



PASADO Y PRESENTE DE LA CONTRIBUCIÓN DE LA ARMADA AL DESARROLLO EN RAPA NUI

Gustavo Jordán Astaburuaga *

- Contribución de la Armada al desarrollo de isla de Pascua: el pasado.

En enero de 1870 fondeó en Hanga Roa, Rapa Nui, la corbeta *O'Higgins*. Su misión era efectuar diversos estudios científicos de la isla y de sus habitantes, transportar medicinas y carga a los sacerdotes de los Padres Franceses de Valparaíso que habían iniciado su labor misionera en la isla en 1864 con el hermano Eugenio Eyraud, primera persona occidental que había convivido en forma prolongada con los nativos. Decía la orden de viaje de la corbeta: "Llevará a la isla para entregar a los padres misioneros un cajón de medicinas que he remitido a Uso por conducto de la Comandancia Jeneral de Armas de esta capital. Además conducirá los otros objetos que esa Comandancia Jeneral prepara, los cuales serán dirigidos también a los padres referidos para que ellos hagan entre los indígenas la distribución correspondiente"¹.

El interés nacional por Rapa Nui había sido fomentado por los informes del hermano Eugenio y las intervenciones del reverendo Gaspar, misioneros destinados a la isla, en sus viajes efectuados a Chile continental a contar de 1864. "El Mercurio" se había hecho eco de estas inquie-

tudes y opinaba que el Gobierno debería tomar posesión de la isla.

En su edición del 25 de mayo de 1868, el periódico "La Patria", publicó un artículo comentando la importancia de isla de Pascua, diciendo: "La posición de la isla en el punto que se cortan los círculos marinos que determinan tres líneas de navegación llamadas a tener una inmensa importancia, tales como la de Australia a Panamá, de Nueva Zelanda al Callao y la de California por el cabo de Hornos, hacen de esta isla el lugar más adecuado para grandes depósitos de carbón y víveres de que proveer a los buques a vela y a vapor empleados por las citadas líneas, que en la actualidad se ven obligados a reabastecerse saliéndose de rumbo, perdiéndose tiempo y distancia para completar el combustible necesario para esas largas navegaciones"².

Don Francisco Echaurren, Ministro de Defensa de la época, dispuso la comisión de la *O'Higgins* a fines de 1869 para que se efectuaran diversos estudios científicos de la isla³.

A bordo de la corbeta se encontraban varios oficiales que serían famosos posteriormente, su Comandante era el Capitán de Fragata don Anacleto Goñi, su Segundo Comandante era el Teniente Primero don Arturo Prat Chacón, forma-

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Magno Colaborador, desde 1986.

1. "Primeras Jornadas Territoriales de Isla de Pascua", Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra, Santiago, 1987, página 139.
2. "Diario la Patria", Santiago de Chile, 25 de mayo de 1868.
3. "Embrujo de Isla de Pascua", Tomás Sepúlveda Whittle, Capitán de Fragata, Armada de Chile, Revista de Marina, septiembre-octubre, 1972, página 517.

ban parte de la dotación del buque el Teniente Segundo don Luis Uribe Orrego, el Guardiamarina examinado don Francisco Segundo Sánchez y el Ingeniero de Tercera don Vicente Mutilla. Estaban embarcados como cadetes en instrucción Policarpo Toro y Arturo Wilson⁴.

Al término de una semana de trabajos la dotación de la corbeta había cumplido todas las tareas asignadas, se había confeccionado una completa descripción científica de la isla, se habían realizado una serie de observaciones fisiológicas y antropológicas de los nativos, se había llevado a cabo un levantamiento hidrográfico de la isla y de sus fondeaderos, y se había recopilado material botánico y arqueológico que sería entregado al museo de historia natural de Santiago.

Rapa Nui había sido descubierta por marinos holandeses en 1722, España había tomado su posesión simbólica en 1770 y había sido visitada por las expediciones científicas de James Cook en 1774 y del Conde La Perouse en 1786. Entre el arribo de los holandeses en 1722 hasta 1862, 53 buques habían establecido contacto con Rapa Nui, pero sólo 39 fondearon en la isla⁵. Entre 1862 y 1863 más de 16 buques fueron autorizados por Perú para efectuar un tráfico evidentemente esclavista y embarcaron por engaño y a la fuerza entre 1600 y 1675 Rapa Nui de ambos sexos, incluyendo al rey y los sabios de la época, transportándolos como esclavos a trabajar a las islas Chinchas⁶. Todos, excepto 16 que regresaron a la isla, perecieron en el exilio.

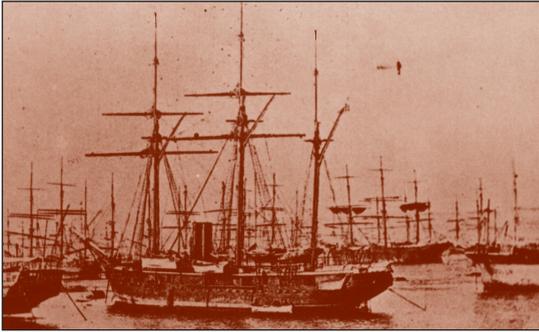
Al respecto el Capitán de Corbeta Ignacio Gana, Instructor de Guardiamarinas de la Corbeta *O'Higgins* informaba

en 1870: "Pero esta población de 4000 almas ha sufrido quebrantos mortales en un corto espacio de tiempo. En una fecha que se supone a principios de 1863, se empezó a transportar a la costa del Perú un número crecido de esta jente, para ocuparlas en labores del campo y en el embarque del guano en las Chinchas. Entre los 900 arrastrados con maña i violencia, lo fue también el rey con toda su familia. Esta circunstancia se convirtió en una ruda calamidad que trajo la anarquía, el robo, el asesinato, el hambre y una lucha desesperante i encarnizada. Todos querían mandar i nadie obedecer y este cuerpo acéfalo se destruyó así mismo"⁷.

Con el regreso de unos pocos repatriados la crisis humanitaria se agravó: llegaron enfermos de viruela, tisis y tuberculosis contagiando al resto de los isleños. Como resultado, en una generación la población nativa se redujo al 3% de lo original, descendió de aproximadamente 4000 a 5000 personas en 1860⁸ a 600 en 1870⁹. En 1871, a causa de irreconciliables diferencias de los misioneros de los padres franceses con el ciudadano, también de origen francés, Dutrou-Bomier, los misioneros deciden abandonar isla de Pascua y se dirigieron a Tahití con 168 pascuenses¹⁰. A causa de lo anterior, "más personas dejaron la isla de las que quedaron"¹¹.

En 1877 la población en la isla era de sólo 111 personas¹² y descendió a sólo 101 personas en el año 1892: 12 hombres y 89 mujeres¹³. A contar de esta fecha la población empezaría a aumentar lentamente, pese a que en 1889 arribaría otra enfermedad temible desde Tahití, la lepra. En 1902 habitaban la isla 201 Rapa

4. "Policarpo Toro y la Isla de Pascua", Juan Patillo Barrientos, Capitán de Fragata, Revista de Marina, número 4, 1984, página 375.
5. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua", Edmundo Edwards Eastman, manuscrito, 2006, página 5.
6. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua", opcit, página 8.
7. "Primeras Jornadas Territoriales de Isla de Pascua", opcit, página 148.
8. "Primeras Jornadas territoriales de Isla de Pascua", opcit, página 14.
9. "Informe del Pueblo Rapa Nui", Tomás Guillermo Bate, Cirujano Primero, Armada de Chile, Corbeta *O'Higgins*, 1870, publicado en el Anuario Hidrográfico de la Armada, volumen 35, 1930, página 382.
10. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua", opcit, página 11.
11. "Island at the end of the World. The Turbulent History of Easter Island", Steven Roger Fiseher, U. K, 2005, página 113.
12. "La Isla de Pascua. Proyección de Chile en el Océano Pacífico", José T. Merino Castro, Almirante, conferencia dictada con motivo del inicio del mes del mar, el 2 de mayo de 1988, Revista de Marina, número 3, 1988, página 342.
13. "Parte de Viaje de la Corbeta ABT *Abtao* a Isla de Pascua", publicado en el diario "La República", de Santiago, número 1777, 1892.



