

REALIDAD Y POSIBILIDADES DE ISLA DE PASCUA

Guillermo Barros González
Vicealmirante

INTRODUCCION

A 2.030 millas náuticas al occidente del litoral chileno, frente al puerto de Caldera, se encuentra la isla de Pascua, cuya acta de ocupación y soberanía por parte de Chile fue suscrita el 9 de septiembre de 1888 por el Capitán de Corbeta don Policarpo Toro Hurtado, comandante del crucero *Angamos*, siendo Presidente de la República de Chile don José Manuel Balmaceda y Fernández.

Enclavada en medio del Pacífico Sur Oriental, esta posesión chilena está situada entre los paralelos de latitud 27° 03' S. y 27° 12' S., y los meridianos 109° 14' y 109° 27' de longitud oeste de Greenwich.

Se comprenderá la importancia de esta isla, si consideramos los siguientes aspectos:

a. Que la gravitación activa del mundo se está desplazando aceleradamente hacia el océano Pacífico.

b. Que Chile, país marítimo por excelencia, está llamado a ser una potencia

industrial del Pacífico Sur, lo que –lógicamente– dependerá de la visión de sus gobernantes.

c. Que la ubicación privilegiada de la isla de Pascua abre las rutas marítimas y aéreas hacia la Polinesia, Nueva Zelanda, Australia y Asia.

d. La extraordinaria importancia que representa respecto a la defensa continental, a la cual está unido nuestro país.

De esta manera, creemos que es de interés general conocer lo que es realmente esta isla y sus posibilidades, por lo que al escribir sobre ella nos guía solamente el poder difundir sus características y condiciones, a través de su descripción, su historia y geografía, los exploradores que llegaron a ella y la influencia decisiva que ha tenido la Armada en su desarrollo.

Sin lugar a dudas, la incorporación de la isla de Pascua a nuestro territorio, llevada a cabo por la tenacidad y visión patriótica del comandante Toro, constituyó un acontecimiento de singular relevancia y trascendencia.

CHILE ANTE EL PACIFICO

En primer lugar, daremos una visión general de dicho océano, para luego constatar la condición marítima de Chile.

Al océano Pacífico, cuyas aguas bañan las costas de nuestro país, podemos identificarlo por los siguientes datos y características principales:

a. Es el más vasto de los mares, dos veces el Atlántico y tres veces el Indico, con una extensión aproximada a los 67 millones de millas cuadradas. En él se encuentran las mayores profundidades y las más extensas corrientes.

b. Se interpone entre lo que llamamos Mundo Occidental y el Oriente, pero los une por la vía marítima.

c. Contiene el meridiano 180°, que sirve de línea internacional de cambio de fecha, y el meridiano 150° de longitud

oeste de Greenwich, que lo divide en Pacífico Occidental y Oriental.

La geografía lo divide en Pacífico Norte y Sur, entre los que está la faja con los dos trópicos: Cáncer y Capricornio, y cada zona del Pacífico representa para los países que baña la mayor significación estratégica, según sus respectivas posiciones e intereses.

La zona del Pacífico Sur está limitada o detenida por el Cono Sur de América y por la Antártica, donde Chile está presente con el estrecho de Magallanes y el paso Drake, ambos de su exclusiva soberanía.

Es en el área del Pacífico donde se encuentran varias islas pertenecientes a Chile, entre las cuales está la isla de Pascua.

En cuanto a distancias mencionamos las siguientes, de especial interés para nuestro país:

— Valparaíso al estrecho de Torres	= 8.123 millas, navegación loxodrómica. = 7.751 millas, navegación ortodrómica.
— Valparaíso a Sidney	= 6.294 millas, navegación ortodrómica. = 6.986 millas, navegación mixta.
— Valparaíso a Honolulu	= 5.919 millas, navegación ortodrómica.
— Iquique a Yokohama	= 5.092 millas, navegación ortodrómica.
— Punta Arenas a Panamá	= 3.932 millas.
— Punta Arenas a Honolulu	= 6.400 millas, navegación ortodrómica.
— Punta Arenas a Sidney	= 5.848 millas, navegación loxodrómica. = 5.398 millas, navegación ortodrómica.
— Punta Arenas al estrecho de Torres	= 7.217 millas, navegación mixta.

Con solo mirar un mapa podemos advertir que Chile está en una ubicación muy favorable; su posición geográfica determina que nuestro país controla las importantes vías de comunicación interoceánicas del estrecho de Magallanes y del paso Drake, únicas rutas naturales para cruzar directamente del Atlántico al Pacífico, o viceversa.

A pesar de que dichas vías aparecen –actualmente– algo disminuidas ante el canal de Panamá, no debemos olvidar que este canal artificial está expuesto a graves interrupciones, como consecuencia de conflictos bélicos u otras fallas de operación.

Por otra parte, mientras las rutas marítimas constituyen el medio de mayor importancia en el transporte y comunicaciones entre los pueblos, no debemos olvidar que el país que ejerza su control siempre tendrá un enfoque de insospechadas proyecciones para prever el futuro de la nación, pudiendo desarrollar en forma armónica e integral sus potencialidades.

Con más de 4.000 kilómetros de litoral, el territorio chileno continental enfrenta al océano Pacífico dividido en tres grandes zonas: Norte, Central y Sur, interdependientes la una de la otra pero con sus características propias, zonas que constituyen verdaderas islas donde el mar es el camino más rentable y expedito para mantener la unidad geográfica del país. A esto habría que agregar el Territorio Chileno Antártico, cuya relación y vida con nuestro territorio continental va en directo beneficio del Pacífico y de Chile, relegando a un segundo plano al océano Atlántico.

La historia, la geografía y la geopolítica nos enseñan que el pasado, el presente y el futuro de Chile están ligados al mar, y sería un suicidio no reconocer esta rea-

lidad geográfica marítima que señala nuestro destino, ante la propia necesidad de perdurar.

En relación a lo anterior, es oportuno agregar que el incremento del comercio exterior ha impuesto la necesidad de aumentar, a su vez, la flota mercante nacional.

Será necesario, pues, intensificar las relaciones entre nuestro país y las demás naciones ribereñas de la cuenca del Pacífico, lo que permitirá un adecuado y sostenido desarrollo comercial y un acercamiento en los procesos políticos internacionales.

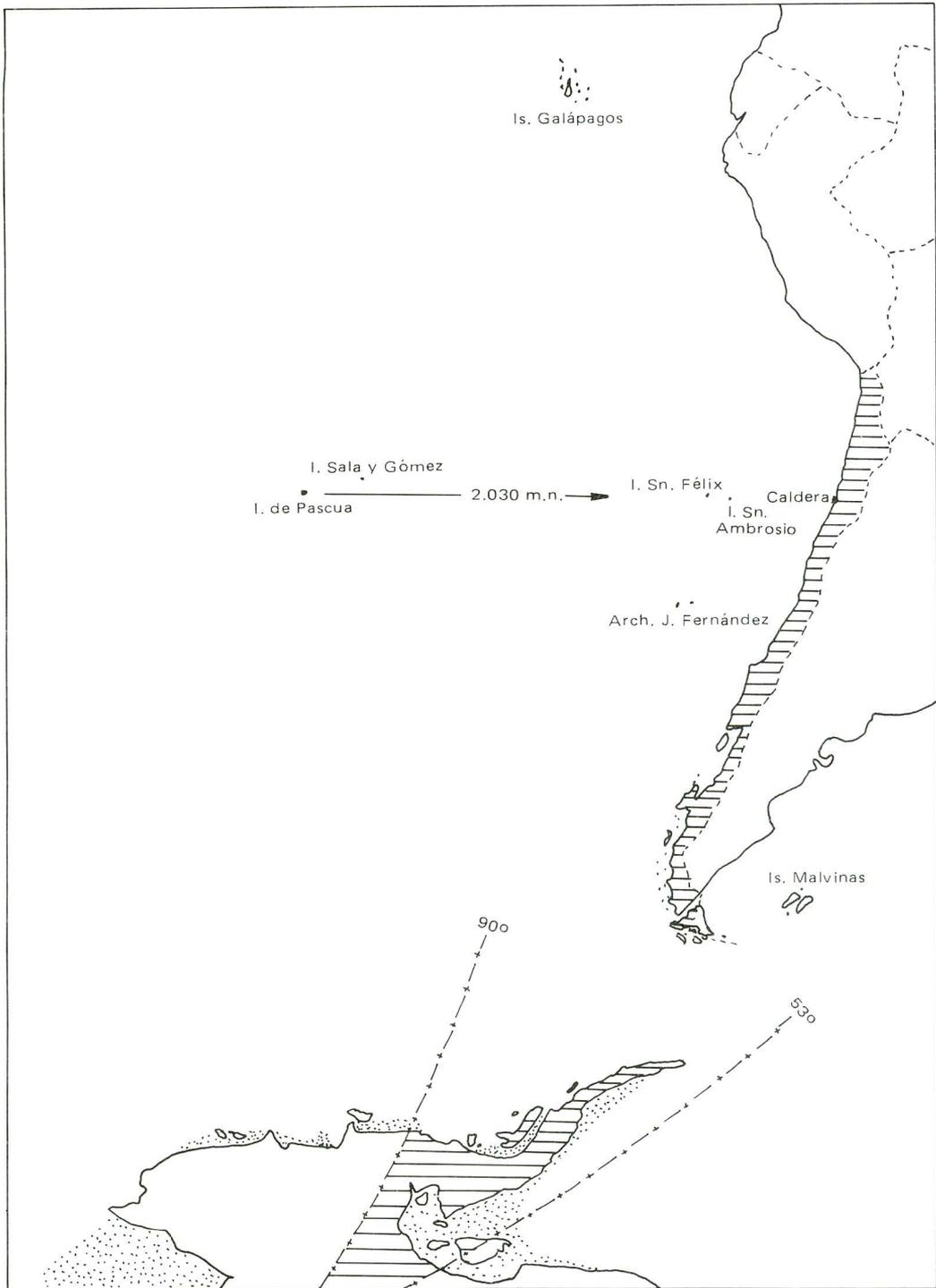
Al analizar y comprobar la condición esencialmente marítima de Chile debemos considerar en forma muy especial la isla de Pascua, la cual por su ubicación en pleno océano Pacífico, entre el continente americano y la Polinesia, constituye una real y verdadera prolongación de nuestro país para materializar efectivamente su vinculación y penetración en este gran océano, al que los geopolíticos están de acuerdo en llamar el “mar del presente y del futuro”.

