general, en 1997. “Vivíamos en el mismo barrio y viajábamos en la misma micro”, recuerda Nancy.

Por traviesa y aventurera, Nancy no era de las mateas de su curso y terminó la Enseñanza Media con un promedio 5,3. Obtuvo un alto puntaje en la PAA, pero no le alcanzó para Medicina y se matriculó en Obstetricia.

Aunque su padre, funcionario de IBM, tenía buena situación económica, Nancy mientras estudiaba, empezó a trabajar como auxiliar de enfermería en la Clínica Sara Moncada. “Ganaba mi pequeño sueldo, pero lo hacía más que nada por aprender. En ese tiempo sentía que necesitaba aprender más y más. Todo me quedaba corto”.

Nancy se define a sí misma como una mujer “buscavidas” y decidió dar nuevamente los exámenes de Enseñanza Media para mejorar su promedio. Así pudo cumplir su sueño de estudiar Medicina.

Se casó antes de terminar sus estudios con un compañero de Facultad y tuvieron tres hijos, antes de que ella se titulara. Hoy piensa que tanto esfuerzo y responsabilidad para ambos, siendo tan jóvenes, hizo fracasar el matrimonio.

Nancy comenzó a especializarse en reumatología en el Hospital San Juan de Dios y desde allí la enviaron al Hospital de la FACH donde cambió su destino.

Lo primero que le atrajo fue aprender a volar: “Quería entender por qué volaban las máquinas y necesitaba subirme a una que no tuviera motor, que hiciera el vuelo del pájaro, la forma más pura de volar”. Solicitó autorización al director del Hospital FACH para hacer el curso de volovelismo en el Club de Planeadores durante los fines de semana. Su instructor fue Alejo Williams, el primer chileno que atravesó la cordillera de los Andes en la ruta Chile-Argentina en un planeador, en 1964.

“¡Esta Nancy, siempre tan buscavidas!”, le decían sus padres quienes le cuidaban a sus niños, mientras ella volaba. Nancy practicó ese deporte por varios años.

En 1986 le ofrecieron integrarse a la planta de oficiales de la Fuerza Aérea. Aceptó de inmediato, porque le encantaba la institución y además porque era una garantía para sus hijos. “Ya estaba separada y si yo me moría, mis hijos iban a tener una previsión hasta ser adultos”.

En un curso de instrucción militar de seis meses, aprendió a rendir honores a la bandera, a cuadrarse en ceremonias, a hacer guardia como oficial de ronda, una vigilancia militar nocturna que debía hacer, además de los turnos que le tocaban como médico de urgencia.

Como oficial médico organizaba operativos de salud a regiones. Armaba equipos de todas las especialidades de medicina y viajaban a atender pacientes en Antofagasta. O formaba parte de los grupos que iban a dar cursos de especialidades a la comunidad médica de Temuco.

“La primera vez que me sentí incluida como oficial militar de la Fuerza Aérea, independiente de ser profesional médico, fue cuando me incorporaron a la agrupación que fue al Polo Sur”.

La misión integrada por 22 personas y encabezada por el comandante en jefe Ramón Vega, tuvo gran cobertura mediática, Nancy fue entrevistada en la prensa y en la televisión como la primera chilena que visitaría el Polo Sur. Las notas periodísticas la describían como “la comandante de escuadrilla Nancy Stevenson, madre de tres hijos, especialista en medicina interna y reumatología y quien se desempeña en el Hospital FACH”.

Nancy declaró “que la mujer está bien preparada para este tipo de experiencias. Lo que se ha demostrado en las bases [antárticas] chilenas donde residen familias completas”.



Viajaron en un avión Hércules C-130 del Grupo 10 de la Fuerza Aérea. Tras largas horas de vuelo, pisaron el Polo Sur el 14 de enero de 1995 a las 2:53 horas. Vestían buzos térmicos color naranja para resistir la temperatura de 36 grados centígrados bajo cero. En una solemne ceremonia izaron el pabellón nacional en el congelado suelo antártico.

Después fueron invitados a la base científica Amundsen Scott. Allí Nancy se sorprendió: “Estaba lleno de hombres y mujeres y jóvenes de distintos países. Y los directores de la base eran un hombre y una mujer. Yo decía ‘¡Por Dios que estamos atrasadas en Chile!, aquí se publicó una revista, salí en el diario, en la televisión y yo veía que el mundo giraba a mil kilómetros”.

Pocos meses después Nancy tuvo que luchar para que se reconociera su derecho como oficial militar femenina a integrar el contingente de la Fuerza Aérea que iba a participar en una Misión de Paz de Naciones Unidas.

Con la invasión de Irak a Kuwait, en 1990 estalló la primera Guerra del Golfo Pérsico. En el marco de la postguerra, Naciones Unidas creó una zona desmilitarizada entre Irak y Kuwait y organizó una misión de observadores compuesta por una fuerza multinacional, que se encargó en una primera etapa de vigilar la frontera desmilitarizada. Y en una segunda etapa de la búsqueda y eliminación de supuestas armas de destrucción masiva.

Después de participar en la vigilancia del área desmilitarizada, la Fuerza Aérea de Chile fue invitada a integrar la investigación de armas químicas en 1995. La FACH denominó a esta misión “Tarea Paz Chile II” y envió a la zona cinco helicópteros militares del tipo UH-1H y un contingente de 41 integrantes entre oficiales y personal de planta uniformado. Nancy vio la lista de asignados:

“El uno de 41 era el médico oficial y mi nombre no figuraba. Pensé ‘¿Cómo? Si ya mi general Vega me había dado la opción de ir en la misión al Polo Sur ¿y ahora me excluían?’ Fui donde el director del Hospital, mi jefe directo y le dije: ‘Mi coronel, yo deseo participar en esta comisión, acabo de enterarme que no vengo en la lista, quiero que me incluyan’. Hubo reticencia. No podía entender que una mujer se arriesgara así, teniendo niños, ni que quisiera irse con un grupo de hombres, donde no había ninguna otra mujer en esa lista”.

El director del Hospital se reunió con el comandante en jefe y llamaron a Nancy. Le preguntaron si firmaría una carta en que expresaba que estaba dispuesta a arriesgarse. “Mi general, si ha habido otros oficiales

médicos que firmaron esa carta, yo soy oficial médico y la firmo igual. Ahí por primera vez sentí que se rompió una brecha. Ese fue mi rol en la Fuerza Aérea, romper esa brecha para la mujer, para que pudiera participar en esos operativos”.

Nancy llegó a Bagdad y quedó maravillada con la diversidad de personas, razas, naciones y culturas que se congregaron allí trabajando para Naciones Unidas:

“Estaba lleno de mujeres: químicas, científicas nucleares, enfermeras. Cada país aportaba distintos equipos. Los médicos venían de Australia, las enfermeras de Nueva Zelanda. Nuestro equipo chileno Heli Unit, la unidad de helicópteros, aportaba los traslados y todo el mantenimiento que eso implicaba. Como estábamos integrando una fuerza multinacional usábamos los cascos azules de Naciones Unidas, pero también un logo con la bandera chilena”.

Cada día los helicópteros chilenos salía a patrullar distintas zonas de Irak: Tikrit, Basoora y se repartían por el país:

“Apenas llegué a la Base vi que estaba lleno de jaurías de perro, había muchos papeles, cortinas sucias. Me puse a desmalezar los jardines, y a limpiar todo el lado chileno. Después que dejé todo brillante fui donde el comandante iraquí más antiguo y le pedí que su lado también cumpliera con las normas sanitarias y se pusieron a sacar la maleza, y lavar la terraza. Los iraquíes me trataron muy bien. Les di normas, reglamentos y los cumplieron. Hasta un general iraquí me fue a conocer”.

Nancy recuerda que un día salió a enviar una carta para sus familiares y el destino le tenía reservada una misión muy especial. Los helicópteros chilenos andaban en terreno y ella quedó a cargo de tenientes, subtenientes, personal mecánico, de combustibles y del enfermero que trabajaba con ella. El jefe del equipo médico australiano había salido de vacaciones y no estaba en Irak, Nancy lo reemplazaba. Una enfermera neozelandesa le avisó que había un hombre desmayado en el suelo:

“Como estaba cerca corrí a verlo. Era un funcionario sudanés a cargo de fronteras, joven, de unos 40 años, vestía su traje típico con pantalones bombachos. Estaba sufriendo un infarto. La situación era grave. Yo tenía claro que disponía apenas de una hora para evacuarlo, porque en ese lapso se puede salvar el pedazo de músculo que se está infartando. Le avisé al enfermero que teníamos que salir en una hora y todo el personal de la Fuerza Aérea que estaba en la base se coordinó para reaccionar, hasta el niño a cargo de combustible colaboró. En ese momento comprendí la



tremenda preparación de nuestra gente de la Fuerza Aérea para actuar en una emergencia: el helicóptero estaba listo, todos los preparativos adecuados se habían hecho, porque, además, debía volar un helicóptero iraquí paralelo al nuestro. Y el plan de evacuación estaba diseñado por completo. En el vuelo aplicamos al enfermo todas las terapias de choque. Llegamos a Jabanilla donde nos estaba esperando un avión ruso que iba a trasladar al paciente donde los alemanes a Kuwait. Justo en ese momento llegó el médico jefe australiano que volvía de vacaciones. Le pregunté si le entregaba al paciente. Me dijo 'tú lo conoces, sigue con él'. Así llegué a Kuwait, le expliqué a los alemanes la situación del herido y las indicaciones que había recibido. Se lo llevaron urgente a ponerle un marcapasos. Le salvamos la vida y hoy está muy bien de salud".

En Kuwait Nancy no pudo salir del aeropuerto, porque andaba sin documentación y tuvo que esperar hasta que hubiese un avión disponible que la retornara a Irak.

"Cuando volví a la Base, nos formaron y nos felicitaron a todo el equipo de Heli Unit, que había sido tan ejecutivo, efectivo y rápido para salvar una vida. Y a cargo de una mujer, lo que para ellos era normal, pero para nosotros no".

Para Nancy su trabajo como mujer en esa misión era algo natural, pero las autoridades de la Fuerza Aérea chilena encontraban excepcional que una mujer se desempeñara en un escenario bélico:

"En la reticencia a autorizar mi viaje, tal vez se pensó que a lo mejor íbamos a tener también problemas éticos, morales. Gracias a Dios me fue muy bien, tuve una muy buena acogida con el equipo, me bautizaron la "mami" del grupo, porque fui una verdadera mamá con toda la gente".

Después de tres meses y medio en Irak, Nancy regresó a Chile donde obtuvo las más altas calificaciones por su desempeño. Posteriormente, hubo relevo del personal destinado a Irak y el médico asignado enfermó de cálculos renales. Nancy fue enviada por segunda vez. También enfrentó reparos de algunos jefes que encontraban insólito que quisiera arriesgarse de nuevo. Pero logró el permiso. No era fácil reemplazarla por otra persona, porque ella había recibido todas las vacunas y la preparación previa para enfrentar riesgos de eventuales sustancias químicas o radiactivas.