Corbeta O'Higgins.

Nui en 1916 la población había aumentado a 273 en 1935 a 338 personas¹⁴.

En 1875 recaló nuevamente a la isla la corbeta *O'Higgins* para completar los trabajos científicos efectuados en su primer viaje, explorándose las islas Salas y Gómez. Policarpo Toro, ahora como Teniente Segundo, era parte de su dotación.

En 1881, un jefe pascuense, acompañado por 20 isleños, viajó a Tahití para solicitar, sin éxito, la anexión de isla de Pascua a Francia¹⁵.

En 1885 don Benjamín Vicuña Mackena escribió en el "Mercurio" de Santiago su famoso artículo "El Reparto del Pacífico", argumentando en forma vehemente en favor de la anexión de Rapa Nui al territorio nacional. Este artículo fue reproducido en el primer ejemplar de la Revista de Marina publicado ese mismo año¹⁶.

En el año 1886 Policarpo Toro regresa a la isla, ahora como Segundo Comandante de la corbeta *Abtao*. Al término de esta comisión elevó una memoria profesional en que destacaba la importancia que adquiriría la isla como una estación naval para Chile y como punto de apoyo al tráfico marítimo que se generaría hacia Australia y Nueva Zelanda, una vez que se abriera el canal de Panamá, recomendando la imperiosa necesidad de tomar

posesión de Rapa Nui antes que otro país lo hiciera. Iniciaba Toro su memoria escribiendo: "Mucho se ha hablado, discutido y escrito sobre esta misteriosa isla que, como un fantasma, se levanta en medio del mar. El origen de sus habitantes, costumbres, los trabajos efectuados por ellos en sus estatuas colosales sin medios mecánicos para efectuarlas etc., han dado lugar a mil conjeturas e hipótesis más o menos fundamentadas o fundadas de parte de sabios viajeros"¹⁷.

Estableciendo la importancia estratégica de isla de Pascua, Policarpo Toro aseveraba: "Para Chile tiene un doble objeto: primero, magnífica estación naval para una pequeña pero importante Marina, donde encontrarán las tripulaciones un lugar de recreo y descanso después de un penoso viaje, ya sea de instrucción o de recalada forzosa, encontraremos en ella un refugio a la inclemencias del tiempo y un trozo de carne fresca para sus extenuadas tripulaciones. Segundo, evitar que una potencia extranjera, tomando posesión de ella, nos amenace desde allí en las futuras emergencias que pudiera hallarse Chile u otra de las repúblicas sudamericanas"¹⁸.

Sus recomendaciones llegaron a oídos del Presidente de la República don José Manuel Balmaceda, quien lo comisionó en 1887 para desplazarse a Tahití y estudiar la posible adquisición de diferentes terrenos de la isla en condiciones favorables y sondear la posible reacción francesa. Todos los informes obtenidos fueron positivos.

Consecuente con la opinión favorable a esta iniciativa, el vicario apostólico de Tahití (jurisdicción eclesiástica de la cual dependía Rapa Nui en esa época) fue en persona a la isla a principios de 1888 para recomendar al Rey Atamu a te Quena que accediera a esta toma de

14. "Monografía de la Isla de Pascua", Héctor Baeza P., Mayor, Revista de Marina, julio, 1954, página 476.

15. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". opcit, página 13.

16. "Historia de la Isla de Pascua de 1800 a 1900", documento manuscrito, sin fecha, Edmundo Edwards Eastman, Chile, página 105.

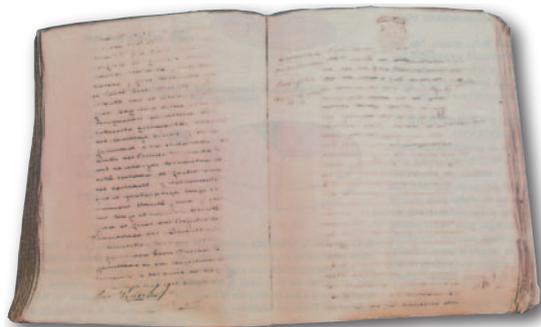
17. "Primeras Jornadas Territoriales de Isla de Pascua", opcit, página 156.

18. "La Isla de Pascua. Proyección de Chile en el Océano Pacífico", opcit, página 343.

posesión por parte de Chile, quedando así el pueblo Rapa Nui protegido contra futuras agresiones externas que lo habían llevado casi a su exterminio¹⁹.

La toma de posesión de la isla de Pascua culminó exitosamente el 9 de septiembre de 1888, mediante la firma, el acuerdo de voluntades entre los jefes Rapa Nui y el Capitán de Corbeta Policarpo Toro, estableciéndose simultáneamente la primera colonia chilena en la isla compuesta por 12 personas, a cargo del Capitán de Ejército Pedro Pablo Toro, hermano de Policarpo Toro.

El documento de cesión de soberanía dice así: "Los abajos firmantes, jefes de la isla de Pascua, declaramos ceder para siempre y sin reserva al Gobierno de la República de Chile la soberanía plena y entera de la citada isla, reservándonos al mismo tiempo nuestros títulos de jefes que estamos investidos y de que gozamos actualmente", firmaron este documento 3 testigos y 12 jefes Rapa Nui²⁰.



Las fojas correspondientes del Registro de Propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso, donde figura la inscripción de la Isla de Pascua.

La proclamación del Capitán Toro decía así: "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 reserva de la soberanía

de isla de Pascua, cesión que nos ha sido hecha por los Jefes de esta isla para el Gobierno de la República de Chile"²¹.

El acto de toma de posesión de Rapa Nui no pudo ser más oportuno. Pocos días después arribó a la isla procedente de Tahití un crucero francés con la orden de anexar la isla a ese país. Esta situación le mereció una interpelación al Ministro de Colonización francés de la época en el Parlamento, sin mayores consecuencias²².

El acto de cesión y toma de posesión de la soberanía de Rapa Nui para Chile tuvo dos características relevantes: en primer lugar, fue un acuerdo voluntario entre su Rey y el Capitán de Corbeta Policarpo Toro representando al Gobierno, no existiendo uso de la fuerza o acciones de coacción indebidas, y en segundo lugar, nunca fue objetado oficialmente por ningún país del mundo.

La toma de posesión de isla de Pascua no implicó inicialmente, como lo fue en el caso de la isla Juan Fernández, la incorporación de esta isla al régimen jurisdiccional de la República, lo que finalmente ocurrió en 1916.

La revolución de 1891 afectó negativamente a isla de Pascua. Policarpo Toro fue leal al Gobierno y como consecuencia de la revolución fue llamado a retiro de la Armada. El Capitán Pedro Toro, siendo pariente de la esposa del ex Presidente Balmaceda, debió abandonar la isla en el año 1892 regresando al continente en la Corbeta *Abtao* junto con dos familias de colonos, quedando en la isla sólo 3 personas de origen no Rapa Nui.

Un nuevo rey Rapa Nui llamado Riro Roko, primo de Atemu te Quena, fue elegido democráticamente por los isleños en el año 1892, posterior al fallecimiento de este último por causas naturales.

En 1895 el Gobierno suscribió un contrato de arrendamiento de la isla por

19. "El Capitán Policarpo Toro", Ricardo Hurtado Sagrado, Revista de Marina, Junio-Julio, 1952, página 439.

20. "La Isla de Pascua y sus Misterios", Doctor Stephen-Chauvet, Editorial Zig Zag, Santiago de Chile, 1970, página 408.

21. Idem anterior, página 409.

22. "La Isla de Pascua y la Armada Nacional. (9 de septiembre de 1888 - 9 de septiembre de 1954)", Lautaro Pérez Seh., Revista de Marina, octubre de 1954, página 642.



Capitán de Corbeta don Policarpo Toro Hurtado.

