

COLECCIÓN DE ETNOGRAFÍA

El avión en Rapa Nui

Culto cargo, integración y dependencia

ROBERTO ROJAS PANTOJA



EL AVIÓN EN RAPA NUI
CULTO CARGO, INTEGRACIÓN Y DEPENDENCIA

Colección de Etnografía
Volumen VII

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección de Etnografía
El avión en Rapa Nui
Culto cargo, integración y dependencia

Inscripción N° 2021-A-8299
ISBN 978-956-244-523-8

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio
Consuelo Valdés Chadwick

Subsecretario del Patrimonio Cultural
Emilio De la Cerda Errázuriz

Director Nacional del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
Carlos Mailet Aránguiz

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable
Susana Herrera Rodríguez

Autor
Roberto Rojas Pantoja

Diseño de portada y diagramación
Leticia Martínez Vergara

Correctora de pruebas
Pilar de Aguirre Cox

Ediciones de la Subdirección de Investigación
Av. Libertador Bernardo O'Higgins n° 651
Teléfono: 56-223605278
www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE
2021

EL AVIÓN EN RAPA NUI

CULTO CARGO, INTEGRACIÓN Y DEPENDENCIA

ROBERTO ROJAS PANTOJA



ÍNDICE

PRESENTACIÓN

9

PRÓLOGO

11

INTRODUCCIÓN

15

CONEXIÓN AÉREA DE RAPA NUI

19

Roberto Parragué y el Manutara

El primer vuelo del Manutara

Instalación de la Fuerza Aérea de Chile en Rapa Nui

Externalidades del primer vuelo

MODERNIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES AÉREAS

45

El aeródromo Mataveri y los otros vuelos del Manutara a Rapa Nui y Tahití

Servicio aéreo regular: el aeropuerto internacional Mataveri,
turismo y abastecimiento

Adelantos aeroportuarios y cambios de aeronaves

La Fuerza Aérea de Chile y su rol en Isla de Pascua

La unidad de la FACH en Isla de Pascua

Dimensión aeronáutica, ciudadanía rapanui y culto cargo

LO AERONÁUTICO EN PANDEMIA

69

Economía del turismo y su efecto en los hogares de la comuna

Comercio en la isla y el Programa Proempleo

Vuelos de retorno

Ocupaciones del aeropuerto Mataveri

Lo aeronáutico y la pospandemia

CONCLUSIONES

87

AGRADECIMIENTOS

89

BIBLIOGRAFÍA

91

ANEXOS

93

- Anexo 1. Recortes y documentos de Roberto Parragué
- Anexo 2. Investigación por desperfectos sufridos en la Isla de Pascua por el avión anfibia AO-10 Catalina N° 405
- Anexo 3. Convenio ad-referéndum adicional por obras extraordinarias en Isla de Pascua
- Anexo 4. Estudio Aeropuerto Internacional Mataveri
- Anexo 5. Establece asesoría técnica para servicio de investigación
- Anexo 6. Inicio del aeropuerto Mataveri

PRESENTACIÓN

La etnografía, como se ha dicho en numerosas oportunidades, es un término que se ha puesto de moda y hoy abarca una serie de significados que no todos compartimos, pero somos conscientes que no podemos ni queremos controlar sus movimientos o su peculiar expansión. El libro *El avión en Rapa Nui* es un ejemplo novedoso de los nuevos ropajes con los que ha llegado a vestirse la etnografía.

En primer lugar es la etnografía de una máquina o, mejor dicho, de un conjunto particular de máquinas: los aviones que han volado, vuelan y volarán a Rapa Nui. No es una descripción técnica de cada uno de los aparatos sino más bien de sus usos, tanto ahora como en el pasado y, porque no, en el futuro. No es la primera etnografía que busca reflexionar sobre la importancia social y cultural de los aviones ni es tampoco la ocasión para ofrecer una revisión detallada de estos estudios.

