



COMISIÓN

SAN FÉLIX – ISLA DE PASCUA – JUAN FERNÁNDEZ

Jost Otto Schnyder Meyer *



Valparaíso – San Félix.

El jueves 8 de marzo de 2001, a las 23:30 horas, la dotación de la LST 95 *Chacabuco*, atracada en el sitio Bravo

del molo, inició la maniobra para el zarpe. Los pasajeros estaban en espera de una navegación, la cual los llevaría sobre una distancia de más de 4.000 millas náuticas por el Pacífico Sur. El comandante del buque, Capitán de Fragata Sr. Karel Blaha Rodríguez subió por la pasarela del buque, saludó cordialmente a todos los presentes, asumió el mando y luego, los 2 motores Sempptiel-Stick de 1.800 HP cada uno, respondieron al cambio de controles en el puente de mando, donde el Teniente 2º José Cordero Carrillo, aseguró, que las máquinas y los "chanchitos" en conjunto convertirán la barcaza *Chacabuco*, cargada hasta su capacidad completa, en una lancha, volando por el track Valparaíso–San Félix–Isla de Pascua–Juan Fernández y de vuelta al molo.

Este vuelo náutico por el "Mar del Sur" de Chile se inició momentos más tarde, pasado la medianoche, el viernes 9 de marzo, a las 01:30 horas, cuando las luces de Valparaíso, los gritos de despedida entre la gente a bordo y los familiares, amigos y personal en tierra se perdieron en la oscuridad de la bahía y la *Chacabuco* se deslizó con buena velocidad de 13 nudos por las aguas con un rumbo NNW hacia su primer destino: isla San Félix.

La *Chacabuco* pertenece a este grupo de "fierros" que generan soberanía, autoridad, apoyo, auxilio, dependencia, carrera profesional, orgullo, esperanzas, consuelos, emociones, entrega, amor y hasta amor a Dios, en un intercambio muy especial entre el metal que forma su casco, puentes, máquinas, aparatos, armas y aparejos con las personas que viven en ella. Con esta nueva comisión, otras miles de millas náuticas se agregarán a las ya 340.000 recorridas por este buque en el Mar Presencial de Chile, bajo la protección de la Virgen del Carmen, cuya estatua –siempre iluminada– se encuentra al lado de la cámara del Comandante.

Esta vez, la dotación del buque consiste de 53 almas humanas más el alma del perro "Octopus", único residente con la antigüedad más alta y permanencia definitiva en el buque; perito en conocer hasta los más íntimos secretos de su casa flotante donde siempre encontró rancho, techo y amo en los últimos 9 años.

Somos 85 pasajeros, familiares de la tripulación más unos estudiantes y profesores. El invitado especial a esta travesía por el Mar del Sur es el marino británico, Commander George S. Pearson OBE, de la Royal Navy, Foreign Liaison Section (Navy), un escocés, invitado por la Marina de Chile para conocer de cerca las tareas que cumple la Armada en apoyo a las islas oceánicas.

A las 11:00 horas del día, en su bienvenida a bordo, el Segundo Comandante, Teniente 1º Sandro Bertolotto Honorato, nos recordaba, que la LST 95 *Chacabuco* no

* Ingeniero Agrónomo.

era un "Crucero del Amor", sino que fue designada como unidad operativa para el Comando Anfibio y Transportes Navales y tiene todas las características de un buque de guerra, "y por lo tanto todos los civiles a bordo forman parte de la dotación, sujetos al reglamento de una nave de guerra". Aprendimos de las restricciones, las cuales no sentimos como tales, sabiendo que nos habíamos embarcado para convivir con los marinos, cumpliendo la siguiente misión:

1. Relevo del personal estacionado en la Base Naval isla San Félix;
2. Relevo del destacamento de Infantería de Marina de la isla de Pascua;
3. Abastecimiento a las reparticiones de las islas San Félix y Pascua;
4. Apoyo a los habitantes de las islas Pascua y Róbinson Crusoe;
5. Transporte de los pasajeros por el track completo Valparaíso-Valparaíso;
6. Traslado de pasajeros desde la isla de Pascua al continente;
7. Traslado de tambores de bencina de aviación desde el muelle Cumberland hacia el aeródromo en la Punta isla Robinson Crusoe.
8. Durante la navegación, se agregó a la misión la investigación de las causas del varamiento de la lancha 1911 *Róbinson Crusoe* de la Capitanía de Puerto de Juan Fernández, durante un temporal a mediados de marzo de 2001.



Ejercicios de vuelo en el helicóptero naval HV-133.

Los ejercicios de vuelo con el helicóptero de la HU-133 Naval, a cargo del Teniente 1º David Curotto Cademartori ("Coyote") y Teniente 2º Rodrigo Corvetto Vargas ("Cormorán") y el entrenamiento de los artilleros bajo el mando del Subteniente Carlos Eduardo Herrera Muñoz, recuerdan a todos los pasajeros, que en la tarea de la Armada, presenciar su poderío naval en el Mar del Sur sólo hay espacio para profesionalismo y, si hubiese tiempo y espacio por amor, sólo por la mar. Nuestro veterano de guerra, commander George dio una muestra de su calidad como tirador, cuando, al final del ejercicio para los cañones 40/70 mm, con un solo tiro del fusil SIG hizo reventar el globo rojo, provocando el aplauso espontáneo de todos a bordo. Como buen escocés, se defendía, opinando modestamente "Uh, it was such a short distance!".