20 años con Enrique Merlet, designando este último un administrador en la isla, el que asumió adicionalmente funciones como subdelegado marítimo a contar de marzo de 1896. Durante ese año, y una vez confeccionada una pirca de piedra de 3 metros de altura, el administrador de la isla, Alberto Sánchez, cumpliendo instrucciones de Merlet, confinó a todos los Rapa Nui en un área de 1000 hectáreas²³.

Debido a lo anterior, y a que la isla empezó a ser explotada comercialmente se generaron una serie de roces y abusos con los isleños y en el año 1899, después de una serie de incidentes con el administrador de la isla, el Rey Riro Roko resolvió viajar a Valparaíso embarcándose en la goleta *María Luisa* para plantear al Presidente de la República los problemas surgidos con su arrendamiento²⁴. Alberto Sánchez, el administrador de la época, relató los hechos como se indica: "El día de la partida de la goleta *María Luisa*, el rey

Riro Roko me manifestó deseos de ir a Chile para pedir amparo al Gobierno, por haberles quitado sus tierras y plantaciones el concesionario de la isla Enrique Merlet... Le expresé al Rey el peligro que había de que no habiendo comunicación con la isla, tal vez Merlet no le diera permiso para regresar en su buque y me contestó que en este caso esperaría hasta que pudiese venir en un buque de guerra"²⁵. El Rey viajó acompañado por Juan Tepano, José Pirihato y Juan Araki, tres de sus más cercanos amigos²⁶.

Al arribo del Rey Rapa Nui a Valparaíso Merlet dilató sus intenciones de entrevistarse con el Presidente de la República y lo hizo acompañar por un ciudadano alemán llamado Alfredo Jefferies (el cual había vivido previamente en la isla), quien atendió al Rey convidándolo a su casa, embriagándolo y llevándolo a lugares de mala reputación hasta que cayó enfermo de gravedad, siendo llevado al Hospital don Juan de Dios lugar en que falleció pocos días más tarde²⁷. Según informaciones no confirmadas, Merlet le habría informado a una mujer Rapa Nui años más tarde que el rey Riro Roko había fallecido a causa de haber sido envenenado²⁸.

A contar del año 1900 Rapa Nui empieza a ser nuevamente visitada por buques de la Armada, particularmente por la corbeta *Baquedano*, buque que recaló a isla de Pascua 20 veces entre los años 1900 y 1935²⁹. La Armada se vuelve a involucrar en la vida de la isla en forma creciente, actuando como árbitro en numerosos conflictos que se suscitaban entre la compañía explotadora y los Rapa Nui, transportando víveres y materiales a la isla en cada buque que recaló a ésta,

23. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". opcit, página 20.

24. "Historia de la Isla de Pascua", opcit, página 158.

25. "Apuntes Acerca del Rey Riro Roko". Grant McCall. manuscrito. 2006, página 6.

26. "Historia de la Isla de Pascua". opcit, página 158.

27. Idem anterior, página 159.

28. "Parte de Viaje de la Corbeta *Baquedano*". publicado en el diario "El Ferrocarril" de Santiago. número XLV (45) del año 1900.

29. Idem anterior.

cumpliendo también la función de elevar informes oficiales de la situación de la isla y del estado de su población.

En el año 1900 el Comandante de la *Baquedano* elevó un completo informe acerca del estado de la administración de la isla y del estado moral de sus habitantes, junto con organizar y disponer una serie de medidas que igualaron las condiciones de trabajo de los Rapa Nui a las existentes en el territorio continental. Su apreciación respecto del estado de salud de la población fue regular, habiéndose detectado infecciones venéreas aparte de la lepra³⁰.

En 1902 recaló nuevamente la *Baquedano* a la isla llevando materiales y víveres. En esta oportunidad son embarcados destino al continente 7 Rapa Nui sindicados como los cabecillas de un intento de revolución en la isla³¹. En 1905 se comprobó que las medidas adoptadas en el año 1902 habían sido efectivas y reinaba el orden y la tranquilidad en la isla.

A contar de 1911 visitaría anualmente la isla un capellán naval para atender las necesidades espirituales de los Rapa Nui. Ese mismo año personal de la *Baquedano* midió todos los terrenos de propiedad fiscal de la isla y se denunció las pretensiones ilegales de ocupar otros terrenos por parte de la compañía explotadora.

En 1912 el Comandante de la *Baquedano* comprobó el estado de miseria en que se encontraba el pueblo Rapa Nui y las enfermedades que existían sin control. A su regreso a Valparaíso efectuó una importante campaña pública motivando a la ciudadanía para efectuar una colecta de ropas y herramientas las que fueron enviadas a la isla para distribución entre los Rapa Nui.

En 1914 el Comandante de la *Baquedano* efectuó un sumario ante una sublevación de los Rapa Nui en contra de la compañía explotadora de la isla, esta-

bleciéndose que los nativos eran víctimas de atropellos y abusos de parte de la compañía concesionaria, por lo cual se modificó las condiciones de trabajos y salarios de los Rapa Nui en beneficio de estos últimos. El Comandante de la *Baquedano* concluía en este sumario frases como las que se indican: "El infrascrito no duda que es un delito matar ganado ajeno, pero esa falta se atenúa si se toma en consideración que el ganado muerto por los naturales no es otra cosa que su propio ganado arrebatado por un concesionario abusivo y sin conciencia. El infrascrito está convencido de que actos brutales y salvajes penados por todos los códigos han sido cometidos en esa colonia chilena por el señor Merlet y sus administradores"³².

Ese mismo año el Comandante de la *Baquedano* nombró como Oficial del Registro Civil y como preceptor de la isla de Pascua a Ignacio Vives Solar (quien escribiría numerosos e interesantes artículos acerca de isla de Pascua en la revista Zig Zag y otras publicaciones). Dictaminó, adicionalmente, la abolición del trabajo forzado, obligación de la compañía explotadora de vender carne y otros productos a los isleños.

En 1915 la *Baquedano* completó los trabajos hidrográficos efectuados previamente en la isla y su Comandante elevó un completo informe destacando los estragos



Corbeta General Baquedano.

30. "La Isla de Pascua y la Armada", editorial, Revista de Marina, septiembre-octubre, 1972, página 524.

31. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua", opcit, página 21.

32. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua", opcit, página 22.

que estaba ocasionando la lepra en los Rapa Nui. Ese mismo año el Gobierno, debido a los abusos con los Rapa Nui por la compañía explotadora de la isla, nombra un subdelegado marítimo independiente de la compañía explotadora³³.

En 1916 el Comandante de la *Baquedano* Luis Stuen, consiguió un mejoramiento de la alimentación de los leprosos y mejoró las condiciones de trabajo en favor de los Rapa Nui. Confeccionó un informe de las condiciones de vida del pueblo Rapa Nui que fue lapidario y generó importantes repercusiones políticas en el territorio continental: entre ellas se dio término anticipado al contrato de arrendamiento de la isla y por ley de la República se dispuso que Rapa Nui pasara a depender de la Armada, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo.

A contar de 1916 el Gobierno dispone formalmente el inicio de la colonización de la Isla³⁴. De esta manera la isla había pasado casi 30 años en una especie de limbo administrativo, pese a que el Capitán Pedro P. Toro, primer colonizador de la isla, había recomendado en su informe final, fechado en noviembre de 1892, que la isla, al igual que Juan Fernández, debería ser parte del Departamento de Valparaíso³⁵.

En ese viaje se embarcó el Vicario General Castrense Monseñor Rafael Edwards, quien escribió posteriormente: "Se les ha robado cuanto tenían. El suelo en que nacieron, sus casas, sus barcas, sus animales, sus vestidos mismos (y esto sin referirse a la honra y a la paz de sus hogares ultrajados), todo, todo ha sido objeto de la brutal codicia de los hombres sin Dios ni ley, sin entrañas, sin pudor. Arrinconados como animales, perseguidos en el último rincón de su propia isla viven de la merced de quienes los han despojado... Es la leprose-

ría lo más inmundo y asqueroso que se puede imaginar"³⁶.