Me gustaría presentarles, como contrapunto, un texto publicado hace algunos años que se llamaba “Una etnografía del avión: cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero” (Anta Felez, 2013). El autor está interesado en “lo que ocurre en torno a los aviones, tanto dentro de ellos, como en los aeropuertos”, afirmando que “el tipo de movilidad que representan los aviones es una narrativa que identifica el mundo del capitalismo avanzado en el que vivimos hoy, donde la tecnología es definitivamente un todo empresarial, social y comercial” (2013: 324). Su estudio concluye que “el avión cumple, como ninguna otra máquina creada por el hombre, con la idea de que la movilidad es total en el espacio y el tiempo, haciendo que se interconecte de una manera sinérgica la idea de una tecnología mecánica, el avión, y otra de orden ideológico, la movilidad”. Según el autor “más que decir que el avión haya conquistado el espacio lo que tendríamos que decir es que ha conquistado la idea de movilidad espacial para el mercado” (2013: 340).

Este libro incursiona en otras temáticas aunque el avión continúa siendo el protagonista y las interconexiones los resultados más esperados. El avión no es visto solo como un espacio en el que los hombres ingresan para desplazarse hacia otros lugares.

La presencia del avión en Rapa Nui tiene una historia, que está estrechamente ligada con la historia de sus habitantes, lo que explica, de alguna manera el tipo de etnografía que desarrolla Roberto Rojas, que podemos incluir dentro de lo que se ha llamado etnografía histórica.

No solamente entrevista a los antiguos habitantes de la isla, buscando recuerdos de los aviones que la conectaron con el continente, sino también revisa documentos que entregan datos sobre los diversos procesos ocurridos, los que, mezclados con los recuerdos, generan fragmentos de información susceptibles de ser interpretados, construyendo una narrativa coherente sobre la relevancia del avión para los habitantes de Rapa Nui. Sus interpretaciones están abiertas a reinterpretaciones por lo que el gesto de incluir como anexos los documentos de mayor relevancia debe ser reconocido y aplaudido.

Vemos este libro como un punto de partida y su lectura debería provocar el surgimiento de nuevas preguntas que permitan comprender los fenómenos en toda su complejidad.

Daniel Quiroz

Linderos, 31 de julio de 2021

PRÓLOGO

Nunca podrá destacarse lo suficiente la importancia actual del transporte aéreo para la vida y la economía de Rapa Nui, en el extremo meridional del triángulo polinésico, a 3700 kms. de Chile continental. Del tráfico aéreo privado de la empresa LAN e incluso el estatal de la Fuerza Aérea de Chile (FACH). Esa gravitación puede extenderse más allá a una dimensión política e incluso hacia otra cultural. Recorre el contenido de este libro la progresión de crecimiento desde un primer vuelo pionero protagonizado por el aviador chileno Roberto Parragué en enero de 1951, hasta el gigantesco Boeing 787, con un par de vuelos regulares diarios hasta principios de marzo de 2020. Su autor es el antropólogo Roberto Rojas y es un resultado de las investigaciones que desarrolla en Rapa Nui sobre la economía y las transformaciones sociales en la isla.

El título es ilustrativo: *El avión en Rapa Nui*, designa el contenido central. El subtítulo: *Culto cargo, integración y dependencia*, recoge, primero, las resonancias de sentido que significó y significa el avión como tecnología que comprime espacio y tiempo de manera impensada si se lo compara con el transporte marítimo conocido previamente. No es casual que el avión pilotado por Parragué se le llamara *manutara* (ave mítica rapanui). Y segundo, la integración que produce a través del transporte aéreo. De sus habitantes rapanui y no rapanui, en proporciones equivalentes hasta antes de la pandemia, que sostienen fluidas relaciones con Chile continental (educación, gestión económica, trabajo, consumo, administración pública). De los visitantes que en 2019 alcanzaron unas 150 mil personas. De cargas, luego, que nutren el abastecimiento del lugar para sus residentes y sirve la demanda que surge de la masiva afluencia de turistas. Esa integración es también política, en varios sentidos. Uno es la gestión de la administración del Estado, sujeta a una radical transformación desde mediados de la década de 1960 (Ley Pascua N°16.441), ahora facilitada por el transporte aéreo y el progresivo desarrollo de tecnologías de comunicación. Otro, relacionado a lo anterior, es la ampliación de opciones de movimiento, traslado y proyecciones de vida que favorece el transporte aéreo, lo que el autor describe como expansión de ciudadanía.

