

en el  
**sofá**  
EL MAGALLANES  
www.laprensaaustral.cl

Domingo 17 de marzo de 2019

COMODORO ARTURO MERINO BENÍTEZ, FUNDADOR DE LA FACH

# Magallanes, tierra donde se gestó la creación de la Fuerza Aérea de Chile

Por Mario Isidro Moreno

PETER ALMONACID HAUSER, LECHERO Y CORRALERO

# Auge, eclipse y agonía de la lechería en Magallanes

La imagen del lechero y su carro nos trae los recuerdos de épocas pasadas, en que este repartidor del exquisito producto recorría las calles distribuyendo la leche para los hogares magallánicos.

Tanto en Punta Arenas, como en Puerto Natales y Porvenir, existieron famosas lecherías que, con el paso del tiempo, pasaron al olvido.

Las remembranzas de esta actividad tan tradicional, nos llega en los recuerdos de Peter Osvaldo Almonacid Hauser, heredero de una familia de lecheros de la Perla del Estrecho.

“Nací en Punta Arenas el día 11 de septiembre de 1962, hijo de Diana Hauser, descendiente de suizos y José Almonacid, marino, fallecido en el hundimiento de la escampavía Janequeo al sur de Corral, el 15 de agosto de 1965 y al cual no conocí”.

“Hasta cumplir mis cincuenta años, pensé ser hijo único de este matrimonio, pero mi progenitor, haciendo caso a la frase de tener ‘un amor en cada puerto’, me dio tres hermanas, una de las cuales, Janet vive en los Estados Unidos, y Adelaida y Elizabeth que residen en el puerto de Valparaíso”.

“Yo, siempre estuve ligado al campo, porque mi madre ingresó a trabajar con la familia Veraza-Davet, que poseían una lechería en Avenida Bulnes esquina



Peter Almonacid Hauser junto a su esposa Miriam Seguel Menay. “Pololeamos casi tres años y llevamos 30 años de casados. Tenemos dos hijos, Loreto y Diego”, dice orgulloso el heredero de una familia de lecheros de la Perla del Estrecho.

calle Mardones, donde distribuían el producto proveniente de sus campos; el fundo Llau-Llau, la Quinta Emilia y una tercera lechería ubicada en el lugar donde se levantó el templo Mormón, en Avenida España. Había cuatro carros repartidores de leche proporcionada por la ordeña de más de 80 vacas. Uno de los conductores de estos carros, era el conocido ‘Nono’ Peñaloza que, además, trabajaba en el Club Hípico. También realizaban el reparto los hermanos Canales, que vivían en el sector de Playa Norte”.

“Ellos, el matrimonio compuesto por Raúl Vera-

za y su esposa Hada Eede, prácticamente me adoptaron como un hijo”.

“Estudí en el colegio Don Bosco que se ubicaba a cuatro cuadras de nuestro

hogar. Entre los nombres de antiguas familias del barrio y compañeros de estudios, me asoman a la mente los Buvinic, de la imprenta; los Strauss, Cataneo, Weg-

mann, Harambour, Jelincic, Délano. Nuestra casa era catalogada como el primer chalet de la Avenida de la Pampa (hoy Bulnes), que eran las únicas junto a la vi-



Peter junto a su esposa y sus dos hijos.

“Yo, siempre estuve ligado al campo, porque mi madre ingresó a trabajar con la familia Veraza-Davet, que poseían una lechería en Avenida Bulnes esquina calle Mardones, donde distribuían el producto proveniente de sus campos”

vienda de José Seguic”. “Concurríamos a jugar a la pelota al Club Hípico, en verano y, en invierno, aprovechábamos la gran laguna escarchada que se formaba en el lugar que hoy ocupa el Hospital Naval”.

“Yo estuve toda la vida ligado al campo y mi permanencia mayor era en el fundo Llau-Llau”.

“Me correspondió cumplir con mi servicio militar en el Regimiento Caupolicán, de Porvenir y finalicé en el Regimiento Pudeto”.

“En el año 1982, fallece mi tío Raúl Veraza y, ante su muerte, mi tía Hada me pide que me haga cargo de todos sus campos. Finalmente, al dividirse las lecherías, quedamos definitivamente con la Quinta Emilia, donde hoy resido. Eran 14 hectáreas que aumenté con la adquisición de otras porciones de terrenos”.

## El ocaso de las lecherías

“Al inventarse la leche en polvo vendida en bolsitas, comenzó a declinar la venta del producto de todas las lecherías. Para la gente era más cómodo preparar rápidamente la leche sin tener que hervirla”.

“Ante ese fenómeno, no me quedó más remedio que cambiar a explotar el rubro carne, incorporando la raza Hereford, pero dejando una masa de 25 vaquillas lecheras y, a la vuelta de cuatro años regresé a la lechería pero explotando el rubro quesería. Partimos en forma muy artesanal y tuvimos la suerte de contratar a don José, famoso queso de la estancia Lila, de la isla Riesco, en la comuna de Río Verde. Ante el éxito, comenzamos a incorporar maquinaria moderna en su elaboración. Compré, además, la fábrica de quesillos JP, de

JOSÉ VILLARROEL G.

Juan Yutronic, al cual proveíamos de leche y ante su fallecimiento, su hijo al ser trasladado a Santiago, optó por vendernos la industria. Trajimos a Magallanes la famosa vaca Jersey, británica, productora de leche exclusiva para quesos. Nuestra distribución de quesos se disparó, hacia supermercados y otros negocios de tal forma que tuvimos que acudir a cuatro proveedores de leche para poder cumplir con los pedidos. Llegamos a cortar hasta 1.800 litros de leche diarios”.

#### Y llegó el eclipse del rubro.

“Una de las situaciones que agravó el no poder continuar con este comercio, es la falta de gente para trabajar. Es increíble el desinterés de las personas en laborar en esta actividad”.

“En todo caso, dentro de mi corazón está y permanecerá siempre mi amor por este trabajo campesino”.

“Uno de los daños mayores que sufren los animales vacunos en los alrededores de Punta Arenas, y que me ha afectado tanto a mí como a otros propietarios, como el caso de Pancho Cresp, es el ataque a las manadas, de jaurías de perros”.

“Entre los meses de agosto a octubre, se produce la época de la leva, donde muchas hembras caninas andan en celo y huyen hacia el sector alto de la ciudad, seguidas por varios canes. Cuando arriban a las parcelas, y para saciar su hambre,

*“Mi primer rodeo lo corrí cuando tenía nueve años. Muchos partimos en este deporte con caballos que no eran inscritos y luego Indap trajo caballos del norte del país y de esa forma nos fuimos armando de mancos corraleros”*

*“En cuanto a la competencia, he tenido la suerte de concurrir, representando a Magallanes, al Champion de Rancagua, una teniendo como collera a Mauricio Sánchez, de Laguna Blanca y otra con mi compadre Juan Mansilla. Igualmente fui a un clasificatorio con Jaime Díaz a Temuco y a San Carlos, Chillán, con Juan Donoso”*

no trepidan en matar un animal vacuno y comerlo. El año pasado perdimos alrededor de 30 animales. Esto ha ido en aumento y las jaurías están compuestas hasta por 25 perros y lo peligroso es que en estos momentos agreden hasta a los seres humanos. A mí nunca me habían atacado y, por el contrario al ver mi presencia huían, pero el año pasado cinco perros me enfrentaron haciendo peligrar mi vida”.

“Hace cuatro años se conmemoraron los 100 años de la llegada de los suizos a Magallanes. Vino un grupo de gente y, entre ellos, Robert Pasker, experto en ganado bovino, el cual recordaba que en el año 1917, la familia Davet trajo animales de Suiza, puntualmente la

vaca friburguesa, casi extinguida en el mundo y que era ocupada para tiro, carne y leche. Por casualidad divisó un ganado que pastaba en el sector de Tres Puentes y les encontró un gran parecido a las friburguesas. Me consultaron al respecto y yo les informé que era muy difícil encontrar esa raza por las mezclas que ya se había realizado. No contento con esto, el suizo envió al año siguiente a un experto a extraer sangre, pelo y cartilago especialmente de un ejemplar que yo tenía para clonar un animal. Creo que en estos momentos ya debe haber nacido el ternero”.

#### En el rodeo chileno

“Mi primer rodeo lo corrí cuando tenía nueve años. Muchos partimos en este deporte con caballos que no eran inscritos y luego Indap trajo caballos del norte del país y de esa forma nos fuimos armando de mancos corraleros. Mi tío Veraza me regaló mi primera yegua inscrita en el año 1973, ocasión en que me inicio con el criadero de la raza de caba-



Peter Almonacid con Juan Mansilla en la medialuna de Rancagua.

llos chilenos”.

“En cuanto a la competencia, he tenido la suerte de concurrir, representando a Magallanes, al Champion de Rancagua, una teniendo como collera a Mauricio Sánchez, de Laguna Blanca y otra con mi compadre Juan Mansilla. Igualmente fui a un clasificatorio con Jaime Díaz a Temuco y a San Carlos, Chillán, con Juan Donoso”.

“Tengo la alegría que, mis compañeros de este momento en el rodeo son mis hijos, Loreto y Diego”.

“Conocí el amor de mi vida, cuando dos amigos, Simón Stipicic y su esposa, me presentaron a Miriam Seguel Menay, hija de Norma Menay, gran dirigente

vecinal. Cupido me lanzó su flecha directa al corazón. Pololeamos casi tres años y llevamos 30 años de casados. Tenemos dos hijos, Loreto que estudia Educadora de Párvulos y Diego, que estudió Ciencias Agropecuarias y se hizo cargo del campo que tenemos en Pemuco, localidad ubicada entre Los Angeles y Chillán”.

“Además, la alegría del hogar es nuestra nieta Isidora, que vive con nosotros”.