Para dimensionar el efecto del informe del Comandante Stuen, es conveniente citar los considerandos por los cuales el Gobierno rescindió en forma anticipada el contrato de arrendamiento de la isla en 1916, dicen así: "Vistos los antecedentes y lo informado por el Comandante de la corbeta *Baquedano* don Luis Stuen, y por el abogado de la defensa del fiscal, don Carlos Estévez y teniendo presente que el arrendatario de isla de Pascua no ha dado cumplimiento a las obligaciones que le impuso el contrato y está empeñado en gestiones destinadas a disputar al Estado el dominio de los mismos terrenos que explota en arrendamiento; que las abundantes informaciones reunidas ponen de manifiesto que el régimen imperante en isla de Pascua ha sumido en la miseria a sus habitantes, es rémora para su progreso y será causa de mayores males si no se le pone inmediato término; que es deber de humanidad estudiar y resolver una variada serie de cuestiones relacionadas con la administración de la isla, a fin de garantizar a sus habitantes sus derechos e intereses, mejorarles sus condiciones de vida y salvarles de los peligros de la lepra que empieza a hacer estragos entre ellos, Decreto 1) Declárase caducado el contrato de arrendamiento de la isla de pascua suscrito con don Enrique Merlet el año 1895 y prorrogado por decreto supremo del 20 de julio del presente año..."³⁷.

Ese mismo año el Gobierno creó la "Comisión Isla de Pascua", presidida por Monseñor Edwards, que tenía por objeto estudiar las medidas conducentes a salvaguardar los intereses fiscales y mejorar las condiciones de vida de los isleños.

En 1917, en la comisión efectuada por la *Baquedano* al mando del Capitán

33. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". opcit, página 19.

34. "Jornadas Territoriales de Isla de Pascua". opcit, página 164.

35. "Memoria del Ministerio de Culto y Colonización". presentada al Gobierno en el año 1892. autor Pedro P. Toro, 15-nov-1892, pág. 212.

36. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". opcit, página 23.

37. "Revista Zig Zag". Santiago, 20 febrero, 1932.

de Fragata don José T. Merino, quien viajó acompañado nuevamente por el Vicario General Castrense mencionado, se midieron y repartieron 2000 hectáreas a los Rapa Nui para su cultivo y beneficio directo, se construyó una lazareto y una escuela, se definieron los terrenos de propiedad particular y se adoptaron una serie de medidas para mejorar el sistema de alimentación y de la calidad de las casas de los isleños.



Vicario General Castrense
Monseñor Rafael Edwards.

En 1921 se recomendó la instalación de una misión católica para atender en mejor forma al leproso y para mejorar la enseñanza de la escuela básica de la isla. En 1926 se elevó un detallado informe sugiriendo materializar nuevas construcciones y se elaboró un informe denominado "Memorias, Balances, Inventario y Registro de Propiedades", lo cual ha sido vital para establecer los derechos de propiedades de los Rapa Nui hasta la fecha. En 1929 se presentó un proyecto para captar las aguas del volcán Rano Raraku para beneficio de la isla.

En 1931 el Comandante de la *Baquadano* hace presente la necesidad de mejorar la educación de los isleños trayendo profesores primarios desde el continente y además recalca la necesidad de construir un nuevo lazareto.

Ese mismo año, durante la gravísima crisis económica mundial, se rumoreó con fuerza que el Gobierno estaba analizando la posibilidad de vender la isla de Pascua. Se consideró la posible venta a U.S.A., Japón e Inglaterra, lo que siem-

pre fue denegado oficialmente por las autoridades³⁸.

A contar de 1933 la Armada se hizo cargo del tratamiento de la lepra de la población Rapa Nui³⁹. También se efectuó un completo censo de la población, se confeccionó un inventario de todos los Moais y se reiteró la necesidad de construir un nuevo leproso. A raíz de este informe isla de Pascua fue declarada parque y monumento histórico nacional en 1935. Ese mismo año, después de una serie de litigios, el Gobierno de Chile inscribió a su nombre, todos los terrenos de isla de Pascua.

En 1934, además de las instalaciones navales, existía en la isla una oficina del registro civil, dos talleres de carpintería, un taller mecánico y 448 hectáreas estaban cultivadas por los nativos. La población de la isla era de 607 habitantes.

En 1935, el Comandante de la *Baquadano*, entre otras medidas, autoriza la libre circulación de los isleños por los terrenos de la compañía explotadora para ir a pescar a las diversas ensenadas⁴⁰.

Considerando las sugerencias formuladas por la Armada para mejorar las condiciones de vida del pueblo Rapa Nui, en la renovación del contrato de arrendamiento de la isla efectuado en 1935, se incluyeron la ejecución de las siguientes obras con cargo de la empresa arrendataria: la construcción de una radioestación, la construcción de una enfermería y una farmacia, la construcción de un sistema de captación y distribución de agua dulce obteniéndola desde el volcán Rano Raraku incluyendo bebederos y un sistema de riego para los Rapa Nui, reparaciones extensas de la escuela primaria de la isla, ampliación y reparaciones del lazareto existente, asignación a la Armada de una cantidad de dinero anual para adquirir medicamentos y consumos médicos que serían entregados gratuitamente a los Rapa Nui.

38. "La Tenencia de la Tierra en Rapa Nui. Isla de Pascua". Hugo Alsina Calderón, Capitán de Navío, Revista de Marina, número 3, 2000, pág. 275.

39. Tesis para optar al Grado de Capitán de Fragata, por Hau Moama, Armada de Chile, 1944.

40. "Parte de Viaje Corbeta Baquadano". Armada de Chile, XXXII crucero de instrucción, 1935, anexo número 4, página 2.

En el año 1936, a proposición de la Armada, el Gobierno aprobó por decreto supremo el Reglamento de Régimen Interno y de Trabajo de la isla de Pascua, el cual contiene una serie de garantías a favor del pueblo Rapa Nui y establece claramente las tareas y responsabilidades del subdelegado marítimo y de la Armada en la isla⁴¹.

En 1936 se inauguró la primera radioestación naval en la isla. En 1937 se creó la parroquia de Santa María de Rapa Nui, asumiendo como párroco el padre Sebastián Englert, el cual fue contratado como Capellán de la Armada, dependiendo del Vicariato de la Araucanía, ejerciendo su ministerio hasta su fallecimiento en 1969.

En 1938 se designa al Teniente Primero Cirujano Álvaro Tejeda como Gobernador y Jefe Militar de isla de Pascua. Con el decidido apoyo de la Armada y considerando el mal resultado logrado en educación de los isleños con el sistema imperante anteriormente, la escuela existente en isla de Pascua fue traspasada al control de unas religiosas especialmente enviadas a la isla para este efecto⁴².

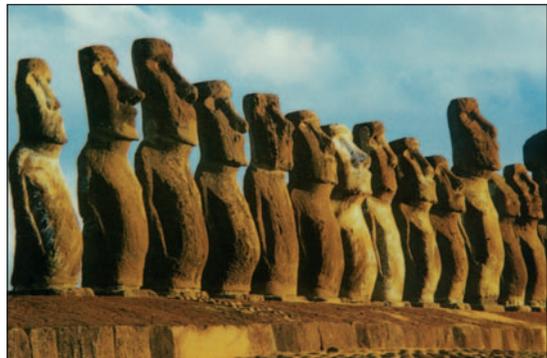
En 1939 la Armada construyó una pequeña enfermería con 12 camas que contaba con una sala de cirugía menor y otra de curaciones, todo lo cual era atendido por un enfermero naval⁴³.

Como consecuencia de una serie de artículos de prensa denunciando las malas condiciones de vida de los pascuenses, la falta de educación, de obras públicas, los estragos de la lepra y la prohibición que tenían los isleños de abandonar la isla, en 1947 se fundó en Valparaíso y Santiago la "Sociedad de Amigos de Isla de Pascua", llegando a tener más de 1000 socios, entre ellos numerosos marinos, cuyo objeto era "preocuparse por

la salud y el bienestar de los isleños y además lograr terminar el contrato con la compañía explotadora de la isla". Gracias a estas iniciativas y con la cooperación de la Armada y del Ministerio de Salud y del público en general se logró construir un nuevo leproscario y designar un médico residente en la isla⁴⁴.