Al contrario de la corta distancia entre George's fusil y el globo-blanco, ya a esta altura del viaje, nos dimos cuenta de las enormes distancias que íbamos a cubrir en un territorio de inmensas masas marítimas, que se extienden entre el continente chileno y el territorio nacional más lejano de la nación: Isla de Pascua. Commander Pearson dirá unos días más adelante, que jamás en su vida había navegado tantas millas sin encontrar ningún otro buque en el camino. Esta soledad que sentimos mientras la *Chacabuco* zurraba el océano, nos hizo manifestar un profundo respeto por los hombres audaces quienes, hace siglos, decidieron probar navegaciones de alturas y no de derrotas y tuvieron la temeridad de poner la proa de sus bajeles hacia mar adentro y, en lugar de descender al sur contorneando la costa, se introdujeron en el océano pleno en búsqueda de territorios prometidos, glorias navales, fortunas y de pillaje. Ellos, sin puntos de referencia salvo su visión pionera y el deseo de cumplir con una meta grandiosa -conquistar los mares- formaron la base para que hoy, Chile pueda contar con un mar inmenso a su disposición, que nos ofrecerá todas las riquezas y el sustento para mirar al futuro, sin tener miedo de que los recursos un día se agoten.

Sábado 10 de marzo. Nos dedicamos a interpretar lecturas náuticas: Chile, tras una apreciación océano-política madura, concreta y lógica, en 1990 definió, por intermedio del Comandante en Jefe de la época, Almirante José Toribio Merino Castro, su "Mar Presencial" para intervenir frente a un vacío jurídico-territorial en la Alta Mar adyacente a su Zona Económica Exclusiva contra la pesca indiscriminada que flotas pesqueras de naciones distantes realizaban en la Alta Mar. El concepto de "Mar Presencial" además, conlleva la idea y la voluntad de estar presente en esa parte de la Alta Mar, observando las mismas actividades que en ella desarrollan otros estados. Esta idea nos permite desde ya desmentir de que "Chile es un país largo y angosto" sino un "país largo y extremadamente oceánico".

Los pilotos Juan Fernández en 1574, y Jacob Roggeveen en 1721 fueron los descubridores de las Islas Oceánicas, mientras que a Juan Navarro Santaella en enero de 1750, correspondía tomar posesión como primer Gobernador de Juan Fernández; y finalmente, gracias a la acción del Capitán Policarpo Toro en 1888, Chile tomó posesión de la última isla oceánica. Con estos "puntos de anclaje" en el Mar del Sur y apoyado por la soberanía en terrenos antárticos, se extiende para el patriota chileno un vasto territorio marítimo frente a esta "angosta faja de tierra", donde los gobiernos actúan de una manera como no supieron de la existencia de un tremendo territorio marítimo dentro del océano más importante del globo.

Durante las largas horas de navegación aprovechamos de meditar sobre la soberanía nacional con nuestro commander y ya amigo George. Su presencia en el buque va mucho más allá de responder a una invitación por la Armada de Chile. Al ocaso del 10 de marzo concluye que "I am certainly very privileged to have been to some very remote locations seldom or never visited by the Royal Navy".

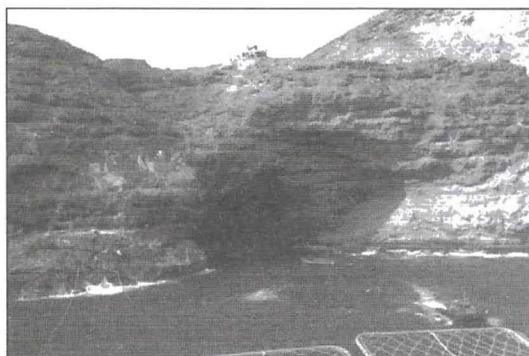
Con la sensación de haber contribuido intelectualmente algo al progreso del país, aceptamos la invitación de nuestro comandante Blaha, de dedicar esta segunda noche

a una "Special Performance" en Karaoke en la cámara de oficiales.

Isla San Félix.

El domingo 11 de marzo, antes de las 03:00 de la mañana, las luces de la Base Naval de San Félix penetraban la oscuridad y la voz del comandante de la estación, Capitán de Corbeta Luis Alberto Medina Muñoz, que escuchamos por la radio, acusó la sensación de un cierto relajo: el relevo para él y sus 26 hombres de mar había llegado después de 3 meses de servicio monótono en esta isla inhóspita, sin vegetación, sin agua dulce, sin pobladores.

La dotación de la *Chacabuco* se preparaba para una maniobra especial. Considerando las condiciones de tiempo favorables, el comandante Blaha se decidió por un atraque acoderado a unos 80 metros de la roca en la parte NW de la isla San Félix. A las 05:30 fuimos testigos de una coordinación "de película" entre comandos y ejecución. El buque se insertó con movimientos elegantes en una posición final que lo dejó fondeado con su ancla de proa, fijado en su plano longitudinal con el ancla de codera y asegurado con amarras de popa hacia tierra, lugar denominado "Cuevas". Así la nave se mantendría en esta posición durante toda la operación, independientemente de los factores climáticos (vientos) y de la mar (corrientes, oleaje, mareas). Este tipo de atraque tan cerca del roquerío donde se encuentra la subida –peldaños tallados en la roca y un teleférico hechizo con gran ingenio



Isla San Félix, fondeadero sector denominado "cuevas".

y bajo costo superando una diferencia de altura de unos 30 metros— permitió el traslado de la carga desde buque a tierra mediante helicóptero, 3 botes de goma y la fiel ballenera en un lapso de sólo 5 horas, acortándose la distancia, por el sistema de atraque, en un décimo en comparación con el fondeado a la gira frente a la misma isla.