Su misión se prolongó por cuatro meses y medio más. Nancy aprovechó ese tiempo para conocer más a fondo la cultura iraquí, y a su pueblo, al que hasta hoy recuerda con entrañable cariño:

“Recorrí todo Irak a bordo de los helicópteros. Estuve en Nínive, en Mosul, en Ur. Cada vez que volaba sabía que corría el riesgo de que nos dispararan o que se cayera el helicóptero, pero ese era mi trabajo”.

Para Nancy pertenecer a la Fuerza Aérea ha sido vivir dentro de un equilibrio entre poder, tecnología, ciencia y humanidad. “Yo defino a mi institución por el equilibrio que tiene con el medio, con el país, con su gente. Nos ayuda a desarrollarnos. Fue abierta la Fuerza Aérea en dejarme ir a Irak. Pudieron haberme dado la orden de no ir y habría tenido que cumplirla no más”.

A Nancy la llenó de orgullo ver desfilar en la Parada Militar a mujeres y hombres con sus fusiles:

“Entendieron que estábamos todos en un mismo objetivo: servir. Y no lo siento como una lucha hombre mujer. En las Fuerzas Armadas el hombre cumple su rol y la mujer el suyo, independiente del género. No es masculinizar a la mujer. Se sigue un mismo patrón, pero nuestras mujeres son regias, femeninas”.

Le chocó la masculinización de las mujeres pilotos que vio en las bases militares de Estados Unidos en una misión de medicina aeroespacial:

“Ser femenina implica desde sentimientos, manera de ser, expresar y hablar. Eso lo vi claramente perdido en las pilotos norteamericanas: peludas, descuidadas, con desarrollo muscular y el pelo muy, muy corto. Capaz que no sean lesbianas, pero su femineidad estaba perdida. Eran un hombre más dentro de un grupo. Aquí se las ve elegantes, distinguidas, con un toque fino, un sello que tiene que ver con algo interior que se expresa. Me gusta que en mi institución las mujeres sean mujeres y los hombres hombres”.

Para Nancy sería absurdo negar que en todos los poderes políticos, militares y de todo tipo han existido y seguirán existiendo la homosexualidad y el lesbianismo como parte de la historia de la humanidad:

“Pero una institución armada, requiere que no se note. En Irak vi pilotos de guerra que andaban de la mano y se besaban en la boca dentro de la base. Les decía que no me gustaba verlos así, no estoy acostumbrada, me choca ver algo así en uniforme”.

Asegura que en Chile le ha tocado ver coroneles solteros que viven con su madre y tienen pareja gay en su vida privada:

“Nadie lo sabe, salvo quienes los conocemos más de cerca o que los hemos visto con su pareja. Aunque son homosexuales mantienen su rol varonil y cumplen con todas las exigencias de la vida militar. Mi gran



duda es que cualquier ser humano frente a un periodo de estrés, aquel que tiene ciertas represiones o anomalías, pudiera llevar a riesgo a su grupo. No estoy en contra de que un individuo homosexual entre a las Fuerzas Armadas, pero tiene que ser una persona equilibrada en general. Tendríamos que tener algún tipo de evaluación para medir eso. A mí me cuesta aceptarlo. Pero pienso que podría ser si alguien no publicita su vida privada. Con lo que no estoy de acuerdo es que entre un hombre afeminado ni una mujer macha. No me gustaría que me mandara un oficial que me pidiera el rimmel. No estaría acostumbrada al respeto que uno debe tenerle. En las Fuerzas Armadas es muy importante el liderazgo y en Chile va a costar mucho todavía ese proceso”.

La comandante Nancy Stevenson fue distinguida como mujer destacada de las Fuerzas Armadas por la ex ministra de Defensa Michelle Bachelet.

## CAPITÁN DE BANDADA REGINA CARVAJAL

*El sacrificio para ser oficial me costó el doble.*

Esporádicamente la Fuerza Aérea, en forma discrecional y a juicio del mando, daba cupo a algunas mujeres en el Escalafón de oficiales de los servicios. En 1993 ofrecieron dos vacantes y una de las escogidas fue Regina Carvajal Villarroel, hoy capitán de bandada.

Regina proviene de un hogar de clase media, formado por su padre agricultor y su mamá profesora de Educación Diferencial. Desde que tenía 13 años fue cuando empezó a sentirse parte de la familia aérea, porque su hermano mayor, Luis, ingresó a la Escuela de Aviación en 1974:

“Yo era la menor y cuando venía a visitar a mi hermano a la Escuela de Aviación, me sentía en un lugar de respeto, de importancia, de autoridad a nivel nacional, de contribución al país. Esto era para mí algo muy grande. Y veía a mi hermano, que era cuatro años mayor que yo, como un ídolo”.

Regina dice haber tenido el privilegio de estudiar en el Colegio de las Teresianas que, ya en la década del 70, era un establecimiento experimental, con enseñanza personalizada e integración de discapacitadas y que enseñaba sobre Derechos Humanos:

“Entre mis compañeras estaban: Tati Penna, Mariluz Aylwin, hermana de la ministra de Educación; Jacquelin Pinochet, mi compañera

de curso hasta los 14 años; Andrea Goic, hija del director de la facultad de Medicina; Claudia Di Girolamo. Era una diversidad de alumnas y convivíamos en todo aspecto”.

En 1977 ingresó a Pedagogía Básica en la Universidad de Santiago. Estaba todavía estudiando cuando se casó con Francisco Cortés, un piloto de la Fuerza Aérea, compañero y muy amigo de su hermano. El mismo año de su feliz matrimonio, en 1980, ocurrió una horrible tragedia. Su hermano Luis, quien estaba destinado en la Antártica y había ascendido a teniente, se estrelló en el avión y falleció en acto de servicio, cuando tenía sólo 23 años:

“Fue un golpe brutal del que hasta hoy no me he podido recomponer ni mis padres tampoco. Éramos muy unidos, él era un ídolo por la mirada que tenía de la vida en general, de lo filosófico. Éramos tan afines y yo lo idealicé. Lo recuerdo correcto, amistoso, leal, transparente, profesional. Era una persona extremadamente deferente, tolerante, callaba cuando otro no era capaz de callar, no conflictuaba una situación más de lo necesario. Era un ejemplo”.

Tanto Regina como su hermana, se casaron con compañeros de Luis y después de haberlo perdido se apoyaron en sus maridos para sobrellevar el dolor:

“Me integré a la FACH como esposa de un oficial. Colaboraba en acciones sociales con las señoras de los oficiales más antiguos”.

Nacieron sus hijos Matías, quien hoy tiene 25; Francisca, 24 e Ignacio, 16. Después empezó a trabajar como profesora en el ambiente privado. Tenía deseos de entrar a la FACH como empleada civil, pero no quería precipitarse en tomar una decisión.

Su marido conocía sus aspiraciones, pero no alcanzó a verlas realizadas. En noviembre de 1991, acudió en helicóptero a rescatar a dos alumnos del Liceo de Aplicación que estaban en el Cajón del Maipo. El helicóptero se estrelló con un cable y falleció.

Nuevamente Regina experimentó un dolor sin límites. Quedó viuda, sus hijos tenían sólo nueve y ocho años, respectivamente, y el menor seis meses. Era viuda y hermana de dos mártires: “Uno intenta recomponerse y rearmarse, porque busca el equilibrio, pero la sensación de ausencia es permanente. Yo podía haber asumido estos dos actos trágicos como algo que no me hacía bien y haberme desvinculado de la Fuerza Aérea, pero mi vocación fue más fuerte”.



Renunció por completo a la idea de hacer un curso de piloto privado. Para su familia era algo completamente inaceptable. “¿Para qué darme un factor de estrés adicional? Yo era jefe de hogar de una familia monoparental, como son hoy el 48 por ciento de la fuerza laboral, según el último censo”.

El ex comandante en jefe, Ramón Vega la invitó a incorporarse a la institución: “Él era muy humano y con muchos valores. Me dijo: “cobijate en forma completa y total. Nos vamos a sentir en familia. Necesito saber que la familia aérea está bien”.

Pese a su vocación, tardó en decidirse, porque sabía que iba a ser una reorientación absoluta de su vida. Recién en 1993 entró como empleado civil. Seis meses después, su jefe le sugirió que por su vocación y personalidad ella debía hacer el curso de oficial y le dio media hora para decidirlo:

“Acepté y al día siguiente dejé a mi guagua y los niños levantados, y en tenuta de combate partí a la Escuela de Aviación”.

Las botas le bailaban eran dos números más grandes que su pie. Pero no había más y trató de acomodarse usando varios pares de calcetines. En su curso había diez hombres y dos mujeres. Aprendieron inteligencia, logística, reglamentación e instrucción militar. Fue un mes de preparación intensiva que se le hizo muy largo:

“En instrucción militar, me cansaba, me costaba asumir los castigos físicos y obedecer. La doctrina era aprender la subordinación, después desarrollar la instrucción y luego liderazgo. Pero la subordinación es dura, cuesta. Y el esfuerzo físico también. Normalmente las dos mujeres llegábamos siempre últimas y nos castigaban con una vuelta a la torre. Yo mido un metro 60 y mis compañeros un metro 80, ellos tenían un tranco más grande. Las botas pesaban un kilo y medio. Todo era un esfuerzo doble. Mi objetivo era ser oficial de la FACH y el sacrificio me costaba el doble”.

Recuerda que sus compañeros solidarizaron con ella:

“Una y otra vez me castigaban y una y otra vez llegaba al final. Mientras más daba vueltas, más me cansaba, o sea era un castigo sin fin. Y ahí surgió el espíritu de unión, mis compañeros dijeron ‘la Regina se va a reventar’. Entonces llegábamos todos juntos al final. No me dejaban sola para que no me castigaran”.

Aprobado el curso la destinaron al Hospital Clínico de la FACH donde estuvo 12 años a cargo de las comunicaciones internas. En 2004 hizo un curso de informaciones de seis meses en la Academia de Guerra Aérea,

que aprobó con un 6,19. Y estuvo trabajando allí dos años en labores doctrinarias militares. Actualmente trabaja en la Escuela de Aviación en el Centro de Desarrollo del Carácter donde se planifican la formación valórica y las actividades culturales de los cadetes. Su departamento diseñó el perfil del postulante a la Escuela de Aviación:

“Reforzamos las virtudes militares, el sentido de la obediencia, del compromiso, de la verdad, del honor y cumplimiento del deber. Y el sentido de la excelencia en todo su quehacer”.

Regina aclara las diferencias entre la carrera militar de su Escalafón de Servicios y la de profesionales (médicos, dentistas, abogados):

“Ellas no tienen mando de tropas. Yo, por ejemplo, aunque no soy oficial egresada de escuela, tengo mando y funciones disciplinarias netamente militares con el personal subalterno, sin ninguna restricción. He tenido que cumplir roles de oficial de ronda u oficial de guarnición. Y estoy integrada a todas las funciones normales del grado de capitán de bandada. El mando es una cosa que está presente las 24 horas del día. Siempre tienes mando por el solo hecho de estar investido con el uniforme y el grado militar. O sea, si yo me encuentro en la calle a las 21 horas, con alguien subalterno, si es menos antiguo, yo tengo mando sobre él. Tal vez no mando directo porque no trabajamos en la misma unidad, pero por jerarquía tengo mando sobre él. Y si las circunstancias lo ameritan, le puedo disponer algo. El mando es inherente al grado militar.