“Cuando recién me casé tuve que dejar muchas cosas de lado por la familia, incluso el rodeo y el criadero de caballos de raza. Fuimos con mi mujer a un certamen en Puerto Natales y, al ver que todos me saludaban, ella me

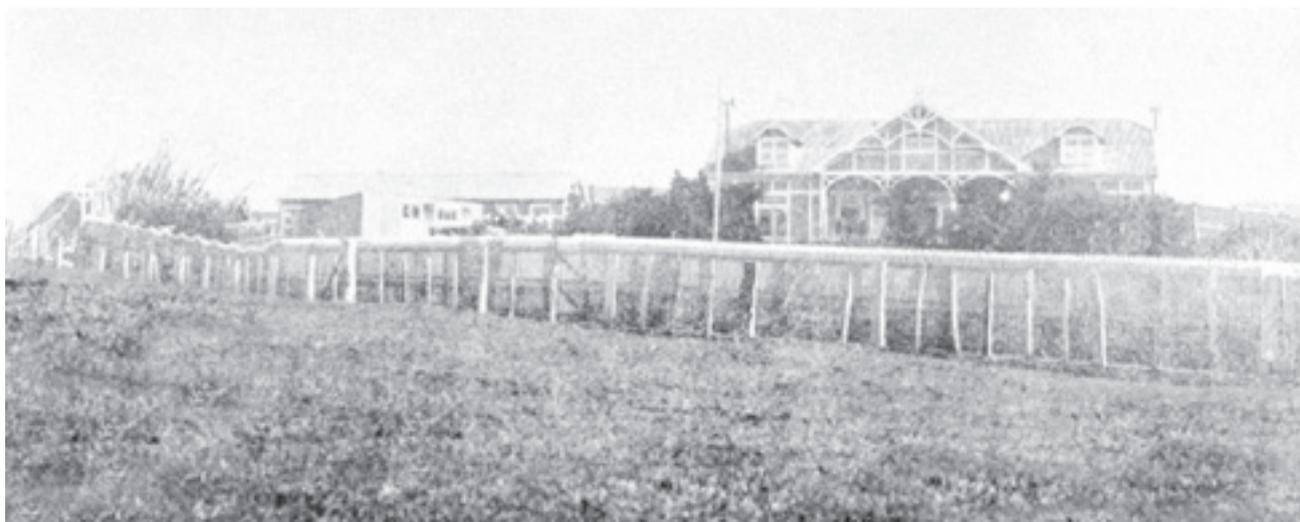
incentivó para reintegrarme a este deporte”.

“Estuve como 30 años en el Club de Rodeo de Punta Arenas y actualmente milito en el Club de Rodeo de Laguna Blanca, ya que esa comuna a través de su alcalde Ricardo Ritter, nos ayudó cuando fuimos a representar a la región en el rodeo de Rancagua y me quedé en ese centro rural que funciona en Villa Tehuelches. Reorganizamos el club y estuve como siete años de presidente”.

“Para mantenerme en forma, juego básquetbol, defendiendo toda mi vida los colores del Español y ahora, como senior, estoy jugando por el San Miguel”.



Con su tío y padre Raúl Veraza.



El fundo y lechería Llau-Llau.

**Por** Jorge Ibarra Rodríguez

Vicealmirante (r)  
Director ejecutivo Centro de Estudios  
Estratégicos de la Armada de Chile

Estrecho de  
Magallanes **500** años  
Punta Arenas - Chile  
1520 - 2020

# ¿Y por qué no todo Chile?

**D**e un tiempo a esta parte, medios de comunicación difunden noticias y opiniones que nos alertan de la cercanía de una fecha que, para muchos, no está en su “agenda” ya sea por la relativa distancia que los separa de su conmemoración, dos años, o bien porque desde niños aprendieron que Chile fue “descubierto” por el adelantado Diego de Almagro en el lejano 1536. Lo cierto es que 16 años antes, el 21 de octubre de 1520, según las bitácoras escritas en la época, y mientras Hernán Cortez se empeñaba en la conquista de México, Hernando de Magallanes descubría en el confín del Nuevo Mundo, el paso entre el Mar del Norte y el Mar del Sur, haciendo nacer en la historia del mundo a Chile. Cuando Almagro, y posteriormente Valdivia, comenzaron a dar forma a este país, éstos ya debían tener una idea de la extensión de las tierras por conquistar y colonizar hacia el remoto sur austral.

Diversas personalidades, autoridades y organizaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena impulsan, desde hace ya unos años, una serie de actividades para conmemorar el descubrimiento en ámbitos como la educación, la infraestructura y la cultura; y recientemente se constituyó la Comisión Regional por los 500 años del descubrimiento del Estrecho, instancia que, reuniendo a diversos organismos públicos, tendrá como objetivo coordinar las actividades de conmemoración de este



*“El anecdotario nacional señala que, en su lecho de muerte, las últimas palabras que pronunciara Bernardo O’Higgins fueron precisamente “¡Magallanes... Magallanes!”, heredándonos su visión geopolítica enmarcada en una simple pero trascendental tesis: si Chile lograba tomar posesión soberana del Estrecho, se transformaba en una potencia al acceder a dos océanos, posibilitando con ello nuestro acercamiento a los principales centros de civilización de la época”*

evento que, sin duda, tendrá carácter internacional.

La existencia del Estrecho de Magallanes como paso natural entre el Atlántico y el Pacífico estuvo siempre presente en la mente de los padres de la Patria y el anecdotario nacional señala que,

en su lecho de muerte, las últimas palabras que pronunciara Bernardo O’Higgins fueron precisamente “¡Magallanes... Magallanes!”, heredándonos su visión geopolítica enmarcada en una simple pero trascendental tesis: si Chile lograba tomar posesión soberana

del Estrecho, se transformaba en una potencia al acceder a dos océanos, posibilitando con ello nuestro acercamiento a los principales centros de civilización de la época. Su anhelo se vería materializado en 1843, cuando por encargo del gobierno del Presidente Manuel Bulnes Prieto, el capitán Juan Williams a bordo de la goleta Ancud, tomará posesión del Estrecho en nombre de Chile. Sin duda, esa visión de futuro y esa acción soberana, afianzaron nuestras reclamaciones territoriales sobre territorio antártico.

Hoy, conscientes de su valor geoestratégico para el mundo entero, al constituir el paso natural de mayor importancia entre los océanos Pacífico y Atlántico, Chile, que

ejerce jurisdicción en toda su extensión, declara que la navegación del mismo se encuentra asegurada a los buques de todas las banderas del mundo en todo tiempo y circunstancia; y por ello deberíamos detenernos un momento y meditar si los 500 años del descubrimiento del Estrecho que se celebrarán el 2020, no debería ser una fecha de importancia nacional.

Otros países, como España, Portugal y Filipinas ya lo han hecho; y este evento que tendrá carácter mundial, indudablemente pondrá no sólo a la región de Magallanes sino a todo el país en la agenda noticiosa, oportunidad que debería ser aprovechada en el posicionamiento estratégico del país a nivel global.

*“El Estrecho descubierto en 1520, fue parte de la epopeya que llevaron a cabo Magallanes y sus hombres, los que, circunnavegando el mundo, sembraron la primera semilla en las almas de aquellos intrépidos hombres que soñaron lo que hoy es una realidad: la globalización; y pusieron, sin quererlo obviamente y 500 años más tarde, a Chile en el centro del mundo, justamente ahí, donde pareciera que las Américas emergen desde las gélidas aguas del mar antártico”*

El Estrecho descubierto en 1520, fue parte de la epopeya que llevaron a cabo Magallanes y sus hombres, los que, circunnavegando el mundo, sembraron la primera semilla en las almas de aquellos intrépidos hombres que soñaron lo que hoy es una realidad: la globalización; y pusieron, sin quererlo obviamente y 500 años más tarde, a Chile en el centro del mundo, justamente ahí, donde pareciera que las Américas emergen desde las gélidas aguas del mar antártico.



Por **Marisabel Guerra**

PR and Communications Specialist en LG Electronics Chile

## Red 5G en Chile: es responsabilidad de todos

La Subsecretaría de Telecomunicaciones (Subtel) anunció la emisión de su consulta pública, con el fin habilitar la licitación de la red 5G en el país. Esta es una excelente noticia para Chile, ya que corresponde a una velocidad 10 veces mayor a la que contamos actualmente en el territorio nacional. Su implementación nos beneficiará, no solamente en lo que respecta al uso de la tecnología móvil, sino también a todo tipo de actividades que realizamos cotidianamente.

Gracias a la instalación de esta tecnología, diferentes conceptos que veíamos lejanos podrán convertirse en realidad

en el corto plazo. Tendremos una plataforma de comunicación instantánea, prácticamente no habrá diferencia alguna en comparación a una conexión Wi-Fi, habrá acceso a dispositivos más potentes y eficientes, y podremos conectar nuestros móviles a diversos objetos u artefactos y controlarlos a través de ellos.

Con esta noticia, se acelerará el proceso de importación de dispositivos compatibles con la red 5G al país. Todos estos serán capaces de funcionar de forma óptima y alcanzar su máximo rendimiento. Como resultado, sus usuarios recibirán un importante apoyo en su día a día, ya sea en tareas relacionadas al tra-

bajo, transporte o incluso la cocina. La conexión integrada podrá ahorrar tiempo y recursos en instancias trascendentales para los consumidores, tanto en la adquisición de bienes y servicios como en su vida privada.

Ahora bien, las iniciativas que está realizando el mundo privado no pueden ser exitosas si es que no se trabaja codo a codo con el sector público. Se requiere de un proceso responsable, donde no sólo la industria de las telecomunicaciones debe hacer una propuesta de altos estándares. También desde la esfera pública se deben generar las garantías para que este proceso cumpla los periodos propuestos inicialmente.

En consecuencia, es necesario aunar esfuerzos y no buscar soluciones de forma separada. La importancia de la implementación del 5G no sólo radica en la generación de una solución reducida que únicamente beneficiará a los usuarios de Internet Móvil. Podrá ser un gran aliado en el aumento de los procesos productivos de industrias clave para el desarrollo del país. Por ejemplo, su puesta en marcha acelerará la introducción de la Inteligencia Artificial, elemento que puede ser una herramienta fundamental para sectores como la minería, servicios, prevención de riesgos, e incluso salud.

Debemos contar con un proceso responsable,

*“Gracias a la instalación de esta tecnología, diferentes conceptos que veíamos lejanos podrán convertirse en realidad en el corto plazo. Tendremos una plataforma de comunicación instantánea, prácticamente no habrá diferencia alguna en comparación a una conexión Wi-Fi, habrá acceso a dispositivos más potentes y eficientes, y podremos conectar nuestros móviles a diversos objetos u artefactos y controlarlos a través de ellos”*

para que las compañías de tecnología puedan introducir productos de primera línea al país. Es por esto que, tanto las decisiones como los anuncios que se realicen sobre esta materia deben ir de la mano de metas y

objetivos realistas, que permitan una implementación segura y a los chilenos utilizar plenamente esta tecnología. Sólo de esta manera podremos beneficiarnos de las soluciones que nos puede brindar la red 5G.