Oportuno es –pues– citar el pensamiento del escritor chileno Benjamín Subercaseaux Zañartu, que resume admirablemente todo lo que hay que decir sobre la materia: “Chile es una tierra de océano”.

DESCRIPCION Y CARACTERISTICAS GENERALES

• Geográficas

La isla de Pascua, o Rapa Nui, como la denominaron los aborígenes, es de forma triangular, con un perímetro de 33



ISLA DE PASCUA Y EL PACIFICO SURORIENTAL

millas náuticas y una superficie aproximada a los 165 kilómetros cuadrados. Es la más occidental de las islas esporádicas frente a las costas de Chile y, como señalamos anteriormente, dista del continente americano 2.030 millas náuticas.

La parte más elevada es la del noroeste, la que no sobrepasa los 600 metros sobre el nivel del mar, llegando la del suroeste a 400 metros de altura. Estas elevaciones nos están indicando, desde luego, que desde el mar la isla no se puede ver a más de 50 millas de distancia, en condiciones de buena visibilidad.

Con una extensión de casi 13 millas de noreste a suroeste, la isla mide 10 millas, tanto en la costa occidental como en la costa norte.

En general, la isla de Pascua es sinuosa, de laderas suaves y cubierta de piedras sueltas, siendo el lado oriental el más fértil.

Cuando se le mira recalando desde el este, a la distancia parece dividida en dos partes planas, para después ir distinguiendo los demás accidentes geográficos a medida que se va aproximando a la isla.

La formación de Pascua es volcánica y en cada uno de sus vértices o extremos se destaca un cráter volcánico, siendo los principales:

— En el extremo este el volcán Pua-Katiki y un poco más al interior el Rano-Raraku, que tiene el mayor número de estatuas (Moais) en sus inmediaciones.

— En el extremo suroeste el volcán Rano-Kau, de 410 metros de altura, cuyo cráter perfectamente circular mide una

profundidad de 250 metros, con un diámetro de 1 kilómetro.

— En la parte norte se destaca el cerro Terevaka, con 597 metros de alto.

Desde muchos siglos atrás los volcanes de la isla de Pascua se encuentran apagados, y por sus características constituyen sitios de especial atracción para los arqueólogos y turistas.

La costa, en general, es limpia, alta y roqueña, y ofrece varias bahías y caletas, siendo las más frecuentadas, según la estación del año, las siguientes:

— Rada La Perouse, caleta Ovahe y caleta Anakena, en la costa norte.

— Caleta Hotuiti y rada Vinapú, en la costa sur.

— Rada Hanga-Roa y caleta Hanga-Piko, en la costa occidental.

La población de la isla, cercana a los 2.500 habitantes, es de origen polinésico y se halla prácticamente concentrada en Hanga-Roa. En su gran mayoría son nativos que hablan pascuense y castellano, dedicándose a la pesca, agricultura y ganadería.

En la isla no se encuentra agua dulce, y la empleada por la población proviene de las aguas lluvias, almacenada en estanques.

En las cercanías de la costa, en el extremo noroeste de la isla, se ha observado en los compases de navegación de los buques la existencia de fuertes perturbaciones magnéticas, las que se supone provienen del cerro Terevaka.

• Históricas

Los habitantes isleños de Pascua pertenecen a la raza colorada de la Polinesia. De estatura media, ojos grandes, frente protuberante, nariz perfilada, pelo lacio, presentan una gran agilidad pedestre y natatoria; sin embargo, es muy raro el individuo de señalada musculatura.

Mostrando un carácter suave y agradable, los pascuenses han sido identificados como personas alegres, serviciales y algo tímidas, guardándose entre ellos el cariño paternal.

Los primeros descubridores de Pascua la encontraron poblada, y desde esos días se han escrito numerosas obras sobre el origen de este pueblo, al mismo tiempo que la isla ha sido visitada por variadas expediciones científicas de distintas nacionalidades, que han tratado, todas y cada una de ellas, de encontrar una explicación sobre el origen de esta civilización ya extinguida, sin lograr descorrer el velo que oculta sus secretos.

Así, esta pequeña isla aparece como un punto de encuentro entre antiquísimas costumbres y culturas, y su presencia en la inmensidad del Pacífico constituye un símbolo de fraternidad y nexo entre los más grandes continentes.

Según el Capitán de Corbeta don Ignacio L. Gana, en su *Descripción científica de la isla de Pascua*, de 1870, establece que la tradición pascuense habla de la llegada a la isla de dos grandes embarcaciones semejantes a los juncos chinos y japoneses, conduciendo cuatrocientos hombres cada una, al mando de un rey llamado Hatu o Tucuyo, y después de desembarcar en Anakena fijaron definitivamente

su residencia en la isla, sucediéndose 22 generaciones hasta 1870.

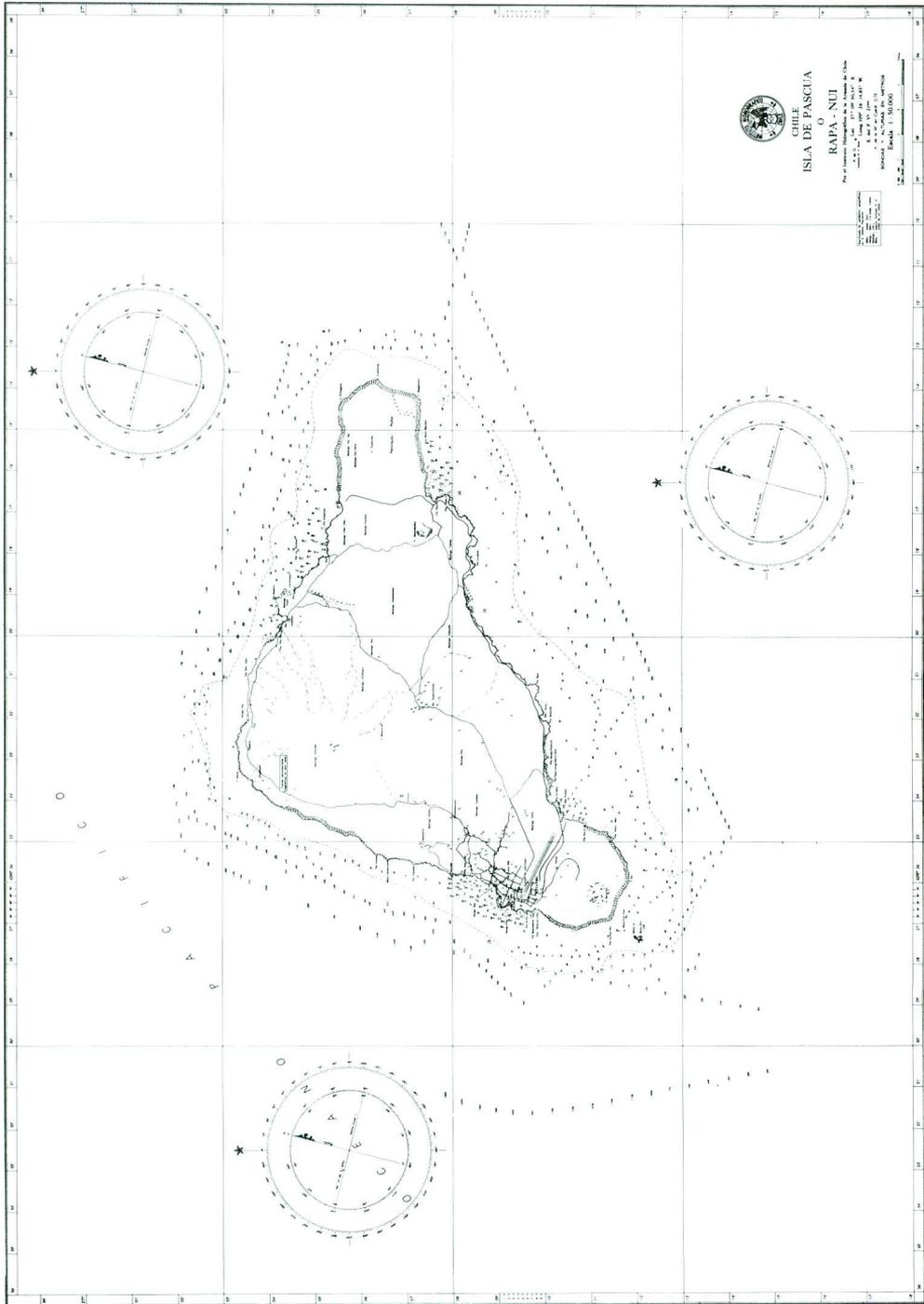
Completamos esta parte del origen y edad de los pascuenses, mencionando un resumen de algunas de las tantas teorías que los investigadores y hombres de ciencia han deducido de sus estudios y trabajos. No obstante, el origen de Pascua se mantiene en un inalterable misterio y secreto.