Pero, la centralidad y condición estratégica del transporte aéreo pone de manifiesto la dependencia que mantiene con aquel la economía y vida cotidiana insular, cómo queda en evidencia durante los días presentes de pandemia por Covid, con interrupción de los vuelos de pasajeros desde el continente, dificultades para el retorno de personas y restricciones de abastecimiento. Circunstancias que generaron movilización en la isla, con ocupación del aeropuerto local incluida, demandas ciudadanas asociadas, mediación del gobierno local e intervención de autoridades públicas. De esta manera, se pone de manifiesto la precariedad de la economía isleña, su infraestructura y servicios ante circunstancias excepcionales como la indicada. De hecho, incluso en el nivel del aprovisionamiento de alimentos vegetales, cárnicos y de pesca, la agricultura, crianza de animales y captura de peces han sido insuficientes para abastecer el consumo de los residentes. Previamente, una cantidad de verduras, hortalizas, frutas, carnes rojas y blancas provenían del continente, en una proporción importante trasladadas diariamente por aviones.

El desarrollo del transporte aéreo hacia y desde Rapa Nui tiene varios hitos históricos que el libro *El avión en Rapa Nui* recoge con suficiente detalle e información etnográfica y documental de respaldo. Primero, la confirmación que los vuelos a larga distancia hacia y desde Rapa Nui podían hacerse, como lo demostró el intento exitoso de Parragué en 1951. Vuelo que contó con el apoyo del Presidente González Videla, iniciado en La Serena, con un discurso presidencial nacionalista mirando la proyección de Chile hacia el Pacífico. Previamente, se había dispuesto una pista de aterrizaje en Mataverí con la colaboración de la comunidad rapanui y la Compañía Explotadora de Isla de Pascua, siguiendo las instrucciones de personal de la Fuerza Aérea de Chile que viajó a la Isla. A partir de ese entonces la Fuerza Aérea de Chile mantiene una presencia estable en la isla.

Segundo, en 1967 se inauguran los vuelos comerciales regulares de LAN Chile a Rapa Nui, antecediéndole la construcción del Aeropuerto Internacional Mataverí. Y con ello el inicio de un turismo regular que deja atrás las visitas esporádicas aprovechando vuelos de menor capacidad (del mismo Parragué en una iniciativa privada luego de salir de la Fuerza Aérea de Chile) y el movimiento de embarcaciones privadas (de la Compañía Explotadora de Isla de Pascua) y embarcaciones de la Armada de Chile.

Tercero, la ampliación en 1985-1986 del Aeropuerto Mataveri con apoyo norteamericano, por el interés de contar en esas latitudes con un aeropuerto de emergencia para transbordadores espaciales. Al mismo tiempo que la ampliación de la ruta aérea desde Santiago a Rapa Nui y de ahí a Tahiti para, desde allí conectar con Australia, Asia oriental y el resto de la Polinesia. Ruta que, por lo demás, permitió los viajes de rapanuis a Tahiti donde vivían parientes que en el pasado obtuvieron tierras, mismos que también pudieron viajar a la Isla. Más ampliamente considerado, esa ruta hizo posible conocimiento directo y nexos más frecuentes de los rapanui con otras islas de la Polinesia, donde verificaron las convergencias y diferencias lingüísticas que mantenían con sus habitantes originarios y conocieron de sus manifestaciones culturales, música y expresiones festivas. Y así, de una manera creativa y dinámica activaron e incorporaron visiones y prácticas provenientes de un mismo espacio civilizatorio, el polinésico. No sólo las lingüísticas y culturales; también tomaron contacto con los éxitos y claroscuros de los procesos políticos de descolonización y transformación social que recorrían el Pacífico, sentando bases para las demandas de autonomía del presente. El control no polinésico de los servicios al turismo en Tahiti y la posición desmedrada de los originarios en ello mostró, como en un espejo, lo que podría ocurrir en Rapa Nui. Un proyecto geopolítico de proyección hacia el Pacífico activado durante la Dictadura produce también paradojas.