En el Escalafón de Servicios al que pertenece Regina, hay solamente diez oficiales femeninas. Ocho de ellas entraron después de 2000. La carrera llega hasta el grado de comandante de grupo. Antes de eso Regina debiera ascender a comandante de escuadrilla, pero lleva dos años esperando que se produzca una vacante.

Regina participó en un taller de integración de la mujer organizado por la ex ministra de Defensa, Michelle Bachelet, junto a 60 oficiales de las tres ramas. Evaluaron la formación, la carrera profesional, las destinaciones y la familia:

“Asistieron también oficiales recién egresadas de la Escuela de Aviación. Nuestra visión fue positiva. Había una verdadera integración, no existían situaciones no deseadas con respecto al mando de los subalternos varones. En nuestra institución el hombre respeta porque debe ser así según el reglamento, porque corresponde la autoridad legal. Y va de la mano el tema de la autoridad moral. Por lo tanto cuando obedece una



orden, la obedece porque debe ser, pero, además, porque está convencido de que la persona que la está ordenando es idónea. Nunca ha habido un choque filosófico, ideológico, o de mirada discriminatoria. Las que no éramos egresadas de escuela teníamos una buena preparación profesional e institucionalmente se nos había dado la posibilidad de la capacitación y de hacer postgrado. En las egresadas de escuela se estaba cumpliendo plenamente la igualdad del grado, no de género. Con respecto a las destinaciones, se tomaba en cuenta el bienestar del oficial y en mi caso siempre se había considerado que mi familia era monoparental”.

Regina asegura que en las destinaciones de matrimonios formados por oficiales, la Fuerza Aérea evalúa estrictamente la proyección profesional en ambos casos y se decide con alternancia y acuerdo entre ambos oficiales.

Para Regina el rol de Bachelet como ministra de Defensa marcó un cambio notorio y dio gran impulso a la integración femenina: “Es una sensación emocional gratificante. Siendo ella ministra propició que la participación de la mujer fuese completa y no un mero discurso”.

## **SUBTENIENTE BERNARDITA ASTUDILLO HERNÁNDEZ**

*Condecorada por la ONU en Haití*

Desde que se estableció la Misión de Estabilización de Naciones Unidas en Haití, MINUSTAH, las mujeres han intervenido como médicos, enfermeras de combate, periodistas, expertas en material de guerra, logística y personal. Pero nunca había habido una piloto de helicópteros. La subteniente chilena, Bernardita Astudillo, de 26 años, tuvo la responsabilidad de abrir paso a la mujer en ese nuevo campo de participación femenina en misiones de paz.

La joven llegó a Puerto Príncipe en marzo de 2007 a colaborar durante seis meses con los 52 integrantes del Grupo de Helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile:

“Participar en una misión de paz, era un anhelo de siempre. Escogí la especialidad de piloto de helicópteros, porque me hacía sentir muy cómoda en mis inquietudes personales. Pensé cómo podía contribuir desde el ámbito de lo militar a mi país. Tuve presente, por ejemplo, las catástrofes naturales que ocurren en Chile. Y también las funciones tácticas para la guerra en las cuales me entrenaron como piloto. Además,

en el escenario mundial actual con los conflictos que hay entre países, me atraía la posibilidad de ser incorporada en misiones de paz. Y tuve ese privilegio”.

En Haití sus tareas fueron difíciles y delicadas: vuelos de patrullaje y reconocimiento aéreo; transporte de carga y pasajeros; realizar evacuaciones aeromédicas tanto de día como de noche; infiltrar y exfiltrar tropas en territorio amigo y enemigo:

“Mi integración y convivencia con los militares de otros países fue extraordinariamente grata, normal y en lo profesional sin ninguna restricción. Me tocó pilotar en patrullajes e infiltraciones con militares de Brasil, Nepal, Uruguay, España, Francia y Jordania. Al principio se sorprendían al verme, pero inmediatamente me expresaban su respeto y consideración profesional”.

En la misma época que Bernardita estaban también en Haití otras jóvenes militares chilenas que trabajaban en profesiones femeninas no tradicionales. Las cabos del Ejército de Chile, Alejandra Núñez, Natalie Contreras y Gabriela Retamal, actuaban como operadoras de maquinaria en la Compañía Combinada de Ingenieros de Construcción Horizontal. Ellas fueron pioneras, ya que hasta su llegada sólo hombres habían realizado ese tipo de labores.<sup>15</sup>

Por sus meritorios servicios en Haití, Bernardita Astudillo y toda la dotación del Grupo de Helicópteros de la Fuerza Aérea recibieron una condecoración Naciones Unidas.<sup>16</sup>

En la ceremonia, el comandante de la Fuerza Militar de MINUSTAH, Carlos Alberto Dos Santos, resaltó las capacidades de los pilotos chilenos que demostraron ser altamente eficientes en todas las funciones relacionadas con evacuaciones aeromédicas. Y remarcó la autonomía de vuelo diurno y nocturno que ofrece el contingente chileno.<sup>17</sup>

Especial significación tuvo la medalla obtenida por Bernardita Astudillo quien, según el alto oficial, demostró con sentido de excelencia que las pilotos chilenas están plenamente calificadas para desempeñarse misiones de paz.

“Ahora las mujeres en la Fuerza Aérea han podido llegar a todos los ámbitos igual que un hombre, sin ninguna diferencia”, afirmó Bernardita Astudillo, en una entrevista concedida a Teletrece donde se destacó a las mujeres de la FACH.<sup>18</sup> Junto a ella fue televisada una joven que se dedicó al difícil rubro de la mecánica aérea, Katherine Cortés, la única mujer en Latinoamérica especializada en la reparación de helicópteros.<sup>19</sup>



Para Bernardita la inserción de la mujer en las Fuerzas Armadas chilenas está muy avanzada:

“Está todo dado en normas, reglamentos y política institucional. Sólo creo que para completar una real integración tiene que haber un poco de avance en el cambio convencido de los hombres de que podemos participar en todos los ámbitos profesionales”.

En su decisión de ingresar a la Fuerza Aérea influyó mucho su padre:

“A pesar de ser civil, noté que siempre vibraba con el ambiente aeronáutico. A mis tres hermanos y a mí, siempre nos llevaba a la Feria Internacional del Aire. Ahora he sabido que él pudo haber tenido también vocación de volar un avión. Después de muchos años se lo reveló a mi madre”.

La familia de Bernardita es de San Fernando. Ella estudió en el Colegio de la Providencia Carmela Larraín de Infante de esa ciudad. Egresó de cuarto medio en 1998 y de acuerdo a sus habilidades pretendía seguir una carrera universitaria del área científico matemática. Ingeniería Comercial estaba entre sus preferencias. En forma paralela se enteró de que iban a abrirse vacantes femeninas en la Fuerza Aérea. “Sentí que también tenía vocación por la carrera militar. Además, la imagen que percibía de la Fuerza Aérea era muy llamativa. Y mis padres me apoyaron para que tomara esta decisión”.

Asegura que en la Escuela de Aviación Capitán Ávalos, a la que entró en 2000, la parte académica no le fue difícil por sus habilidades matemáticas. Y siente que la organización de la Escuela le permitió disponer de tiempo para estudiar cada ramo por lo que su rendimiento fue parejo en todas las asignaturas.

Tampoco le costó acostumbrarse al régimen militar:

“Tengo una personalidad de gran fortaleza, perseverancia y buen carácter, lo que creo me ayudó muchísimo a adaptarme al régimen militar. Por otra parte cuando uno tiene una vocación muy marcada y las metas claras se sacrifica a gusto; naturalmente hubo días muy agotadores”.

La generación de Bernardita será recordada en la historia como el primer curso mixto de la Escuela de Aviación:

“Mi promoción fue especial, por una parte éramos muy camaradas, pero, por otro lado, tal vez por ser el primer curso de composición mixta, todos actuaron quizás con más rigor marcando mucho la no discriminación. En todo caso esto lo hago presente como algo positivo dentro de mi formación ya que me fortalece aún más”.



Durante su periodo de cadete pololeó con un compañero de curso quien finalmente abandonó la carrera militar: “Creo que es muy normal que nazcan estas atracciones en la convivencia diaria, lo mismo puede darse en la enseñanza secundaria o universitaria. Es lo más típico entre los jóvenes”.

Actualmente está de novia con un ingeniero civil industrial que trabaja en una empresa privada:

“Tenemos planes de matrimonio para el año 2009. Es un hombre súper generoso en todos los aspectos. Ha decidido apoyarme y partir donde yo esté destinada al menos los cinco primeros años de mi carrera para luego volver a replantearnos el ámbito profesional”.

Aunque sabe que su carrera es “atípica”, piensa compatibilizarla con el matrimonio y los hijos:

“Me formé en una familia bastante conservadora y tradicional. Tengo muy internalizado el concepto de matrimonio. No veo la necesidad de convivir con una pareja. Desde mi perspectiva el paso lógico es el matrimonio primero y los hijos después”.

Después de egresar de la Escuela como oficial del aire, Bernardita y todos sus compañeros fueron a Puerto Montt a hacer un curso de vuelo por instrumentos que duró seis meses. Posteriormente estuvo destinada en el Grupo de Aviación N° 9, en la Base Aérea de Los Cerrillos. Allí se convirtió en la primera piloto de helicópteros que se graduaba en el país, el 7 de abril de 2005.

Ese día, su profesor, el teniente del aire Mauricio Rocco, encendió un cigarrillo, bastante tenso, mientras sus camaradas le hacían bromas. Después de un largo entrenamiento en la pista del Grupo de Aviación N° 9, Rocco había determinado que Bernardita podía volar sola el helicóptero de instrucción Bell 206. Mientras la joven se desplazaba por los cielos, su profesor la observaba nervioso. Cuando la nave se posó sobre la pista y sus aspas dejaron de girar, Rocco sonrió aliviado, “esto es como un parto”, comentó a la prensa.<sup>20</sup>

Emocionada, Bernardita describió a los periodistas su sensación mientras volaba: “Uno está expectante porque no sabe si lo hizo bien y si le dio la seguridad al instructor. Pero cuando te dicen que te puedes ir sola es una tremenda satisfacción y felicidad”.<sup>21</sup>

Poco después una lluvia de huevos, harina, champaña y bombas de agua le cayó encima. Luego sus compañeros le dieron un baño en un foso de aceite de motor. Es el tradicional bautizo del piloto.

Tras dos años de entrenamiento en Los Cerrillos, la destinaron al Grupo de Aviación N° 2 en Iquique, que es la primera unidad de vuelo operativa del país, donde está ahora.