Inmigración polinésica. Es la teoría más aceptada. La isla habría sido poblada primitivamente por polinesios y en una segunda inmigración por melanesios. Esto habría ocurrido unos 400 a 600 años atrás, y las luchas de ambas razas habrían determinado el exterminio de la segunda inmigración, conocida como "orejas largas".

Han sostenido esta teoría, entre otros: la expedición inglesa Scoresby-Routledge, entre 1914-1915; las investigaciones del R.P. Sebastian Englert, religioso belga que vivió más de 30 años en la isla; y Alfred Metraux, jefe de la expedición franco-belga entre julio 1934 a enero 1935, que sustenta que la primera inmigración sucedió en el siglo XIV y la segunda en el siglo XVII.

Colonización preincaica. El investigador noruego Thor Heyerdahl formuló la hipótesis de que la isla de Pascua fue colonizada por los antiguos indios del Perú, uno o dos siglos antes de que Colón descubriera América.

Es famoso su viaje desde la costa peruana, que realizó en 1947 en una balsa similar a las de la época, viaje que terminó en los arrecifes de coral del atolón de Raroica, en las islas Tuamotú.



CARTA NAUTICA Nº 209, ISLA DE PASCUA, EDITADA POR EL I.H.A. EN 1970

Esta travesía de 4.000 millas náuticas, cruzando el océano Pacífico, fue relatada y descrita por Heyerdahl en su libro titulado *Kon-Tiki*.

Posteriormente, este tenaz investigador noruego continuó sus estudios en la propia isla de Pascua, cuyos resultados y experiencias los narró en su obra *Aku-Aku*, contribuyendo a esclarecer algunos aspectos de la cultura pascuense.

Continente desaparecido. No han faltado quienes pensaron y afirmaron que primitivamente la isla de Pascua formó parte de un gran archipiélago o continente desaparecido por un gran cataclismo, y que Pascua salvó de dicha devastación.

No obstante, hoy en día esta teoría ha ido paulatinamente descartándose como consecuencia de las investigaciones y estudios geológicos, zoológicos y botánicos, todos los cuales indican que las islas polinésicas han estado siempre tan apartadas entre sí como lo están ahora.

• Administrativas

Desde la toma de posesión en septiembre de 1888, correspondió a la Armada velar por el control y desarrollo general de la isla, ya que sólo en 1916 se dispuso que ella fuera colonizada, quedando para estos efectos dependiendo directamente del Ministerio de Colonización; en el año 1917 pasó a depender de la Dirección del Territorio Marítimo, quedando sometida a las autoridades, leyes y reglamentos navales.

Esta situación duró hasta 1955, año en que se estableció la dependencia directa de Pascua de la Comandancia en Jefe de la Armada, la que dispuso que la isla

quedara bajo la jurisdicción militar de la Comandancia en Jefe de la I Zona Naval. Así, su explotación comercial quedaba en beneficio de la propia isla y de sus pobladores.

Por ley N° 16.441, del 22 de febrero de 1966, la Armada dejó la tuición de la isla, la que pasó a formar el Departamento de isla de Pascua, de la Provincia de Valparaíso.

Durante los trece años de gestión administrativa de la Armada se fomentó la educación, las actividades laborales, la atención gratuita de la salud y el bienestar colectivo, adoptándose medidas civilizadoras de acuerdo a nuestros tiempos.

Por decreto ley N° 575, de 1974, publicado en el Diario Oficial N° 28.001, del 13 de julio de 1974, quedó establecida la provincia de la isla de Pascua, dependiente de la V Región, con asiento en Valparaíso. Su capital es Hanga-Roa, donde se encuentran autoridades tales como: Gobernador Provincial, Juez de Letras, Capitán de Puerto y Alcalde. Además funcionan las diferentes oficinas públicas y municipales que corresponden a una provincia.

La isla de Pascua y la Sala y Gómez tienen, permanentemente, una diferencia de dos horas con la hora oficial del continente, lo que se estableció por D.S. N° 61, del 13 de marzo de 1982, que dispone, además, que en dichos territorios insulares la hora oficial es la correspondiente al huso horario + 6 (meridiano 90° oeste).

• Climáticas y recursos

La isla goza de un clima suave y relativamente uniforme.

En verano se experimentan temperaturas entre 20° y 28° C, oscilando entre 17° y 23° C en invierno, manteniéndose todo el año una humedad alta que alcanza una media de entre el 70% y 80%.

Entre los meses de octubre a abril se hace presente el viento alisio del sureste, que sopla con bastante intensidad y trae chubascos ocasionales. En otoño e invierno, y hasta comienzos de la primavera, prevalecen los vientos del 1er. y 4º cuadrantes, y los del oeste, los cuales traen frecuentes chubascos.

Los malos tiempos del norte, que se experimentan en invierno, se declaran con bastante rapidez, lo que obliga a los buques surtos en las bahías y caletas de la isla a tomar precauciones para prevenir y evitar accidentes.

Las lluvias se presentan casi durante todo el año, pero son de mayor intensidad y cantidad en los meses de mayo a septiembre.

El término medio anual de agua caída alcanza los 1.100 milímetros.

En la isla se da con facilidad el tabaco, la caña de azúcar, el plátano, la higuera, el naranjo, la piña y otros frutales.

Las aguas que circundan la isla ofrecen langostas en abundancia y algunos peces ribereños; sin embargo, se observa la ausencia de lobos marinos, ballenas, focas y demás cetáceos, que no llegan a las costas de la isla por efecto de la corriente cálida que la baña.

En la rada Vinapú, Enap mantiene un terminal petrolero cuya capacidad actual

es de 6.000 metros cúbicos distribuidos en varios estanques. En este terminal, una nave también puede hacer aguada en cantidades menores.

En cuanto a minerales, no hay en la isla una sola piedra mineral ni carbonífera.

La isla cuenta con habitabilidad en tierra para turistas y visitantes, siendo su capacidad, entre hoteles y residenciales, de 400 a 500 personas.

Asimismo, en la zona llamada Mataverí, en las cercanías de Hanga-Roa, está situado el aeropuerto internacional, el que es utilizado para atender el tráfico aéreo con el continente y Tahiti.

• Oceanográficas

El régimen de mareas es del tipo mixto; sin embargo, contrariamente a lo establecido en la teoría de este fenómeno, las mayores amplitudes se producen durante las cuadraturas, no sobrepasando los 0,75 metros, a su vez que las menores amplitudes se registran en época de sicigias, con un valor máximo de 0,15 metros.

En la costa occidental se ha observado la existencia de una corriente de sur a norte de mediana intensidad, la que causa que los buques fondeados no queden aproados al viento y mar, soportando, en consecuencia, fuertes balances.

En cuanto a las profundidades, podemos decir que el veril de los 100 metros rodea la isla a distancias variables entre una y una y media millas, desde donde aumentan rápidamente, encontrándose profundidades mayores de 1.000 metros a 3 millas de la costa.