Por **Alejandra Fuenzalida**

Directora ejecutiva de United Way Chile

## Terminar con la brecha salarial

Llegó marzo y con ello la conmemoración del Día Internacional de la Mujer. Sin duda, esta instancia nos ha permitido reflexionar acerca de los logros y el empoderamiento que han logrado las mujeres a lo largo de estos últimos años. De hecho, ha quedado más que demostrado que, desde antaño, las mujeres han luchado por el derecho a educar, a ser ciudadanas, a participar en decisiones de país, a ser respetadas, a decidir sobre sus propias vidas y vivir sin violencia.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas (Ine), entre 2014 y 2017, las mujeres que trabajaron en Chile recibieron un ingreso menor que los hombres, con brechas superiores al 29%; y, según la Ocede,

Chile ocupa el quinto lugar de los países que cuentan con mayor diferencia de sueldos entre géneros en todo el mundo, donde la mediana salarial entre hombres y mujeres por el mismo trabajo es de un 21%.

Sin duda, estas cifras alarmantes nos invitan a reflexionar acerca de la falla que estamos cometiendo todos dentro de nuestra sociedad al no ajustarnos, entre otras cosas, al marco legislativo actual. En concreto, en 2009 la ley 20.384 integró al Código del Trabajo el “derecho a la igualdad salarial”. Y, a 10 años de su implementación, es cierto que se han logrado derribar grandes barreras, pero ha quedado demostrado que Chile aún está lejos de alcanzar sus metas, las cuales pasan por poner a la mujer a la misma

*“Según el Instituto Nacional de Estadísticas, entre 2014 y 2017, las mujeres que trabajaron en Chile recibieron un ingreso menor que los hombres, con brechas superiores al 29%; y, según la Ocede, Chile ocupa el quinto lugar de los países que cuentan con mayor diferencia de sueldos entre géneros en todo el mundo, donde la mediana salarial entre hombres y mujeres por el mismo trabajo es de un 21%”*

altura que el hombre, para así alcanzar un trabajo seguro y bien remunerado, sin olvidar la importancia que trae luchar por una semejanza de las condiciones.

Por todo ello, tomar medidas para acortar la brecha salarial en el país es urgente, y es aquí donde deberíamos empezar a mirar las

soluciones que han tenido que tomar otros países para lograr resolver esta gran disyuntiva. En Islandia, por ejemplo, la Ley que busca equiparar los sueldos entre hombres y mujeres entró en vigencia en 2018 obligando a que, tanto empresas públicas como privadas, entreguen la misma remuneración por el mis-

mo trabajo realizado. De hecho, incumplir la norma trae consigo sanciones, las cuales podrían llegar hasta los 400 euros por cada día que el empleador falte en esta irregularidad.

Otra gran medida que podríamos adoptar como país es lo que está ocurriendo en Alemania con la Ley para el Fomento de la Transparencia en las Estructuras Salariales. La norma, que comenzó a regir desde este año, obliga a las empresas con más de 200 trabajadores a develar los sueldos que reciben individualmente los empleados por una misma labor, para que así los colaboradores puedan tener información sobre la brecha salarial que existe dentro de sus organizaciones.

Estos ejemplos deberían ser las cartas que necesitamos poner sobre la mesa,

para que, además de reflexionar sobre la falta que están cometiendo tanto las empresas públicas como las privadas en el país, seamos capaces de generar un cambio real al sensibilizar y educar a la población, en especial a los tomadores de decisiones.

En rigor, el incumplimiento de la ley 20.384, nos muestra, una vez más, que si los cambios sustanciales se hacen a la fuerza no son completamente efectivos. Entonces, el desafío pasa por avanzar hacia una necesaria “voluntad” por parte de todos, para que así podamos lograr el cambio. Pedir salarios equitativos entre personas que realizan una misma labor no tiene que ver únicamente con un aspecto monetario, sino que es un trabajo en conjunto para alcanzar una sociedad más justa.

Por María Angélica Dollenz

# Escuela Croacia, hogar de grandes maestros y cuna de talentos

■ El recordado actor nacional Andrés Pérez y el abogado y escritor Juan Mihovilovic se cuentan entre los ex alumnos que allí aprendieron sus primeras letras.

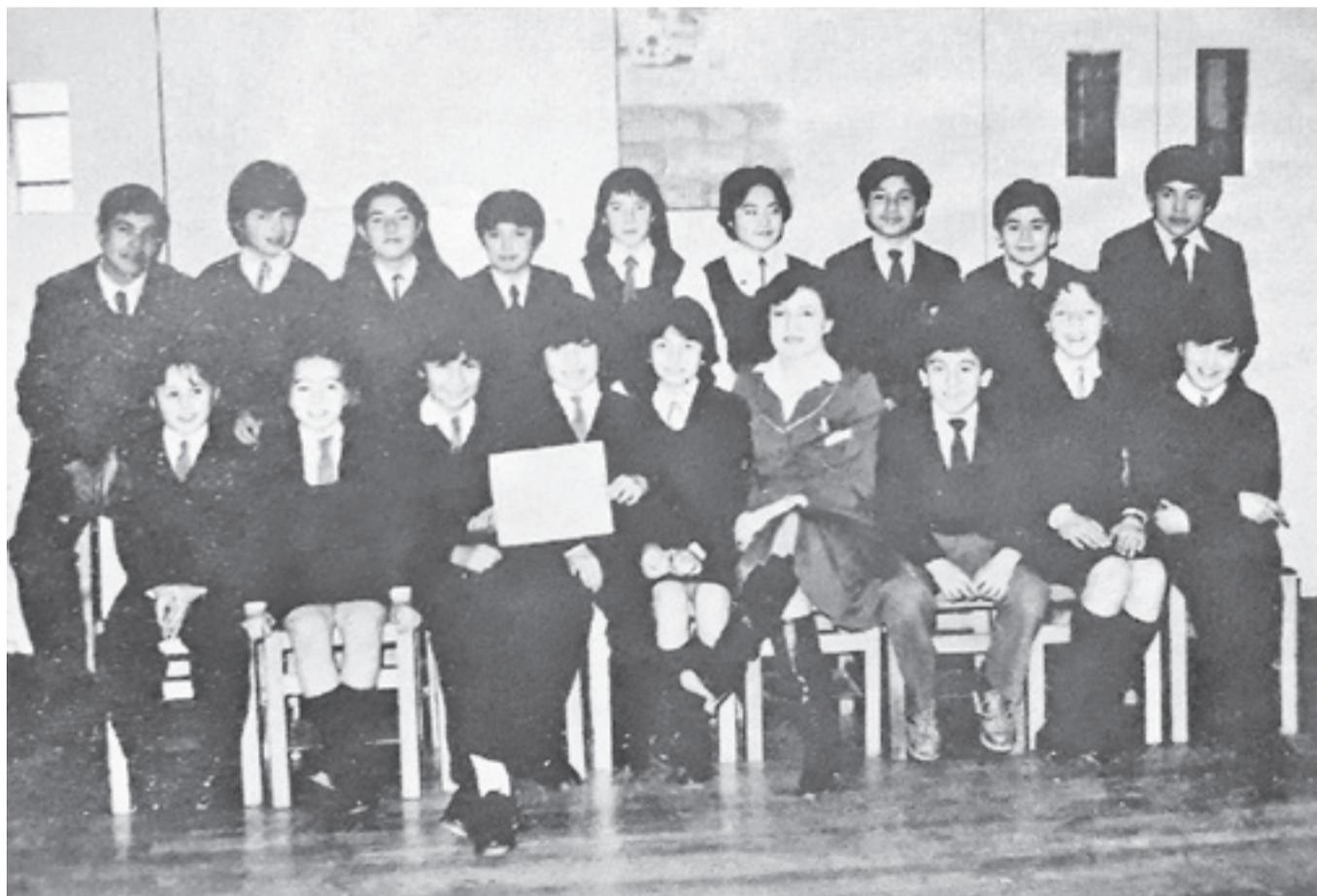
■ La actual Escuela Croacia nació como Escuela Yugoslavia, en la calle Progreso N°1101 y a su inauguración asistió el entonces Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo.

El Ministerio de Educación, por decreto N°1343 del 24 de marzo de 1956, hizo realidad el nacimiento de un recinto escolar emblemático llamado Escuela Yugoslavia en un nuevo edificio ubicado en la calle Progreso N°1101, actual calle Croacia, construido bajo la gestión del cónsul de Yugoslavia en Magallanes de aquel entonces, Pedro Marangunic, y apadrinado por la colectividad yugoslava. Su inauguración y comienzo de sus actividades formales, contó con la presencia de las autoridades de la región y del Presidente de la República de esa época, Carlos Ibáñez del Campo, visita que quedó inmortalizada en una placa recordatoria que se ubicó en el mismo establecimiento. Este local para ese entonces contaba con modernos adelantos como salón de actos y box médico y dental, entre otros. Su infraestructura inicial albergó a seis cursos primarios, un jardín infantil y un anexo de grado vocacional que atendería los cursos de modas, lencería, bordado a máquina y camisería.

Esta nueva comunidad educativa fue dirigida por Teresa Maldonado como directora y Agustín Barrientos Barberos como subdirector.

## Educadores al servicio de causas nobles

Uno de sus recordados directores fue Crescencio Soto Vargas, profesor normalista, regidor, alcalde subrogante, dirigente sindical, político y delegado al Congreso Mundial de Educación Laica celebrado en París en 1966. Como maes-



Profesora de la Escuela Mixta Yugoslavia N°16, Juanita Sánchez Oyarzo, y un grupo de estudiantes, en la época de los 80.

tro y director impregnó en la comunidad educativa una gestión que era parte de su esencia personal, la preocupación por el estudio, el realizar tareas sociales, culturales y el servicio de causas nobles. Fue un ejemplo digno de elogio que prestigió al Magisterio de Magallanes, al igual que otros destacadísimos docentes que formaron parte de estas nuevas aulas, como la estimada Eulalia Agüero Pletikotic, educadora de párvulos, de enorme vocación e indiscutible liderazgo para organizar actividades en favor de sus pequeños alumnos. La maestra Eulalia Agüero, la "tía Lala", fue querida no sólo al interior de las aulas, sino por una innumerable cantidad de generaciones que ella, de alguna manera, marcó con sus enseñanzas,

desde el ejemplo hacia el corazón, produciendo un aprendizaje lleno de hábi-

tos y valores que se internalizaron en las pequeñas vidas de muchos niños y

niñas de la región.