Un aspecto relevante de este tercer momento es el cambio de aviones de tamaño medio a otros de mucha más capacidad de pasajeros y carga en 1986 y luego en 2015. Innovación que responde a una respuesta al aumento de la demanda de pasajes y carga hacia Rapa Nui. Es el momento en que el turismo se ha masificado, se encuentra en expansión o consolidada la infraestructura que requiere la economía del turismo y la defensa de prerrogativas rapanui en todo ello es claramente visible. Hasta la virtual detención de todo esto con la pandemia. Seguramente un paréntesis, pero que hace posible un tiempo para mirar atrás, generar reflexión y quizá el impulso para adoptar más activamente decisiones cruciales para el futuro de la isla. Eventualmente una segunda modernización, porque la iniciada a mediados de la década de 1960 encontró límites de sustentabilidad urbana, población,

energía, contaminación, presión y deterioro medio ambiental, daño patrimonial, etc. más allá de lo gestionable en las condiciones presentes.

La pesquisa documental de fuentes inéditas representa un aporte consistente del libro. Su incorporación como anexos constituye una buena elección. Es de interés también el recurso a testimonios acerca de los inicios de los vuelos a la isla y su evolución, así como las perspectivas de los actores locales en las controversias que giran alrededor del tráfico aéreo en pandemia. El análisis de los efectos de pandemia en un contexto de cierre del tráfico aéreo con información de primera mano permite atisbar el impacto social y económico del cierre aéreo y la envergadura de la dependencia que se fue creando con el tiempo. Nuevos análisis de la información entregada y las aperturas temáticas que insinúa o propone el texto permitirán completar la incuestionable centralidad que el avión y el tráfico aéreo tuvieron, tienen y tendrán para Rapa Nui.

Hans Gundermann

Antropólogo,

Académico

Universidad Católica del Norte (UCN)

INTRODUCCIÓN

Rapa Nui es una isla ubicada en el centro del Pacífico sur, llamada *Te Pito o Te Henua* (ombligo del mundo) por sus habitantes originarios. Se encuentra bajo la administración del Estado de Chile desde 1888 hasta el presente. Este territorio está extremadamente aislado, tanto así, que el lugar más cercano se encuentra a más 3.700 km de distancia. Reconocido por esta característica, es uno de sus principales atractivos turísticos junto a los moai y sus plataformas, llamadas *ahu*. En consecuencia, la conectividad fue siempre un problema, pero que luego de que llegara el Manutara se resolvió permanentemente, lo que facilitó el desarrollo de una economía comunal sustentada en la actividad turística (Porteous, 1981).

El Manutara es un concepto que se refiere originalmente a un ave que es parte de las creencias de los isleños de toda la Polinesia. Esta ave tiene un valor importante en el sistema de creencias de las poblaciones polinesias ligadas al cielo, las especies naturales y sobrenaturales. La fragata, ave a la que se le rinde culto, tiene mucha presencia en los mares del sur, pero como no anida en Rapa Nui, los isleños le asignaron esta función sustituta a la golondrina, lo que les permitió mantener los significados que aquella ave representa en la cultura madre.

Esta figura aparece en la cultura rapanui en la reconocida leyenda del Hombre Pájaro, *Tangata Manu*. En esta leyenda, el huevo del Manutara es el principal objeto distintivo y de valor en la competencia (Métraux, (1971[1940])). Quien lo obtenga será el campeón, lo que conducirá a la proclamación de la jefatura de clanes por un periodo determinado hasta una nueva competencia del Hombre Pájaro.

Manu significa ave, cualquier tipo de ave. *Tara* es al cuerno de la vaca, pero también fortuna (Englert, 1948), ahí el origen de la afirmación sobre el cuerno de la fortuna que circula actualmente entre los rapanui (Tavari Pakomio, Rapa Nui, 2021). El Manutara ha tenido distintos significados para

los rapanui y en su versión de metal¹ incorpora el cargo, en una nueva etapa aeronáutica ligada a la distinción, el poder y la fortuna. El culto cargo es un concepto que surge en la Segunda Guerra Mundial, principalmente en las islas de la Polinesia, por donde sobrevolaban los aviones de guerra. Se establecían relaciones y creencias en torno a los diversos objetos u obsequios que caían de las aeronaves. Una vez que terminó la guerra, la teoría del cargo se centró en los americanos (Harris, 1998).

