



RECUERDOS DE UN VIAJE A RAPA NUI

Germán Bravo Valdivieso *

Terminábamos el tercer año de la Escuela Naval, y después de un agotador período de exámenes recibimos la noticia que el 2 de enero del año siguiente, 1952, debíamos embarcarnos en la fragata *Iquique* para un viaje a Buenaventura en Colombia, Balboa en Panamá y las islas de Pascua y Juan Fernández.

La fragata *Iquique*, viajaría al mando del Capitán de Fragata Mario Espinosa Gazitúa, su segundo sería el Capitán de Corbeta Mario Mutis Osuna y sus oficiales el Teniente Roberto Peralta Bell, los Subtenientes Aníbal Aravena y Anders Bugge. Completaría la dotación el Subteniente contador Vallejos y el Teniente 1º cirujano Carlos Muñoz.

El curso de cadetes tendría por instructores a su oficial de división, Teniente 1º Carlos de Giorgis Berendique y a los Tenientes 2º Sergio Baquedano y Fernando Steinmetz.

He presentado a los oficiales con los que navegamos, faltándome solamente el nombre del ingeniero de cargo, Capitán de Corbeta, oficial de mar Rebolledo y que en cierto sentido fue la persona que salvó al buque de quedar de baliza en los roqueríos de la bahía de Hanga Piko.

La fragata viajaba con una muy reducida tripulación de personal, cuyas funciones debíamos realizarla los cade-

tes, guiados por los sargentos y cabos del buque.

Antes de relatar la odisea de Pascua, es interesante consignar que zarpamos de Valparaíso el día 3 de enero de 1952, con rumbo al puerto de Arica; donde recalamos el 6 y permanecemos hasta el 13 de enero. Desde el confín Norte de Chile navegamos con rumbo a Colombia.

Los tres días de navegación entre Arica y Buenaventura parecían tediosos, con un mar tropical muy tranquilo en que los peces voladores trataban de atravesar la toldilla del buque y al secarse sus alas caían en la cubierta extendidos, pareciendo aviones de aluminio de juguete. Además de un sofocante calor, no había nada extraordinario, más que las consabidas "ceremonias" del cruce de la línea ecuatorial que debían prepararse para que el dios Neptuno tomara el mando del buque.

Nuestra labor de marineros era bastante ingrata, debiendo mantener el aseo de la fragata, pintar, limpiar jardines, dormir en antihigiénicos coyos, donde se transpiraba copiosamente en las noches tropicales, y a la mañana siguiente, aún con las sábanas húmedas por el sudor, proceder a "trincarlo", dejándolo apretadamente amarrado en la forma de un cigarro puro, hasta la noche siguiente, donde normalmente aún conservaba la humedad.

Dentro de las funciones que debía desempeñar cada guardia, había muy pocas que nos hacían recordar que nuestra formación en la Escuela Naval estaba destinada a ser oficiales, entre las cuales una de ellas era la de desempeñarse como ayudante del oficial de guardia en el puente.

A media mañana del día 9 de enero navegábamos en demanda de Buenaventura, encontrándonos a 25 millas al Sur del puerto peruano del Callao con mar llana y el horizonte despejado en sus 360°, cuando se divisó un bote pescador, cuyos tripulantes agitaban todo tipo de ropa para llamar la atención de nuestro buque.

Al verlos, el oficial de guardia, teniente Sergio Baquedano se dirigió a su ayudante, el cadete Héctor Campos, que observaba las señas que hacían desde el bote y lo conminó a responderles: cadete Campos, conteste el saludo, hay que ser cortés.

Ni lerdo ni perezoso, el cadete aludido pensó que sacudir el pañuelo no era un signo suficiente al encontrarse dos embarcaciones en esas latitudes por donde no existía tráfico marítimo y procedió a sacarse su chompa y agitarla vivamente saludando a los tripulantes del bote que ya sobrepasaban la cuadra de nuestro buque e iban quedando a popa.