Este nuevo lugar de formación que volcó en las



Profesores, equipo de gestión y la directora Elsa Navarro Pérez (sentada, sexta de izquierda a derecha), de la Escuela Mixta Yugoslavia, época de los 80.

jóvenes mentes saberes, prácticas deportivas, sociabilidad intercultural y que enmarcó su acento humanitario en realizar su labor educacional en beneficio de los sectores más humildes, mostró con ello a la comunidad, que lo ético, lo moral, los modales y la cortesía, que benefician a la humanidad si son reforzados en el tiempo de la edad escolar, no se olvidan jamás y menos si tienen apoyo familiar y un lugar especial en la comunidad escolar.

## Se inaugura un mundo de ensueños

El 27 de abril de 1957 emerge en la resplandeciente Escuela Yugoslavia la Biblioteca Gabriela Mistral, que desde sus inicios impregnó en este grupo escolar educación y cultura, lo que se magnificó con la presencia, resguardo y aporte del educador Marino Muñoz Lagos, poeta, cronista, crítico literario, director de la Sociedad de Escritores de Magallanes, miembro de la Academia Chilena de la Lengua y, especialmente, destacado profesor, quien, con sus propias vivencias, impulsó en cada estudiante que tuvo el privilegio de haberlo conocido, el valorar y practicar el amor por las letras, la libre imaginación y el espíritu de superación. Este privilegiado mundo de cultura, ensueños y de altas expectativas, ha inspirado en el transcurso del tiempo a la comunidad educativa a seguir avanzando por la senda del saber, la prevención, la comunicación y la creación, sellos que de una u otra forma se fijaron en plenitud en todos sus estudiantes. Ex alumno de esta escuela es Juan Mihovilovic

Hernández, abogado y escritor, quien, a través del tiempo, los imborrables y positivos aprendizajes que le dejó la escuela de su niñez, los manifiesta en sus escritos poéticos, en sus cuentos y novelas e incluso en los roles de integrante de la Academia Chilena de la Lengua y de juez de letras y garantías. También es ex alumno de este establecimiento Carlos Bianchi Chelech, administrador público, político, concejal y en dos períodos senador.

### Un revolucionario cultural

En un área de la cultura, de producción y asistencia exclusiva de unos pocos, como el teatro, se incorpora a este género, a pesar de las adversidades económicas y ambientales, un revolucionario en lo artístico y en lo social, Andrés Pérez Araya, destacado actor nacional e internacional, director teatral, dramaturgo, bailarín, coreógrafo, fundador del teatro urbano y profesor. Andrés, otro ex alumno de esta escuela, con esfuerzo, gran compromiso social, carisma y liderazgo, transformó el teatro formal chileno en un teatro callejero, incorporando elementos de espacios al aire libre, la pantomima, técnicas circenses, personajes comunes e intérpretes que antes de tener un papel definitivo debían ensayar todos los roles que conformaran la obra, ofreciendo funciones masivas para gente de escasos recursos. Este anclaje creativo informal con base en hábitos y valores aprendidos en la niñez, en la Escuela Fiscal Yugoslavia, repercutió con gran fuerza en ambientes artísticos culturales nacionales e internacionales, hasta que se consagró en 2006. Ese año la sociedad nacional conmemoró lo más memorable de su existencia profesional nacional e internacional, su lucha apasionada por las artes, el amor por el teatro callejero, su obra cumbre La Negra Ester y su compañía Gran Circo Teatro, declarando el 11 de octubre como Día Nacional del Teatro.

### La Escuela Yugoslavia E-16

Con el correr del tiempo se profundizó aún más en el interior de la comunidad educativa de la Escuela Yugoslavia esa entrega íntegra hacia la mejor for-



ma de enseñar, de expresar un trabajo de calidad y de ofrecer a cada niño una formación de calidad, aunque su estructura envejeció y cambió de nombre, como sucedió el 1 de septiembre

de 1978 que por Decreto 1063 la designan Escuela Yugoslavia E-16. Aun así el prestigio de sus aulas se vio coronado por innumerables creaciones artísticas, encuentros deportivos, lite-

rarios y muchos otros momentos que perduran en las mentes hasta nuestros días.

### La revista Ensueño

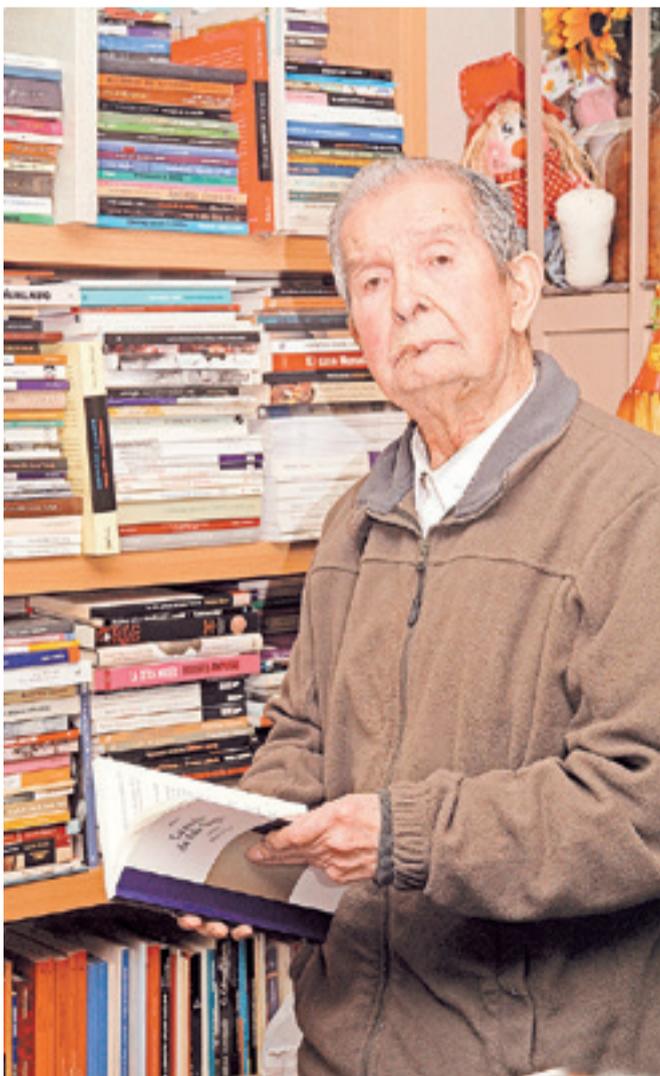
Gracias al apoyo mancomunado de todos los estu-

diantes, profesores, apoderados y de la directora Elsa Navarro Pérez, más el interés, esfuerzo, constancia y dedicación de diecinueve alumnos de 5° a 8° básico, integrantes del Taller Lite-

rario Gabriela Mistral dirigido por la poetisa y docente Juanita Sánchez Oyarzo, se cristalizó en el vigésimo sexto aniversario de la Escuela Yugoslavia E-16, una bella y trascendental idea, la revista Ensueño. Esta publicación permitió que los lectores conocieran a través de sus contenidos el sentir y pensar de los entrevistados, que capten la simplicidad y las valiosas ideas expresadas por los niños y niñas y percibieran el bagaje cultural y espiritual de esta comunidad educativa. Sus páginas fueron para la época un valioso aporte artístico, recreativo y cultural y un medio de comunicación social.

### La actual escuela República de Croacia

Cuando Croacia renace como país independiente y como un acto de apoyo, a partir de 1993 esta escuela recibe el nombre actual de Escuela República de Croacia, institución educacional que se plantea hoy como inclusiva, con un marcado sello artístico-deportivo, al ofrecer a los estudiantes, de origen o apellido croata o no, un amplio abanico de posibilidades para desarrollar sus intereses y capacidades, sin renunciar a una alta exigencia académica.



Entre sus grandes maestros figuran el laureado escritor regional Marino Muñoz Lagos.



La recordada "tía Lala", esposa del poeta Marino Muñoz Lagos, inició y terminó su trayectoria como educadora de párvulos en el Grupo Escolar Yugoslavia, actual Escuela Croacia y jubiló luego de 32 años de servicio.



Por **Víctor Hernández**  
Sociedad de Escritores  
de Magallanes

# En Magallanes se gestó la creación de la Fuerza Aérea de Chile

Unir a Magallanes con el resto del país por vía aérea fue una tarea de titanes. Hasta la venida del comodoro Arturo Merino Benítez al austro en el verano de 1930, sólo se conocieron vuelos esporádicos pero no menos significativos: las demostraciones aéreas de Luis Omar Page el 23 de agosto de 1914 desde el Club Hípico hasta Bahía Catalina; el cruce del estrecho de Magallanes efectuado el 1 de noviembre de 1916 por el aviador David Fuentes Sosa y que permitió unir por vez primera Punta Arenas y Porvenir; y el histórico vuelo inter patagónico realizado por el aviador italiano Mario Pozatti a fines de mayo de 1921, inaugurando la conectividad aérea entre las ciudades de Punta Arenas en Chile, con Río Gallegos, en territorio argentino.