El avión o Manutara, nombre dado a la aeronave por los habitantes rapanui de Isla de Pascua, es una figura destacada en la sociedad y la cultura local. Esta máquina conectó por primera vez la ruta aérea entre el continente y Rapa Nui, e inauguró la dimensión aeronáutica en este territorio, lo que produjo, entre otras cosas, un tipo de relación de culto cargo entre los habitantes de la isla y el Manutara. El avión se constituyó en un símbolo de buena suerte para los rapanui en los primeros vuelos de 1951, 1959, 1961, 1963 y 1965. Este último, además, abrió la ruta a Tahití antes del servicio regular en 1967, tanto por la carga como por la conectividad traída desde el continente y otros lugares del mundo.

El primer registro de un avión en Rapa Nui data de 1943, hecho que la tradición oral atribuye a un sobrevuelo realizado alrededor de la isla. Ese mismo año, la U.S. Navy arribó a Rapa Nui con parte de su flota del Pacífico al mando del almirante Richard Byrd, a quien se le había encomendado el estudio de las islas de la Polinesia francesa para establecer aeródromos estratégicos en el Pacífico sur. Uno de los buques de la flota llevaba a bordo una aeronave provista de flotadores, que se cree voló sobre la isla, pero no se conoce el tipo de aeronave ni quién la pilotaba. “Solo se deduce que voló acá, porque el informe presentado por Byrd incluyó fotografías aéreas de la isla”, señala en una entrevista personal Enrique Carrasco (funcionario en retiro de la Dirección General de Aeronáutica Civil o DGAC):

¹ El concepto Manutara se aplica originalmente a un ave, luego de la aparición del avión también se aplica para estos. Por eso coloquialmente en Rapa Nui se dice que el avión es el pájaro de metal.

Escribí hace años al Departamento de Historia de la Navy, pero nunca recibí respuesta. En esa misma oportunidad, entregué una copia de la carta al agregado aéreo de la embajada norteamericana en Santiago, a quien había conocido en una actividad del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas. Él solo me mencionó lo que te conté y me iba a conseguir una revista de la *National Aeronautics Magazine*, que había publicado un artículo sobre esta operación, pero después lo cambiaron y perdí su contacto” (Enrique Carrasco, Rapa Nui, 2020).

El Manutara resuelve los problemas de comunicación y conectividad de la población rapanui, permite la integración con el continente y Tahití, resuelve el problema de abastecimiento, facilita la actividad turística, principal actividad económica de la comuna, todo esto, hasta la irrupción de la pandemia y el cierre del aeropuerto MATAVERI el 17 de marzo de 2020. Actualmente, la figura del Manutara está sujeta a controversias en el contexto de pandemia covid-19, pues ha sido objeto de desavenencias al interior de la comunidad por los riesgos sanitarios y presiones demográficas de la actividad turística. Existe un *tapu* o prohibición que restringe al cien por ciento el ingreso de turistas y no habilitados para residir por la Ley 21.070, decisión que no ha estado exenta de polémicas, aunque sí se permite el ingreso de carga para abastecer a los locales dos veces a la semana. No obstante, como esto no siempre ocurre, se incrementan los niveles de incertidumbre de la población, lo que deriva en acaparamiento, alzas de precios y escasez, todo lo cual deja de manifiesto la dependencia estructural de Isla de Pascua al cargo aéreo procedente del continente.

La figura del avión permite explorar, caracterizar y comprender de mejor manera el rol de la isla para el Estado de Chile, acercarnos a momentos históricos y antropológicos de la sociedad isleña, a sus relaciones, a la evolución de la actividad turística y, por sobre todo, es una aproximación contemporánea a la ciudadanía rapanui. La figura del avión, que comenzó a dar un servicio regular a fines de la década de los 60, ha tenido implicancias fundamentales en el funcionamiento de Isla de Pascua y de sus habitantes. No obstante, este ícono expresa una paradoja para la comuna, pues a la vez que posibilita la integración hacia el continente, genera una dependencia estructural a la actividad aérea.

La figura del avión es un objeto, una experiencia y a la vez un símbolo destacado entre la comunidad, no obstante, los efectos de la pandemia han obligado a preguntarse por las capacidades locales y las posibilidades de sustituir lo que se importa desde el continente por vía aérea. Si bien se abastecen también por vía marítima y mediante la producción agrícola, ganadera y pesca local, estos recursos no han sido suficientes para cubrir la demanda del mercado local, y han estado en más de una ocasión cerca del desabastecimiento producto de la intermitencia de los vuelos.