En general, la isla ofrece un fondo parejo en todo su contorno, el cual fluctúa entre 20 y 60 metros hasta una distancia de más o menos media milla náutica de la costa.

Las aguas que bañan la isla son cálidas, presentando las siguientes condiciones:

Temperatura media anual	= 22° C
Densidad media	= 1,026
Salinidad	= 35,05%

Un hecho importante es que los Tsunamis producidos en el Pacífico han afectado las costas de isla de Pascua en forma moderada. Al respecto recordamos el del día 2 de abril de 1958, en el que la subida de las aguas invadió una parte interior de caleta Hanga-Piko, y el del 28 de marzo de 1964, que tuvo una altura máxima de 0,64 metros.

• Arqueológicas

La isla posee monumentos arqueológicos que han despertado gran interés entre los científicos y visitantes, los que consisten en antiguas estatuas de piedra volcánica o lava compacta, llamadas Moais, algunas de las cuales alcanzan hasta los 10 metros de alto.

Estas moles talladas, que representan bustos de gigantes de seis y siete metros de altura, no se hallan en parte alguna de la Polinesia. Es sólo la isla de Pascua la que ha sido centro de esta antigua civilización, cuyo origen vive aún oculto a través de la espesa cortina de los siglos.

No hay explicación ni reminiscencia aceptable que alumbre este pasado importante. Dando rienda suelta a la fantasía, la leyenda sólo dice que un dios talló los ídolos y una vez acabados les ordenó caminar y todos se levantaron y fueron a situarse en línea sobre las alturas de grandes rocas canteadas, quedándose los principales en la falda del cráter Rano-Raraku, para formar la corte del dios escultor.

Lo cierto es que por su existencia, por la pobreza del lugar y la falta absoluta de elementos, es motivo de verdadera sorpresa contemplar estos pesados y monumentales trabajos de los primitivos isleños.

Estos ídolos mantienen entre sí una semejanza extraordinaria. Sus diversas dimensiones producen la única diferencia especial entre ellos. Todos están cortados en el abdomen, con los brazos cruzados por delante, apoyando las manos sobre el estómago, conservando una actitud grave y tranquila.

Pareciera que se ha querido imprimir a esas colosales facciones un conjunto de calma y armonía propios, para llamar al respeto y la veneración.

Para los estudiosos y anticuarios, podemos agregar que a fines del siglo pasado se hallaron tres tablas de madera de todomiro, escritas con magníficos jeroglíficos, siendo la única isla de la Polinesia donde se han encontrado tan importantes documentos.

Asimismo, las llamadas esculturas modernas consisten en figuras humanas



de 45 a 60 centímetros de largo, trabajadas en forma mucho más limpia que en el caso de los Moais, representando mujeres, unas, y hombres, otras.

VIAJES Y EXPLORACIONES

El 5 de abril de 1722, día de Pascua de Resurrección, fue descubierta la legendaria isla Rapa-Nui por Jacob Roggwein, a la sazón jefe de la expedición holandesa en el Pacífico, circunstancias que hicieron bautizar la isla con el nombre de Pascua, en recuerdo de dicha fiesta religiosa.

Sin embargo, el primer conocimiento de la existencia de tierra en las cercanías

de la actual posición geográfica de Pascua se debe al filibustero inglés Edward Davis, quien avistó tierra desde su nave *Bachelor's Delat* en 1687, sin recalar en ella. Habiéndose formado una idea exagerada de la extensión de las tierras avistadas, y en la creencia de la que se trataba de un continente, la denominó Tierra de Davis.

Con el descubrimiento de Roggwein se inicia una larga lista de eminentes navegantes y científicos que llegan a la isla de Pascua, dirigiendo sus trabajos y estudios para tratar de descubrir su origen y su cultura. A pesar de ello, los monumentos arqueológicos de la isla aún son el misterio del Pacífico, agregándose que tampoco se han podido descifrar satisfactoriamente

las tablas grabadas con jeroglíficos encontradas en ella.

En 1770, España envía al Pacífico una expedición compuesta por dos buques de su Armada, el navío *San Lorenzo* y la fragata *Rosalía*, al mando de los capitanes Felipe González y Antonio Damonte, respectivamente, quienes tomaron posesión de la isla de Pascua en nombre del rey Carlos III, bautizándola con el nombre de isla de San Carlos. Sin embargo, tanto la nueva denominación como la dominación española no tuvieron permanencia ni trascendencia.

Cuatro años más tarde el célebre navegante inglés James Cook, que en tres expediciones sucesivas recorrió la Oceanía, al mando de las naves *Resolution* y *Adventure*, visita la isla de Pascua en marzo de 1774, completando importantes trabajos de investigación relacionados con la historia y cultura de los pascuenses, junto con el reconocimiento y levantamiento de planos de las costas y fondeaderos de la isla.

Es interesante mencionar que en 1778 se traduce a la lengua española la extraordinaria obra titulada *Compendio de la Historia Geográfica, Natural y Civil del Reyno de Chile*, del eminente hombre de ciencia chileno Abate Juan Ignacio Molina, en la cual la isla de Pascua figura como chilena, entregándonos su descripción en base a los informes de Jacob Roggewein, Felipe González y James Cook. Se comprenderá el interés que despertó en el mundo científico de la época la aparición de esta obra, a pesar de que el Abate Molina, sin haber visitado jamás la isla, se aventuró a elaborar una hipótesis propia

sobre el origen de los monumentos y cultura de Pascua.

En 1786 visita isla de Pascua el gran navegante francés conde de La Perouse, enviado a la Oceanía por el rey Luis XVI, al mando de las fragatas *La Boussole* y *L'Astrolabe*. Dio su nombre a la espléndida y amplia rada ubicada en la costa norte de la isla, y fue recibido por los nativos con demostraciones de confianza.

No sucedió lo mismo con algunos visitantes que llegaron a Pascua con posterioridad. En 1804 fondeó en Hanga-Roa el buque ballenero norteamericano *Nancy*, el que secuestró más de veinte hombres y mujeres pascuenses que fueron llevados a bordo.

A raíz de estos hechos cambió radicalmente el comportamiento de los nativos, despertando en ellos un sentimiento de recelo y un trato hostil para los navegantes que arribaron después a la isla. Así fue que en 1816 no se le permitió desembarcar al capitán ruso Otto von Kotzebue.

Es conveniente señalar que todos los viajes y visitas mencionados fueron de muy corta duración, por lo que se comprenderá que el resultado de las investigaciones y comentarios efectuados en tan corto período no pudieron ser de mayor valor del que realmente tienen.

Una situación muy similar a las anteriores ocurrió en noviembre de 1826, cuando arribó a la isla el barco inglés *Blossom* con el capitán Beechley, quien tuvo que defenderse del ataque de los pascuenses en el momento de desembarcar, viéndose obligado a regresar a bordo

y luego abandonar las aguas de isla de Pascua.

En marzo de 1837 recaló a la bahía Cumberland, islas de Juan Fernández, la corbeta chilena *Libertad*, al mando del comandante don Jorge Bynon, para embarcar al General Freire y al Coronel Puga, quienes se encontraban confinados en dicha posesión chilena, con el objeto de llevarlos a Sidney, Australia.

Es posible suponer que la *Libertad*, en su larga travesía, haya recalado en isla de Pascua, circunstancia que constituiría la más antigua de las expediciones nacionales; sin embargo, no hemos encontrado antecedentes suficientes que permitan conocer las opiniones y comentarios del comandante y oficiales de la *Libertad* sobre este posible paso por Rapa-Nui.

Algunos autores señalan también que en 1850 la goleta *Colocolo*, al mando del Capitán de Corbeta don Leoncio Señoret, habría visitado la isla, lo que debe descartarse definitivamente ya que dicha goleta fue rematada públicamente en 1841, ante la llegada de la fragata *Chile*, además que no hay otros antecedentes que permitan sostener la citada aseveración.

Es entre diciembre de 1859 a enero de 1860 que una flotilla de seis a siete buques peruanos se hicieron presente en la isla, y en un acto de piratería embarcaron por engaño o por la fuerza un numeroso grupo de nativos de ambos sexos, los que fueron vendidos en el Perú para las guaneras de las islas Chinchas. Por causa del clima y del trabajo forzado la mayoría de estos pascuenses murieron, y los pocos que regresaron a Pascua lo hicieron gracias a las gestiones del gobernador de Tahiti ante el gobierno del Perú, pero

llevando enfermedades a la isla, tan tremendas como el flagelo de la viruela y la tuberculosis.

En 1862 visitó Pascua el Capitán Lejeune, con el buque francés *Cassini*, nave que posteriormente recaló en Valparaíso, donde se puso en conocimiento de las autoridades chilenas todas las noticias y últimos acontecimientos acaecidos en la isla, además de las investigaciones realizadas sobre los habitantes, su historia y sus monumentos.