En esos momentos, para fortuna de los pescadores, subió al puente el comandante Espinosa y al verlos consultó al oficial de guardia que significaba aquello, produciéndose casi textualmente el siguiente diálogo:

- Mi comandante, son pescadores que nos están saludando.
- ¿Cómo, pescadores a esta distancia de costa? Cierre la caña y caiga al Sur para ponerse al habla.

Tres días llevaban estos pescadores del Callao desde que se les había descompuesto el motor, sin agua ni comida, en una zona no frecuentada por nave alguna donde los tiburones parecían estar a la espera de un desenlace fatal.

Lo primero fue pasarles agua para beber y comida, mientras se les reparaba el motor y se les cambiaba la batería, luego se les remolcó hasta las inmediaciones del Callao, dejándolos antes de entrar en aguas territoriales peruanas.

Estuvimos tres días en Buenaventura, desde el 13 al 16 de enero y continuamos viaje a Balboa en la zona del Canal de Panamá.

Entre el 20 y el 23 de enero navegamos con rumbo al puerto peruano de Talara para reabastecerse de petróleo y zarpar a las islas esporádicas de Pascua y Juan Fernández.

El mismo 23 dejamos atrás Talara con rumbo a la misteriosa isla de Rapa Nui, donde debíamos recalar el 31 de enero.

Cuando nos acercábamos a Pascua, se recibió una comunicación del buque escuela, transporte Presidente Pinto, indicando que el puerto de Hanga Roa estaba en muy malas condiciones para recalar a causa del mal tiempo, con viento Norte y recomendando que lo hiciéramos en Ovahe, lugar donde se encontraba él.

El *Pinto* viajaba con el curso de guardiamarinas egresados ese año de la Escuela Naval, hacia California, pero antes debía tocar isla de Pascua para desembarcar carga, entre la que se encontraba un ala, un motor y un tren de aterrizaje del malogrado catalina Manutara que yacía postrado en el barro, de lo que constituía la cancha de aterrizaje de la isla, en el sector de Mataveri, el mismo donde hoy está el aeropuerto con una de las más extensas y mejores pistas del país.

El avión no había podido regresar de su histórico viaje que había unido, por primera vez el continente con Rapa



Avión Catalina "Manutara".

Nui y como había averiado un ala, un motor y una rueda, se le llevaban estos elementos solamente para que pudiera hacerse una reparación que le permitiera volar, sin carga y con un mínimo de combustible, hasta el mar, donde pudiera recogerlo un transporte de la Armada, echarlo arriba con sus grúas y traerlo al continente. Creo recordar que sería el mismo buque escuela el que recalaría en la isla a su regreso para ello.

Como el mal tiempo no amainaba y el *Pinto* debía continuar viaje, se decidió que traspasara la carga a unos faluchos que hacían agua por todos lados, desde donde los cadetes de la *Iquique* la subirían a bordo de la fragata para desembarcarla en la isla cuando mejoraran las condiciones.

Recuerdo la titánica tarea de subir pesadas piezas del avión. Cuando ello ya estaba concluido, un acuerdo entre los comandantes de los buques determinó que debíamos hacerle entrega de una cantidad cercana a las dos mil cajas de botellas de Coca Cola, una cantidad suficiente para llenar uno de los faluchos de descarga que existían en la isla.

Cargar cajas de Coca Cola parecería ser algo nimio al lado de descargar un motor y un ala de un avión catalina, pero éstas se encontraban almacenadas en una de las santabárbaras del buque, en su última cubierta, debiendo transportarse a través de escotillas, escalas de gato y pasillos.

Tras continuos viajes entre la cubierta principal y la santabárbara, las dos mil cajas quedaron listas para ser embarcadas en un falucho y fueron llevadas al buque escuela, pero por alguna desinteligencia que desconozco, no hubo acuerdo para recibir las, regresando la embarcación de carga al costado de la *Iquique*, en espera que la situación se dilucidare.