Y mientras el comandante de relevo, Capitán de Corbeta Roberto Lagos Solari, se preparaba para asumir el turno que durará 3 meses, se formó una pequeña dotación de 3 personas, autorizadas para pisar la tierra prohibida de la Base Naval: George, el "doc" del buque, Richard Stewart Tannen, y yo.

En el año 1976 se había iniciado la construcción de la Base Naval y un año después, ya aterrizaba el primer avión en la pista. La inauguración de la base se efectuó el 19 de diciembre 1979. Para los marinos, desde esta fecha, Chile —por lo menos el Norte— está más ancho, 4 veces más, para ser exacto. San Félix aún no lo es, pero puede ser un centro de defensa muy importante para la nación. Su relativa cercanía al mar territorial del país vecino —Perú— la hace aún más importante. En los tiempos de la construcción de la base soplaron vientos de casi-guerra. Chile estaba amenazado en su soberanía sobre territorios australes. Un conflicto bélico con Argentina, fácilmente podría haberse extendido a otras naciones, vecinas de Chile, estados amigos o enemigos. Dejando San Félix desocupada, serviría para que otra nación se instalara y atacara la costa chilena. "La historia se repite", suelen decir los entendidos. Y de veras, existe una paralela histórica al caso de San Félix:

Mientras que los españoles proclamaron el principio "Todo el Pacífico para España" —lema del rey Carlos I en 1530— los piratas y corsarios, representantes de Inglaterra y Holanda, no hicieron mucho caso a este principio y atacaron la costa de Chile, sirviéndose de otra base indefensa: Juan Fernández. Actuaron conforme al concepto de Richard Haklyut, geógrafo y geopolítico británico, quien, en 1580 recomendaba a la Royal Navy ocupar el

estrecho de Magallanes e incorporar a la corona inglesa la mayor cantidad de territorios insulares del Pacífico. "Britannia Rules the Waves!" exigió él. Muy tarde, en 1750 el virrey de Perú ordenó la defensa de la isla contra recaladas de buques enemigos y sus incursiones en las costas de la colonia austral y se armó una defensa costera en la isla Más a Tierra con 8 baterías.

La comparación de carácter estratégico entre San Félix y Juan Fernández, únicamente se difiere en el momento histórico y, consecuentemente, en las armas instaladas. Mientras que las baterías de costa de Más a Tierra se han convertido en atracciones turísticas y están afectadas por la erosión del viento y oxidación del agua de mar, San Félix está preparada para acoger armamento moderno: aviones de todo porte y tipo. En tiempos de guerra, se convertirá en un portaavión fijo, inmenso, difícil de alcanzar.

Estas consideraciones estratégicas me pasan por la mente mientras que el pequeño grupo de excursionistas trepa por los escalones de roca y entra a una tierra jamás vista antes: rocas, piedras, ceniza de origen volcánico, cubiertas con manchas de sal y una casi ausencia de vegetación caracteriza este peñón de roca en el Pacífico. Una intensidad de colores vivos, rojo-óxido y amarillo cambian con un negro profundo. Solamente la ausencia de nubes de ceniza caliente, temblores, relámpagos, truenos y magma líquido que fluye por las laderas indican, que esta isla no se formó ayer, sino hace unos 4 millones de años. La sensación que se apodera de uno es de trepar sobre "tierra" de Marte y no de nuestro planeta azul.

Me fascina este viejo volcán de apariencia estéril; esta vez mis apreciaciones no consideran su valor estratégico, sino su espectacularidad natural. Me llama la atención tanto la poca vegetación nativa como los esfuerzos de la dotación de la base, luchar contra la naturaleza inhóspita para dar más sentido a la vida en condiciones extremas, con la plantación de árboles. Encuentro tres: un pino y dos cactus, vivos y crecien-

do. Me las muestra el capitán Medina, con orgullo, y tiene razón.

Gran parte de mi vida me he dedicado a desafíos, y sigo en este afán. Concluyo: En comparación con otras zonas extremas del globo, como por ejemplo el Sahara de Libia, donde se ubica el punto más caluroso del planeta, o el Sahel de Níger y Malí (Tombouctou), donde he plantado árboles forestales con éxito, veo factible plantar árboles forestales con un mínimo de requerimiento de riego (mediante goteo o micro-aspersores) y con resistencia a vientos extremos y salados, predominantes en San Félix. Será un proyecto forestal con una implementación rápida y un costo bajo en su fase inicial porque se plantará una superficie limitada, así ganando la experiencia para la creación de una plantación mayor. Hay viento y energía solar para la producción de energía requerida para la desalinización del agua. La tecnología existe. La isla espera su implementación.