El establecimiento de la primera misión católica se inicia en 1864 con la llegada a la isla del hermano Eugenio Eyraud, de los Padres Franceses de Valparaíso, enviado por las autoridades eclesásticas de Tahiti. Durante casi un año este religioso efectuó los estudios pertinentes para instalar una misión, soportando –como es de suponerlo– toda clase de dificultades y privaciones en un ambiente pagano y hostil.

Relevado de sus tareas, Eyraud regresó a Valparaíso, donde se dedicó a preparar una nueva expedición a Pascua, volviendo a ella definitivamente en marzo de 1866 acompañado del R.P. Hipólito Roussel, también de la congregación de los ss.cc., provisto de todos los elementos para desarrollar sus actividades misioneras.

Eugenio Eyraud, conocido como el Apóstol de Rapa-Nui por su labor evangelizadora y su obra civilizadora, minado por las penalidades y privaciones sufridas, murió en agosto de 1868.

La fragata de guerra inglesa *Topaze* arribó a la isla de Pascua a fines de octubre de 1868, y después de permanecer trece días en ella entregó a conocimiento

mundial valiosos e importantes estudios científicos sobre la legendaria isla.

Es a fines de enero de 1870 cuando recaló a la isla la corbeta *O'Higgins*, al mando del Capitán de Navío don J. Anacleto Goñi. Resultados de los importantes estudios realizados por esta nave chilena, fueron:

— La completa descripción científica de isla de Pascua, sobre su historia y geografía náutica, hecha por el Capitán de Corbeta don Ignacio L. Gana.

— Las observaciones fisiológicas y antropológicas efectuadas por el Cirujano 1º don Tomás Bate, sobre los habitantes de la isla.

— El levantamiento hidrográfico general y particular de los puertos de la isla.

— La recopilación de material arqueológico y etnológico, el que fue entregado al Museo de Historia Natural de Santiago.

Dos años más tarde, el 3 de enero de 1872, fondeó en Hanga-Roa (bahía Cook en esa época) la corbeta de guerra francesa *La Floré*, cuyas narraciones con la descripción completa de isla de Pascua fueron escritas por el Teniente Julián Viaud, que en el mundo de las letras se llamó Pierre Loti.

Por esos años también arribaron a la isla varios buques norteamericanos, entre los cuales cabe destacar el *Mohican*, que estuvo diez días realizando trabajos de investigación científica, algunos de los cuales fueron publicados entre 1889 y 1891, en el Boletín de la Sociedad Nacional de Historia Natural de los Estados Unidos.

Otras naves que visitaron Pascua fueron las siguientes:

— *Houstocille*, de los Estados Unidos, en enero de 1871;

— *Endianan*, de Suecia, en marzo de 1872;

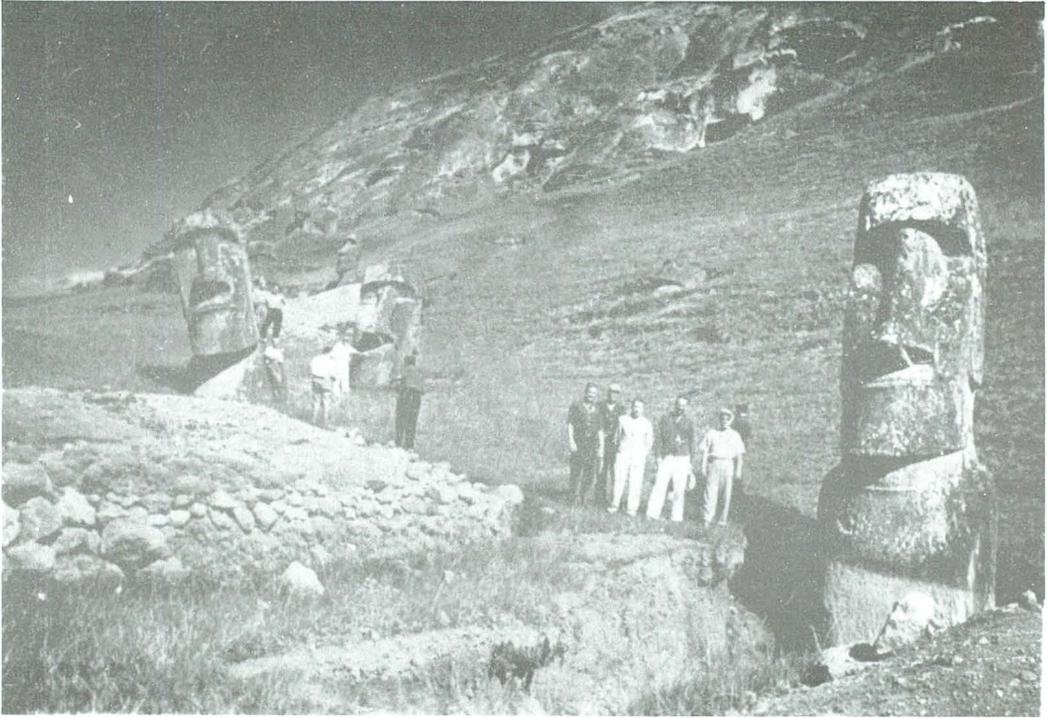
— *Williams and Thomas*, de Guatemala, en abril de 1873; y

— *Campbell*, de los Estados Unidos, en junio de 1875.

En marzo de 1875 nuevamente arriba a isla de Pascua la corbeta chilena *O'Higgins*, ahora al mando del Capitán de Fragata don Juan Esteban López, efectuando nuevos trabajos e importantes estudios que permiten ir ampliando el conocimiento sobre los diferentes aspectos de la isla. Forma parte de la dotación de la corbeta chilena el Teniente 2º Sr. Policarpo Toro Hurtado, quien fuera el impulsor de la idea de incorporar la isla al territorio nacional.

En 1886 el Capitán de Corbeta don Policarpo Toro Hurtado, siendo segundo comandante de la corbeta *Abtao*, que comandaba el Capitán de Fragata don Domingo Salamanca, visitó nuevamente isla de Pascua, y a su regreso tramitó a la Superioridad de la Armada una memoria profesional que contenía un completo informe sobre la importancia que tendría la isla para Chile ante una probable apertura del canal de Panamá, pronóstico —este último— que se cumpliría treinta años más tarde.

El gobierno acogió las opiniones del Capitán Toro, y en 1887 el Presidente Balmaceda lo comisionó para trasladarse a Tahiti y estudiar su adquisición. El viaje lo



efectuó en la goleta *Paloma*; su resultado fue completamente exitoso, firmándose los documentos y compromisos para llevar a cabo la compra-venta.

Resuelta la adquisición por el gobierno de Chile, en 1888 el Presidente Balma-
ceda envió a Tahiti al crucero *Angamos*, bajo el mando del Capitán Toro, con el objeto de finiquitar la operación.

El costo de esta transacción consistió en el pago de 6.000 libras a los dueños y 5.000 francos a la misión católica que tenía bienes en la isla.

De regreso al continente el *Angamos* recaló en Pascua, y el 9 de septiembre de 1888 el Capitán de Corbeta don Policarpo Toro tomó posesión de la isla, incorporándola al territorio nacional.

El 23 de mayo de 1900 fondea en la isla – por primera vez – la corbeta *General Baquedano*, al mando del Capitán de Navío don Arturo E. Wilson, en un viaje alrededor del Pacífico y occidente de Australia.

El comandante Wilson tramitó importantes informes a la Superioridad de la Armada, relacionados especialmente con la administración de la isla y el estado moral y sanitario de sus habitantes, y el progreso alcanzado por esta lejana posesión chilena, que desde esa época estuvo estrechamente vinculada a la Armada.

La corbeta *Baquedano* vuelve a isla de Pascua en 1902, al mando del Capitán de Navío don Basilio Rojas, a quien le correspondió disponer la organización del trabajo agrícola de los pascuenses, en una

forma similar que las haciendas del continente, reglamentando las obligaciones entre patrones y nativos.

En 1905 le correspondió al Capitán de Navío don Luis Gómez Carreño, al mando de la *Baquedano* en un viaje alrededor del mundo, verificar que en la isla no existían terrenos pertenecientes a tahitianos, constatando –además– el orden y tranquilidad de los nativos, después de las medidas adoptadas por el comandante Rojas.

En 1911 fondea nuevamente en Pascua la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Fragata don Arturo Swett O., quien ordena la medición de los terrenos de propiedad fiscal, y en 1912 el mismo buque vuelve a la isla con el comandante Enrique Larenas, quien tramita un detallado informe sobre el estado en que se encuentran los habitantes de Pascua.