Se dejó al falucho atracado a la fragata mientras se aclaraban las cosas, pero de repente, a las 20:30 horas, el oficial de guardia pudo observar como

la embarcación con su carga de cajas de Coca Cola hacía agua más rápidamente que lo que ya nos habíamos acostumbrado a ver en estas lanchas pascuenses y ordenó descargarlas y volverlas a llevar a su sitio de almacenamiento en las profundidades de la santabárbara.

Cuando el falucho estuvo achicado, los encargados de ambos buques habían llegado a un acuerdo y, aunque hoy parezca increíble, hubo que sacar nuevamente las dos mil cajas de Coca Cola de la santabárbara, llevarlas a cubiertas, embarcarlas en la lancha de carga y ayudar a desembarcarlas en el *Pinto*. ¡Como para no tomar Coca Cola nunca más!

El transporte *Pinto* zarpó con destino a los Estados Unidos, mientras permanecemos esperando que mejoraran las condiciones de tiempo, lo que sucedió el sábado 2 de febrero que nos dirigimos a Hanga Piko para iniciar la descarga, dejando a media agua a los faluchos de descarga de Ovahe con una persistente mar boba.



Transporte "Pinto".

Antes de que la fragata largara su ancla, ya se habían desprendido de la costa una gran cantidad de embarcaciones con pascuenses que se dirigían al buque llevando figuras talladas en madera de toromiro (arbusto de la isla hoy casi totalmente extinguido) y frutos locales, tales como espléndidas sandías y piñas, las cuales eran de pequeño

tamaño, pero de un color amarillo intenso, que seguramente se lo daba el hecho de haber madurado en la mata. Su exquisito y dulce sabor supera con creces a la piña del trópico que conocemos.

Junto con las embarcaciones, cruzaron la distancia que separaba al buque de la isla, varios nadadores que llevaban sus productos en bolsas harineras blancas y trataban de llegar antes a bordo. Viendo la distancia, el estado del mar y la velocidad a la que nadaban los pascuenses, pudimos darnos cuenta que estábamos frente a unos deportistas de excepción.

El apuro por subir al buque se debía a que querían obtener las mejores ofertas de trueque por sus productos, ya que no corría dinero, el cual carecía de valor seguramente por no haber en que gastarlo en la época en la isla. Los productos de trueque predilectos eran los uniformes de marino, chaquetas y pantalones, especialmente si tenían botones dorados, pero también se cotizaban camisas, cigarrillos, cerveza y otras cosas.

Para los pascuenses, cada uno podía tener un solo amigo en el buque para poder recibir de él todos los objetos que éste estuviera dispuesto a regalarle, pero la realidad era que cada tripulante trataba de hacerse de varios amigos, pues en esta forma recibiría los obsequios de varios de ellos y los suyos podría repartirlos.

Los uniformes de oficial tenían una muy especial preferencia si ellos conservaban en sus chaquetas los botones dorados y los galones, a tal punto que existía un status especial de los isleños que los poseían, llegándose a hacer fiestas solamente para los que dispusieran de uniforme. No era extraño ver en la calle, o principalmente los domingos a la salida de la misa, capitanes de corbeta o de fragata con uniforme y descalzos, porque el tamaño de los pies de los isleños les impedía usar los zapatos de tamaño normal.

El domingo 3 debía realizarse la ceremonia de cambio de la jefatura mili-

tar de la isla, habiendo sido designado el comandante Espinosa como representante de la Armada, en reemplazo del comandante del transporte *Pinto*, que tenía el nombramiento.

Los cadetes, en tenida de salida, con chaqueta y pantalón blancos desembarcamos y formamos en la plaza Hotumatúa a escuchar los consabidos discursos de rigor y al coro de los niños de la escuela de la isla, que vestidos de delantales blancos cantaban:

Yo soy pascuense, amo a mi tierra
 Amo a esta tierra de alegre sol
 y a su marina tan noble y grande
 que nos protege con sus barcos.

Nos esperaba más tarde un curanto, preparado al modo isleño, esto es, en un hoyo lleno de piedras calientes, las que se cubrían con hojas de plátano y sobre ellas se colocaba carne y pescado, luego todo se tapaba hasta que se cociera.