A lo mejor –volviendo a la estrategia– un día la dotación de San Félix será mayor que 25 hombres, tal vez 250 o más. ¿Quién sabe? La historia seguirá repitiéndose, y los árboles se demoran muchos años para poder producir sombra y convertir el entorno hostil en un lugar protector y acogedor.

La actividad a bordo de la *Chacabuco* es impresionante. Parece que se trata de romper un récord. Los pilotos "Cormorán" y "Coyote" dan duro a su nave, los contenedores a bordo sirven de plataforma para el enganche de los chinguillos de carga. Los

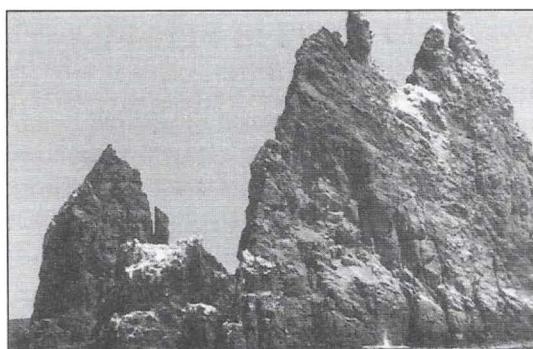
tambores de 200 kgs. que están sobre cubierta se tiran a mano con estobos al techo de los contenedores y de allá al aire. La pequeña bahía se llena de ruido de motores y voces de mando.

San Félix – Isla de Pascua.

Y de repente, tan rápido como empezó, silencio: todo está terminado, misión cumplida. El ancla de codera no quiere soltarse, pero al final cede. "No es la primera vez" opina el comandante. Profesionalismo, comunicación puente–toldilla, voz de mando y "solucionado". Con la misma elegancia que demostró la *Chacabuco*, entregándose al atraque, se desliza de sus amarres. Pitazos, gritos de adiós por ambos lados. Los hombres del relevo, sentados en los nichos de las "cuevas", nos recuerdan de abandonados en cuentos navales del pasado. Nos hacen señales de aprecio, nosotros contestamos, alejándonos. En una larga vuelta por la roca Catedral Peterborough, dejamos este lugar fascinante, producto de puntos calientes en el suelo submarino que surgían hace millones de años a la superficie del mar, formando imponentes picachos desde el fondo del océano y abruptos acantilados rodeados de mar, del Mar de Chile. Son las 16:00 horas, domingo 11 de marzo.

Faltan 1.600 millas para llegar a isla de Pascua. Nos envuelve la rutina. Trabajos administrativos, preparativos para una revista de vuelta al molo en Valparaíso, planificación de entrega del mando del buque a un nuevo comandante, mantención, etc. Hay tiempo para todo.

Los días lunes 12, martes 13 y miércoles 14 de marzo, cada uno se entrega a sus labores (dotación) o preferencias (pasajeros). Commander George nota que pocas son las diferencias entre los procedimientos en buques chilenos y británicos en caso de averías, emergencias y accidentes a bordo. Nosotros, civiles, algo ignorante en asuntos navales, nos dedicamos a conocer a los amigos pasajeros, uno por uno y mantenemos actualizado el diario. Se forma esta



Roca Catedral Peterborough.

"gran familia" a bordo. Cada uno aporta a la convivencia en los estrechos espacios de un buque de guerra. El mar con oleaje suave y el buen tiempo con un sol que ayuda al bronceado nos sumerge en un mundo, donde todo parece perfecto.

Ya estamos acostumbrados a los cañonazos de los artilleros, quienes interrumpen el silencio del océano con el disparo de sus cañones 40/60 contra blancos, marcados con petardos de humo rojo. Errores de manipulación y puntería cometidos en el ejercicio anterior no se repiten, algunos otros se agregan. De todos modos, después de una hora de simulacro de combate, el enemigo se retira, los cañones se limpian y los artilleros se sienten otra vez protegidos bajo la manta de la santabárbara.

Al cocinero le sucede un accidente, se lesiona un brazo en una caída y la enfermería –hasta ahora utilizada como camarote para los comandantes de San Félix y para mí– se convierte en un pequeño hospital: "Doc" Stewart y sus asistentes acomodan y tratan al accidentado. Se mejora y yo me cambio al entrepuente, donde el marinero Tasso generosamente, me ofrece la chaza del medio para no tener que escalar al tercer piso durante la noche. Su amable gesto confirma que merezco respeto, desafortunadamente por la edad.

Jueves, 15 de marzo. El que también se hace respetar, es el comandante al día siguiente, cuando me cita al entrepuente por falta de respeto al reglamento militar que instruye como estirar las sábanas: La moneda no rebotaba, cuando la tiró a mi cama. "Falta tensión –opina– y no me digas que sea "imposible". Esta palabra se eliminó del vocabulario de la Armada, desde que Lord Cochrane capturó la *Esmeralda* el 5 de noviembre de 1820 en el Callao". Se me ocurre la mala idea, de discutir el evento, defendiéndome, que en el ejército suizo, donde ascendí a capitán, las camas no cumplían la función de trampolín para monedas; argumento que mata mi comandante con la conclusión: "Ajá, entonces, el

ejército suizo tiene que ser una organización media penca...".