Los años veinte del siglo pasado están impregnados de las aventuras legendarias de dos pioneros de la aviación mundial, el francés Antoine de Saint Exupéry y el alemán Gunther Pluschow. Separados por objetivos disímiles, ambos profesaban un amor incondicional y una fascinación fantasmagórica por los misterios de la Cruz del Sur y los cielos australes. El primero acababa de ser nombrado jefe de Explotación de la Compañía General Aeropostal de Francia con sede en Buenos Aires. Dicha empresa fue pionera en el desarrollo del correo aéreo que permitió unir tres continentes. Europa, vía Toulouse, con el norte de África y las urbes de Casablanca y Dakar. Luego practicaban el difícil ejercicio de atravesar el océano Atlántico hasta alcanzar Sudamérica. Des-



Comodoro Arturo Merino Benítez, durante su visita a nuestra ciudad en 1930.

de Argentina se internaban en el austro entregando correspondencia en recónditos pueblos y aldeas de la Patagonia. Los múltiples viajes llevados a cabo por el aviador galo sirvieron de inspiración y escenario para varias de sus novelas que lo consagrarían como uno de los grandes literatos del siglo XX. Así en Vuelo Nocturno o El Principito recrea en innumerables pasajes su delectación por el fin del

mundo y la gente que lo habita. En Tierra de Hombres, página 55 leemos: (...) Al fin estamos en la villa más meridional del mundo, permitida por el azar de un poco de barro, entre las lavas originales y los hielos australes. ¡Aquí, tan cerca de las negras oleadas de lava, cómo se siente el milagro del hombre! ¡Extraño encuentro! No se sabe cómo, no se sabe por qué este pasajero visita esos jardines

preparados, habitables por un tiempo tan corto, una época geológica, un día bendito entre los días. He aterrizado en la dulzura del atardecer. ¡Punta Arenas!

Pluschow, en cambio, era un antiguo oficial de la Marina Imperial Alemana que sirviera durante la Primera Guerra Mundial en el servicio aéreo en una remota localidad que los germanos sostenían en China, Tsingtau. Ahora se proponía

*“En marzo de 1929, con el firme apoyo del Presidente Carlos Ibáñez del Campo se había creado la ruta Aeropostal Santiago-Arica. Merino pensaba replicar el proyecto extendiendo una gran ruta aérea hacia el austro en varias etapas. Primero consolidar un trayecto estable entre Santiago-Puerto Montt, para después unificar el territorio nacional sobrevolando los canales australes”*

concretar un viejo sueño de aventuras: recorrer los misteriosos y exóticos paisajes de la Patagonia y Tierra del Fuego que lo prendaron desde la juventud. Sus proezas aéreas, como la realización del primer correo entre Punta Arenas y Ushuaia al mando de su hidroavión, que la gente de Magallanes bautizó como Cóndor de Plata, acrecentaron su figura de héroe popular. Sus correrías y hazañas, fueron celebradas en Europa debido a la publicación de un libro que narraba las peripecias de los aviadores alemanes y las diversas filmaciones que el propio Pluschow había tomado durante años de permanencia en el austro.

## Llegada del comodoro Arturo Merino Benítez a Magallanes

Este era el panorama que aguardaba al más importante aviador nacional a principios de 1930. A lo anterior, simbolizado en pro-

yectos individuales, servido por extranjeros al servicio de la provincia, Merino Benítez representaba la antítesis. Una visión colectiva, de Estado, con una mirada nacional. En marzo de 1929, con el firme apoyo del Presidente Carlos Ibáñez del Campo se había creado la ruta Aeropostal Santiago-Arica que inauguró a modo de experimento la Línea Aérea Nacional (Lan). Merino pensaba replicar el proyecto extendiendo una gran ruta aérea hacia el austro en varias etapas. Primero consolidar un trayecto estable entre Santiago-Puerto Montt, para después unificar el territorio nacional sobrevolando los canales australes, estableciendo en algún punto un lugar de reabastecimiento de combustible para los aviones y, desde allí, dirigirse a Magallanes.

El desafío era mayúsculo. Merino Benítez se jugaba no sólo la concreción futura del proyecto de toda su vida -unir por vía aérea a Magallanes con el resto de Chile- sino además, su prestigio de aviador militar. Implicaba un enorme esfuerzo logístico como establecer un buen servicio de información meteorológico preliminar, la cooperación con buques de la Armada Nacional en el caso de ocurrir una tragedia y proveerse de salvavidas y repuestos de toda índole.

De ahí la euforia que provocó su llegada el 27 de enero de 1930. Las más diversas instituciones sociales, deportivas y culturales homenajearon a los intrépidos aviadores nacionales cuando llegaron a Punta Arenas en el Junkers R-42. Acompañaban a Merino Benítez, el capitán Alfredo Fuentes Martínez, el técnico mecánico Fritz Reichel, el radioperador sargen-



Vista aérea de los inicios de la Base Chabunco, en Punta Arenas.



Actuales instalaciones de la Base Chabunco de la Fuerza Aérea de Chile, al norte de la capital regional.

to 1° Luis Soto, el fotógrafo 2° Alfredo Moreno y el cabo mecánico Uldaricio Espinoza. En la memoria de estos hombres estaban nítidas las imágenes de la catástrofe de Aysén que truncara, cuatro días antes, las vidas de los pilotos Aníbal Vidal y Alfredo Román, primeros mártires del servicio que Merino anhelaba en su ruta al austro. Desde el edificio de la gobernación, ante una multitud, proclamó: (...) “Era señores, ambición ya conocida de nuestra Aviación Militar extender su red aérea desde Arica a Magallanes, a fin de ayudar al conocimiento más estrecho de sus hijos y al progreso de sus pueblos. Aún no era hora de realizar este viaje. Los preparativos no estaban terminados para este primer vuelo, cuando el destino apresuró su realización a raíz de la tragedia de Aysén. Muerto Vidal, perdido para siempre en las azules aguas de aquel estuario, vino una duda: ¿Será posible ante estos huracanes que volcaron el avión de Vidal como débil pluma, seguir, mantener la Línea Aérea a Aysén y pensar todavía en llegar a Magallanes?”

A descifrar esa incógnita y borrar esa duda, vinimos acá y ahora puedo decirles que la Línea Aérea Santiago-Magallanes, antes de un año será realidad. Puedo porque sé cuanto desvelo y cuanto preocupación siente el Presidente de la República por esta región de Magallanes porque sé cuanto fe tiene en las posibilidades de la aviación y en la bondad de las comunicaciones aéreas y porque también sé mejor que nadie, de cuanto son capaces en abnegación, en valor y competencia, los

cien pilotos de la Aviación Nacional.”

#### Accidente de Agua Fresca apuró creación de la Fach

El 7 de febrero ocurriría lo impensable. El fuerte viento, una falla en los motores y una gran ola en el momento en que se intentaba un amarizaje de emergencia, hicieron zozobrar al poderoso Junkers. El lamentable accidente ocurrió a 35 kilómetros al sur de Punta Arenas, en el sector de Agua Fresca alrededor de las 17,30 horas. Después de resistir por más de cinco horas ante el mar embravecido, los tripulantes del siniestrado hidroavión fueron rescatados por el remolcador Antonio Díaz de la Armada Nacional. Sobrevivieron a la tragedia, además de Arturo Merino, el intendente de la provincia Manuel Chaparro Ruminot—invitado de honor en aquel vuelo de exploración—el mecánico Reiche, y el cabo Espinoza. Perdieron la vida el capitán Fuentes, el sargento Soto y el fotógrafo Sr. Moreno.

Semejante catástrofe significaba la interrupción indefinida del proyecto que con tanto esmero se había esforzado por materializar Merino Benítez. Aún sin poner reponerse del desastre sufrido y del daño que ello supondría en su brillante carrera, desde Chillán y encontrándose todavía en Punta Arenas, recibe un inesperado espaldarazo del Presidente Ibáñez, quien le envía un telegrama que en lo medular decía lo siguiente: “...En ese proyecto que desea usted, tráigalo listo para dar las órdenes de ejecución cuanto antes. Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos. C. Ibáñez del C.”

*“La decisión de fundar la Fuerza Aérea de Chile estando su principal propulsor en Magallanes, es el triunfo de un proyecto pensado para que perdure en el tiempo. Es el triunfo de la planificación a largo plazo por sobre la improvisación y los fuegos de artificio. Es el triunfo de Magallanes, su futuro y su gente, representado en la figura de Arturo Merino Benítez”*

Se trataba de la otra gran iniciativa de Merino Benítez: independizar la

Aviación del Ejército y de la Armada. Ello significaba crear como paso in-



Presidente de Chile de la época, general Carlos Ibáñez del Campo.

termedio la Subsecretaría de Aviación, requisito indispensable para resolver complejidades legales de la época, y que la formación de la nueva arma se concretara de manera gradual, evitando cualquier trastorno o conflictos con las otras instituciones castrenses con más de un siglo de antigüedad. De esta manera, el 21 de marzo de 1930 se dicta el D.S.N°1167 que unificaba los servicios aéreos del Ejército y Marina. Más tarde, dichas instituciones pusieron a disposición del Ministerio del Interior a parte de su oficialidad para que se incorporaran a la naciente Fuerza Aérea. La Armada el 4 de abril, entregó a 20 oficiales y el Ejército hizo lo mismo el 7 de junio, al traspasar a 145 de los suyos al mundo aéreo.

#### Ideario aeronáutico para Magallanes

El accidente ocurrido en Agua Fresca lejos de aménorar las posibilidades de contar con un servicio aéreo regular para Magallanes, produjo el efecto inverso debido al temple y la resolución de dos hombres preclaros y visionarios, el Primer Mandatario Carlos Ibáñez del Campo y el Comodoro Arturo Merino Benítez. Al crearse la Fuerza Aérea Nacional en 1930, el proyecto de unir por aire a Magallanes con el resto del país, derivó en la aplicación paulatina y rigurosa de los siguientes pasos:

a) Creación de un contingente militar aéreo permanente, lo que se obtiene con la fundación del Grupo de Anfibios N°2, génesis de la IV Brigada Aérea, un 16

de diciembre de 1930.

b) Creación del Club Aéreo de Magallanes. (el segundo más antiguo de Chile después del de Temuco). Bajo la tutela de aviadores militares se formaron una pléyade de aviadores civiles que prestaron inestimable colaboración a la comunidad magallánica en múltiples funciones. Sólo en el primer contingente se registran nombres que ocupan un lugar de privilegio en el imaginario patagónico: Carlos Fischer, Tomas Saunders, Cipriano Arias, Enrique Abello, Francisco Bermúdez, Félix Bonifetti y Franco Bianco.

c) La compra de dos hidroaviones Sikorsky permitió inaugurar la Línea Experimental Puerto Montt-Magallanes a comienzos de 1937 y aunque estos aparatos tuvieron una efímera vida, el servicio que prestaron contribuyó a demostrar la validez de establecer vuelos comerciales regulares desde el centro del país al austro y viceversa, como asimismo, extender el servicio aéreo al resto del mundo, luego del asentamiento en la región de Lan, a contar de 1946.