Habríamos terminado recién con el delicioso curanto y conseguido caballos prestados por los pascuenses para recorrer algo de la isla, cuando un toque de llamada de corneta retumbó en diferentes sectores.

Al recalar la *Iquique* a Hanga Roa, el capitán Rebolledo había hecho presente al comandante que, aprovechando la mejoría que había observado el tiempo,



Fragata "Iquique".

debían desarmarse para su limpieza los condensadores de las dos máquinas recíprocas de la fragata, pero a pesar que hacerlo era urgente antes de regresar a

Valparaíso, fue autorizado a hacerlo en forma sucesiva.

Mientras se desarrollaba la ceremonia de cambio de la jefatura militar de la isla, había quedado de oficial de guardia en el buque el subteniente Anders Bugge, quien preocupado al ver que el viento Norte aumentaba y el buque fondeado a la gira con su ancla de estribor comenzaba a garrear y pegaba fuertes estrepadas, se comunicó por radio con el comandante y arrió algunos paños de cadena para tratar de aminorarlas.

Un golpe de mar cortó la cadena del ancla a las 13:20 horas, por lo que se procedió a fondear el ancla de babor, pero al haberlo hecho sin viada y con el buque acercándose a las rocas, no era posible arriar mucha cadena, incluso fue preciso acortar la boza de una chalupa del buque que se encontraba amarrada a popa para evitar que se azotara contra los roqueríos.

Los doce minutos siguientes tienen que haberse hecho interminables para el subteniente Bugge y el escaso personal de guardia que se encontraba a bordo, pues como he hecho presente, los cadetes viajábamos formando parte de la tripulación de la fragata y todos nos encontrábamos en tierra, así que la guardia no la conformaba más de algunos pocos sargentos y cabos que les tocaba turno ese domingo.

Mientras el capitán Rebolledo, que no había bajado a tierra, hacía levantar presión aceleradamente a las máquinas, el oficial de guardia arriaba algo de cadena al ancla de babor para evitar que se cortara también con las estrepadas que daba el buque, pues el hecho de haber sido fondeada en la emergencia y tan cerca de la costa, los paños de cadenas eran pocos y no existía amortiguación para los golpes de mar.

Habían transcurrido solamente doce minutos desde que se ordenara levantar presión hasta que el buque pudo dar sus primeras y débiles paladas para avanzar lentamente, cuando un golpe de mar cortó la cadena del ancla de babor. Puede inferirse que ambos hechos sucedieron en forma simultánea, pues si el ancla de babor se hubiera cortado segundos antes que el buque pudiera dar avance, la fuerte marejada y la cercanía de la costa habrían arrastrado a la fragata contra las rocas, pero si por otra parte, las máquinas habían respondido antes de cortarse la cadena, habría sido posible virarla, puesto que ya tenía gobierno el buque.

Con la máquina funcionando, el buque se mantuvo en las afueras de Hanga Piko a la espera del comandante que desesperadamente trataba de llegar a bordo.

Una vez que lo hubo logrado no quedaba otro camino que esperar que se embarcaran los cadetes que nos encontrábamos en tierra, pues como hemos visto, la fragata se encontraba con poquísimos tripulantes y era preciso hacerlo a pesar de las pésimas condiciones de mar y viento reinantes.

Los toques de corneta llamando a los cadetes nos alertaron para acudir presurosos al desembarcadero de Hanga Piko, donde nos esperaba el teniente De Giorgis y una lancha a motor de la compañía agrícola que explotaba la isla.

Recuerdo haber sido uno de los primeros en llegar de un grupo de no más de unos quince cadetes que conformamos el primer viaje que haría la lancha de los varios que eran necesarios para llevarnos a todos a bordo.

La impresión vivida en la navegación entre el desembarcadero y la fragata es difícil de describirla, pues las palabras



son incapaces de relatar vívidamente el momento.