A Bernardita le interesan los temas de género:

“Hasta lo que sale en revistas de poca popularidad en el tratamiento de este tema, igual lo leo. En el poco tiempo que llevo como oficial, como nunca he percibido que hay falta de oportunidades. Percibo también que en otros ámbitos de desarrollo laboral falta avanzar en igualdad de oportunidades para ocupar cargos de alta dirigencia y se requiere más participación en la política. Pero mi propia experiencia hasta el momento es positiva y de paridad. No hay un tope de grado jerárquico en el desarrollo de mi progresión como oficial. Como meta me gustaría llegar a ser general de la Fuerza Aérea, pero todo depende de la preparación y competencia individual. Es decir, depende de qué tan responsable haya sido yo en mi preparación profesional mirando hacia el futuro”.

## KARINA MIRANDA COTTENIE:

### *Primera piloto de combate*

Iquique 5 de abril de 2006. Un avión de combate Halcón A-36 despegó de la Base Aérea Los Cóndores. A bordo va de copiloto el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, Osvaldo Sarabia. El Halcón ruge en el cielo acercándose a su objetivo y deja caer una letal carga de bombas que da certeramente en el blanco. Aviones enemigos lo interceptan y lo atacan, el Halcón se defiende, logra vencer el cerco y escapa. Después de 40 minutos de intensa acción se posa sobre la pista de aterrizaje de Los Cóndores. Descienden el general Sarabia y el piloto de combate: la subteniente Karina Miranda Cottenie. El examen ha terminado y el general Sarabia le pone la piocha roja que la distingue como piloto de guerra. En ese instante cambió la historia de la Fuerza Aérea, ya existía la primera mujer piloto de combate.

En la ceremonia –donde también se graduaron siete pilotos varones– el general Sarabia destacó las cualidades de Karina: *Corresponde a savia nueva que enriquece la institución. Ella fue seleccionada por sus propios compañeros para volar este tipo de material, convirtiéndose en la primera mujer piloto de combate de nuestra institución. Ha cumplido con todos los requisitos, tiene enormes capacidades y tuvo la oportunidad de volar con ella.*<sup>22</sup>



La joven, actualmente de 25 años fue escogida entre los cien jóvenes líderes 2006 que destaca anualmente la *Revista El Sábado* de *El Mercurio*:

“A mí y al resto de mi curso nos ha tocado iniciar el ascenso de las mujeres en la Fuerza Aérea. En el futuro quiero seguir siendo una oficial de esta institución, pasar todos los cursos y desarrollarme bien en el ámbito profesional. En este sentido mis padres siempre me decían que yo era capaz de alcanzar cualquier meta que me propusiera. Creo que ahora se da una mayor igualdad entre hombres y mujeres, todos los ámbitos están abiertos y depende de cada una alcanzar los objetivos, señaló en una entrevista a *Puntomujer*.<sup>23</sup>

En la FACH dicen que no es necesario ver volar a un piloto para saber qué tipo de nave vuela, basta con el temperamento. Karina Miranda es reservada, de respuestas cortas y escuetas que da en un tono golpeado y marcial. *Tiene la precisión de un caza*, la describió un cronista.<sup>24</sup>

Proviene de una familia de clase media de Puerto Montt. Su madre es corredora de seguros y su padrastro, funcionario del Banco Chile. Aunque no hay militares en su familia, desde que estaba en el colegio soñaba con ser piloto:

“Desde que tengo memoria tuve ganas de volar. A uno le inculcan desde niña el amor a la patria, a la bandera. Creo que la mejor forma de servir al país es a través de una institución armada. Y como yo quería ser piloto, porque me gustaba volar aunque sólo lo había hecho en aviones comerciales, decidí entrar a la FACH y aquí estoy”.

Cuando le comunicó su decisión a su familia, su madre no sintió miedo de que se dedicara a volar: “A mi mamá le gustó el sistema de las Fuerzas Armadas y encontró que era una súper buena alternativa para mí”.

Al entrar a la Escuela de Aviación le sorprendió que hubiesen sido seleccionadas muchas jóvenes de provincia: de Osorno, Los Ángeles, Iquique, Viña del Mar, aunque la gran mayoría eran santiaguinas. Recuerda que varias dejaron carreras universitarias para unirse a la FACH:

“El primer día éramos 160 en total, 120 hombres y 40 mujeres. La mayoría queríamos ser pilotos. Para las mujeres estaban abiertas todas las posibilidades de los oficiales de línea de la Fuerza Aérea, las mismas que tienen los hombres”.

Sin embargo, en primero y segundo año, Karina asegura que es normal que muchas alumnas y también alumnos se retiren, porque no se acostumbran al régimen militar ni al sistema de internado:



“Desde que entramos el proceso fue bien igualitario para hombres y mujeres. No hubo problemas de trato. Nuestro uniforme es exactamente igual que el de los hombres. Usamos el uniforme de combate y botas. Pero las tenidas de gala femeninas tienen una gorra diferente, falda, medias color cognac o similar y zapatos de taco. Nos pintamos los ojos en tonos café y llevamos un par de aros reglamentarios: perla con canastillo de cinco milímetros de diámetro”.

Recuerda que lo que más le costó de la Escuela fue acostumbrarse a los horarios muy estructurados. No así los castigos físicos que consistían en trotos principalmente: *Es un concepto grupal, nada en específico.*

Un colador importante dentro de la carrera es el curso de vuelo. Hay que aprobar exámenes previos de visión y audición:

“Alrededor de 15 ó 20 compañeras empezamos el curso de vuelo. Pero sólo egresamos cinco. Dos pilotos de helicópteros, dos pilotos de transporte y yo que soy piloto de combate. Hubo algunas compañeras a las que no les gustó, otras tuvieron problemas y hoy son oficiales también, pero están en otras áreas. Solamente los pilotos pueden ascender hasta comandante en jefe ya sean de transporte, de helicóptero o de combate. Pero todos los que egresan de la Escuela de Aviación podrían ser generales. Hay cupos para todas las especialidades”.

La especialidad de piloto de combate es la razón de ser de la Fuerza Aérea. Y las exigencias son muy altas. Se vuela solo, bajo presión, en aviones complejos con instrumentos modernos y donde las cosas pasan muy rápido. Un piloto de combate debe tomar decisiones precisas en escasos segundos:

“Quise ser piloto de combate, porque si bien todas las funciones son importantes, si llega el caso de tener que defender a mi país, a mí me gustaría ir adelante, estar en la línea de combate. Nos enfrentamos con los aviones de los países adversarios en combate aire aire. También nos encargamos de bombardear objetivos. Y de proveer defensa aérea”.

Como todo piloto de combate sueña con volar un F16, pero todavía ninguna mujer ha tenido la ocasión:

“Como es un avión de primera línea, solamente lo vuelan oficiales antiguos, capitanes. Yo soy todavía subteniente estoy volando un A 36, que es de segunda línea, de performance inferior a un F16, pero que sirve a los pilotos para ir ganando experiencia y aprender las técnicas. Después de eso la progresión normal es pasar a aviones de primera línea como el F 5 o el F 16”.

Hasta ahora Karina nunca ha sentido alguna limitación en su carrera por el hecho de ser mujer:

“No me tratan ni mejor ni peor por ser mujer. Entrenas y estudias igual que todos, no hay ninguna diferencia. Los otros pilotos profesionales me han tratado bien, y no he tenido ningún problema. Es cosa de cada persona. Uno tiene que ser profesional donde trabaje. El flojo es independiente del género”.

Mientras estaba en Iquique haciendo el curso táctico, conoció a su marido, quien también es piloto de combate:

“Creo que nos atraemos entre militares por el estilo de vida. Mi marido está destinado en Iquique, nos casamos y nos quedamos allá. La Fuerza Aérea avala la familia y la maternidad, nos destinarán siempre a los dos juntos teniendo en cuenta la progresión profesional de los dos”.

Para Karina ser piloto de combate es tan compatible con la vida familiar como cualquier otra especialidad del aire:

“Depende de cada una, si quiero ser mamá voy a compatibilizar. Mi especialidad no me limita, llego a mi casa todos los días, y las cosas fuera son eventuales. Eso sí tratamos con mi marido de no hablar de trabajo en la casa y entre los dos hacemos las tareas domésticas”.

Remarca que el apoyo a la familia en la Fuerza Aérea es tan importante que el embarazo en los solteros no está penalizado ni es causa de expulsión ni de sanción:

“Sólo en la Escuela es un problema, porque interfiere con las exigencias académicas y físicas, sobre todo en el periodo de instrucción no es compatible. Pero no está sancionado. Hubo una compañera que quedó embarazada y ella, sin presión de nadie, renunció, pidió la baja y se fue. Fue decisión de ella”.

Para Karina ha sido importante pertenecer a la primera generación de mujeres oficiales de línea de la FACH, pero cree que no dependía solamente de su grupo que siguiera la integración femenina:

“En un seminario de integración del Ministerio de Defensa conversábamos con militares de las otras ramas que al final es de la mujer eso de *que tengo que ser buena*. Las puertas de la Fuerza Aérea ya estaban abiertas e independientemente de cómo fuera nuestro curso iban a seguir abiertas”.



## SUBTENIENTE MARÍA JOSÉ CASASEMPERE

*Me siento más parecida a un hombre militar que a una mujer civil.*

Es una de las oficiales más populares y reconocidas de las Fuerzas Armadas chilenas. No sólo porque forma parte del exclusivo grupo femenino que egresó en 2003. María José Casasepere es también primera mujer en la historia de la Fuerza Aérea que obtuvo la *primera antigüedad*, el mejor promedio de notas en lo académico, deportivo y militar. Carismática, franca, espontánea y locuaz, María José se ha convertido, además, en un personaje llamativo para la prensa. Ha sido escogida entre los cien jóvenes líderes de *Revista El Sábado* en 2004; entre las cien mujeres líderes del diario *El Mercurio* y Mujeres Empresarias en 2007. Y, con sólo 26 años, su historia ya se contó en un libro:<sup>25</sup>

*24/24 Un día en la vida de 24 mujeres chilenas.*

María José es hija de Alex Casasepere, un teniente que se retiró de la Fuerza Aérea en 1979, hoy oficial de reserva y piloto civil:

“Mi papá trabajaba en una empresa en Tobaraba y nosotros lo escuchábamos pasar por arriba de nuestra casa en La Reina y partíamos con mi mamá a buscarlo al aeródromo. En el verano lo contrataban para apagar incendios y recuerdo dos años habernos ido con él a Temuco y Angol. Nosotros pasándolo increíble en el campo, mientras él trabajaba. Lo veíamos despegar, aterrizar, nos subía al helicóptero y nos sacaba fotos”.

De los cuatro hijos del matrimonio Casasepere Gimeno, dos son pilotos, María José, la mayor, y su tercer hermano, Alex, piloto de combate:

“Mi hermano y yo teníamos el bichito. Él más que yo, porque para las mujeres sólo podía ser un curso de piloto civil, que en helicóptero es carísimo. Estaba en cuarto medio y a mitad de año se abrieron las postulaciones. Lo pensé y me tincó. Mis papás siempre nos dijeron que iban a estar de acuerdo con lo que eligiéramos, pero que debía ser algo bien pensado. Mi papá me hizo ver lo bueno y lo malo, que la Escuela es difícil, otro ritmo de vida. Mi mamá más reticente. Un poco porque le daba miedo que fuera piloto y también porque significaba que me iba de la casa a un régimen de internado”.