La decisión de fundar la Fuerza Aérea de Chile estando su principal propulsor en Magallanes, es el triunfo de un proyecto pensado para que perdure en el tiempo. Es el triunfo de la planificación a largo plazo por sobre la improvisación y los fuegos de artificio. Es el triunfo de Magallanes, su futuro y su gente, representado en la figura de Arturo Merino Benítez.

7 DE FEBRERO DE 1930

# A 89 años de la tragedia aérea en la costa de isla Dawson del trimotor Junker 6 piloteado por Arturo Merino Benítez

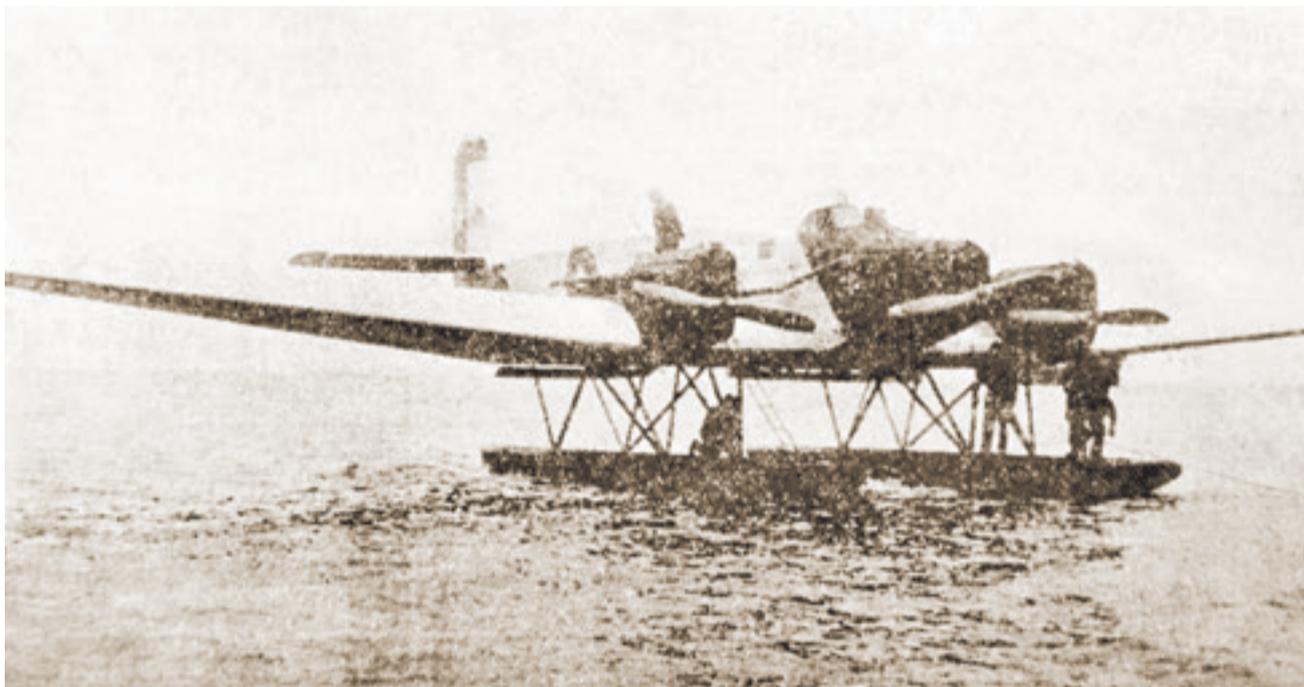
## Parte I

El 7 de febrero de 1930, el diario El Magallanes daba cuenta de la reunión sostenida por la comisión designada por el intendente Manuel Chaparro Ruminot en la sala de sesiones de la Junta de Alcaldes con miras a estudiar la posibilidad de establecer una línea aérea comercial, entre Magallanes y Puerto Montt, debido a la iniciativa del comandante Arturo Merino Benítez, que lanzó la primera idea al respecto. Las conclusiones de los estudios quedaron en manos del intendente, quien a las 15 horas de ese día recibió al director general de los Servicios Aéreos, comandante Merino Benítez, a fin de que se impusiera de los acuerdos adoptados por la comisión, representada por el comercio, la industria y la banca de Magallanes.

En el informe se dejó establecido que debido a la crisis lanera que se vive en los últimos años, el comercio y sus demás ramificaciones no podrán determinar una cuota adecuada para el establecimiento de la línea aérea. Pero que en cambio, solicitaban al Supremo Gobierno un préstamo de hasta por 3 millones de pesos, en las mismas condiciones en que se suscribió para la pavimentación de la ciudad.

A continuación, el comandante Merino prometió poner en conocimiento del Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo, las referidas conclusiones, solicitándole que la hagan por escrito.

Una hora después, alrededor de las 16 horas, el trimotor Junker 6, piloteado por Arturo Merino Benítez, y el capitán Alfredo Fuentes Martínez, despegaba desde la Base Bahía Catalina en dirección a Agua



El trimotor Junker 6, protagonista de la tragedia en Magallanes el año 1930.

Fresca, al sur de Punta Arenas, con la tripulación a bordo, compuesta por cuatro suboficiales, además del intendente Manuel Chaparro invitado de honor por parte del comandante Merino.

Sin embargo, en pleno viaje la aeronave enfrentó una falla en su motor central, por lo cual ésta comenzó a descender, cuando volaba a 150 km/h a favor de viento.

A las 17 horas precisas, el trimotor que trataba de acuatizar en la zona de Agua Fresca, fue arrollado por las crestas de una fuerte ola que lo hizo saltar varias veces y a gran altura sobre la superficie del mar, lo que provocó la separación de los flotadores de la nave que, por una gran suerte pudieron quedar bajo el avión, logrando mantenerlo a flote por espacio de varias horas.

El Junker 6 se hundió cerca de la costa de isla Dawson.

El intendente Chaparro que viajaba a bordo, relató que “el accidente se ha debido a una fatalidad. Dentro de la cabina

no podíamos estar, era imposible. Nos tuvimos que colocar sobre el aparato, sobre las alas, manteniéndonos asidos a lo primero que teníamos a nues-

tro alcance. La gravedad del momento era terrible”.

“Cuando el avión empezó a hundirse, que fue más o menos a las 22 horas, sus tri-



La flecha muestra el lugar del accidente aéreo, en la costa de isla Dawson.

pulantes vieron los flotadores que movidos por las olas se desprendían del aparato, circunstancias que aprovechamos para saltar sobre ellos, y pude asirme a uno de ellos que flotaba dando vueltas sobre la superficie del mar. La oscuridad de la noche, en fin, la zozobra del momento, no significaban nada para nosotros. Una vez colocado sobre el flotador, que fue después de un espacio de 10 minutos que permanecí dentro del agua, logré tomar al comandante Merino y al cabo Espinoza lo que lograron asirse al flotador. En el otro flotador estaba el técnico Reiche, quien llamaba a sus compañeros para que se ubicaran en el flotador en que se había salvado”.

“Permanecimos cinco horas sobre el avión, hasta que nos avistó el remolcador Antonio Díaz, que nos prestó ayuda. Creo haber sentido voces y esfuerzo en el momento que saltamos al agua que supongo hayan sido de los tres infortunados tripulantes del

Alrededor de las 16 horas del 7 de febrero de 1930 el trimotor Junker 6, piloteado por Arturo Merino Benítez, y el capitán Alfredo Fuentes Martínez, despegaba desde la Base Bahía Catalina en dirección a Agua Fresca

avión”.

Y, es que grande fue el suplicio de los siete tripulantes del avión al permanecer cinco horas sobre el trimotor que empezaba a hundirse poco a poco. Cuentan los naufragos que la impresión que tenían no era posible describirla. Veían a corta distancia las luces de los navíos que andaban en su búsqueda, pero éstos no lo avistaban.

### Los auxilios

A las 18 horas, se dirigió al lugar del fatal accidente, el vapor de la firma Braun y Blanchard, Tamar, con orden de iniciar de inmediato la búsqueda del avión. Le siguieron el remolcador Antonio Díaz del servicio marítimo de la misma firma anterior y el Austral que zarpó del muelle de Punta Arenas a las 21 horas. En tierra, en el lugar de Agua Fresca se divisaba el avión y las alternativas de su estabilidad en el mar. Una caravana de vehículos se dirigió hasta dicho punto, pero sus ocupantes no pudieron apreciar mucho, pues el avión había caído a tres millas de Agua Fresca, hacia isla Dawson.

**Los sobrevivientes llegaron al puerto a las 3 de la mañana del día sábado 8 de febrero. En el muelle fiscal (Prat) se había aglomerado gran número de personas**

Las naves que participaron en su búsqueda avanzaron hacia dicha ruta. El remolcador Antonio Díaz avistó las señales del avión (sus luces), que partían desde la costa de isla Dawson, punto donde se encontraba el avión en una posición tan peligrosa que había temer su estabilidad.

Momentos después, cuando el remolcador atracaba al costado del trimotor, éste se perdía en la profundidad del mar, con la cabina completamente anegada.

Lo que salvó a los naufragos fue hasta cierto punto la violencia de las olas que hizo salir de debajo del trimotor los flotadores, y fue providencial el hecho de que estos elementos hubieran quedado al alcance de los naufragos.

#### Llegada de los sobrevivientes

Los sobrevivientes llegaron al puerto a las 3 de la mañana del día sábado 8 de febrero. En el muelle fiscal (Prat) se había aglomerado gran número de personas ansiosas de verlos de cerca.

Desembarcaron e inmediatamente tomaron colación en un auto de la comandancia de Armas, el señor intendente, teniendo a su izquierda al comandante Arturo Merino Benítez, quien venía sumamente afectado por el doloroso suceso de que fue testigo. Luego se dirigieron a la intendencia, donde tomaron un refrigerio.

Durante el accidente, el técnico alemán Fritz Reiche, otro de los sobrevivientes, dio una entereza “digna de su raza”, dio cuenta la información de la época. Se mantuvo sereno y trató de salvar a sus compañeros en lo que pudo. Supo demostrar esa misma serenidad que reveló en otras ocasiones en su patria.

#### Telegrama

A las 11,40 horas de ese día llegó a Bahía Catalina un radio enviado por el vapor Austral que decía lacónicamente:

“Austral: salvados intendente, comandante Merino, ingeniero y cabo. Avión a pique, faltan el capitán Fuentes, sargento primero y sargento segundo”.