La embarcación debe haber sido de unos seis metros de eslora y su motor la hacía incapaz de mantener el rumbo que le imponía el patrón, pues la marejada la sacaba de él y tendía a atravesarla a las olas. Recuerdo momentos en que nos encontrábamos en una cresta y hacia ambas bandas de la lancha se veían profundos e interminables precipicios de agua, como si estuviéramos en la cumbre de un empinado cerro, pero todo era mar. Luego quedábamos en el seno de las olas y veíamos hacia ambas bandas altísimas paredes de agua que hacían pensar que si se nivelaba el mar quedaríamos muchos metros bajo la superficie.

El patrón luchaba por mantener el rumbo y con el teniente De Giorgis comentaba que era en lo que debía poner todo su empeño, pues si nos atravesábamos, lo más seguro era un volcamiento.

Al llegar a la *Iquique* era imposible atracar al portalón ni tampoco las condiciones del mar habrían permitido que la lancha permaneciera allí mientras se desembarcaban todos los cadetes, por lo que, aprovechando que la toldilla de esas fragatas era muy baja, a su costado de sotavento fue desplegada una gruesa red, donde atracó la lancha y los cadetes trepamos al buque.

El comandante se dio cuenta de lo peligroso que había sido el embarque y entregó ropa de agua y salvavidas a los tripulantes de la lancha, ordenándole dirigirse a tierra y no efectuar nuevos viajes con cadetes hasta que las condiciones del tiempo mejoraran.

Era preciso zarpar y dirigirse nuevamente a Ovahe, que estaba protegido de los malos tiempos del Norte; pero para fondear allí se necesitaba tener un ancla y las dos se habían cortado.

En la toldilla del buque existía una pesada ancla "de respeto", tipo almirantazgo y era necesario trasladarla al castillo de proa. No todos los cadetes que había-

mos regresado nos encontrábamos en buenas condiciones, pues a algunos los había afectado en tal forma el mareo, que eran incapaces de mantenerse en pie.

El resto tomamos el ancla y la trasladamos al castillo de proa, donde un contramaestre logró pasar por el escobén un virador de alambre y amarrarlo al resto que había quedado de la cadena de babor, que era la de bastante mayor longitud. Luego la cadena se engrilltó en cubierta al ancla tipo almirantazgo, que por sus características no podía quedar "tragada" en el escobén. En esta forma zarpamos a capear el mal tiempo a Ovahe.

A las 19:56 horas fondeamos con el ancla "de respeto", pero el buque continuó con un servicio de guardia de mar ante cualquier nueva eventualidad.

El martes 5 de febrero, una vez que el temporal había amainado zarpamos nuevamente a Hanga Piko para continuar con la descarga y traspasar a un falucho, entre otras cosas, el ala de repuesto del anfibio Manutara.

También comenzó la búsqueda de las anclas perdidas, para lo cual se equipó con buzos la chalupa del buque a cargo del segundo comandante.

Como no se obtuviera resultado alguno, al día siguiente, en que el tiempo continuaba mejorando, se redobló la rebusca, agregándose a la chalupa un falucho en el que dirigía la búsqueda el teniente Peralta.

De acuerdo a la posición de fondeo que había tenido la fragata, el ancla de estribor se había perdido en 38 metros de profundidad y con 5 paños y medio de cadena (137,5 metros), pero la de babor debería haber quedado a una profundidad mucho menor.

La rebusca fue continua e infructuosa durante tres días, hasta que el viernes 8, cerca de las nueve de la mañana, se divisó una embarcación pascuense que se dirigía a la fragata y enarbolaba una bandera roja. Alarmado el oficial de guar-

día, que interpretaba que se encontraba en peligro, se preparó a inquirir lo que sucedía, pero los gritos de los tripulantes le indicaron que habían encontrado una de las anclas perdidas.

Desde el comienzo los pascuenses habían tomado la situación que estaba viviendo la fragata *Iquique* como un desafío personal en el cual estaban obligados a cooperar para solucionarla y, para que no se desmintiera su fama de excelentes nadadores, habían buceado en apnea, sin trajes apropiados ni máquinas de aire, el fondo marino a donde estimaban que se había perdido el ancla de babor, hasta encontrarla. La amarraron con un cable al que le hicieron firme un remo el otro extremo, dejándola así señalizada para que el buque pudiera rescatarla.