Recuerda que cuando se lo contó a sus amigos, no lo podían creer. Pensaban que por su carácter extravertido, no iba a calzar con el prototipo



militar. María José se matriculó en Ingeniería en Recursos Naturales en la Universidad de Chile y dejó el semestre en espera, por si acaso.

Pero la Escuela de Aviación fue un reto a su voluntad desde el principio. La primera sorpresa fue recibir la ropa interior que les entregó la Fuerza Aérea como parte del uniforme:

“Era una ropa interior deportiva enorme, como de abuelita. La dejamos de lado y preferimos comprarla nosotros. Nos pidieron eso sí que fuera blanca, que es lo reglamentario”.

Luego pasaron un fiasco en la peluquería:

“Las peluqueras y peluqueros de la Escuela estaban acostumbrados a cortes de hombre. Nos sentaron a todas, nos hicieron un moño con cola y nos cortaron el pelo con el moño hecho. Fue tragicómico, nos quedó un desastre en la cabeza, porque el pelo quedó cortado en diagonal hacia abajo. Cero posibilidad de arreglarlo y tuvimos que esperar que nos creciera. Después aprendieron a trabajar mejor con nosotras”.

A las seis de la madrugada un toque de diana anunciaba la hora de levantarse. Tenían escasos cinco minutos para hacer el rollo de la cama, ventilar la pieza, y salir a trotar en buzo. María José se levantaba dos minutos antes y a oscuras se lavaba los dientes. Después volvían al dormitorio a ducharse, tender la cama y salir a formar para el desayuno.

“Trotaban tan rápido, a ritmo de hombre y nos quedábamos atrás. Si los hombres volvían a ducharse a las 6:20, nosotras a las 6:30 e igual teníamos que estar a las 6:45 afuera. No alcanzábamos a secarnos el pelo y un atraso significaba quedarse castigado el fin de semana. Al final, esperábamos que todos estuvieran acostados y a medianoche, con la luz apagada, nos lavábamos el pelo. Recién el último año, el director nos dio un poco más de tiempo libre entre 9 y 10 de la noche”.

Recuerda que sorpresivamente las cadetes empezaron a engordar. Y nadie se lo explicaba por el intenso régimen de esfuerzo físico al que estaban sometidas:

“De las 40 alumnas, 30 subimos de peso. A los seis meses algunas compañeras tenían hasta 14 kilos de sobrepeso, yo subí tres kilos. Los uniformes nos quedaban apretados. No sabían qué hacer y nos prohibieron comprar chocolates y pasteles. Finalmente descubrieron que nos había cambiado el metabolismo, porque nos alimentaban con el mismo nivel de calorías que los hombres. Cambiaron a una dieta de porciones más pequeñas, ensaladas y pan integral. El fin de semana yo arrasaba con el refrigerador de mis papás”.

Además, surgieron conflictos de género. Desde el primer día, los alumnos de segundo año tenían puesto un cartel donde se jactaban de ser el último curso puro, sin mujeres:

“Los tres cursos más arriba no estaban muy de acuerdo con que entraran las mujeres. Y como tenían más jerarquía, andaban siempre pendientes de nosotros, al final era todo el día metidos con los lobos. Nos criticaban sobre todo en lo físico: *Ah que no puede, que no tiene fuerza, no va a poder estar aquí, no va a poder volar*, y un sinfín de comentarios. Pero nunca nos trataron mal”.

María José piensa que haber sido el primer curso mixto jugó en contra de la unidad en promoción:

“Muchos por inmadurez se dejaban influenciar y nunca fuimos un curso unido. Gran parte de esa desunión se debió a las diferencias hacia nosotras de discriminación positiva. Por ejemplo, las entrevistas de prensa, que era inevitable que sucediera. Debo reconocer que me he hecho más amiga de ellas y ellos una vez egresada. En la Escuela, a pesar de que me llevaba bien con la gran mayoría, no tuve “grandes” amigos”.

A sus compañeros les molestó que las mujeres tuvieran un pabellón nuevo, recién remodelado, con piso de cerámica y muebles nuevos:

“No es lo mismo para un cadete limpiar un piso de cerámica que otro de flexit plástico, que hay que pulirlo y encerarlo. Ni limpiar una pieza con muebles de 30 años, que una nueva. Eso produjo diferencias. A los hombres les encontraban siempre más detalles en el aseo y los castigaban. En alguien tenía que caer la rabia de que a ellos los castigaran más. Después de mucho insistir, en cuarto año aceptaron mi petición de compartir los dormitorios. Nos dejaron dormir a todos en el mismo pabellón, separados en piezas de hombres y de mujeres. Pero iguales”.

Los pololeos de las cadetes con alumnos de mayor jerarquía hicieron sentir a sus compañeros en desventaja:

“Ellos no tenían mujeres en los cursos superiores para pololear. Si un alumno de cuarto pololea con una niña de primero, tiende a protegerla, sus compañeros la conocen más y se produce una situación de ventaja. *Me castigaron, ah, pero el que me castigó es amigo de mi pololo*. Eso sacaba mucha roncha. En último año el coronel dispuso que por lo menos los cadetes de primero (hombres y mujeres) no podían pololear con nadie de los cursos de arriba”.

María José estudió en el *Andrée English School* y la buena base académica le permitió ser la primera alumna del curso, sólo prestando



atención en clases. Pero para convertirse en “primera antigüedad” no basta el rendimiento intelectual, se promedia con los méritos militares y deportivos:

“Gracias a Dios me fue bien en las tres cosas, así que para los que dicen que lo logré porque soy estudiosa, no es verdad. Tengo la suerte de ser moldeable, donde me pongan me adecuo. El régimen militar no me fue tan difícil, porque por último que a uno lo gritoneen, que lo manden para allá para acá, cuesta al principio, pero como a todas las cosas, uno se acostumbra”.

Sometida a una dura instrucción militar, María José aprendió a cargar un fusil día y noche, a dar órdenes a patrullas compuestas por hombres, a realizar campañas de supervivencia y hasta a simular asaltos a objetivos.

Confiesa que lo que más le costó fue tener un alto rendimiento físico y está orgullosa del esfuerzo que hizo para obtenerlo:

“Como el común de las mujeres, yo no hacía más deporte que el del colegio. Estar todo el día corriendo, haciendo flexiones, me desgastaba. Y más encima siempre, entre comillas, en competencia con los hombres. Por ejemplo, si la mayoría del curso tenía mala presentación personal, nos mandaban a correr a un parque. Por mucho que corriera los hombres siempre iban a llegar primero. No me gustaba llegar última y empecé de a poquito a adelantarme. Pero fue un tremendo esfuerzo pasar de la cola a estar dentro del primer cuarto o del primer tercio del grupo”.

Asegura que hasta hoy necesita legitimarse en forma constante en todo lo que hace por su condición femenina:

“Sin decirlo con palabras, uno en todo siempre tiene que demostrar un poquito más de que lo hace bien, porque soy yo y me gusta trabajar bien. Para que no digan: *Ah, porque es mujer se lo hicieron más fácil*”.

De las 40 jóvenes que ingresaron el primer día, sólo 14 se graduaron de oficiales. Algunas se fueron porque no les gustó, otras por problemas médicos como tendinitis, periostitis, o lesiones en la rodilla y otras simplemente no pasaron las exigencias.

El último obstáculo fue aprobar el curso de piloto del avión de instrucción Pillán T 35. Sólo seis subalferces femeninas llegaron a la meta.

En diciembre de 2003, en una mediática ceremonia, encabezada por el ex comandante en jefe Osvaldo Sarabia y la entonces ministra de Defensa Michelle Bachelet, se homenajeó a las jóvenes pilotos. A María José, por ser la primera antigüedad, le correspondió llevar en vuelo a la ministra de Defensa.



El Pillán conducido por María José despegó hacia los cielos elevándose hasta tres mil pies de altura, sobrevoló el sector surponiente de Santiago y aterrizó nuevamente en la pista. Al descender del avión, la ex ministra Bachelet exclamó: *Fue exquisito, porque me gusta volar* y sobre María José dijo: *¡Es una súper piloto!*<sup>26</sup>

Bachelet remarcó que las jóvenes pilotos *están haciendo historia, lo que permite que las mujeres tengan un espacio aún mayor en áreas que estaban reservadas para los hombres.*<sup>27</sup>

María José expresó su orgullo de volar con la ministra de Defensa, Bachelet, ya que ambas tenían algo en común: *Somos pioneras en áreas donde antes no había mujeres.*<sup>28</sup>

A partir de ese momento, María José podía aspirar a cumplir su anhelo de especializarse como helicopista:

“Entré a la Escuela de Aviación para ser piloto de helicóptero. No me interesaba otra cosa. Respeto el jet de combate, lo encuentro un tipo de vuelo interesante, con hartos desafíos personales, pero siempre me apasionó el helicóptero. Es una aeronave muy versátil, que no sólo vuela hacia adelante, sino también en forma vertical; se puede aterrizar donde uno quiera. También presta servicios de ayuda a la comunidad en catástrofes y en lo militar, trabajamos en forma directa con las Fuerzas Especiales. Nosotros los llevamos a territorio amigo o enemigo y los sacamos de allí para que puedan cumplir su misión. Además, hacemos rescate de pilotos eyectados”.

Tras un año de instrucción, en la Base Aérea Los Cerrillos María José recibió en 2005 el tradicional bautizo de baño de aceite como helicopista. Ya había ascendido a subteniente: “Fue difícil, pero estoy feliz y orgullosa, porque es un desafío grande. Pero este es un pequeñísimo paso, nos queda todo un año en el curso”,<sup>29</sup> dijo en esa ocasión.

En septiembre de ese año, las pilotos de guerra de la FACH fueron la novedad de la Parada Militar. María José desfiló conduciendo un helicóptero. Era la primera vez que aeronaves de la Fuerza Aérea sobrevolaban la elipse del parque O’Higgins al mando de mujeres.

María José se casó en abril de 2006 con un piloto de combate del que se había enamorado en la Escuela de Aviación:

“Conocí a mi marido en la Escuela, donde él estuvo destinado en mi último año. Lo encontraba tan buenmozo, pero como era oficial, no se podía pololear. Para mí estaba vedado mirarlo. Él nunca me dijo nada, ahora sé que yo también le gustaba. Pero nos mantuvimos al margen sin

hacer nada tonto. Siendo subalférez mayor, la primera antigüedad, no me podía dar el lujo de tirar por la borda cuatro años de sacrificio y andar coqueteando con un oficial”.

Después de su graduación, pololearon durante dos años:

“Tuve que pedir autorización para casarme, porque por mi grado no cumplía el requisito. Expliqué que me casaba con un oficial, más antiguo que yo, que no íbamos a tener problemas económicos y me dieron el permiso”.