En 1914 la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Fragata don F. Almanzor Hernández, efectuó el levantamiento hidrográfico de la rada Vinapú, durante los seis días que permaneció fondeado en ella. Además, instruyó una investigación sumaria por desórdenes ocurridos en la isla.

Es un año más tarde cuando la *Baquedano*, al mando del Capitán de Fragata don C.A. Ward, efectúa completos trabajos hidrográficos y científicos en la isla, consistentes en:

— Plano general de la isla;

— Plano de rada La Perouse y caleta Hotuiti;

— Señalización de la ruta para atravesar la barra en rada Hanga-Roa.

— Observación de coordenadas geográficas en Hanga-Roa;

— Estudios de existencia de agua dulce; e

— Informe sobre las condiciones morales de la población y efectos de la lepra.

Entre el 29 de marzo de 1914 y mediados de agosto de 1915, permanecieron en isla de Pascua los esposos Scoresby-Routledge, de nacionalidad inglesa, realizando trabajos de investigación científica relacionados con la arqueología, origen etnológico, costumbres y cultura de los naturales, completando sus trabajos con la descripción geográfica de la isla.

Este viaje de exploración se efectuó en el yate inglés *Mana*, y después de una estada de 16 meses en Pascua, a su regreso a Inglaterra la señora Katherine Routledge dictó una conferencia sobre la isla de Pascua, ante la Real Sociedad Geográfica de Londres, el 20 de noviembre de 1916.

Esta interesante conferencia, cuyo contenido describe las valiosas investigaciones realizadas, fue traducida a nuestro idioma en 1917 por el Capitán de Fragata Don Emilio Günther, en esa época Subdirector de la Oficina de Hidrografía y Navegación, trabajo que fue publicado en el Anuario Hidrográfico, tomo 31.

En 1916 la *Baquedano*, al mando del Capitán de Navío don Luis Stuyen, efectúa aquellos trabajos hidrográficos necesarios para completar los realizados en años anteriores, y –además– establece las relaciones entre la compañía explotadora y los nativos.

Un nuevo viaje de la corbeta *Baquedano* se lleva a cabo en 1917, al mando

del Capitán de Fragata don José T. Merino, acompañado del Vicario General Castrense, Obispo Monseñor Rafael Edwards. En esta oportunidad se distribuyeron 2.000 hectáreas de terreno entre los isleños y se efectuó la construcción de un lazareto para los leprosos. Consecuencia de esta visita fue el posterior envío a la isla de sacerdotes y monjas para cooperar en la educación, instrucción y atención de los enfermos.

Los periódicos viajes de la corbeta *Baquedano* a la isla de Pascua, y otras expediciones, continuaron de la siguiente manera:

1921. Comandante Sr. Felipe Wiegand. Recomendó la instalación de una misión católica para la atención y cuidado del leproso.

1926. Capitán de Navío Sr. Abel Campos. Tramitó un detallado informe sobre las necesidades de los habitantes de la isla y las construcciones que debían efectuarse.

1929. Capitán de Navío Sr. Edgardo von Schroeders. Presentó un proyecto para abastecer de agua dulce a la población, aprovechando las aguas del volcán Rano-Raraku.

1934. Capitán de Fragata Sr. Arturo Young Ward. Presentó interesantes datos sobre el estado sanitario, demografía y diversas necesidades de la población. Recaló en la isla Sala y Gómez, comprobando que la latitud de ella en nada difiere de la expresada en la carta náutica.

Julio de 1934 a enero de 1935. Permaneció en la isla el antropólogo Alfred Metraux, miembro de la expedición cientí-

fica franco-belga que realizó importantes estudios.

1935. Capitán de Navío Sr. Jorge Nobel F. Efectúa el último viaje de instrucción de la *Baquedano*. En su informe se insistió en la pronta construcción de un nuevo leproso.

1955. La expedición noruega dirigida por Thor Heyerdahl empleó modernos métodos, tanto en las tareas de investigación como en la conservación y restauración de monumentos arqueológicos. Cooperaron activamente en dichas actividades, científicos e investigadores de la Universidad de Chile de Valparaíso, destacándose la labor desarrollada por el profesor Sr. Jorge Silva Olivares, por su dedicación a los temas que se relacionan con isla de Pascua.

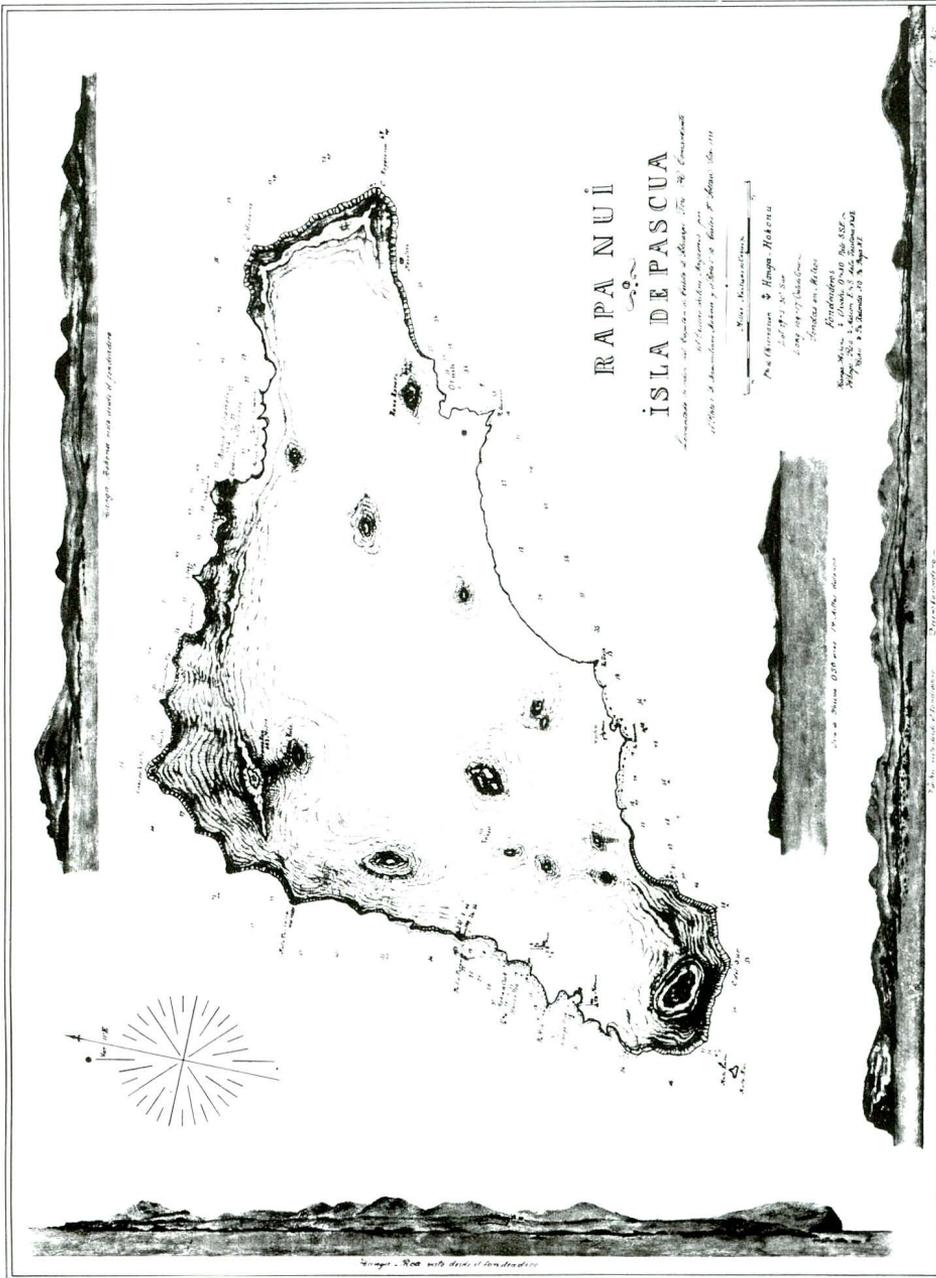
1965. Jacques Cousteau efectúa una acabada investigación sobre la historia de la isla y sus habitantes, completando dichos estudios con valiosas observaciones oceanográficas.

TRABAJOS HIDROGRAFICOS

1870. Estudio de la isla de Pascua y levantamiento general y particular de los puertos de dicha isla; por la corbeta *O'Higgins*, al mando del Capitán de Navío don J. Anacleto Goñi.

1875. Exploración de las islas esporádicas (Juan Fernández, Sala y Gómez, y Pascua); por la corbeta *O'Higgins*, al mando del Capitán de Fragata don Juan Esteban López.

1888. Plano de la isla Rapa-Nui, o isla de Pascua; por el crucero Angamos, al mando del Capitán de Corbeta don Policarpo Toro Hurtado.