Entre los objetivos de la sociedad "Amigos de la Isla de Pascua" se encontraban los siguientes: "Cooperar con la Armada Nacional mientras exista un contrato de arrendamiento entre el fisco y la compañía explotadora de la isla de Pascua, en todo cuanto signifique progreso para la isla y bienestar para sus habitantes; llevar a la isla en los barcos de la Armada, material instructivo sobre la patria chilena, para ser dado a conocer en conferencias y reuniones dedicadas a los isleños; tratar de que todos los años en los barcos que envíe la Armada, vaya un miembro de la sociedad a isla de Pascua a imponerse de lo que allí se realiza la obra planeada e informar de ella a la Institución, la que dará a esa la mayor publicidad:"⁴⁵.

En el año 1950 no existía en la isla ninguna habitabilidad para turistas, sólo era posible disponer de 10 camas del Hospital Naval y la disponibilidad de alo-



Ahu Tongariki.

41. "Jornadas Históricas Territoriales de Isla de Pascua". OpCit, página 174.

42. "Oficio de la Vicaría Apostólica de la Araucanía a su Excelencia el Presidente de la República". Villarrica, 7 de febrero de 1953.

43. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". opcit, página 25.

44. "Nuestra Isla de Pascua", Doctor Daniel Camus Gundian, 1988, página 50.

45. "Parte de Viaje del Transporte Angamos" de la Armada, número 1, 1950, del 3 de febrero de 1950, página 24.

AMIENTO para 4 a 6 personas por parte del Administrador y Jefe Militar de la isla⁴⁶.

En 1951 la Fuerza Aérea efectuó el primer vuelo de un avión hacia isla de Pascua, mediante el famoso vuelo del avión "Manutara" que duró 19 horas y 20 minutos y contó con el apoyo de una fragata de la Armada como buque de rescate en caso de un accidente⁴⁷.

En el año 1952 Chile junto con Perú y Ecuador establecieron un acuerdo internacional que dio origen a la zona económica exclusiva de las 200 millas, vigentes actualmente a nivel mundial. Isla de Pascua y Salas y Gómez proyectan una zona económica exclusiva de 722.885 kilómetros cuadrados, equivalentes al 95.6 % de la superficie de Chile continental.

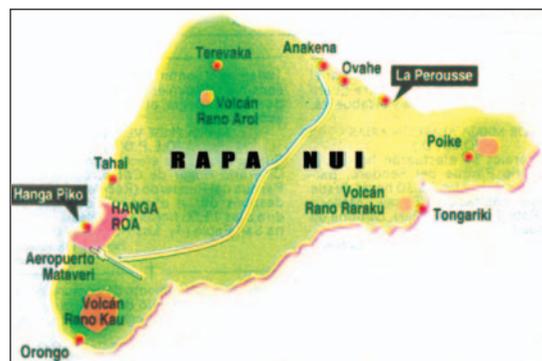
A principio de los años 50's la compañía arrendataria de la isla no había dado cumplimiento en forma plena a las exigencias del contrato de arrendamiento celebrado en 1935, particularmente aquellas relacionadas con el leprosario, las reparaciones a la escuela y la carbonera que debía haber sido construida para la Armada, lo que sumado al estado de abandono del pueblo Rapa Nui y el pésimo negocio que significaba para el Estado el arriendo de la isla, y a las presiones políticas de la "Sociedad de Amigos de Isla de Pascua" el Gobierno determinó poner término anticipado del contrato en el año 1953.

Internamente en la Institución, en 1952, la Primera Zona Naval opinaba al Sr. Comandante en Jefe de la Armada de la época que no estaba convencida de las causales argumentadas para dar término anticipado de este contrato y que la Armada no tenía los recursos económicos, las capacidades ni los conocimientos técnicos adecuados para asumir la administración y la explotación comer-

cial de la isla, ni proveer y controlar todos los servicios públicos asociados⁴⁸. Pese a lo anterior, a contar de 1953 la Armada, por disposición del Gobierno, asumió la administración y control de la isla en forma íntegra.

La Institución le dio un fuerte impulso a la educación, aumentando de 62 a 276 alumnos en la escuela pública en sólo 8 años de administración⁴⁹. Se mejoró sustancialmente la atención de salud pública con médicos y personal de la Armada, destinándose a contar de 1955 un médico de la Armada, un odontólogo, una matrona y enfermeros, también se amplió la enfermería pasando a ser un pequeño hospital naval dotado de rayos "X".

En este período se materializaron numerosas obras públicas, incluyendo importantes obras para proveer agua potable y electricidad a la isla, la construcción del muelle en Hanga Piko, se mejoraron los aspectos laborales, se efectuaron actividades de reforestación de especies inexistentes en la isla, y se otorgó una atención preferente a la salubridad pública a través del hospital naval existente. Para atender las necesidades del predio fiscal de la isla fueron contratadas 50 personas, aumentándose en más del 50% sus salarios originales.



Isla de Pascua.

46. "Boletín de la Sociedad de Amigos de la Isla de Pascua", editado por la Universidad de Chile, 1949.

47. "Monografía de la Isla de Pascua", opcit., página 474.

48. "El Misterioso Mundo Rapa Nui". Ramón Campbell, editorial Francisco de Aguirre, Santiago, Chile, 1973, página 237.

49. "Oficio Primera Zona Naval al Sr. Comandante en Jefe de la Armada". Ordinario número 578, 25 de noviembre de 1955.

También se estableció la comisión regular anual de un buque de transporte de la Armada con lo cual se mejoró sustancialmente el abastecimiento de la isla, bajando los precios de más de 102 artículos de primera necesidad y mejorando la calidad de vida de sus habitantes. A bordo de este buque empiezan a llegar los primeros turistas a la isla, en una cantidad de 50 a 60 personas anuales. Las restricciones de circulación por la isla fueron relajadas, pero aún se mantuvo la restricción de salir de ella por razones de la lepra.

En 1954 un grupo de 3 hombres escapa de la isla llegando a la isla Kuahei, del archipiélago de Tuamotu. En 1955 un hombre y una mujer escapan en otro bote perdiéndose en el mar. En 1955 un grupo de 5 isleños logra llegar a las islas Cook, y en 1958 desaparece una embarcación con 8 isleños⁵⁰. Se mantenían vigentes en la época la prohibición de salir de la isla por efecto de la lepra y la enfermedad de Hansen.

En 1957 la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua consigue con el Ministerio de Educación 10 becas de estudio en el continente para los mejores alumnos Rapa Nui.

En 1962, a requerimiento de la Dirección de Sanidad de la Armada, se logró la concurrencia de un experto mundial en el tratamiento de la lepra de la O.N.U. con lo cual se recibió la asesoría final para dar término a esta epidemia.

En 1963 regresan a la isla los primeros Rapa Nui graduados de carreras profesionales en Chile continental, entre ellos Alfonso Rapu, quien organizaría posteriormente la carta abierta al Presidente de la República planteando una serie de requerimientos, la cual fue firmada por todos los Rapa Nui.

Este movimiento que ha sido designado por algunos autores como la "revolución pacífica de Pascua", fue propiciada

por algunos activistas políticos franceses que arribaron en un yate a la isla, estaba basado en el grado de desarrollo que había alcanzado una parte de la población de la isla, contribuyendo a generar un ambiente político interno enrarecido el hecho que ese año la Armada no tuvo buques disponibles para enviar oportunamente los abastecimientos tradicionales, generándose un desabastecimiento de algunos productos básicos.

Para controlar esta pseudo-crisis la Armada envió a la isla al remolcador de flota *Yelcho* que transportaba una sección de Infantes de Marina. El buque permaneció en la isla 13 días durante el mes de enero de 1965, regresando posteriormente a Valparaíso⁵¹.