Me quedé callado, porque él tenía razón. Recordaba que fue esa una de las razones, hace 20 años, de no responder al llamado del Estado Mayor del ejército suizo, ascender a Mayor y entrar a la Academia de Guerra en Zurich. Di preferencia a la emigración a Chile. Presentí la aproximación de tiempos "penca" para la organización que tanto amaba. Sin embargo, igual quise salir como vencedor en esta batalla naval frente a la "hechaza" conflictiva, y lancé un triunfo pesado: "Mi hijo Nicolás es oficial del Ejército de Chile". Es difícil ganar una batalla, cuando el comandante Blaha manda al lado opuesto. Se consiguió la gloria, resumiendo: "Mi estimado Otto, ahora todo está claro: tu necesitas mejorar la sangre de tu familia, ¡ojalá, tu chico Franz, un día, sea marino!"

Una paz profunda, generada por un respeto mutuo entre todos, basado sobre el pilar de la disciplina militar, se extendía sobre las almas de la *Chacabuco*, mientras se aproximaba la última frontera de la nación, isla de Pascua. El sonido bajo de sus motores, las leves vibraciones del buque, un balanceo suave en un mar tranquilo, que se merecía el término "Pacífico", el aire renovador y el sol que suavemente empezó de convertir nuestras caras y piernas blancas en atributos atractivos, todo eso formó parte de un mundo chico, perfecto y lleva a uno entender en profundidad la veracidad del poema de un marino conocido:

"Dos Amores.

Esta angustia no es nueva - Es el dolor de siempre.
Es este diario oficio - De buscarte en el cielo.
De llamarte en el viento - Y llorarte en el mar.

Es la causa perdida - De tener dos amores.
De morir con tu ausencia - Y querer navegar.

Sin tus besos no vivo - Son terribles mis sueños
Si estoy lejos de ti.

Sin embargo, querida - Cuando olvide los barcos.
No volveré a vivir".

Carlos Martin Fritz.



Recalada a Isla de Pascua.

Isla de Pascua.

El viernes 16 de marzo se celebró el Día de la Aviación Naval con una pequeña reseña de la historia de esta arma, pronunciado por "Cormorán". Todos a bordo acompañaron la ceremonia con excitación, primero por la causa y segundo, porque ya a 35 millas de distancia aparecieron los cerros volcánicos de esta tierra, envuelta en misterios: Rapa Nui. Commander George, haciendo uso de los binoculares del puente, de repente exclamó: "I guess, I perceive the Moais!". Pero luego, cuando el supuesto grupo de Moais se transformó en la planta de tanques de combustible de la COPEC, se corrigió: "Never ever hurry!". Se dieron las órdenes de enarbolar a la *Chacabuco* para tal evento. Apareció de la caja de señales una bandera chilena de porte especial y a la hora de la recalada -14:20- ya se habían formado los grupos para explorar los secretos de la isla.

Después de 6 días de navegación sin haber avistado otro buque en este inmenso océano, encontramos fondeado a la gira al *Orlando II*, el *Navarino* y un velero con bandera británica. El *Navarino* estaba en proceso de descarga, usando las mini-barcazas de la empresa estatal de transporte y estiba. La *Chacabuco* vino cargada para abastecer a la Base Naval y a casi todas las Instituciones Estatales de la Isla por un lapso de 6 meses:

- Armada de Chile: Gobernación Marítima, Capitanía de Puerto y Destacamento de Infantería de Marina;

- Fuerza Aérea: Escuadrilla SAR;
- Carabineros de Chile: Prefectura;
- Investigaciones;
- Aeronáutica Civil;
- Gobernación Civil con los Servicios Sectoriales;
- Servicios Municipales.

El primer traslado a tierra se efectuó esa misma tarde a las 17:00 horas. Para las necesidades de comunicarse con familiares en el continente, la Gobernación Marítima previamente había instalado 6 teléfonos en el garaje de la Capitanía de Puerto. Una excelente idea y gran servicio para todos.

Una leve brisa y temperatura de unos 20° C envuelven suavemente a la isla. El ambiente invita a buscar un buen restaurante. Nos dejamos llevar por el ambiente misterioso de Rapa Nui, tal como los más de 20.000 turistas que visitan anualmente la isla, dejando tanto dólares como problemas propios de transeúntes en este territorio oceánico de nuestro país. Muchas palabras, ideas, chistes, tallas. Nos reímos de los Moais-petroleros de George, quien, generosamente, ofrece varias rondas. "These shall be charged to Her Majesty's Treasury", confiesa. "God Save the Queen!" respondemos y bebemos hartos.

Al día siguiente, sábado 17 de marzo, la cubierta de vuelo se preparó para una recepción de las Autoridades Locales. Efectuada la bienvenida por el comandante Blaha, nietos del Gobernador ofrecen unas canciones y bailes. Conocemos a personas simpáticas de este lugar tan especial, invitaciones para la noche y el día siguiente se extienden y por unos momentos, este buque de guerra, nuestra *Chacabuco*, pierde todo de su misión marcial. Nos apodera una sensación, de que los días en Rapa Nui no se desvanecerán tan luego de nuestra memoria.

