

Por Jorge Omori Varas, sociólogo

Mayo es un mes triste para Vallenar, pues hace 59 años sucedieron 2 acontecimientos trágicos que dejaron un manto de tristeza en los habitantes de la comuna en tanto solo un lapso de 48 horas. Estos eventos marcaron una de las semanas más fatales en la historia de Vallenar, al mismo nivel que las tragedias del "Terremoto de 10 de noviembre de 1922", la crisis sanitaria por el brote de la "Peste de la Viruela en 1921" y los crueles asesinatos políticos sucedidos en los acontecimientos históricos conocidos como la "Pascua Trágica de 1931".

"En el año 2012 cuando buscaba antecedentes para la elaboración del documental "Derrumbe del Puente Huasco" del año 1967, conseguí autorización para acceder a las bodegas de la Biblioteca Nacional de Chile. Buscando en los estantes la información de los distintos medios de comunicación, note que se mezclaban las noticias del derrumbe del puente sucedido el martes 9 de mayo del 1967, con el acontecimiento del choque de los aviones que había sucedido al sur de Vallenar solo dos días antes, en consecuencia, la noticia del choque de los aviones se publicó durante varios días a partir del lunes 8 de mayo y por ende coincidió en su cobertura mediática con el desplome del puente sobre el río Huasco. Recién ahí, supe de esa tragedia aérea, nunca antes había escuchado sobre ese trágico triple accidente de la aviación civil", recuerda el sociólogo Jorge Omori Varas.

La historia señala que siete aviones "Piper Cherokee" fueron adquiridos en los Estados Unidos por familias de Valparaíso y Viña del Mar, las cuales viajaron en abril de 1967 a buscarlas a los EEUU. Los pilotos volaron por el norte y aterrizaron el sábado 6 de mayo en el aeródromo de Vallenar en una escala de descanso. El plan era salir a las 9 am del domingo 7 para estar ese mismo día en la inauguración de la nueva pista de aterrizaje del aeródromo del club aéreo de Viña del Mar - Valparaíso, en un magno evento de alto nivel social con: invitados empresaria-

les, políticos, militares, eclesiásticos, socios del club, familiares, etc.

El domingo 7 fueron advertidos por el radio controlador del aeródromo de Vallenar que la condición de una densa neblina no permitía el despegue de las avionetas. Pero tres, de las siete avionetas partieron a las 9 am el domingo 7 desde Vallenar, desoyendo las advertencias. Las otras cuatro partieron a las 9:10 am.

Los pilotos hicieron caso omiso de las instrucciones y presionados La "inauguración de una nueva pista aérea y el bautizo de los siete aviones nuevos" en Valparaíso, no debían atrasar una actividad que estaba planificada hace meses y que era todo un acontecimiento social en Viña del Mar y Valparaíso.

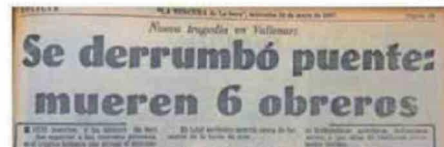
Ya en el aire los pilotos divisaron que la neblina estaba muy densa, y uno de los aviones informó que debían devolverse a Vallenar, y realizó un giro de improviso a la derecha colisionando con la otra nave. Ambas perdieron altura, y una de ellas capotó en el suelo y se produjo una explosión, la otra se enredó con el cableado al costado de la carretera Panamericana y se estrelló en el suelo. Posteriormente el tercero al ver el incidente perdió el control de la máquina y se enredó con el cableado telefónico, lo que amortiguó su impacto. En las dos primeras avionetas, sus ocupantes perdieron la vida y en la última sus dos ocupantes resultaron heridos. El siniestro se produjo aproximadamente a 20 km al sur de Vallenar. Dichos aviones volaban a muy baja altura de la carretera panamericana señalando un lugar, supuestamente buscando una mejor visibilidad debido a la densa neblina en la oscurecida ruta.

Apenas informada la tragedia el cuerpo de Bomberos de Vallenar llegó al lugar, para trasladar los 4 cadáveres a la morgue, rescatar y trasladar a las dos personas heridas al Hospital Nicolás Naranjo. Las víctimas fueron identificadas como: Eduardo Mas Pérez y su cónyuge Silvia, Juan Delporte y su esposa Cecilia Díaz, los heridos de la tercera avioneta corresponden a Julián García y su esposa.

A esa altura las otras 4 naves aéreas que habían salido 10 minutos después de las que se acciden-



ASI REPORTÓ EL ACCIDENTE AÉREO LA ESTRELLA.



EL DIARIO LA TERCERA CUBRIÓ LA TRAGEDIA DEL DERRUMBE.



LOS HECHOS CAUSARON CONMOCIÓN NACIONAL.