Se rescató e izó el ancla de babor y los buzos continuaron la búsqueda de la de estribor. En esto encontraron una cadena que aparentaba ser de mayor diámetro que las del buque, lo que lógicamente indicaría la existencia de un ancla de mayor tamaño, pero una por otra debe haber pensado el comandante.

Pasado el mediodía del sábado 9 fue amarrada la cadena con un virador de alambre y se procedió a virarla con el cabrestante de la fragata. Después de emplearse al máximo el poder que era capaz de desarrollar, el cable repentinamente se cortó, decidiéndose a abandonar el intento y zarpar de regreso.

El viaje de vuelta al continente tendría características diferentes a lo que había sido el de ida, pues había que sumar más de una semana no considerada en los abastecimientos del buque, que había hecho que éstos mostraran signos de no alcanzar.

Adquirir víveres en la isla había sido posible, pero solamente con los dos insumos que no escaseaban allí, esto era pollos y choclos, por lo que tuvimos que convencernos que no tendríamos de un chef y nuestras comidas se reducirían

a pollo acompañado de choclo y a choclo acompañado de pollo.

Para que la situación no fuera fácil al subteniente contador Vallejos, embarcamos como pasajeros al obispo de la Araucanía, monseñor Guido Beck de Ramberga, al Capitán de Bandada Roberto Parragué que había volado con el Manutara a la isla, a otro oficial de la FACH, dos monjas, un escritor y tres o cuatro funcionarios civiles, a los cuales debían sumarse unos siete a diez personas más que se embarcarían en la isla de Juan Fernández.



Capitán de Bandada Sr. Roberto Parragué.

El sábado 16 de febrero fondeamos en bahía Cumberland, y a las 16:40 horas del domingo 17 en Valparaíso, y cinco días más tarde debíamos recogerlos a la Escuela Naval, poniendo fin a las "vacaciones".

Han transcurrido cincuenta y dos años, más de medio siglo, y cumplí mi deseo de volver a la isla.

Indudablemente que ha cambiado, y muchísimo, pero creo que un balance es manifiestamente positivo.

El principal cambio lo marca la transformación de esa sociedad en la cual el dinero no tenía valor alguno, pues no había nada en que gastarlo y en que el trueque era la moneda de cambio, por un mercantilismo acentuado, la preferencia por las marcas que dan estatus y los elevados precios, principalmente a los turistas.

Si ello es negativo, puede anotarse en sentido opuesto que no existe la

inmensa pobreza que se apreciaba en 1952, con los niños descalzos en el barro y sin más ropas que algunas raídas prendas cambiadas a los pocos continentales que llegaban o enviadas por caridad por la Sociedad Amigos de la Isla de Pascua. Hoy podría decirse, sin conocer cifras de interesados organismos estadísticos, que en la isla no se ve pobreza y más aún, si no existiera tanta pereza, tal vez podrían exhibir niveles muchos más altos.

En el aspecto arqueológico, recuerdo haber consultado en nuestro viaje de cadetes por la existencia de los moais y recibido como respuesta que había que viajar al volcán Rano Raraku, pues solamente allí los había.

Hoy se está haciendo un trabajo excelente en levantar estos monumentos

y volverlos a la posición que algún día tuvieron, que se encuentran en todo el contorno de la isla, aunque aún queda mucho por hacer.

Creo, sin temor a equivocarme, que nuestro viaje de 1952 fue en un momento en que la isla se encontraba en el nadir de su historia; no era que solamente existieran moais en el Rano Raraku, sino que ahí se podían ver, botados cara hacia arriba o algunos verticales, pues así habían quedado durante las guerras tribales y todos los demás que existían en tantos otros lugares estaban cara al suelo, simulando ser solamente montones de piedra.

Evidentemente los años de la explotación comercial de la isla, entre 1895 y 1953 marcaron su peor momento.

* * *