Los 3.000 habitantes de Rapa Nui han visto crecer en forma excepcional el flujo turístico, lo cual ha generado preocupación tanto en la comunidad local isleña como entre grupos foráneos de la sociedad pascuense. Surge una pregunta de fondo que gira alre-

dedor de la capacidad de carga de Rapa Nui, o sea cuánto es lo que puede ofrecer el territorio, en cuanto a recursos, sin llegar a agotarlos o dañarlos con el fin de asegurar la calidad de vida de los habitantes, sobre todo por lo reducido del territorio geográfico, que mide unas 17.000 hectáreas. Esta superficie es similar a la suma de la superficie de las otras islas oceánicas: Salas y Gómez, las islas Desventuradas (San Félix y San Ambrosio) y el archipiélago de Juan Fernández (Róbinson Crusoe, Marinero Selkirk y Santa Clara).

Sin embargo, Rapa Nui es singular, su cultura y su patrimonio arqueológico ancestral marcan una diferencia en la planificación territorial que se debe diseñar. En la isla habita una etnia distinta a la del continente, la que debe ser escuchada en cuanto a sus intereses, problemas y preocupaciones. Sin embargo, en conversaciones con habitantes de la isla, exponemos nuestras propias conclusiones como sigue:

En Rapa Nui no existe en forma generalizada la decisión, alejarse de Chile como patria potestad y mucho menos hacerse integrar a la Polinesia francesa. Lo que se siente es la necesidad de trabajar bajo un sistema de planificación intercultural, método que facilita la inclusión de las minorías étnicas bajo la óptica del mundo civil mayoritario. En nuestra opinión, tanto el Presidente del Consejo de Ancianos, Alberto Hotus, como el Gobernador, Enrique Pakarati y el Alcalde Pedro Edmundo Paoa coinciden con esta base para la convivencia.

Existen otras preocupaciones –mucho más reales- para mejorar la convivencia dentro de la misma isla: como en otros terrenos insulares, Rapa Nui no se salva de problemas básicos para una vida sana, y, por no buscar una solución, se convertirán en la única desventaja para la existencia de los isleños. Suena muy familiar para muchas comunidades en el continente también:

- Agua potable: Restricción.
- Aguas servidas. No existe alcantarillado. Peligro de mezclarse con fuentes de

- agua potable (acuíferos subterráneos).
- Basura en todas sus formas: orgánica, papel y cartón, plástico, chatarra de vehículos y embarcaciones, neumáticos, envases de aluminio de bebidas desechables y vidrios de distintos tipos: cada día más. El problema está, falta manejarlo.
- Aumento de ruido, accidentes y desechos (aceites quemados, piezas de recambio, etc.) por un explosivo aumento de vehículos.

Al Pascuense –lo llamo Hoto-, que me sugiere, abandonar la discoteca "Pidite" esta misma noche, por no ser de procedencia Maorí o Rapa Nui, tranquilizo con una cerveza y al final llegamos a un acuerdo: los dos opinamos del Gobierno Militar como la salvación para Chile en un momento histórico. Al día siguiente, encontraremos a Karlo Huké Atán, que vive en su campamento hecho de piedras, dominando la preciosa playa de Anakena. No quiere ser fotografiado. De origen maorí y con la bandera Rapa Nui (figura roja sobre fondo blanco) izada, rechaza civilización, desarrollo y –por supuesto- pertenecer a Chile. Pero igual, animado por su mujer, una dama alemana de nombre Stephanie Paulis, que hace años había dejado atrás la comodidad de una ciudad alemana, para seguir a su amor, Karlo, suaviza en algo la conversación y luego tomamos café al aire libre, compartimos un melón y escuchamos al maorí, como él navegaría un buque, usando sólo a los astros para no perderse en el océano, tal como lo hicieron sus ancestros, cuando recalaron en Rapa Nui, hace miles de años. Sin brújula, sin tablas, solamente los astros al desnudo. El ambiente anima para entregarse por unos momentos a un mundo menos real de lo acostumbrado. Escuchamos a Karlo. Al final la foto del rigor –con permiso expreso de Karlo- y la afirmación de plantear a nuestro comandante el asunto de la navegación. Hoy recuerdo no haber tocado nunca el tema con el Comandante Blaha. Mejor...

La misa al día siguiente, domingo 18 de marzo en la iglesia parroquial de Hanga Roa, es más que algo distinto: la nave de la casa de

Dios, repleta de católicos, vibra con los cantos pascuenses de los cientos de fieles. La misa es magistralmente celebrada por el cura párroco, un estadounidense-chileno-pascuense. Consecuentemente, él celebra el servicio religioso en estos 3 idiomas. El ambiente parece nacionalista-pascuense. La bandera Rapa Nui que flamea al frontis de la iglesia, lo afirma. Sin embargo, la reacción de la gente ante la presencia en Uniforme Naval de nuestro comandante en medio de la multitud es de un solo timbre: Respeto. El padre en sus intenciones al principio del servicio, recuerda a los fieles, el marino fallecido en un accidente de tránsito, hace un año.

Por gentileza del Comandante de Grupo (A), Comandante de Escuadrilla SAR isla de Pascua, Andrés Barro Villa, estoy invitado a un foto-tour por avión –un Cessna Skymaster- para ver toda la isla. Una oportunidad única que se me presenta por sugerencia de nuestro comandante Blaha. Logramos tomar unas imágenes especiales de la bahía con la Punta Cook, frente al santuario Ahu Tahai, con la *Chacabuco* fundada a la gira junto a sus "hermanas" mercantes, *Navarino* y *Orlando II* y el velero británico, con la isla al fondo.