Este estudio indagó mediante un enfoque etnográfico en la figura del Manutara para aproximarse teóricamente al rol de esta máquina en la vida social y cultural de los rapanui en la comuna de Isla de Pascua. La hipótesis que se plantea es que esta figura tiene un rol destacado dentro de la sociedad y la cultura local debido a su triple implicancia en la comuna: abastece el comercio, permite el arribo de turistas para el funcionamiento de los servicios turísticos, principal economía de la comuna, y es cofactor de la experiencia contemporánea de ciudadanía para los rapanui. Todos estos aspectos constituyen un tipo de culto cargo hacia el Manutara.

En la primera parte del libro se indaga de manera retrospectiva en la conexión aérea de la comuna propiciada desde 1951. En esta hazaña destacan Roberto Parragué, de la Fuerza Aérea de Chile (FACH); el presidente Gabriel González Videla; la comunidad rapanui; la constitución del Manutara como símbolo de “buena suerte” y la instalación de la FACH en la isla. La segunda parte trata sobre la modernización de la comuna en materia de comunicación aérea. En este contexto, se abordan distintos temas, como el aeródromo Mataveri, y los vuelos siguientes a la isla y a Tahití previos al servicio regular en 1967. Luego se hace referencia al servicio aéreo regular, a la actividad turística, al abastecimiento de la comuna, a la instalación de la FACH, a la ciudadanía rapanui y al culto cargo. En la tercera parte se presenta un marco de entendimiento para comprender los desafíos del ámbito aeronáutico en el contexto de pandemia, considerando los vuelos de retorno, los vuelos de abastecimiento, el ámbito político del aeropuerto y lo aeronáutico en la pospandemia. Para concluir, se agregan unas líneas que podrían convertirse en materia de investigación futura.

CONEXIÓN AÉREA DE RAPA NUI

La conexión aérea de Rapa Nui fue posible gracias a la articulación de voluntades de personajes destacados e instituciones del Estado, la sociedad civil y la comunidad, los cuales participaron de distinta forma en esta hazaña modernizadora. En primera instancia destaca el ímpetu personal de Roberto Parragué y las gestiones personales que realizó para materializar el vuelo. El presidente Gabriel González Videla también tuvo una participación importante al hacer este hecho parte de su legado, impregnado de su visión sobre la isla y las fronteras del país. Cabe señalar que fue miembro activo de la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua. Junto a las enfermedades, el menoscabo y el desabastecimiento, sobre todo por el aislamiento extremo en el que se encontraba la población, el vuelo y la eventual apertura de la ruta significaba una oportunidad concreta de comenzar a resolver algunos de estos problemas. Con este hito se inaugura la dimensión aeronáutica, con una canción llamada “*Iorana Manutara*”, que conmemora la primera vez en que el Manutara aterrizó en la isla y se convirtió en un símbolo de buena suerte para los rapanui. Este contexto favorece la instalación de la primera base de la Fuerza Aérea de Chile en el territorio insular.

ROBERTO PARRAGUÉ Y EL MANUTARA

Cuando se piensa en el Manutara no se puede sino pensar en el ave que lleva su nombre, pero también en Roberto Parragué y su destacado rol en el primer vuelo y en la conexión aérea de Rapa Nui. Esta proeza comenzó a gestarse luego de su ingreso a la Escuela Naval en 1929, donde obtuvo el grado de guardia marina en 1933, con lo que dio inicio a su carrera en las Fuerzas Armadas (FF.AA.). El comienzo del sueño de este pionero en la conquista aérea de la Isla de Pascua está consignado en sus archivos personales². “Ingreso

² Este trabajo no podría haber sido posible sin los archivos personales del capitán Parragué, los cuales fueron facilitados generosamente por Roberto Parragué Opazo y Ernesto Parragué, hijo y nieto del piloto, respectivamente.

a la escuela naval en 1929 y recibo el grado de guardiamarina en 1933. Se inicia mi carrera en las FF.AA. El almirante Olegario Reyes del Río, comandante en jefe de la Armada pasa revista al curso de 1933 al iniciar el viaje de instrucción en diciembre 20 en la Corbeta BAQUEDANO” (Nº 4303, Archivo Personal Roberto Parragué).