Asegura que en la Fuerza Aérea hay casos de oficiales que conviven con sus parejas y aunque no pueden decirlo abiertamente, no se les sanciona por ese motivo.

Para María José es importante la familia. Y piensa que su institución trata de resguardar la unión matrimonial entre oficiales a través de su política de destinaciones. Pero advierte que desde la perspectiva profesional, en algún momento alguno de los dos tendrá que hacer un sacrificio en su carrera:

“Mi marido es comandante de escuadrilla. Estamos destinados juntos en Antofagasta, pero dentro de un tiempo él tiene que venir a Santiago al curso de Estado Mayor. Yo sigo mi proceso normal de desarrollo porque aquí también puedo volar helicópteros. Pero cuando yo esté en el grado de él, mi marido ya va a ser coronel o general puede que esté en un buen cargo en regiones. Si a mí me toca venir a Santiago al curso de Estado Mayor, a él le puede significar un pequeño retroceso. Eso ya es un tema de pareja, quién está dispuesto a ceder”.

Precisa que en su curso hay otras compañeras casadas con pilotos militares que enfrentan diversos dilemas:

“En el caso de una compañera, ella y su marido son pilotos de combate. No pueden estar en el mismo grupo, porque se producen problemas de mando. Están en Iquique donde hay dos grupos. Pero a la carrera de ella le quedan todavía algunas etapas antes de llegar a otras unidades. Y la Fuerza Aérea no puede saltarse esos pasos y mandarla a volar F16 para que esté con el marido. En alguna oportunidad uno de los dos va a tener que sacrificarse por el otro”.

“Hay una amiga casada con un oficial de la Armada, ella estaba destinada en Iquique, volando el avión que quería volar, súper bien y contenta y él en Punta Arenas también súper bien con su especialidad. La idea de ellos era que él se fuera a Iquique por su desarrollo profesional. Pero la Fuerza Aérea y la Armada decidieron que ella se fuera a Punta Arenas.



Ella está volando en Punta Arenas un Twin Otter, un poco más chico que el caza 212 que volaba en Iquique. Ella había avanzado un peldaño y retrocedió, aunque no es un retroceso tan grande. Hasta ahora la Fuerza Aérea ha tratado de que ambos avancen en lo profesional. Una niña de la academia politécnica se casó con un oficial de administración y a él lo becaron en Estados Unidos. En forma bastante inteligente la Fuerza Aérea le dio a ella también la oportunidad de perfeccionarse en Estados Unidos y ganaron los dos. Conozco un caso en el Ejército donde a él lo mandaron de agregado aéreo y a ella le dieron permiso sin sueldo para que lo acompañara, pero le mantuvieron el grado. Pero con eso, ella pasó a la cola de su curso en antigüedad”.

María José investigó en una tesina las diferencias fisiológicas entre hombres y mujeres en la aviación militar. Se recomienda que quienes sufren síndromes premenstruales muy fuertes soliciten que no les programen vuelos en esos días. El embarazo de las pilotos en Estados Unidos se divide en trimestres, en el segundo trimestre, si el embarazo es bueno, les permiten volar aviones pequeños. Pero no de combate, porque el *shock* de eyección de un piloto no lo resiste el bebé. Las embarazadas tampoco pueden volar helicópteros, porque el abdomen de la mujer no es capaz de absorber las vibraciones de baja frecuencia.

En Chile, las disposiciones de la Fuerza Aérea impiden que las embarazadas realicen actividades que pongan en riesgo la vida del no nato. Las oficiales de artillería antiaérea no pueden operar en ese periodo sistemas de armas que les exijan estar mucho tiempo de pie. Y las pilotos no pueden volar hasta después del post natal. Durante el embarazo les asignan funciones administrativas en tierra.

Según la tesina de María José, los estudios sobre controladoras de tráfico aéreo y algunas investigaciones en población de mujeres pilotos, concluyen que en estas profesiones las mujeres tienen un perfil más parecido a los hombres de su misma área que a las mujeres civiles.

“Yo misma me siento más parecida a un hombre militar que a una mujer civil. No es que uno tenga actitudes varoniles, es la forma de actuar, de responder, de ser ejecutivas, no tan sentimentales. Si al común de las mujeres les gusta ir al mall a comprarse ropa, a mí me entusiasma más que me muestren un GPS, o que me hablen de tecnología, de aviación, de historia militar, de guerra. Son temas más de hombres que de mujeres”.

Piensa que la formación militar las moldea en forma distinta a las mujeres civiles:

“Mis amigas me critican que me puse cortante para hablar. Y soy ahora mucho más dura y parca para contestar, sobre todo cuando estoy trabajando, porque la gente de mi profesión responde igual. Aprendí a dominar mi reacción contra la frustración que en mi caso era una tendencia a que me tiritara la pera y me dieran ganas de llorar. Ahora no puedo soltar una lágrima, porque eso, no sé si bien o mal entendido, demuestra debilidad”.

A pesar de estar entrenada para la guerra, la posibilidad real de vivirla es un tema de conversación en su matrimonio:

“Con el terremoto de Antofagasta a los dos nos mandaron a volar. Me subí al helicóptero por si había algún rescate y mi marido partió a hacer inspecciones. A veces nos ponemos a pensar, y si hubiésemos tenido niños ¿quién los habría ido a buscar y a ver si les pasó algo? No tenemos familia en Antofagasta que nos apoye. ¿Y si hay una guerra y nos llaman a los dos?, ¿y los niños?”

A María José le gustaría escalar en su carrera hasta donde la parte personal se lo permita, porque para ella la familia está primero:

“Si llego a comandante en jefe bien, pero si por alguna razón familiar no puedo seguir trabajando en este tipo de carrera, hasta ahí llegué y feliz, porque lo hice hasta donde pude”.

## ANÁLISIS DE LA FUERZA AÉREA

Una impronta de disidencia frente al discurso hegemónico asoma en la Fuerza Aérea desde el momento de su fundación, cuando emerge como sujeto institucional independiente en las ramas de la Defensa.

Esta arma nace durante el gobierno de facto del general Carlos Ibáñez del Campo. Y se materializa mediante un decreto del 21 de marzo de 1930, que ordenó la unificación de los servicios aéreos del Ejército y de la Marina, creando la Subsecretaría de Aviación a cargo de la nueva Fuerza Aérea.<sup>30</sup>

En su génesis se sella un inevitable choque cultural provocado por la fusión de dos ramas militares que tenían una idiosincrasia y una inscripción de tradiciones muy diversas. Mientras el Ejército estaba bajo la influencia del prusianismo alemán, el modelo de la Marina, era la Armada británica. Ambos referentes eran culturas imperiales que se disputaron la hegemonía territorial y militar entre los siglos XIX y mediados del XX.



A sólo dos años de su fundación, la Fuerza Aérea se embarcó en un intento político revolucionario a través de la excéntrica figura del comodoro del aire Marmaduke Grove. Este oficial había intentado sin éxito derrocar al general Ibáñez, pero tras la caída del dictador, en 1931, Grove retornó al país y el presidente Juan Esteban Montero lo designó comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

Poco después Grove se sublevó encabezando junto a otros civiles, el golpe que depuso a Montero e instauró la “República socialista”, el 4 de junio de 1932. El insólito experimento tuvo la breve duración de 12 días, porque el comodoro fue expulsado del gobierno y exiliado en Isla de Pascua. El civil, Carlos Dávila, se autoproclamó Presidente provisional e impuso una línea de “República socialista” menos radical que la propuesta de Grove, pero no se mantuvo mucho tiempo en el poder y tras su salida, se convocó a elecciones presidenciales.

En los comicios de octubre de 1932, el oficial Grove compitió con Arturo Alessandri Palma, obteniendo un sorprendente segundo lugar, pese a que había retornado del exilio sólo dos días antes de la votación. Meses más tarde, junto a varios camaradas del golpe del 4 de junio, Marmaduke Grove lideró la fundación del Partido Socialista.

El protagonismo de un militar chileno en una “República socialista” y en la fundación de un partido de izquierda marxista, es un fenómeno disonante y paradójico, aún en la década del 30.

Según la socióloga uruguaya Carina Perelli, el sentimiento anticomunista y antisocialista que caracteriza a las Fuerzas Armadas sudamericanas es anterior a la Guerra Fría. Se remonta a principios del siglo XX cuando actuaron en la represión de huelgas y manifestaciones obreras. Los militares veían a los agitadores como enemigos que intentaban socavar los valores occidentales y las bases mismas de la sociedad. Ese anticomunismo primigenio se cimentó —añade Perelli— durante la Guerra Fría donde la pugna entre las dos superpotencias reforzó aún más esta visión maniquea que igualaba la defensa de Occidente con el anticomunismo.<sup>31</sup>

Cabe preguntarse si el vínculo entre los orígenes de la FACH y los orígenes del socialismo chileno puede ser considerado un dato inocuo, atribuible a la mera aventura ideológica personal del comodoro Grove. ¿O en la gesta fundacional de la Fuerza Aérea se asentó en su linaje un rasgo de insumisión al discurso hegemónico, que tiende a reaparecer a través de su historia?

Los pensadores Ernesto Laclau y Chantal Mouffe entienden el concepto de discurso más allá del lenguaje oral y escrito. No se trata sólo de un conjunto de actos lingüísticos, sino también de prácticas, instituciones y rituales que se constituyen a partir de la interpretación de la realidad empírica. Es decir, *discurso es toda acción portadora de sentido* y la realidad social es siempre discursiva.

Laclau y Mouffe también plantean una relectura de la noción gramsciana de hegemonía. *Para tener hegemonía necesitamos que los objetivos sectoriales de un grupo actúen como el nombre de una universalidad que los trascienda; esta es la sinécdoque constitutiva del vínculo hegemónico.*<sup>32</sup>

Ellos definen la universalidad como un *significante vacío*. Hay diferentes facciones que pugnan por ocupar este lugar vacío y presentar sus particulares objetivos, intereses y visiones del mundo, como aquellos que representan los objetivos universales de toda una comunidad.

El territorio en disputa es el *campo general de la discursividad*, donde se produce una batalla, un enfrentamiento, entre fuerzas antagónicas separadas por fronteras inestables. Es en esta lucha, donde el discurso hegemónico se devela como verdad única, como entidad metonímica, en tanto que pretende imponer un modo de percibir la realidad y representar todas las infinitudes de discursos del orden social. Cada expansión de esa dominación es una *victoria hegemónica*.

En forma complementaria, las aportaciones de Michel Foucault (*Las palabras y las cosas, El orden del discurso, Arqueología del saber*) constituyen una poderosa herramienta de análisis ideológico y político del discurso. Según el filósofo francés, la producción del discurso está controlada, seleccionada y distribuida por ciertos procedimientos, ya que el poder previene el peligro de la aparición aleatoria de otras prácticas discursivas. Los controles sobre el discurso son instrumentos de perpetuación de la hegemonía.