Las principales quejas de los Rapa Nui se citan a continuación: "Que el Gobernador los amenazaba cuando exigían sus derechos y los trataba como personas irresponsables e inconscientes... Que si alguien quería viajar a Chile continental debía pagar una fianza... Que no podían circular libremente por la isla... Que de noche tenían prohibido salir de sus casas... Que se atentaba contra su dignidad con castigos como el rapado del cabello y azotes... Que no tenían derecho a voto... etc, etc"⁵².

En su informe final el Oficial Delegado por la Armada para investigar los



Volcán Rano Kau.

50. "Historia de los Contactos Culturales de Isla de Pascua". Opcit, página 27.

51. "Rapa Nui, el Movimiento Subversivo de 1964", manuscrito del Vicealmirante Germán Goddard Dufeu, 2006, página 24.

52. "Sombras sobre Rapa Nui". Hermann Fischer, Alemania, 1999, traducido al castellano en el año 2001, página 244.

sucesos en isla de Pascua indicados anteriormente, escribió lo siguiente: “Es el despertar de un pueblo a la vida ciudadana, etapa que tenía que llegar algún día... La Armada levantó a este pueblo de casi la nada, los fue civilizando, los educó, los protegió contra las enfermedades, llevó al continente a aquellos que podían hacerlo, ahora ellos no quieren que la Armada los lleve de la mano, quieren ir solos, al igual que el resto de los compatriotas chilenos, están en su derecho y nadie puede impedirlo.”⁵³

El 10 de marzo de 1966, el Gobierno accedió a las peticiones locales, creándose el Departamento de Isla de Pascua, dependiente de la provincia de Valparaíso: se instalaron todos los servicios públicos, traspasando la Armada sus responsabilidades administrativas y ejecutivas al poder civil.

A contar de 1966 la Armada contribuyó a la construcción de la pista del aeropuerto de Mataverí con el apoyo de transporte marítimo en el AKA *Pinto*. En 1967 se estableció la ruta comercial por aviones de Lan Chile hacia isla de Pascua y Tahití.

En 1974 isla de Pascua pasó a ser una provincia dependiente de la Quinta Región y cuenta en la actualidad con un Gobernador Provincial y el resto de las autoridades administrativas comunes a su jerarquía dentro de la administración del Estado. A contar de 1975 arriba la televisión a isla de Pascua. Entre 1974 y hasta 1980 la isla fue reabastecida de combustibles por el petrolero *Beagle* de la Armada. En 1974, el General Augusto Pinochet U. fue el primer Presidente de Chile en visitar isla de Pascua.

En 1987 la Capitanía de Puerto existente se transformó en la Gobernación Marítima de Hanga Roa. En 1988, para el centenario de la toma de posesión, la Armada efectuó el primer vuelo en un avión naval desde el continente hacia la

isla. En esta oportunidad se trasladaron los restos de Policarpo Toro.

En 1992 se creó la Estación Naval “Almirante Goñi” y la guarnición de Infantería de Marina de isla de Pascua, destinándose la lancha de rescate *Toke-rau* a la isla. Ese mismo año se instaló en una isla una moderna radioestación marítima.

Uno de los apoyos más relevantes que siempre la Armada le ha proporcionado a isla de Pascua es el transporte de carga y pasajeros en los buques que frecuentemente recalaban a esta posesión insular. Este fue el principal medio de abastecimientos de la isla y de comunicación con el resto del mundo por casi 80 años, siendo complementada en excelente forma, sólo para el transporte de pasajeros y carga aérea, con el arribo de la aviación comercial en 1967. Casi no ha existido un año en el siglo XX y ninguno de los que llevamos del siglo XXI que no haya recalado a isla de Pascua a lo menos un buque de la Armada transportando carga vital para la isla.

Son especialmente recordados los 20 viajes efectuados por la corbeta *Baquedano* a contar de 1900, los viajes del petrolero *Maipo*, de los transportes *Pinto* y *Angamos* entre las décadas de los 50's y 60's, de las barcas *Toro* y *Hemmerdinger* en las décadas de los 60's y 70's, y del petrolero *Beagle* entre



Transporte AP Aquiles.

53. Idem anterior, página 23.

los 70's y los 80's, del transporte *Aquiles* y de las barcas *Chacabuco*, *Rancagua* y *Maipo* en las décadas de los 80's hasta la actualidad.

Isla de Pascua también ha sido visitada, cada vez con mayor frecuencia, por unidades de la Escuadra, de las Fuerza de Submarinos y aviones navales que han concurrido a efectuar ejercicios con otras armadas de países del Pacífico. El Buque Escuela *Esmeralda* ha efectuado 26 recaldas a la isla desde 1955 a la fecha.

La Armada ha efectuado numerosos trabajos hidrográficos y de señalización marítima en la isla a contar de 1870, incluyendo la actualización periódica de su cartografía, la realización y actualización de los sondeos de los fondeaderos y caletas, la instalación de señalización marítima que ha facilitado la navegación, como asimismo brindar el apoyo con todo tipo de informaciones de seguridad y meteorológicas a los navegantes y pescadores.

Mediante acciones de rescate y salvataje ha contribuido a mejorar la seguridad de los pescadores de la isla y a todos los navegantes que transitan por las áreas de responsabilidad de la Armada.

En todos los años en que la Institución tuvo tuición sobre la isla de Pascua, se mantuvo una estricta política de preservación y custodia del rico patrimonio cultural Rapa Nui. En años recientes, gracias a la capacidad de transporte anfibio de la Armada, fue posible trasladar y desembarcar en Anakena una grúa de grandes dimensiones donada por una empresa japonesa, con la cual ha sido posible restaurar varios sitios arqueológicos con el patrocinio de numerosas organizaciones internacionales.

En 1939, en un libro publicado por la Academia Chilena de la Historia, titulado "La Isla de Pascua, Dominación y Dominio", su autor Víctor M. Vergara,

evaluaba de esta manera la labor de la Armada en isla de Pascua: "La innumerable labor desarrollada por la Marina de Chile en isla de Pascua es de un positivo valor científico, civilizador y patriótico... Desde la anexión de Pascua a nuestra soberanía, la Marina de Guerra se ha sentido estrechamente vinculada a esa lejana posesión colonial y se ha venido preocupando constantemente de sus necesidades... Cada vez que se ha presentado la oportunidad, y puede decirse que anualmente, un buque de nuestra Armada ha arribado a las costas de Rapa Nui, sirviendo así de único lazo de unión entre los isleños y su lejana Patria... Siempre los marinos han sido gentiles portadores de dádivas y obsequios que envían los chilenos del continente a sus hermanos los chilenos de isla de Pascua, y han estado prontos para solucionar los conflictos que se suscitan entre los nativos y los concesionarios explotadores de la isla... Los comandantes de los buques de nuestra Armada que han recalado a Pascua, siempre informaron a las autoridades navales de las necesidades de la isla, adelantándose a recomendar las medidas necesarias para satisfacerlas... En resumen podemos decir sin ser desmentidos, que la Marina de Chile, con el aporte decidido y entusiasta de todo su personal, ha sido la mantenedora en esa lejana posesión del concepto de Patria, trabajando constantemente a favor de los pascuenses y demostrando que el espíritu que animara al Comandante don Policarpo Toro, al concebir y ejecutar el plan de anexión de la isla de Pascua a nuestra soberanía se mantiene latente en todos los miembros de esta gloriosa Institución"⁵⁴.

Sintetizando la labor de la Armada de Chile por Rapa Nui entre 1953 y 1966, el autor del libro "El Misterioso Mundo Rapa Nui", Ramón Campbell escribió:

54. "La Isla de Pascua, Dominación y Dominio". Víctor M. Vergara. Publicaciones de la Academia Chilena de Historia, Santiago de Chile, 1939, páginas 79, 80, 82 Y 83.