Ese año, luego de regresar de su viaje de instrucción, Roberto Parragué promete volver a Isla de Pascua, lo que cumplirá 18 años después aquel verano de 1951. Anota en su diario: “Gracias a los adelantos que ha experimentado la aviación, hoy es perfectamente posible hacer un vuelo entre el continente e Isla de Pascua”, inspirado en el vuelo de Ramón Franco entre la ciudad de Huelva en España y Buenos Aires realizado el 22 de enero de 1926 en un avión Dornier Wall³.

En 1934 pasó a la Escuela de Aviación y se recibió de piloto de guerra en 1935, momento en que obtuvo el primer puesto de su curso, destacan los diarios de la época⁴. Pide ser destinado a la base aérea de Quintero para perfeccionarse en hidroaviones Dornier Wal y Fairey. En enero de 1937 presenta un proyecto para volar desde Quintero a la isla de Juan Fernández, para luego en una segunda etapa ir directo desde Quintero a Isla de Pascua, pero nunca obtuvo la autorización. Frente a la oposición permanente de la FACH, trató directamente con el presidente y logró a través de su gestión personal construir una épica nacionalista que hiciera imperioso el vuelo del Manutara.

En 1944 vuela por primera vez a Juan Fernández, con total éxito. En 1946, mientras era piloto del presidente Gabriel González Videla en el Catalina 400, encontró en él a su mejor aliado. Para el presidente fue también una tarea personal y política conectar el continente con Rapa Nui. Finalmente, el 19 de enero de 1951 el Manutara despegó del aeródromo de La Serena.

³ Entrevista a Roberto Parragué Opazo, hijo del comandante Parragué.

⁴ Los diarios *La Nación* y *El Mercurio* de Santiago de Chile realizan menciones sobre el mejor piloto de la aviación chilena. Archivo de Roberto Parragué.



Figura 1. Isleños y Roberto Parragué en Isla de Pascua, 1933. (Archivo de Charly Paoa)

En 1950 la FACH recibe los primeros Catalina anfíbios⁵. Entonces, el capitán Parragué supo que no había motivo alguno para no hacer un vuelo a Isla de Pascua, por lo que eleva la solicitud formal a sus superiores para realizar el anhelado viaje. Los argumentos quedan expresados en los archivos personales del piloto, donde destaca la emergencia de la figura de Percy Gordon Taylor como un factor determinante en la autorización del viaje.

Los argumentos esgrimidos para solicitar el vuelo eran que el avión tenía suficiente autonomía y era muy confiable; que el capitán Parragué era especialista en navegación astronómica; que el avión podía aterrizar evitando la operación en el mar; que el presidente de la república tenía gran interés

⁵ El avión Catalina PBÝ fue diseñado por Isaac Laddon para Consolidate Aircraft. El primer modelo, denominado PBÝ 1, realizó el primer vuelo el 28 de marzo de 1935. Se construyeron 3.305 unidades en todas sus versiones. Especificaciones técnicas del avión: velocidad máxima operacional: 170 nudos (306 km/h); velocidad de crucero: 110 nudos (198 km/h); motores PW R 1830-92 de 1200 HP; el modelo PBÝ5A tenía un alcance de 2.400 millas náuticas; peso máximo de despegue: 16.000 kg.

porque se hiciera, y, además, que el capitán australiano P. G. Taylor preparaba un vuelo a través del Pacífico sur para unir Australia con Chile y ser el primer avión en llegar a Pascua.

Ya con los aviones anfibios, había que ubicar el mejor lugar para preparar la pista en la isla. Por orden del Ministerio de Defensa se armó una comisión destinada al estudio de la futura pista de aterrizaje. El 12 de enero de 1950, Parragué viajó en un buque de la Armada junto al comandante de grupo Armando Ortiz para elegir dónde acondicionar la futura pista de aterrizaje que verá aterrizar al Manutara. Con esto se completa la tarea realizada en el mes de diciembre de 1946 cuando es enviado el Teniente Ernesto Miranda Díaz, cuya finalidad era estudiar las condiciones climáticas, de suelo y mar, para que en un futuro cercano se concretara una cancha de aterrizaje y así unir por vía aérea a la Isla con el continente⁶.

La comisión aeronáutica, compuesta por el comandante Ortiz y el capitán Parragué, declara: “El estudio consistió en conocer la naturaleza, se trazó el aeródromo en un lugar inmejorable al costado del pueblo y cerca de dos bahías. Los vientos en este lugar son inmejorables” (archivo personal de Roberto Parragué).