Desde el punto de vista foucaultiano, hay mecanismos principales mediante los cuales se lleva a cabo este severo control del discurso. Por un lado, están los sistemas de exclusión ejercidos desde el exterior del discurso. Para Foucault, el discurso manifiesto no es *más que la presencia represiva* de aquello que se ha excluido. Distingue tres modos de exclusión: La palabra prohibida (tabúes, rituales, no se tiene derecho a decirlo todo y algunos tienen privilegios para decir o hacer); la separación y rechazo (un ejemplo es la oposición clásica entre la locura y la razón, el discurso del loco es segregado y rechazado); la oposición entre verdadero y falso (esta disociación históricamente constituida implica que en cada época



existe una verdad y cada nuevo discurso debe encuadrarse dentro del horizonte de esta verdad, para ser considerado verdadero).

Por otro lado, hay también procedimientos internos de las prácticas discursivas que se encuentran socialmente institucionalizados: como el *comentario* (que rige la producción discursiva y debe seguir lo dicho por el discurso fundante), el *principio de autor* (que lleva a dar más valor a algo si es citado de alguna autoridad importante), *la organización de las disciplinas* que regulan lo que puede o no ser dicho acerca de algo.

Foucault también identifica procedimientos que determinan las condiciones de uso del discurso, según los cuales se prohíbe la palabra a los sujetos no calificados; se establecen comportamientos adecuados para quien habla y quienes escuchan.

De este modo, el discurso va demarcando silenciosamente los límites de aquello sobre lo decible y lo no decible. No sólo el qué y el cómo es determinado por los controles, sino también el quién.

Por último, Mijaíl Bajtín, uno de los autores más influyentes en la teoría literaria contemporánea, sostiene que el texto es un entramado de voces y discursos previos que lo constituyen y de lugares discursivos desde los que se habla (*El problema de los géneros discursivos*). Y plantea que toda situación comunicacional es dialógica: supone una interacción, ya sea presente o proyectada.

En el dialogismo discursivo radica la naturaleza totalizante del discurso hegemónico, porque los procesos de interdiscursividad e intertextualidad, se tienden como una red que todo lo atrapa y no permiten generar creaciones desligadas del discurso hegemónico en tanto que siempre habrá huellas de él en cada producción.

No es imposible la existencia de discursos contrahegemónicos que rivalicen con el statu quo ofrecido por el discurso hegemónico. La hegemonía se entiende en connivencia con focos recesivos o disruptores que la resisten.

Sin embargo, al mismo tiempo todo aquello que parece contrahegemónico y contradiscursivo, muchas veces es una falsa ruptura y se trata de espacios de contrahegemonía que crea la misma hegemonía. Quien se opone al poder, al discurso hegemónico, corre el riesgo de caer en la trampa de contribuir a su perpetuación. Todo nuevo discurso opositor, sólo será verosímil en tanto referencia del discurso dominante; y como tal, también parte del discurso dominante.

No basta oponerse a un discurso dominante, hay que cuestionarlo, quitar legitimidad al sistema de referencias en que se sustenta. Para realizar esta operación es imprescindible imponer nuevos signos ideológicos que obliguen al discurso dominante a responderlos, que no pueda ignorarlos sino que deba oponerse a ellos, legitimándolos.

Bajo este prisma teórico podemos examinar la vida institucional de la Fuerza Aérea durante los últimos 30 años. Aparecen una serie de hitos que la perfilan como la menos monolítica de las tres ramas de la Defensa, y, al mismo tiempo, la más proclive a los intentos de desafiar el discurso dominante, especialmente cuando proviene del poder político.

Evidencia de ello es la honda fractura causada por el grupo de oficiales de la FACH que se mantuvo leal al gobierno de Allende después del golpe de 1973. Otra señal contradiscursiva provino del general Gustavo Leigh, quien desencadenó una crisis en 1978 al enfrentar el poder hegemónico de Pinochet en la Junta Militar. Posteriormente, el general Fernando Matthei introdujo un efecto disruptor en el discurso hegemónico de la dictadura cuando Pinochet intentó perpetuarse en el poder desconociendo los resultados adversos del plebiscito de 1988. Según sus memorias (*Matthei, Mi testimonio*) Pinochet entregó a los miembros de la Junta un decreto que le permitía prolongar el régimen militar invalidando los cómputos. Matthei asegura que rompió el acta con sus propias manos.<sup>33</sup>

Por último, en 2002, el comandante en jefe de la FACH, Patricio Ríos tuvo la audacia de fustigar la autoridad presidencial de Ricardo Lagos en una trama de encubrimiento de información sobre detenidos desaparecidos a la Mesa de Diálogo.

Todas estas crisis pueden ser leídas como actos discursivos de in-subordinación de la Fuerza Aérea que rompen el esquema normativo sobre lo decible y lo no decible observado por el conjunto de las Fuerzas Armadas. El sistema foucaultiano de control del discurso opera en las instituciones militares en toda su fuerza represiva. El subalterno carece de libertad para emitir opiniones contrarias a la doctrina institucional y a las posturas fijadas por la autoridad jerárquica, que en última instancia es la jefatura de Estado.

La antropóloga M. Eva Muzzopappa, investigó en profundidad el discurso militar chileno en su tesis: *Entretejidos y entrelazados. Estado, nación y legitimidad en el discurso de las Fuerzas Armadas de Chile (1988-2005)*.<sup>34</sup> Su estudio intenta responder interrogantes acerca de *la desestabilización*



*política que pueden acarrear los dichos de un general, pese a que lo suyo sean sólo palabras.*<sup>35</sup> O expresado en otros términos: *la (im)probable diferencia entre el decir y el hacer en el ámbito de las decisiones políticas.*<sup>36</sup> Muzzopappa adhiere a las propuestas teóricas que buscan diluir la dicotomía inquebrantable entre lenguaje y acción.

En las Fuerzas Armadas, los márgenes de disenso están muy acotados y se canalizan únicamente a través del conducto regular. Eva remarca que existen *mecanismos de supervisión* que controlan las opiniones vertidas por sus miembros, incluso en sus medios de difusión internos: *(...) aquellos discursos que aparecen en los órganos representacionales de las Fuerzas Armadas forman parte del discurso comúnmente aceptado por estas. En otras palabras, tales mensajes integran el tejido de significaciones compartidas por miembros de la comunidad militar.*<sup>37</sup>

Esta verticalidad de mando convierte al discurso oficial emanado de la más alta superioridad, en el único posible en el ámbito militar. Sin embargo, en la Fuerza Aérea, como hemos visto, emergen voces discordantes, discursos “otros” que se oponen o resignifican el discurso dominante, enunciado por el mando superior.

A través de sus investigaciones sobre la construcción identitaria de las Fuerzas Armadas chilenas, Eva Muzzopappa nos aporta algunas luces acerca del ethos más fragmentario y diverso de la FACH. Expone que las Fuerzas Armadas están estrechamente ligadas al Estado nacional decimonónico. Sustentan su legitimidad en historias militares, jalonadas de guerras y batallas, que suelen formar parte fundamental de las llamadas *historias nacionales*. Los Estados nacionales latinoamericanos fundan en estas luchas sus orígenes y atribuyen a tales honras guerreras su propia existencia.<sup>38</sup>

En su ensayo *Modernización, identidad y autonomía. Los dilemas de las Fuerzas Armadas chilenas (1988-2004)*, indaga cómo la identidad militar se funde con la identidad nacional. Y las Fuerzas Armadas se ven a sí mismas, no sólo como una herramienta para la supervivencia del Estado-Nación, sino como actores primordiales en su génesis y existencia.

Cada arma, apoyada en la historiografía nacionalista, construye su propia genealogía reivindicativa, acerca de cómo el territorio nacional se fue formando mediante la intervención militar. El Ejército se entrelaza con O'Higgins, el padre de la patria y la Armada con Arturo Prat. Incluso ambas instituciones remontan su existencia aún más atrás, haciéndola coincidir con el periodo de la conquista española.<sup>39</sup>

Sin embargo, la Fuerza Aérea, de menor antigüedad, *es la que menos recursos tiene para vincularse a la génesis del Estado-Nación. Y se liga de manera general al cuerpo de la Defensa, instalándose como heredera del Ejército.*<sup>40</sup>

Cada rama recurre a figuras retóricas del campo de las esencias para rastrear sus orígenes. Mientras el Ejército se liga a la raza y la sangre, la Armada, a los principios de la condición y el destino. *La Fuerza Aérea estrecha sus lazos con la condición humana y el sueño de volar; su genealogía, por lo tanto, se inicia con la proeza de Ícaro y continúa con la invención de los hermanos Wright,*<sup>41</sup> señala M. Eva Muzzopappa.

Para la cientista política Lina Díaz, la Fuerza Aérea es el arma menos conservadora y menos apegada a las tradiciones.<sup>42</sup> En su estudio comparativo *Fuerzas Armadas, moral y religión. El caso chileno*, descubrió que no contempla sanciones expresas ni para el personal que mantiene una situación de convivencia matrimonial<sup>43</sup> ni tampoco normas punibles para quienes tienen hijos fuera del matrimonio.<sup>44</sup>

También es la más avanzada en integración, puesto que es la única rama que no puso límites a la condición femenina para ser admitida en todas sus especialidades.

Otro componente de identidad en las Fuerzas Armadas chilenas, según M. Eva Muzzopappa, es elegir la profesión militar por vocación de servicio, y no como un simple medio de subsistencia: *Debe recordarse que ser oficial o suboficial, una real profesional de la Fuerza Aérea, no es un medio de vida sino un modo de vida, el que obliga a cumplir con el deber [...] Impone ser leal, disciplinado, a tener valor tanto para defender a la Patria y morir por ella,* sentenció el ex comandante en jefe Patricio Ríos en 2002.<sup>45</sup>

De este modo el “ser militar” –consigna Eva– consiste en una *transformación del sujeto que altera por completo su condición (...) Convertirse en militar es, dentro de este modelo, una transformación que cambia la condición del joven, el cual deviene cadete. En este esquema no existirán ya, para él, ni horarios ni períodos: ni siquiera tras su retiro dejará de ser militar.*<sup>46</sup>

En los testimonios de mujeres de la Fuerza Aérea de distintas generaciones aparecen nuevos indicios de prácticas discursivas contrahegemónicas que antagonizan con el modelo totalizante del discurso militar.

La comandante Nancy Stevenson se negó a acatar una orden de su superior jerárquico que la excluía de una Misión Militar a la Primera Guerra del Golfo por su condición femenina. Con ese acto transgresor ella siente hasta hoy que contribuyó a reducir la brecha de roles que segregaba a las mujeres dentro de la institución.



Pese a los estrechos márgenes en que las encuadra el régimen disciplinario, las cadetes de la Escuela de Aviación lograron subvertir ciertas normas que les parecían arbitrarias o injustas. Por ejemplo, rechazaron la ropa interior reglamentaria por estar pasada de moda, ser *muy grande, como de abuelita* y reivindicaron el derecho de usar modelos de sostenes y calzones a su gusto.

También burlaban la vigilancia nocturna, levantándose a medianoche para lavarse el pelo a oscuras, porque el tiempo curricular de la mañana no contemplaba los minutos de secador.