"La Armada proveyó víveres y materiales de construcción para el progreso de la isla, realizó numerosas obras públicas y habilitó el embarcadero de Hanga Piko... Trece años duró esta administración que aparece como el momento más feliz de la historia de Pascua en los dos siglos y medio en contacto con la civilización occidental. Los viajes que periódicamente se hacían en barcos de la Armada permitían a los isleños venir al continente casi sin cargo, se mantuvo la asistencia médica y dental, con reparto de medicinas y alimentos, provisión de luz eléctrica, y en los últimos meses de agua potable"⁵⁵.



Ramón Campbell, autor del libro "El misterioso mundo Rapa Nui".

Por otra parte, Sergio Rapu Haoa, el primer isleño que asumió como Gobernador de isla de Pascua, declaró en 1988: "El aporte más significativo que ha efectuado la Armada nacional a la isla de Pascua y sus habitantes es asegurar la integración de los oriundos de esta isla como ciudadanos dignos de la República de Chile y garantizar para nuestro país una presencia y participación del Pacífico... Durante más de 100 años nuestra Armada nacional ha demostrado el gran interés por hacer esta ínsula un territorio nacional plenamente integrado. ...Es la Armada Nacional la que protegió a los isleños y la riqueza arqueológica de la isla de Pascua de la degradación de las sociedades y compañías explotadoras de la isla... La Armada Nacional protegió el mar de Chile, que hoy con la sabia visión

de estadista del Presidente de la República, ha resuelto ampliar a 350 millas de plataforma continental alrededor de las islas de Pascua y Salas y Gómez... La visión futurista de nuestra presencia en el pacífico está brillantemente expresada por el Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Almirante José Toribio Merino, en reiteradas oportunidades...

...La Armada revivió nuestro ancestro marino de los habitantes de Rapa Nui y proyecta entregar a la isla un futuro de prosperidad basado en los inexplorados recursos marinos alrededor de la isla y en la red de comunicaciones marítimas con un terminal en isla de Pascua"⁵⁶.

- **Marinos Chilenos de Origen Rapa Nui.**

No es posible finalizar esta síntesis de la contribución de la Armada al desarrollo de Rapa Nui en el pasado sin mencionar la vital contribución que han efectuado a estas actividades los numerosos marinos de origen Rapa Nui que han servido en la Armada.

Según el parte de viaje de la corbeta *O'Higgins* que visitó por primera vez Rapa Nui en 1870, a sugerencia de los misioneros de la isla, se embarcaron como aprendices de grumete 12 jóvenes nativos, 6 de ellos huérfanos. Se desconoce su futuro en la Armada pero indudablemente estos fueron los primeros marinos chilenos de origen Rapa Nui, estableciéndose una integración de esta etnia a la Armada que perdura hasta nuestros días⁵⁷.

Actualmente el Jefe del Consejo de Ancianos de isla de Pascua es don Alberto Hotus, quien sirvió en la Armada como Sargento de especialidad enfermero entre las décadas de los 50 y 70's. Han sido parte de la Institución en el pasado al menos 46 marinos. En el año 2006 son parte de la Armada 3 oficiales, 1 cadete y 8 Gente de Mar de origen Rapa Nui.

55. Idem anterior, página 235.

56. "La Integración Chileno-Pascuense". Sergio Rapu Haoa, Gobernador de isla de Pascua, Revista Ateneo, número 457, 1988, páginas 74 y 75.

57. "Parte de Viaje de la Corbeta *O'Higgins*". publicado en el Mercurio de Santiago, marzo de 1870.

- **Situación actual de Rapa Nui.**

En primer lugar es conveniente destacar que isla de Pascua es la "isla más isla del mundo",⁵⁸ es decir, es el lugar más aislado del mundo. Esta realidad geográfica ha determinado su destino y está plenamente vigente hoy en día. La distancia de Valparaíso a isla de Pascua es equivalente a la distancia del mismo puerto a la mitad del paso Drake entre el cabo de Hornos y la Antártica, o entre Valparaíso y Buenaventura en Colombia.

Chile es un país marítimo y tri-continental, somos el país más largo del mundo y el segundo país del mundo en cantidad de islas. Nuestro territorio marítimo de la zona económica exclusiva es de 3.409.122 kilómetros cuadrados, cuatro y media veces nuestro territorio continental. Chile ocupa una posición muy importante y ventajosa en el océano Pacífico y está llamado a ser potencia rectora en su cuadrante sur-oriental, sector de difícil ocupación por ser un desierto oceánico⁵⁹.

Nuestro comercio exterior vía marítima fue el año 2005 de 70,6 millones de toneladas con un valor de 53.608 millones de dólares, equivalente casi al 48% de nuestro PGB. Sobre el 85% del tonelaje movilizado del comercio exterior se efectuó por vía marítima. Por lo anterior Chile depende vitalmente del mar para su desarrollo económico y subsistencia futura⁶⁰.

El transporte de carga aérea es entre 20 a 25 veces más rápido que el transporte marítimo, pero el costo del transporte marítimo es cada día más barato en términos relativos, siendo hoy hasta 40 veces más barato que el transporte aéreo.

Vivimos en la era del océano Pacífico que nos pronosticaban los expertos en geopolítica del siglo pasado. Estamos inmersos en el siglo de la globalización

gracias al fuerte aumento del comercio internacional y las revoluciones tecnológicas asociadas con el transporte marítimo, la informática, la computación y las comunicaciones⁶¹.

Chile ha firmado tratados de libre comercio con los países más importantes del océano Pacífico, entre ellos China y Corea, está negociando tratados de libre comercio con Japón, Nueva Zelanda e India, todo lo cual ha aumentado sustancialmente el comercio marítimo internacional chileno hacia la región Asia-Pacífico, superando nuestro comercio con Europa y Norteamérica. Se espera que China, de mantener sus tasas de crecimiento económico actuales, se transforme hacia el año 2050 en la primera potencia económica mundial,⁶² aumentando aún más nuestro comercio hacia la región Asia-Pacífico.

Isla de Pascua se ha convertido en un punto de apoyo vital para el tráfico aéreo intercontinental hacia Tahití, Nueva Zelanda y Australia. Su aeropuerto que fue ampliado para servir como pista de alternativa de aterrizaje de transbordadores espaciales, seguirá teniendo una relevancia mundial por esta capacidad. La posición privilegiada de isla de Pascua en el Pacífico sur oriental permite



"Mataverí", aeropuerto de isla de Pascua.

58. "Un Puerto en Isla de Pascua". Alexander Tavra Checura, Capitán de Corbeta, Revista de Marina, número 5, 1986, páginas 562- 566.

59. Información oficial de la D.G.T.M. y M.M.N. Y del I.N.E., año 2005

60. "Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval en el siglo XXI". Gustavo Jordán Astaburuaga, Contraalmirante, Revista de Marina, número 5, 2005.

61. Idem anterior.

62. Información oficial SERNATUR isla de Pascua, 2005.

vigilar nuestro extenso Mar Presencial y servir como punto de apoyo para cumplir nuestras obligaciones de rescate y salvataje en esta extensa área marítima.

Rapa Nui ha sido declarada patrimonio de la humanidad por su riqueza arqueológica que es admirada a nivel mundial. El número de turistas que arriban anualmente a Pascua sigue aumentando en forma exponencial, de 13.170 personas en 1996 a 44.800 turistas el año 2005⁶³.

La carga sólida total transportada a Pascua ha aumentado de 4.400 toneladas el año 1997 a 10.600 toneladas el año 2005, siendo este último año un 63.5% de carga marítima y el resto carga aérea (la Armada contribuyó el año 2005 con 506 toneladas, lo que equivale al 4,7% del total de la carga transportada a la isla). Adicionalmente, en el año 2005 se transportaron 6.760 toneladas de combustibles vía marítima a la isla⁶⁴.

El contar con un puerto abarataría el costo del transporte marítimo, con el consiguiente aumento de la calidad de vida de los Rapa Nui y del turismo, junto con permitir la explotación de los recursos renovables y no renovables de su zona económica exclusiva y plataforma continental.