PLANO DE ISLA DE PASCUA LEVANTADO POR ORDEN DEL CAPITAN DE CORBETA DN. POLICARPO TORO H., COMANDANTE DEL CRUCERO "ANGAMOS", SEPTIEMBRE DE 1888

1902. Plano de la bahía Hanga-Roa de isla de Pascua; por la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Navío don Basilio Rojas.

1914. Plano de la rada Vinapú en isla de Pascua; por la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Fragata don F. Almanzor Hernández.

1915. Plano general de isla de Pascua y planos de rada La Perouse y caleta Hotuiti; por la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Fragata don C.A. Ward.

1916. Plano de caleta Hotuiti, caleta Anakena, costa de Hotuiti a cabo O'Higgins, de la isla de Pascua; por el Capitán de Corbeta don J. Cumming, a bordo de la corbeta *Baquedano*.

1916. Levantamiento hidrográfico efectuado en isla de Pascua para completar los trabajos anteriores; por la corbeta *Baquedano*, al mando del Capitán de Navío don Luis A. Stuver.

1951. Sondaje con el buque alrededor de la isla; por la fragata *Covadonga*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Hernán Searle Bunster.

1955. Sondaje frente a las costas sureste y noreste de Pascua; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Víctor Wilson Amenábar.

1955. Sondaje con el buque alrededor de la isla; por la fragata *Covadonga*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Raúl Del Solar Grove.

1956. Sondaje en el track de navegación y en las radas y caletas de Pascua;

por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Jorge Swett Madge.

1958. Sondaje en las rutas de navegación alrededor de la isla; por el transporte *Pinto*, al mando del Capitán de Navío Sr. Ramón Barros González.

1958. Situación de balizas en Hanga-Piko, de la isla de Pascua; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Raúl Montero Cornejo.

1960. Sondaje con el buque alrededor de la isla de Pascua; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Patricio Carvajal Prado.

1962. Sondaje con el buque en las proximidades de isla de Pascua; por la fragata *Covadonga*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Percy Woolvett S.

1962. Sondaje de caleta Anakena en isla de Pascua; por la barcaza *Morel*, al mando del Capitán de Corbeta Sr. Sergio Carvajal M.

1962. Sondaje con el buque alrededor de isla de Pascua; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Daniel Arellano Mc Leod.

1963. Sondaje en cercanías de isla de Pascua; por el transporte *Pinto*, al mando del Capitán de Navío Sr. Enrique O'Reilly F.

1963. Sondaje de rada Vinapú en isla de Pascua; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Hugo Cabezas Videla.

1964. Sondaje en las rutas de navegación y proximidades de isla de Pascua; por el transporte *Pinto*, al mando del Capitán de Navío Sr. Augusto Geiger Stahr.

1974. Sondaje entre Hanga-Roa y Hanga-Piko, y ubicación de los fondeaderos para faena de petróleo en rada Vinapú; por el petrolero *Beagle*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Hernán Ferrer Fouga.

1974. Sondaje desde Hanga-Piko a rada Vinapú y ubicación de puntos notables; por el petrolero *Beagle*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Mauricio Lagos B.

1974. Mapa geológico de la isla de Pascua, confeccionado por los Srs. O. González y P. Parker, de la Universidad de Chile.

1975. Sondaje desde Vinapú a Hanga-Roa; por el petrolero *Beagle*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Enrique La Luz Ackermann.

1975. Ubicación de puntos notables de la isla; por la barcaza *Toro*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Jaime Germain G.

1977. Sondaje y detalle de rada Vinapú y track de navegación entre las islas Motu-Kao Kao y Motu-Nui, en el extremo suroeste de isla de Pascua; por el petrolero *Beagle*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Sergio Mendoza Rojas.

1980. Croquis informativo entre punta Hanga-Piko y punta Roa; por el B.E. *Esmeralda*, al mando del Capitán de Navío Sr. Mario Ibarra Valenzuela.

1982. Trabajos y estudios de batimetría en rada Hanga-Roa; por el Instituto Nacional de Hidráulica.

Ignacio L. Gana, de la dotación de la corbeta *O'Higgins*. (Anuario Hidrográfico, tomo 35, pág. 363).

1881. Descripción completa de isla de Pascua. De la Geografía Náutica de don Francisco Vidal Gormáz. (Anuario Hidrográfico, tomo 7, pág. 175.).

1886. Importancia de isla de Pascua y la necesidad de que el gobierno de Chile tome inmediatamente posesión de ella. Memoria profesional del Capitán de Corbeta don Policarpo Toro, remitida por la Armada a consideración del gobierno.

1916. Conferencia dictada en la Real Sociedad Geográfica de Londres, por la Sra. Katherine Routledge, M.A., en la sesión del 20 de noviembre de 1916. (Anuario Hidrográfico, tomo 31, pág. 373).

1950. Influencia de la Armada Nacional en la ocupación y desarrollo de isla de Pascua. Conferencia dictada en Valparaíso por el Vicealmirante don Juan A. Rodríguez S., con motivo de la Semana de isla de Pascua. (Anuario Hidrográfico, tomo 39, pág. 206).

1959. Trabajos oceanográficos realizados durante el Año Geofísico Internacional 1959. Publicación oficial del I.H.A.

1972. Embrujo de la isla de Pascua. Charla dictada por el Capitán de Fragata (R) Tomás Sepúlveda W., el 5 de abril de 1972, en el Instituto Cultural Uruguayo-Chileno de Montevideo. (Revista de Marina N° 690, septiembre-octubre, 1972).

ESTUDIOS ESPECIALES

1870. Descripción científica de isla de Pascua; por el Capitán de Corbeta Sr.

OTRAS REFERENCIAS

— Derroteros y Cartas Náuticas de isla de Pascua, editadas por el Instituto Hidrográfico de la Armada.

— Anuarios Hidrográficos de la Marina de Chile:

Tomo 7, 1881	Tomo 35, 1930
Tomo 23, 1901	Tomo 38, 1967
Tomo 30, 1916	Tomo 39, 1979
Tomo 31, 1918	Tomo 40, 1980
Tomo 32, 1920	Tomo 41, 1983

LA TOMA DE POSESION

Hemos visto en los párrafos anteriores que el Capitán de Corbeta don Policarpo Toro, después de visitar isla de Pascua en 1886, a bordo de la corbeta *Abtao*, escribió el trascendental documento titulado *Importancia de la isla de Pascua y la necesidad de que el Gobierno de Chile tome inmediatamente posesión de ella*.

En dicha memoria profesional, el Capitán Toro hace un detallado análisis sobre la presencia de Pascua en las rutas marítimas del Pacífico hacia Oceanía y Australia; en especial, enfatiza su importancia ante la probable apertura del canal de Panamá.

Conocido por el Presidente Balma-ceda este importante documento, dio todo su apoyo para que el Capitán Toro llevara a cabo la empresa concebida para tomar posesión de la isla.

De tal manera, en 1887, Policarpo Toro inicia la recopilación de todos los antecedentes, haciendo llegar a los dos propietarios de terrenos en la isla, John Brander y Tati Salmon, un cuestionario escrito sobre las particularidades de los terrenos, número y calidad de animales, construcciones existentes, etc., etc.

Presentados los antecedentes al gobierno, en 1887 éste dictó un decreto que lleva las firmas del Presidente Balma-ceda y su ministro de Hacienda, don Agustín Edwards, autorizando la celebración de un contrato de promesa de venta, a favor del Estado, de las propiedades y enseres de John Brander.