Después nos espera otra sorpresa agradable: el comandante había dado orden de preparar un asado campestre bajo la sombra de las palmeras de la playa Anakena y en buena compañía de los Moais de Ahu Nau Nau. El flamante "pulpo" del buque, Teniente 2º AB Antonio Henríquez Riquelme tiró todos los registros de su inagotable organización y nos regaló una tarde culinaria, que nadie olvidará hasta el fin de sus días. Hasta la tarde practicamos con entusiasmo el verso, aprendido allá en Anakena:

*"A pro – a popa, A babor – a estribor,
Dulce tormento, Líquido divino, ¿Qué haces afuera?
¡Vente conmigo! ¡Ven p'adentro!"*

En consideración de mi pasado militar, mis estudios de identificación con los asuntos de Rapa Nui, los astros de Karlo y la hora avanzada, un pequeño grupo celebra en una ceremonia solemne mi ascenso a

"Capitán de Carrete (CCR) Otto Matua".

Más tarde, bañándose en las aguas tibias de la playa Anakena, commander George confesaba que jamás se había imaginado que existiese "...such a symphony of history, culture, hospitality and pride in the Pacific". Sin duda, el "Latin Touch" que él estaba viviendo con la Marina de Chile, empieza a caerle muy bien. Estamos todos contentos, muy contentos.

El lunes, 19 de marzo, en representación del Gobernador Marítimo, Capitán de Fragata Patricio Renato Carrasco Pérez, el Capitán de Puerto de isla de Pascua, Teniente 2º Héctor Fabián Aravena Salazar, me contó de las múltiples tareas de la Armada en Rapa Nui lo cual, en resumen, desemboca en una impresionante ayuda a la población. Agregando el Destacamento de Infantería de Marina, al personal de la Gobernación, serán muy pocos los pedidos de los isleños que no se cumplirán. Se hacen operativos de una envergadura impresionante. Pocas serán las familias y viviendas que no gozarán de este apoyo. "Soberanía" y "Presencia" son principios claves en este territorio chileno. La recalada de la Escuadra con sus aproximadamente 1.400 hombres de dotación en la bahía de Rapa-Nui en el año 2000, resultó como impulso fuerte al desarrollo. Muchos pascuenses se recuerdan con agrado de este evento mayor, porque fueron los beneficiados directos.

Isla de Pascua – Juan Fernández.

A las 12:30 horas, el zarpe de la *Chacabuco* puso fin a 3 días inolvidables junto



LST. 95 "Chacabuco".

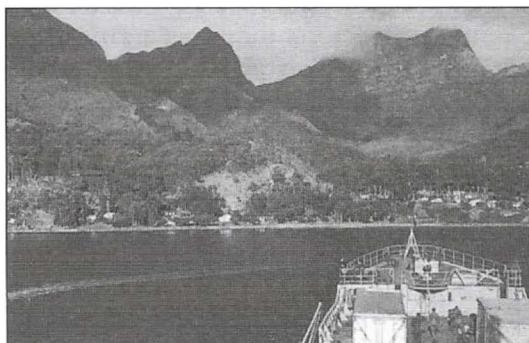
a los Moais y sus guardias modernos, los pascuenses. La dotación de Maniobra, trabajando día y noche, había cumplido una difícil tarea: trasladar a tierra y de vuelta al buque varias veces, en total 1.000 personas se movieron a tierra y de vuelta al buque. Las Instituciones estaban abastecidas para 6 meses más. Sin accidentes u otras novedades, nos alejamos de esta extraordinaria isla, mientras la lancha de rescate y patrulla *Tokerau* sigue la estela de la *Chacabuco* para que, finalmente, rindiendo honores protocolares y cayendo a estribor, dejarnos nuevamente solos en el vasto Mar Presencial de Chile.

Los siguientes días 20, 21 y 22 de marzo estaban reservados básicamente a la preparación del buque para la revista en Valparaíso. Sin embargo, el segundo comandante se preocupaba, con la asistencia de algunos pasajeros, de la programación de un día de competencias para el viernes 23 de marzo. Nuevamente la cubierta de vuelo se llenó con movimientos, gritos, aplausos y alegría en general con la participación en juegos tan entretenidos como tirar la cuerda, varias correrías y disfraces. De pronto, cuando apareció desde el fondo del buque, un Robinson Crusoe mirando el horizonte esperando ver un buque inglés, que lo salvara de su soledad de más de 4 años, todos empezaron a sentir la cercanía de las islas, envueltas en la historia de la misma Conquista, Independencia y desarrollo de Chile, repleto de leyendas y cuentos de tesoros enterrados, de piratas y otros navegantes audaces de siglos pasados: el archipiélago de Juan Fernández.

Desconocidos por la mayoría de los chilenos, los 3 peñones de roca que forman el archipiélago, constituyen una avanzada de la nación en el Pacífico dentro de la jurisdicción de las aguas de Zona Económica Exclusiva y constituirán la "Provincia Juan Fernández" de una futura Región XIV "Policarpo Toro" con capital Hanga Roa. Así está declarada una política océano-política: Autonomía para mejor responder a los requerimientos insu-

lares, dentro del contexto de un consenso nacional con orientación oceánica.