Para mejorar la relación con sus compañeros de curso, la cadete María José Casasempere lideró un movimiento que demandó a la autoridad el permiso de compartir con los hombres el pabellón femenino que, por ser nuevo, era más fácil de limpiar y reducía las posibilidades de castigo por fallas en el aseo.

Los sentimientos vocacionales y los lazos afectivos que las ligan a la FACH, no impiden a las jóvenes tener una mirada menos inmutable de su permanencia en la institución. Como revela una subteniente, ella estará en la Fuerza Aérea mientras su carrera de helicopista no interfiera en su calidad de vida familiar.

En un ensayo titulado *El reglamento del género*,<sup>47</sup> Judith Butler examina cómo el género se regula y cómo se incorporan los reglamentos en los sujetos sobre los cuales estos se imponen. Siguiendo a Michel Foucault, Butler define el reglamento como un modo de *disciplinar y vigilar* dentro de las formas modernas del poder. Y se pregunta si acaso hay un género que preexista a su regulación, o si el sujeto del género emerge al ser producido en, y a través de, esta forma específica de sujeción.

Foucault advierte que el poder regulador no sólo actúa sobre un sujeto preexistente, sino que también labra y forma al sujeto. Además, afirma que estar sujeto a un reglamento es también estar subjetivado por él, es decir, devenir como sujeto precisamente a través de la reglamentación.<sup>48</sup>

En breves palabras, una joven oficial resumió esta problemática cuando dijo: *Me siento más parecida a un hombre militar que a una mujer civil*. Ella advirtió que el sistema castrense había moldeado su personalidad, inhibiendo ciertos atributos estereotipados como femeninos, y dotándola de un estilo, que no califica de masculino, pero sí más neutro. Es decir, el impacto del discurso militar fue tan fuerte que la constituyó discursivamente, desdibujando las construcciones normativas de femineidad y masculinidad.

Cabe entonces preguntarse si el sujeto femenino militar no sólo es moldeado por el reglamento corporativo, sino, además, en cierta forma es generizado o desgenerizado por el aparato institucional.

Al respecto, Judith Butler escribe: *El género propio no se "hace" en soledad. Siempre se está "haciendo" con otro o para otro, aunque el otro sea sólo imaginario. Lo que se llama mi "propio género" quizás aparece en ocasiones como algo que uno mismo crea o que efectivamente, le pertenece. Pero los términos que configuran el propio género se hallan, desde el inicio, fuera de uno mismo, más allá de uno mismo, en una socialidad que no tiene un solo autor (y que impugna radicalmente la propia noción de autoría).*<sup>49</sup>

## NOTAS

- 1 Margot Duhalde, *Confesiones de una aviadora*, sitio web Euskonews & Media <http://www.euskonews.com/0218zkb/gaia21803es.html> obtenida el 8 de noviembre de 2007.
- 2 Margot Duhalde...op.cit.
- 3 Ibid.
- 4 Lina Díaz, *Fuerzas Armadas. Moral y religión. El caso chileno*. Capítulo Primero 1.3.2 Profesión y/o vocación militar.
- 5 María Elena Valenzuela, *Las mujeres en el Chile militar. Todas íbamos a ser reinas*. Ediciones Chile y América - CESOC 1987, p.197.
- 6 Gustavo Leigh. Wikipedia.[http://es.wikipedia.org/wiki/Gustavo\\_Leigh](http://es.wikipedia.org/wiki/Gustavo_Leigh)
- 7 Julio Oliva, *Comando Conjunto: el terrorismo desde la FACH* [http://www.memoria-yjusticia.cl/espanol/sp\\_redes-comando.html](http://www.memoria-yjusticia.cl/espanol/sp_redes-comando.html), obtenida el 4 de marzo de 2008.
- 8 María Elena Valenzuela...op.cit., p. 200.
- 9 Historia del servicio militar femenino en la FACH [http://www.defensa.gov.cl/Mujeres\\_FFAA/h\\_faerea/historia\\_faerea.htm](http://www.defensa.gov.cl/Mujeres_FFAA/h_faerea/historia_faerea.htm) Obtenida el 5 de marzo de 2008.
- 10 Historia...op.cit.
- 11 Ibid.
- 12 Alejandro Darío Molina (Adamol), "FACH estudia ingreso de mujeres a escuela matriz". *La Tercera* 6 de mayo de 1995. <http://www.copesa.cl/DE/1995/26/misc.html>, obtenida el 4 de marzo de 2008
- 13 Ibid.
- 14 Carlos Gutiérrez, Observatorio Cono Sur de Defensa y Fuerzas Armadas. Informe especial de coyuntura. *El caso del comandante Ríos*, octubre de 2002. <http://www.fcs.edu.uy/investigacion/observatorioFFAA/infcoy/InfCoyuntura%20Chile%20Especial%20Rios.htm>, obtenida el 10 de diciembre de 2007.
- 15 "Presencia femenina en Haití". Publicado en 2007 en el sitio web del Estado Mayor de la Defensa Nacional. [http://www.emdn.cl/paginas/haiti2007/2507mujeres\\_haiti.htm](http://www.emdn.cl/paginas/haiti2007/2507mujeres_haiti.htm), obtenida el 30 de octubre de 2007.
- 16 GRUPO DE HELICÓPTEROS RECIBE MEDALLA DE NACIONES UNIDAS EN PUERTO PRÍNCIPE. Publicado en el sitio web de la FACH <http://www.fach.cl/haiti/medallas1.htm>, obtenida el 10 de diciembre de 2007.



- 17 Ibid.
- 18 "Mujeres se toman ahora la FIDAE 2006". <http://teletrece.canal13.cl/t13/html/Secciones/Reporteros/259171Ifotoq1.html>, obtenida el 31 de enero 2008.
- 19 Ibid.
- 20 Pedro Vicario, "Primeras pilotos de helicópteros de la FACH", *Las Últimas Noticias*, 8 de abril de 2005.  
[http://www.lun.com/ediciones\\_anteriores/detalle/noticia.asp?idnoticia=C384498822921181&dia=8&mes=4&anno=2005](http://www.lun.com/ediciones_anteriores/detalle/noticia.asp?idnoticia=C384498822921181&dia=8&mes=4&anno=2005)
- 21 Ibid.
- 22 "¡Grande! Fach graduó a su primera piloto de combate". *La Cuarta*, 6 de abril de 2006.  
<http://www.4a.cl/diario/2006/04/06/06.06.4a.CRO.FACH.html>, obtenida el 5 de marzo 2008
- 23 "El poder de las chicas Alpha. Las alphas chilenas". *Puntomujer* emol.com  
[http://www.puntomujer.emol.com/super\\_mama/noticia/detallenoticia.asp?id=%7BAEA6CD72-BD2D-4212-9D64-6E0C0B24FC02%7D](http://www.puntomujer.emol.com/super_mama/noticia/detallenoticia.asp?id=%7BAEA6CD72-BD2D-4212-9D64-6E0C0B24FC02%7D)
- 24 José Pablo Zambrano, "Lobas del aire: Las pilotos de guerra chilenas hacen rugir el cielo", 2 de octubre de 2005.  
<http://opcionsonica.blogspot.com/2005/10/pilotos-femeninos-fach.html> obtenida el 28 de Septiembre de 2007
- 25 Paula Escobar, Karim Galvez y Pilar Segovia, 24/24. *Un día en la vida de 24 mujeres chilenas*. Editorial El Mercurio Aguilar 2006.
- 26 Viviana Faine. "Subalférez María José Casasempere llevó en histórico vuelo a ministra de Defensa". *La Cuarta* 16 de diciembre de 2003. <http://www.lacuarta.cl/diario/2003/12/16/16.24.4a.CRO.BACHELET.html>
- 27 Ibid.
- 28 Ibid.
- 29 Pedro Vicario, "Primeras pilotos de helicópteros de la FACH", *Las Últimas Noticias*, 8 de abril de 2005.  
[http://www.lun.com/ediciones\\_anteriores/detalle/noticia.asp?idnoticia=C384498822921181&dia=8&mes=4&anno=2005](http://www.lun.com/ediciones_anteriores/detalle/noticia.asp?idnoticia=C384498822921181&dia=8&mes=4&anno=2005)
- 30 En sus primeros años de vida se llamó Fuerza Aérea Nacional (FAN). El nombre Fuerza Aérea de Chile comienza a usarse en 1941.
- 31 Carina Perelli, "Desde los cuarteles: El discurso militar sobre la transición democrática en América del Sur". (1991) Nota 11.  
<http://www.ser2000.org.ar/Archivo/d000e20e.htm>, obtenida el 29 de febrero de 2008.
- 32 Judith Butler, Ernesto Laclau, Slavoj Zizek, *Contingencia, hegemonía y universalidad. Diálogos contemporáneos en la izquierda*, editorial Fondo de Cultura Económica de España, S. L., Buenos Aires 2003. Y Ernesto Laclau y Chantal Mouffe, *Hegemonía y estrategia socialista. Hacia una radicalización de la democracia*. Editorial Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires 1987.
- 33 Plebiscito Nacional de 1988 (Chile) Wikipedia.
- 34 M. Eva Muzzopappa, *Entretejidos y entrelazados. Estado, nación y legitimidad en el discurso de las fuerzas armadas de Chile (1988-2005)*.  
[http://www.cybertesis.cl/tesis/uchile/2006/muzzopappa\\_m/html/index-frames.html](http://www.cybertesis.cl/tesis/uchile/2006/muzzopappa_m/html/index-frames.html)
- 35 M. Eva Muzzopappa, *Entretejidos...* op.cit. Capítulo I. Aproximaciones teórico-metodológicos.
- 36 Ibid.

- 37 Ibid. Capítulo I b) Los *textos* de la institución militar. Carina Perelli (1987), *Someter o convencer. El discurso militar*, Montevideo, CLADE/Ediciones de la Banda Oriental.
- 38 Ibid. Capítulo I a) El discurso y la legitimidad.
- 39 M. Eva Muzzopappa, *Modernización, identidad y autonomía. Los dilemas de las Fuerzas Armadas chilenas (1988-2004)*, pp. 24 y 25.  
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/becas/2003/mili/muzzo.pdf>
- 40 Ibid, p. 24.
- 41 Ibid, p. 25.
- 42 Lina Díaz, op. cit. Capítulo Primero 1.3.2 Profesión y/o vocación militar.
- 43 Lina Díaz...op.cit. Capítulo Segundo 2.3.2 Convivencias.
- 44 Lina Díaz...op.cit. Capítulo Segundo 2.3.3 Reconocimiento de hijos no matrimoniales. Observaciones a estas normas.
- 45 M. Eva Muzzopappa, *Modernización...* op.cit., p. 24.
- 46 M. Eva Muzzopappa, *Entretejidos ...* op.cit. Capítulo IV a) La vocación militar.
- 47 Judith Butler, *Desbacer el género*, Editorial Paidós Studio 167, España 2006, p. 67.
- 48 Judith Butler...op.cit., p. 68.
- 49 Ibid, pp. 13 y 14.