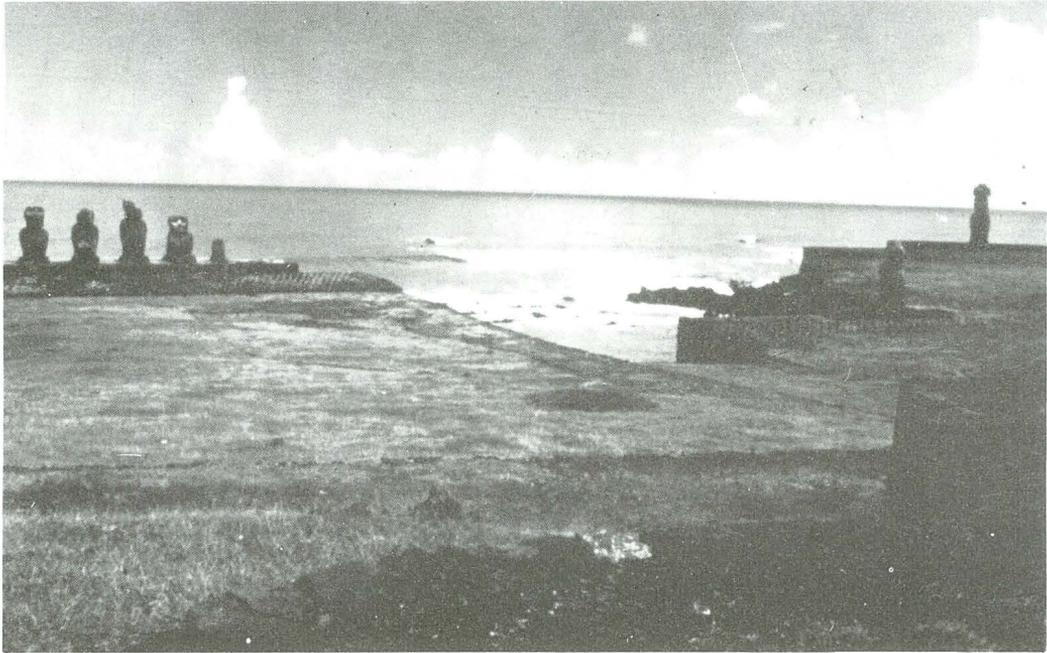
Para cumplir el citado decreto y otras disposiciones del gobierno se comisionó al Capitán Toro para que se trasladara a isla de Pascua y a Tahiti en la goleta *La Paloma*, donde este jefe se comprometió a adquirir los terrenos de propiedad particular, tal como se hace mención en el párrafo Viajes y exploraciones.

En Papeete, Toro comprobó que Francia no sólo no tenía interés sobre la isla, sino que deseaba que fuera Chile el país que tomara posesión de ella, ya que nuestro país no constituía amenaza alguna a la soberanía que Francia ejercía en la Polinesia.

Por otra parte, también las autoridades eclesiásticas de Tahiti pedían insistentemente que Chile se hiciera presente en Pascua, para que continuara la evangelización de los pascuenses.

Concluida su misión en Pascua y Tahiti en forma exitosa, el Capitán Toro regresó al país a bordo de la corbeta *Chacabuco*, en enero de 1888, buque que al mando del Capitán de Fragata Federico Chaigneau había sido comisionado para recalar en Papeete en busca del Capitán Toro.

No tuvo demoras el Presidente Balma-ceda en apreciar el buen ánimo con que las grandes potencias mirarían la bandera de Chile en isla de Pascua, por lo que impartió instrucciones al Capitán Toro



para trasladarse a la isla y tomar posesión de ella en nombre de Chile.

El crucero *Angamos*, al mando del Capitán Toro, zarpó en julio de 1888 a Tahiti, en donde fueron debidamente canceladas las escrituras de compraventa, de las cuales ya hemos hablado.

Efectuadas y terminadas estas gestiones, el *Angamos* zarpó a isla de Pascua, donde —previamente— Policarpo Toro entró en negociaciones con los jefes nativos, de quienes obtuvo la cesión de la isla a la República de Chile, conjuntamente con la plena soberanía de ella.

El texto de dicha acta es el siguiente:

“Los abajo firmantes, jefes de la isla de Pascua, declaramos ceder para siempre y sin reservas al gobierno de la República de Chile la soberanía plena y entera de la citada isla, reservándonos, al mismo tiempo, nuestros títulos de jefes de que

“estamos investidos y de que gozamos “actualmente”.

El 9 de septiembre de 1888, en una solemne ceremonia, el comandante del *Angamos* dio a conocer a los habitantes de la isla el acta suscrita con los jefes pascuenses, y después de enarbolar el pabellón patrio se dio lectura a la Declaración de Toma de Posesión, del siguiente tenor:

“Policarpo Toro Hurtado, Capitán de Corbeta de la Marina de Chile y comandante del crucero actualmente en ésta, declaramos aceptar, salvo ratificación de nuestro gobierno, la cesión plena, entera y sin reservas de la soberanía de la isla de Pascua, cesión que nos ha sido hecha por los jefes de esta isla para el Gobierno de la República de Chile.

“Rapa Nui, Septiembre 9 de 1888.

“(Fdo) Policarpo Toro Hurtado.

Mientras el *Angamos* rendía los honores de cañón se izaba en Pascua por primera vez y para siempre el pabellón tricolor, como símbolo de nuestra soberanía.

Se había cumplido, por fin, la visionaria y profética concepción del Capitán Toro sobre el significado del mar junto a los intereses marítimos de Chile, y que el gobierno del presidente Balmaceda comprendió cabalmente al disponer la anexión e incorporación al territorio nacional de la lejana e importante isla de Pascua.

Basta recordar las expresiones del Capitán Toro en una de sus cartas dirigidas al Presidente Balmaceda, que aún hoy siguen teniendo vigencia, cuando dice:

“Para Chile esta isla tiene una doble importancia: como magnífica estación naval para su pequeña pero importante marina y para evitar que una potencia extranjera, tomando posesión de ella, pudiera amenazar a Chile o a otra república americana”.

Cuarenta y cinco años antes otro gran marino, el Capitán de Fragata don Juan Williams (Guillermo), al mando de la goleta *Ancud*, había tomado posesión del estrecho de Magallanes, el 21 de septiembre de 1843.

Con la toma de posesión de la isla de Pascua se juntaban, ahora, ambos puntos claves y de enlace en el océano Pacífico, los que para un país marítimo como Chile tiene un extraordinario interés y significación ante las largas rutas de navegación hacia Oceanía, Nueva Zelanda, Australia y Asia.

CONSIDERACIONES FINALES

- De la lectura de los párrafos anteriores se desprende claramente la notable intervención que tuvo la Armada de Chile en isla de Pascua durante las etapas anterior y posterior a su incorporación al territorio nacional, y también la influencia que ejerció nuestra Armada en el desarrollo y administración de la isla.

En un principio fueron los buques de guerra chilenos el único medio de vinculación entre los isleños y el continente, y cada viaje representó una importante y completa información que los comandantes dieron a la Superioridad Naval, lográndose con ello que el gobierno dispusiera las soluciones precisas en favor de los pascuenses.

Incluimos en esta labor de la Armada la abnegada y destacada actuación de los médicos, capellanes y otros oficiales y personal que permanecieron en comisión en la isla en diferentes y variadas oportunidades, lo que se tradujo en un permanente apoyo en mejorar las condiciones de vida de los isleños.

La obra de la Armada fue realmente significativa y decisiva en el progreso de la isla, la que podemos sintetizar así:

— Creó en los pascuenses un sentido patriótico;

— Atendió la salud y bienestar de ellos; y

— Fomentó la educación y las actividades laborales.

• Convencidos de la importancia y trascendencia de isla de Pascua, no podríamos terminar este trabajo sin mencionar algunas de sus posibilidades, junto a otras sugerencias relacionadas todas con el destino marítimo de Chile, ya que gracias a su ubicación en medio del Pacífico Sur Oriental la isla de Pascua representa una avanzada y prolongación de nuestro país en la necesaria e indispensable vinculación con el resto de los países ribereños del más vasto océano de la Tierra, como también su significativa importancia en la defensa continental:

a) Se aprecia la necesidad de estudiar una planificación detallada y completa, a nivel nacional, para llevar a cabo un desarrollo armónico de la isla y de su infraestructura, el que debe estar presente en la legislación aérea, marítima y de fomento de la Marina Mercante nacional, con el propósito de que la isla de Pascua se convierta a la brevedad en una importante estación naval y aérea como punto intermedio en las rutas de navegación y aéreas hacia Oceanía, Nueva Zelanda, Australia y Asia.

b) En dicha planificación debiera contemplarse, por lo menos, lo siguiente:

— Construcción y habilitación de un puerto, con posibilidades de una ampliación futura;

— Fomentar e incrementar la pesca con elementos y medios apropiados;

— Mejorar las instalaciones terrestres existentes y otros apoyos logísticos, en especial los que se refieren a la obtención de agua dulce;

— Efectuar una investigación hidrográfica y oceanográfica completa, que abarque un área marítima que incluya la isla Sala y Gómez;

— Extender los estudios de planificación e infraestructura a la isla Sala y Gómez, ya que por su cercana ubicación al este noreste y 220 millas náuticas de Pascua, puede considerársela como un complemento auxiliar de ella;

— Incluir los estudios de apertura de líneas de tráfico marítimo hacia Nueva Zelanda, Australia, Filipinas, etc.

c) Es posible que algunos de los estudios propuestos se estén desarrollando en la actualidad; sin embargo, pensamos que la isla de Pascua debe ser tratada como un proyecto global e inseparable que responda a la realidad marítima de Chile, y resolver así definitivamente una situación que se ha postergado demasiado tiempo.

• Finalmente, con este trabajo sobre la isla de Pascua rendimos un homenaje de reconocimiento, gratitud y recuerdo al visionario comandante don Policarpo Toro Hurtado, ilustre marino que sirvió a la patria con singular devoción, lealtad y patriotismo.