Commander George Pearson, War Veteran of the Falkland, el sábado 24 de marzo, llenó la cámara de oficiales con el ambiente de una batalla real, desastrosa para todas las partes involucradas –tanto argentinos como británicos- porque grandes pérdidas en vidas humanas y en material se produjeron en ambos lados. El brillante relato de sólo 40 minutos cubriendo un combate que se inició el 25 de mayo y culminó con la victoria de las fuerzas británicas los primeros días de junio de 1982, terminó con la frase: "I feel terribly sorry, for having exceeded my speech by 10 minutes." Así es, nuestro querido George: "Gentleman".



Archipiélago Juan Fernández.

Juan Fernández.

El día domingo, 25 de marzo, 4:30 horas, me cuelgo al chinguillo, que lleva mis maletas desde la cubierta de la *Chacabuco* a un pesquero y me cambio, no sólo de buque sino de mundo: Atrás queda una "Isla flotante" de organización perfecta, seguridad total, un mundo lleno de soluciones para cualquier problema; dejo amigos para siempre –incluyendo a "Octopus". Adelante "mi" roca, donde casi todo parece difícil para todos. Somos en este instante 600 almas, y hartos perros. Acantilados, cerros, playa de piedras que contrastan con las llanuras y lomas suaves y Anakena la isla hermana de Rapa Nui, donde todo parece fácil.

Los descendientes de las 13 familias que dejó el único colonizador exitoso de Más a Tierra –el suizo Alfredo de Rodt von der Mülen o "Barón de Rodt", como respetuosamente recuerdan los juanfernandinos de este subdelegado en los años 1877–1905- luchan diariamente por su existencia como pescador, pequeño comerciante y hotelero, artesano; mini-empresarios todos. Más suerte tendrán los empleados de Instituciones Fiscales con la seguridad de un buen sueldo. Sin embargo a éstos poco les sale el grito de alegría, por vivir en la Isla y muchos de ellos se cansan de pensar, hablar y actuar para preparar su futuro en el continente, por supuesto. ("Chile es un país largo y angosto..."). "Soberanía" en Juan Fernández es aceptar el aislamiento, la falta de servicios, una infraestructura mínima, restricciones todos los días, escasos transportes navales y carísimos vuelos aéreos. El inciso más grave, sin embargo, es la incompreensión del gobierno central para implementar la Educación Media para nuestros hijos en la isla. Sobra argumento: "muy caro, muy poca gente".

Sentimos en carne propia el efecto de la ceguera de los gobernantes hacia al océano: Chile sigue siendo un país angosto, por mucho tiempo más.

Alfredo de Rodt ejerció el cargo de subdelegado, juez, gobernador marítimo, meteorólogo, jefe de correos y de aduanas, inspector forestal y de colonias, todos "ad honorem", muriendo en extrema pobreza. Entregó su fortuna, acumulada en Suiza, a su tierra y a su gente de Juan Fernández. No recibió dinero, lo perdió todo. Sin embargo, Benjamín Vicuña Mackenna, el destacado político e historiador de Chile, dedicó su obra maestra "Juan Fernández – Historia verdadera de la Isla Róbinson Crusoe" en 1883:

"A don Alfredo de Rodt, soldado i caballero, colono i colonizador ... i animoso habitador de la isla de Robinson Crusoe ... deseándole ... largos i felices años de vida en la morada que voluntariamente ha elegido en medio de los mares..."

Entonces ¿Qué nos detiene en esta isla, que en siglos anteriores, fue declarada como presidio para los criminales más atroces y los patriotas más fervientes?

Una respuesta encontré en exclamaciones de siglos atrás, cuando Brown Ross, en su obra "Crusoe's Island" publicada en 1849, suspiró: "*Never shall I forget the strange delight with which I gazed upon that island of romance...*"

Cuando me despedí de mi nuevo amigo, commander George Pearson, antes del zarpe de la *Chacabuco*, le dio la razón verdadera de mi residencia definitiva en isla Róbinson Crusoe. Un compatriota de George, escocés de Largo, Fife, llamado, Alexander Selkirk, héroe de la novela de Daniel Defoe, confesaba hace 300 años de haber cometido un grave error en su vida, lamentando "*Oh, my beloved island, never should I have left thee...*"

¿Para que repetir el error de Selkirk?

Adiós.

Esta tarde, al lado de María Elena y con los niños Natacha y Fanz en mis brazos, sentí el apoyo fuerte que esta tremenda organización -la Armada de Chile- presta a mi decisión, mirar a mi querido Chile desde el océano: A las 20:30 el comandante Blaha me mandó unos pitazos de despedida desde la *Chacabuco*, como si fuera yo un importante navegante del mar. El sonido rebotaba en los cerros y acantilados, llenó las angostas quebradas y se mezclaba a un mensaje de amistad, alegría, orgullo y esperanza.

BIBLIOGRAFÍA

- "Atlas de la República de Chile". Instituto Geográfico Militar (1982).
- "Revista de Marina". Armada de Chile (marzo 2001).
- Schnyder Meyer, Jost Otto (agosto 2000): Juan Fernández – el Tesoro de Chile.
- Royal Navy – Foreign Liaison Section – Commander George Pearson (2001 abril): Visit to the Chilean Navy: Trip Report March 2001.
- National Geographic Society (1979): *Mysteries of the Ancient World - Easter Island: Brooding Sentinels of Stone.*