La actividad de la pesca de isla de Pascua y Salas y Gómez se mantiene en el nivel artesanal. El Instituto de Fomento Pesquero efectuó estudios en 1979 de los recursos existentes de pesca en altura, los que representan la alternativa del desarrollo más interesante para la futura industria pesquera de isla de Pascua, determinándose que existen 3 de las especies atuneras de mayor valor comercial a nivel mundial: el atún de aleta amarilla, el atún de aleta larga y el atún rojo, además de la presencia, aunque esporádica, de la albacora.

La condición de aislamiento de la isla estando ubicada a más de 3.750 kiló-

metros del territorio continental, sumado a que carece de un puerto, sigue siendo una limitación seria especialmente en lo que respecta al transporte de carga hacia la isla. La carga marítima comercial está licitada a empresas privadas, manteniéndose un déficit histórico creciente.

Isla de Pascua carece totalmente de fuentes de energía propias, las que deben ser transportadas vía marítima. Este aislamiento de isla de Pascua también es una seria limitación para la atención de emergencias médicas especializadas. La isla cuenta con sólo un dentista, por lo que existe una seria carencia de atención sanitaria en este ámbito.

Isla de Pascua posee todas las facilidades tecnológicas que el resto del territorio continental, pero se aprecia un cierto retraso en las tecnologías de la información, producto del aislamiento geográfico y de lo reducida de su población que hace poco rentable algunas de las inversiones asociadas de carácter privado.

Los estudios previos del "Plan de Desarrollo de Isla de Pascua" (jornadas de participación), confeccionados por su Municipalidad en el año 2005, se consideraron, entre otras, las siguientes "amenazas" y "debilidades" para su futuro desarrollo:

- Falta de transporte marítimo. Elevados costos de transporte.
- Inexistencia de transporte expedito para emergencias médicas.
- Falta de capacitación a los pescadores.
- Falta de vigilancia de las 200 millas marinas.
- Falta de especialistas y equipamiento del hospital.
- La basura y desechos se quedan en la isla.
- Buques de carga vuelven al continente vacíos, no hay reciclaje de basura⁶⁵.

63. Información oficial de la Gobernación Marítima de Hanga Roa, 2005.

64. "La Isla de Pascua y sus Recursos Hidrobiológicos", Hernán Ferrer Fougá, Capitán de Navío, Revista de Marina, Número 4, 1986, página 413.

65. "Plan de Desarrollo Comunal de Isla de Pascua 2005-2009". Municipalidad de isla de Pascua, 2005, Jornadas de participación, páginas 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 18.

- **Contribución de la Armada al desarrollo de Rapa Nui: el presente.**

En la actualidad la Gobernación Marítima de Hanga Roa está a cargo de un Capitán de Fragata y se cuenta con una Capitanía de Puerto a cargo de un Teniente Primero. Son parte de la dotación de las reparticiones mencionadas 22 marinos, de ellos 4 son de origen Rapa Nui.

La Gobernación Marítima cumple las mismas tareas de control y apoyo a todas las actividades marítimas que las del resto del territorio nacional, velando por el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias respecto del control del tráfico marítimo, rescate y salvataje en su área jurisdiccional, combate y control de la contaminación marina, fomento de los intereses marítimos, mantención de la señalización marítima, apoyo de informaciones y meteorológicos a los navegantes y pescadores, etc.

La Gobernación Marítima cuenta con la lancha de rescate *Tokerau* capaz de operar hasta las 50-60 millas de la isla en apoyo de los pescadores o en caso de cualquier emergencia aérea o marítima.

Adicionalmente se cuenta con la Estación Naval de isla de Pascua, compuesta por 16 Gente de Mar. La jefatura de esta Estación Naval la ejerce el mismo Gobernador Marítimo mencionado, quien es también Jefe de la Unidad Base de Movilización, en esta calidad tiene el control de los 42 reservistas existentes en la isla.



Lancha "Tokerau".

Al menos dos veces al año un buque de transporte o anfíbio de la Armada, comisionado por la Primera Zona Naval, efectúa un viaje a isla de Pascua transportando carga fiscal y pasajeros hacia y desde la isla. Ocasionalmente también se han desplazado aviones de exploración aeromarítima de largo alcance (aviones navales ORION P-3), a efectuar vigilancia de la Zona Económica Exclusiva que proyectan las islas de Pascua y Salas y Gómez.

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada se encuentra confeccionando la carta de inundación de isla de Pascua en caso de un tsunami, la cual será entregada a las autoridades locales en el primer semestre del presente año. En diciembre pasado se actualizó el sondeo de la caleta Hanga Piko lo cual permitirá efectuar los trabajos de dragado previstos en esa caleta, también se efectuó un sondeo en la caleta de Vinapú trabajo que constituirá parte de los estudios previos necesarios para evaluar la instalación de un pequeño muelle para las barcas de la empresa SASIPA (empresa que descarga los buques en isla de Pascua), como una alternativa en caso de mal tiempo en Hanga Piko que no permita la descarga de buques.

Recientemente se transportó a isla de Pascua, por segunda vez, una grúa de grandes dimensiones y más de 26.000 kgs de peso, donada por esa empresa japonesa para facilitar la restauración de sitios arqueológicos, junto con un carro especializado para el combate de incendios en el aeropuerto. Por no existir un puerto, la única forma factible de trasladar estos vehículos a la isla fue utilizando un buque anfíbio que se varó en la playa Anakena.

- **Comentarios finales.**

Existen numerosas áreas en la que la Armada puede continuar contribuyendo en el futuro desarrollo de isla de Pascua, entre ellas se encuentran las de efectuar trabajos hidrográficos, de señalización



Al menos dos veces al año, un buque transporte de la Armada efectúa un viaje a la Isla de Pascua y Salas y Gómez.

marítima, apoyo meteorológico, trabajos oceanográficos, vigilancia y control de la Zona Económica Exclusiva, transporte de carga fiscal y especializada a la isla y transporte de desechos para su procesamiento ecológico en el continente, apoyo de salud, apoyo al fomento de los deportes náuticos, apoyo de capacitación en temas marítimos o tecnológicos, difusión cultural de Rapa Nui a través del museo naval, etc.

La recalada de la corbeta *O'Higgins* a Rapa Nui en 1870 estuvo cargada de simbolismos para los marinos de Chile: no sólo estaba embarcado el Cadete Toro, sino que también eran parte de su dotación Arturo Prat Chacón y otros oficiales que serían héroes. Varios de los guardiamarinas del buque se enamoraron de esta isla y reflejaron estos emotivos sentimientos en sus diarios de navegación. Los informes oficiales del buque refleja-

ron un sentido de urgencia ante la crisis humanitaria que vivía el pueblo Rapa Nui en esa época.

Las amigables relaciones establecidas por los marinos, y particularmente la visión de Policarpo Toro, permitió este "acuerdo de voluntades" mediante el cual se traspasó la soberanía de la isla a Chile en forma pacífica. Estas relaciones de amistad entre la Armada y el pueblo Rapa Nui, que nacieron en las cubiertas de nuestros buques de guerra, se han mantenido vigentes hasta la actualidad.

Isla de Pascua o Rapa Nui está en el corazón y en el alma de todos los marinos de la Armada. Su desarrollo pasado, presente y futuro siempre ha sido una preocupación preponderante de la Institución. La Marina fue precursora en su toma de posesión y siempre se ha sentido identificada con los progresos y el desarrollo de esta enigmática y bella isla ubicada en el lugar más aislado del mundo.

Cambiarán las tecnologías, las ciencias, la historia, pero la importancia estratégica, geopolítica, arqueológica, económica, etc., de isla de Pascua o Rapa Nui será creciente en el tiempo y la Armada siempre estará predispuesta a contribuir con todas sus capacidades a su desarrollo.

El mundo entero, Chile y la Armada en particular, se han enriquecido enormemente con la cultura Rapa Nui y su riqueza arqueológica que despiertan una gran admiración e interés a nivel mundial.

* * *