Esta noticia que colocamos en las pizarras de este diario, que al mismo tiempo llevó la

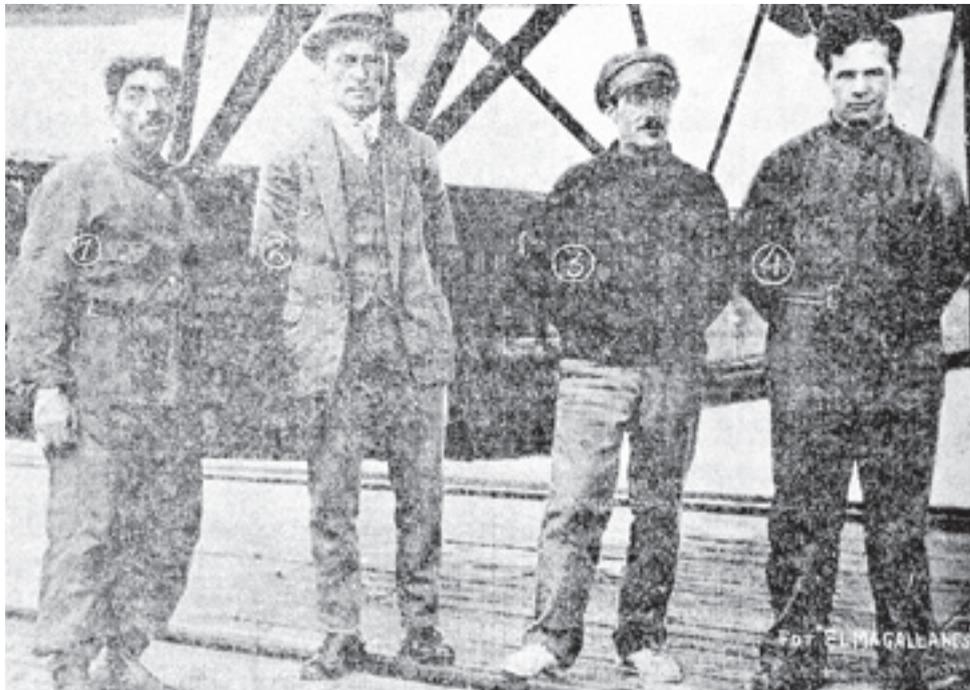
calma a los ánimos del numeroso público que inquiría noticias en nuestras oficinas, les hizo nacer grande interrogantes acerca de la suerte del capitán Fuentes Martínez y de los sargentos Luis Soto y Alfredo Moreno, quienes finalmente perecieron en el mar.

El accidente dio motivo a diferentes manifestaciones de duelo a nivel local, obligando a suspender diversas actividades y fiestas que debían desarrollarse algunas instituciones locales. Entre ellas, la colonia Española, que suspendió su picnic, al igual que el concurso de tiro al blanco que debía realizarse en Río Seco.

#### Salvataje

El diario El Magallanes consigna el testimonio del doctor Gustavo Lagos Rivera, quien presencié la maniobra de salvataje, a bordo de una de las embarcaciones que se sumó al operativo. “La oscuridad de la noche se hacía impenetrable. Hasta que por fin, casi en la costa de isla Dawson, vimos una luz, potente, que se proyectaba sobre el mar. Creíamos que se trataría de algún otro buque que andaría en la costa o de algún punto de la playa. A las 10 y cuarto más o menos avistamos el avión que se iba hundiendo. En un flotador estaba el señor intendente, aferrado de una argolla del mismo trataba de coger al comandante Merino que estaba extenuado por el cansancio y que se mantenía en el agua sujeto a un flotador, y ayudaba a tenerse a flote al cabo Espinoza que estaba medio ahogado. Al acercarse el remolcador al flotador lesionó al comandante Merino en la boca. El estado de los ánimos era excelente. Buscamos a todos los que faltaban, pero nada pudimos hallar; habían desaparecido, a lo mejor precipitados en el remolino que hizo el avión al hundirse. Si alcanzamos a llegar cinco minutos antes salvaríamos a todos los tripulantes”.

Luego agrega que la “serenidad del intendente es pasmosa. Aparte del cansancio natural, ni una sola demostración de aturdimiento, ni un gesto de terror. El cabo Espinoza fue uno de los que tuvo que atender profesionalmente, pues estaba medio ahoga-



Parte de la tripulación del trimotor Junker 6: El mecánico Uldaricio Espinoza, el técnico alemán Fritz Reich, sargento segundo Alfredo Moreno, y sargento primero Luis Soto. Los dos últimos resultaron fallecidos.



El intendente Manuel Chaparro Ruminot, uno de los cuatro sobrevivientes del accidente aéreo.

do. Por lo demás, de las declaraciones de los naufragos se desprende que durante la caída y las cinco horas y medias que pasaron sobre el avión los tripulantes, en ningún momento reinó la zozobra, ni azoramiento. Todos se mantuvieron firmes en sus puestos. Hasta el momento en que el avión empezó a hundirse y las personas que estaban sobre la cabina anegada se lanzaron al agua en busca de cualquier cosa para salvarse. Esta desgracia es enorme”, terminó diciendo Gustavo Lagos.

#### El relato de Merino Benítez

Entrevistado Arturo Merino Benítez por El Magallanes, al día siguiente de la tragedia, compartió la siguiente información:

“Ayer (7 de febrero de 1930) salimos a hacer un reconocimiento de la península Brunswick y a ciertos terrenos de Tierra del Fuego, llevando al señor intendente que tenía interés de ir a este reconocimiento. Después de volar por la península de Brunswick, cerca de la costa

hasta las inmediaciones del cabo Froward, atravesamos el Estrecho a una altura de mil quinientos metros. Recién nos internábamos en Tierra del Fuego cuando el motor central comenzó a fallar, los que obligó a parar su marcha y buscar donde acuatizar. Después de intercambiar algunas ideas con el capitán Fuentes Martínez y con el inspector de máquinas, señor Reiche, resolví atravesar el Estrecho para acuatizar en su ribera. Sin embargo, el viento que soplabo con cierta violencia impidió lograr ese propósito y llegó un momento en que el avión al ras del agua no podía mantener su línea de vuelo con sus motores laterales. Así se llegó obligadamente al acuatizaje que constituyó un desastre por la mar muy agitada. Al tocar agua cedió uno de los montantes del tren de acuatizaje y todo este se desarmó, quedando el avión apoyado sobre los flotadores, uno de los cuales, el derecho, se había corrido debajo del cuerpo del avión, lo que hizo que el ala derecha quedara tocando el agua. Esto ocurrió a las 5 y media de la tarde”.

“A pesar de la gravedad de la situación en que nos encontrábamos y cuya duración no podíamos determinar, ya que el embate de las olas continuamente variaba tanto la posición de los flotadores como del avión, se procedió con toda tranquilidad a tomar alguna medida para el salvataje. Mientras se armaba la estación de radio por alguno de los tripulantes, los otros inflaban el bote salvavidas. Una vez instalada la estación, que fue más o menos a las 6 de la tarde, pudimos escuchar un mensaje en que se aludía a

nuestro accidente. Ya a esa hora se habían dado órdenes para acudir en nuestro auxilio”.

“Estábamos situados a un kilómetro de la costa y a treinta y cinco kilómetros al sur de Magallanes, sin embargo el viento nos empujaba cada vez más hacia el interior del canal lo que avisamos en nuestro mensaje de auxilio. A las 9 de la noche pude distinguir una luz en el horizonte y más adelante sucesivamente dos y tres luces las que creíamos serían de algunos de los vapores que andaban en nuestra búsqueda. Tratamos entonces de dirigir la marcha de estos vapores por indicación con nuestra radio, lo que fue inútil porque los buques auxiliares no llevaban estación de radio, mientras tanto les hacíamos indicaciones con nuestra campanilla eléctrica. Así, con esta esperanza, llegamos a las diez y media de la noche, momento en que el avión ya a medio sumergir, se presencié su hundimiento completo. A las 22,50, mientras tratábamos de arrojar el bote salvavidas al agua, el avión inclinó su proa lanzando hacia atrás los flotadores que resbalaron violentamente, mientras se sumergía de punta”.

“Después de hundirse en el agua logré volver a la superficie asirme del bote del bote al que estaba tomado el cabo Espinoza. Momentos después pasó junto a mí un flotador al que logré también sujetarme y a cuyo costado se sujetaba el señor intendente. Logré que el señor Chaparro subiera sobre mí mientras yo permanecía en el agua. En esos momentos llegó el remolcador Antonio Díaz que por medio de salvavidas nos hizo a su bordo comenzando por el cabo Espinoza”, concluye el comandante Merino Benítez.

Los rescatados con vida fueron el intendente Manuel Chaparro, el comandante Arturo Merino, el inspector de máquinas Fritz Reiche, y el mecánico Uldaricio Espinoza. La crónica de la época concluía señalando que no se tiene noticias de los otros tres tripulantes: el capitán Alfredo Fuentes, el sargento primero radiotelégrafo Luis Soto y el sargento segundo fotógrafo Alfredo Moreno.

En nuestra edición del próximo domingo, incluiremos antecedentes del rescate del cuerpo del capitán Fuentes Martínez y su multitudinario funeral en Punta Arenas.

**El intendente Manuel Chaparro Ruminot que viajaba a bordo, relató que “el accidente se ha debido a una fatalidad. Dentro de la cabina no podíamos estar, era imposible. Nos tuvimos que colocar sobre el aparato, sobre las alas, manteniéndonos asidos a lo primero que teníamos a nuestro alcance. La gravedad del momento era terrible”**



**Por Juan Ríos**  
Investigador  
Centro Regional Fundación Cequa

## Mitocondrias, ballenas y otros casos

Las sociedades en las que vivimos (en cualquier parte del mundo), son sociedades dependientes de energía. Necesitamos de diversas fuentes energéticas para desarrollar cualquier actividad humana. Necesitamos proveernos de luz, calor, transporte y en general desarrollar diversos procesos que requieren energía. Sin energía no podríamos sobrevivir. A nuestras células les ocurre lo mismo. Sin energía no es posible sustentar el metabolismo. Necesitamos una maquinaria que transforme los alimentos que consumimos en energía química. Esa maquinaria está constituida principalmente por las mitocondrias.