A seis décadas del mayo más trágico de Vallenar

El 7 de mayo de 1967 se estrellaron tres aviones. Dos días después se derrumbó el puente.

taron volvieron al aeródromo de Vallenar. En ese lugar descendieron los pilotos: Hernán Santibáñez, Luis Montenegro, Eduardo Landro y Sergio Poliman. De ellos, Santibáñez fue detenido por el capitán de la FACH, Ángel Zomaruga, como responsable potencial del grave accidente.

El accidente fue catalogado como uno de las grandes tragedias de la aviación civil chilena en la década de los años 60. Ayer, 7 de mayo se conmemoraron 59 años de esta terrible tragedia que enluto a 3 matrimonios, a la familia de la aviación civil y a la comunidad de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, además de causar consternación en Vallenar y sus alrededores.

DERRUMBE DEL PUENTE HUASCO

No bastando con el trágico triple accidente que le costó la vida a 4 personas ligadas a la aviación civil, el martes 9 de mayo, 48 horas después de sucedida la tragedia aérea, pasadas las 15:00 horas se comienzan a escuchar crujidos en la estructura de soporte de la obra vial denominada "Puente Huasco". Esta estructura vial, que era un compromiso del Estado de Chile para conectar la carretera Panamericana, comenzó a construirse en el año 1965 y tenía fecha de término de la construcción en

el mes de octubre de 1967.

El derrumbe del puente sobre el río Huasco es uno de los episodios más recordados y dolorosos de la historia de Vallenar. Este desastre no solo dejó una huella en la infraestructura de la zona, sino que marco profundamente a la comunidad local por la pérdida de vidas y el impacto en la conectividad total.

La cronología histórica, dice que el martes 9 de mayo de 1967, una delegación de la empresa a cargo "Yaconi Hermanos" y personal de la inspección técnica del Ministerio de Obras Públicas fueron a inspeccionar las obras y encontraron que la construcción estaba adelantada en su ejecución física y presupuestaria. Una vez terminada la visita a terreno a las obras, partieron al aeródromo de Vallenar para volar rumbo a Santiago.

Como los trabajadores escucharon que las obras iban adelantadas en su ejecución, la mayoría se otorgaron de manera unilateral un "permiso laboral". De esta forma, desde ese momento, muchos se fueron a sus casas y otros se fueron a celebrar a distintos bares o locales de Vallenar. Ese permiso laboral que no era un "permiso oficial", fue el motivo principal de que no hubiesen ascendido a más las cifras de muertos y heridos. El lamentable saldo de la tragedia

fueron 8 muertos y una veintena de heridos, muchos de ellos en graves complicaciones de salud.

El derrumbe del puente Huasco generó una fuerte cobertura de medios nacionales e internacionales, le generó un grave problema político al gobierno de Eduardo Frei Montalva porque salieron a la palestra temas laborales y las "precarias condiciones laborales de los trabajadores de la construcción". Incluso este acontecimiento fue tratado en el senado de la república, instancia presidida en ese entonces por el senador, Salvador Allende Gossens.

La conexión de la ruta panamericana quedó detenida por muchos años, recién entre los años 1972 y 1974 se diseñó un nuevo proyecto de puente para su construcción, quedando definitivamente conectada la carretera Panamericana en la segunda mitad de la década de los 70.

A 59 años de estas tragedias, mayo continúa siendo un mes profundamente doloroso para la memoria colectiva de Vallenar. En apenas 48 horas, la comuna enfrentó dos acontecimientos devastadores que dejaron muerte, conmoción y una sensación de vulnerabilidad que marcó para siempre a toda una generación. Tanto el choque de las avionetas como el derrumbe del Puente Huasco se transformaron en símbolos de

una época donde el progreso, la presión humana y las fallencias estructurales terminaron cobrando vidas inocentes.

El triple accidente aéreo ocurrido el 7 de mayo de 1967 dejó al descubierto los riesgos de ignorar las advertencias técnicas y climáticas, además de reflejar cómo la presión social y el cumplimiento de compromisos pudieron influir en decisiones fatales. La tragedia impactó no solo a las familias de las víctimas y al mundo de la aviación civil, sino también a la comunidad vallenarina, que observó con estupor cómo el cielo del desierto se transformaba en escenario de una de las peores catástrofes aéreas civiles de la década de los sesenta en Chile.

Solo dos días después, el derrumbe del Puente Huasco profundizó el dolor y la incertidumbre en la provincia. El colapso de una obra considerada estratégica para la conectividad nacional evidenció problemas relacionados con las condiciones laborales, la supervisión técnica y la seguridad en las faenas de construcción. Aunque el número de víctimas pudo haber sido mucho mayor, el desastre dejó secuelas humanas, políticas y sociales que se extendieron durante años, paralizando además una de las obras viales más importantes del norte del país.