Las mitocondrias son pequeños organelos celulares, que están presentes en las células eucarióticas (células

con núcleo). Ellas tienen como función principal proveer a nuestras células de la energía vital que requieren para sobrevivir. Están encargadas de la respiración celular y a partir de la oxidación de sustancias como los azúcares, sintetizan una molécula llamada ATP, que corresponde al principal sustento energético de las células.

Pero las mitocondrias no sólo son importantes por la producción de energía, ya que también han tenido un rol relevante en la evolución de los seres vivos. Esta importancia radica en que las mitocondrias contienen su propio ADN, un ADN circular, de doble hebra y de tamaño variable. Presenta además un alto número de copias, una herencia materna, ausencia de recombinación y una tasa de mutación superior a la de los genes

nucleares. De ahí su importancia en estudios evolutivos, ya que la secuenciación del ADN mitocondrial, nos resulta útil para establecer relaciones de parentesco por

*“Sin energía no podríamos sobrevivir. A nuestras células les ocurre lo mismo. Sin energía no es posible sustentar el metabolismo. Necesitamos una maquinaria que transforme los alimentos que consumimos en energía química. Esa maquinaria está constituida principalmente por las mitocondrias”*

vía materna y también para diferenciar especies.

Fundación Cequa y el Museo de Historia Natural de Río Seco, han desarrollado durante el último año un proyecto que pretende recuperar la memoria histórica de lo que fue la industria ballenera regional. Una parte importante del desarrollo

de este proyecto lo constituye el análisis genético de los huesos de ballena que se encuentran en el fondo marino de bahía El Aguila. Estos huesos, que han perma-

necido sumergidos por más de cien años, aún conservan restos celulares ocultos en su tramado inorgánico. Estos restos celulares se han conservado en condiciones relativamente estables gracias a las bajas temperaturas y a la salinidad del agua del lugar.

Al igual que todos los ani-

males, las ballenas también poseen mitocondrias en sus células, las que a su vez contienen su propio ADN. Es precisamente, el análisis y secuenciación de algunos genes mitocondriales, el que nos proporcionará información respecto de las ballenas que fueron procesadas hace más de un siglo en la planta de bahía El Aguila.

Con estos análisis podremos determinar ¿cuáles especies de ballenas eran cazadas? y posteriormente procesadas en dicha planta. También nos permitirá establecer relaciones genéticas entre las muestras analizadas, es decir, podremos saber si los huesos existentes corresponden a un mismo ejemplar o a varios de ellos. También, desde una perspectiva poblacional, los resultados de los análisis nos permitirán comparar estas antiguas muestras con las

poblaciones actuales de ballenas, para tener una visión parcial del impacto de la caza de estos animales durante el siglo pasado.

Aún queda bastante camino por recorrer, los análisis realizados hasta ahora nos han proporcionado resultados interesantes y prometedores. Por ahora, el análisis de los huesos encontrados en la bahía, nos ha revelado la presencia de varias especies de ballenas, incluso alguna de la que existían escasos registros de haber sido procesadas en la planta. Esperamos que una vez finalizado el proyecto y habiendo analizado un mayor número de muestras, podamos formarnos una visión más íntegra del impacto de la industria ballenera en la región y generar información que contribuya a la preservación de nuestro patrimonio y nuestra historia.



**Por Julio Romero**  
Vicerrector de Investigación, Desarrollo e Innovación de la Universidad de Santiago

## Ciberseguridad, un desafío pendiente

La ciberseguridad fue uno de los temas relevantes durante los últimos meses, con los ataques a la banca chilena, mostrando una arista de la que hasta hace poco la mayor parte de la comunidad y del sector productivo se sentía ajeno. Sin embargo, este 2019 nos vuelve a impactar y se toma nuevamente la agenda, con las revelaciones sobre la investigación contra Nido.org y otros sitios web que afectan la seguridad de información personal en redes sociales.

El nombramiento el año pasado de un asesor presidencial especial en ciberseguridad, Jorge Atton (hoy intendente de La Araucanía) y el envío al Congreso de un proyecto de Ley sobre Delitos informáticos, no han sido suficientes, y se requiere de una real

preocupación y acciones concretas para abordar esta problemática. Así lo mostró Fortinet en el estudio IDC Latin America Cybersecurity Report 2017. En el caso de Chile, si bien la frecuencia de los ataques es menor a la observada por nuestros vecinos, en términos de inversión, estamos por debajo del promedio. En nuestro país, sólo el 12% de las empresas invierte en ciberseguridad, en comparación con el 21% de sus pares en el resto de América Latina.

Por parte de la ciudadanía, existe bastante desconocimiento del alcance que delincuentes puedan tener en la violación de la privacidad y la exposición de información relevante de las personas, existiendo grupos particularmente sensibles como nativos digitales y su uso intensivo de redes sociales.

Estas situaciones pueden

representar la punta del iceberg de una problemática mayor, en una sociedad que camina a pasos agigantados a una digitalización de enormes cantidades de información, donde desde las preferencias comerciales hasta información médica sensible puede ser ética y moralmente mal utilizadas, generando efectos adversos a los que idealmente persigue el desarrollo tecnológico.

Esto representa un gran desafío, donde la generación de conocimiento tiene mucho que aportar, y en el que no hemos logrado una cultura colaborativa que promueva la innovación a un paso más acelerado. Más aún si consideramos que nuestra Política Nacional sobre Ciberseguridad, tiene entre sus propósitos la sensibilización, formación y difusión en el tema, en lo que destaca “el fomento de

la investigación y desarrollo (I+D) para la seguridad en el ciberespacio orientada a generar capacidad tecnológica propia, de acuerdo a las necesidades nacionales”.

En esta línea, la Universidad de Santiago ha mostrado luces sobre el rol que debe cumplir una universidad pública. Así, por ejemplo, lideramos el Seminario de Ciberseguridad en el sector minero, donde se presentaron las necesidades para el sector con un enfoque productivo altamente apoyado en las TICs, y en las soluciones desarrolladas en Reino Unido; las que ya han sido probadas exitosamente en otros países e industrias.

En términos de investigación, destacan los hallazgos del Dr. Rodrigo Abarzúa, académico del Departamento de Matemática y Ciencia de la Com-

*“En el caso de Chile, si bien la frecuencia de los ataques es menor a la observada por nuestros vecinos, en términos de inversión, estamos por debajo del promedio. En nuestro país, sólo el 12% de las empresas invierte en ciberseguridad, en comparación con el 21% de sus pares en el resto de América Latina”*

putación. El especialista en criptografía, desarrolló un análisis de las curvas elípticas de seguridad del Instituto Nacional de Estándares y Tecnología (NIST) de Estados Unidos, agencia

que se encuentra al alero de la NSA, que estandariza los protocolos de seguridad. El objetivo de este trabajo contribuye con lograr que los usuarios puedan continuar utilizando la internet de una manera más segura.

También se hace indispensable que se aborde este fenómeno desde las ciencias sociales, entender los alcances de la información que se entrega voluntariamente y de manera inconsciente a través de las redes sociales y que puede ser utilizada para hacer daño o para ser manipulado por las grandes empresas que desarrollan algoritmos en base a esa información.

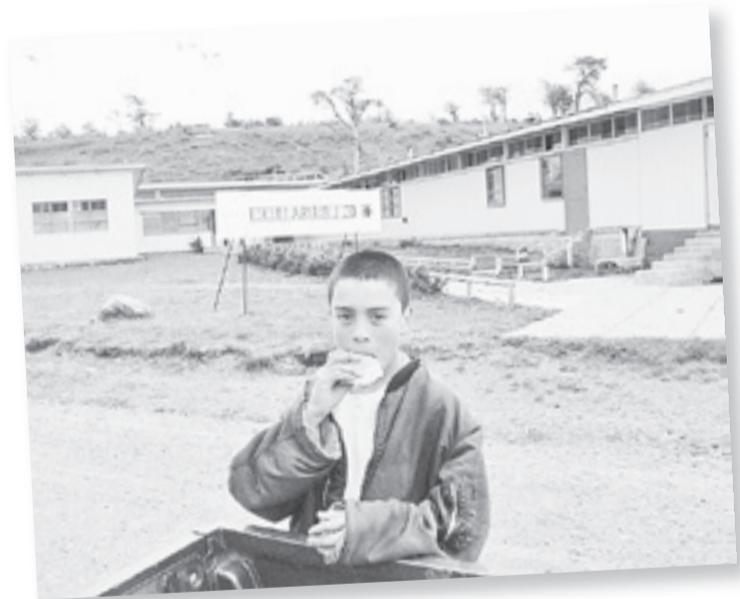
En este contexto, se hace necesario y urgente un involucramiento responsable de todos los sectores en la temática de ciberseguridad y las implicancias que pueda tener a nivel social, económico y estratégico.

FOTOS ARCHIVO/LPA



## Escuela Internado Agua Fresca (2000)

- A la altura del kilómetro 30 de la Ruta 9 Sur, funcionó por largos años la Escuela Internado Agua Fresca. Llegó a atender a 68 menores, hasta que a fines de 2002 cerró por falta de financiamiento. En la actualidad, los alumnos de dicho sector son atendidos en la Escuela Pedro Sarmiento de Gamboa, en Río de los Ciervos.









Rigoberto Ojeda, Marco Asencio, Fabiola Reyes, Karina Teneb y Nicolás Inostroza.



Karina Leiva, Carolina Moratinos, Erika Balcázar y Verónica Vergara.

JUAN C. AVENDAÑO

# Cecosf Sandra Vargas Aguilar

- El Centro Comunitario de Salud Familiar Doctor Mateo Bencur, ubicado en la villa Cardenal Raúl Silva Henríquez, desde el jueves 14 de marzo pasó a llamarse Sandra Vargas Aguilar, en honor a la funcionaria nutricionista de este centro de salud, fallecida el año pasado.



Los padres de Sandra Vargas: Ida Aguilar Aguilar y Pedro Vargas Vargas.



Sujei Laurie, Carla Andrade y Damaris Mancilla.



Erica Vera, Nancy Bahamonde, Verónica Cortés, Paola Salazar y Angélica Parra.



Mónica Gatica, Vicente Tenore y Pamela Oyarzo.



Liz Cárcamo, Nelly Tacul y Miriam Altamirano.



Beatriz Valenzuela, Javiera Deichler y Nelly Martínez.



Evelyn Quiroz, Gladys Valdivia, Bernardita Cárcamo.