El lugar escogido por la comisión aeronáutica fue Mataveri, al costado del volcán Rano Kao. Allí tuvieron lugar los trabajos de acondicionamiento de una cancha o pista de tierra, para que aterrizará sin problemas el pájaro de metal. Fue un trabajo colaborativo entre la Compañía Explotadora de Isla de Pascua, la comunidad y la FACH.

Declaraciones mías a la prensa de Valparaíso una vez que ordené iniciar, bajo mi responsabilidad los trabajos en Mataveri. El administrador de la Compañía Explotadora de Isla de Pascua Fernando Cádiz formó a cargo de estos trabajos con 20 Pascuenses y sus familiares (mujeres y niños).

⁶ Tallyho. Revista Aeronáutica Chilena, <http://tallyho.cl/50-aniversario-aeropuerto-mataveri-isla-de-pascua/> Visitada el 27-07-2021.

El pago era el alimento, el estímulo fue ver llegar por primera vez el avión a su isla. El 20 de marzo de 1950 comenzaron los trabajos en la pista (archivo personal de Roberto Parragué).

Destaca en la documentación personal del piloto el rol fundamental de la comunidad en la preparación de la pista, la participación de niños, adultos y los mayores como principales actores de la remoción piedras y del trabajo de arqueología. Las labores fueron lideradas por Simón Paoa, quien fue coordinador de las familias rapanui. El proyecto involucró un fuerte apoyo en la prensa del continente, como se aprecia en esta nota de prensa publicada por *El Mercurio*:

**Es indispensable establecer en la Isla de Pascua un aeródromo
Otoño.**

Abreviaría los periodos de visitas; contribuiría a sanear la población: serviría para instrucción de vuelos a larga distancia. - fácil y barata construcción.

Importancia internacional de este proyecto.

En muchas oportunidades se ha hablado de la instalación de un aeródromo en Isla de Pascua: a fines del año último se escribió bastante en la prensa de la capital y Valparaíso. Sobre la conveniencia de tener un campo de aterrizaje que permitiera los vuelos entre Australia y nuestro continente, para dar facilidades de intercambio comercial, a la vez que con miras a una corriente de turismo (archivo personal Roberto Parragué).

Parragué logró articular a distintos actores en la isla y el continente, a quienes contagió de una épica nacionalista sin la cual no se podría haber realizado el recordado vuelo. Fue un gran espectáculo para todo el país que obtuvo cobertura nacional. El Manutara fue despedido con el discurso del presidente de la república Gabriel González Videla y miles de personas en la ciudad de La Serena, en un hecho que marcó un momento histórico en la relación entre la Isla de Pascua y el Estado de Chile, solo comparable con la firma del acuerdo de voluntades en 1888, en donde Parragué se compara con la figura de Policarpo Toro. Las empresas personales y el heroísmo patriótico signan ambos hitos históricos.

El despegue del avión fue un evento de carácter nacional, encabezado por el presidente de la república, quien despidió al Manutara junto a todo el país, en un hecho político de carácter nacionalista. Esta hazaña tuvo un impacto importante en el rol de la isla en la geopolítica de la región y en la concepción de las fronteras de la nación.

El 19 de enero, en el aeropuerto de La Serena, Gabriel González Videla dio un discurso para todo el país, en un hecho de interés nacional y propaganda política para un presidente que se encontraba en un momento de baja popularidad⁷:

Pero ahí está precisamente el mérito de su actitud. De otra parte, el desplazamiento de fuerzas que han provocado los primeros síntomas de la tercera conflagración mundial, que despunta en el Asia, y la firme posición de Chile junto a los pueblos que luchan por la libertad y la democracia, nos imponen el deber de abrir nuevas rutas para el mundo libre, las cuales necesariamente deben contar con nuestra lejana Isla de Pascua como un punto de apoyo y un refugio de seguridad (discurso presidencial de despedida del Manutara).

La lejana posesión es concebida en la conciencia nacional como parte del país, pero debe ser incorporada físicamente al continente por medio de la conexión aérea. El avión permite, a lo menos, extender las fronteras de la nación hasta la isla, haciendo efectiva la conexión en el mapa nacional e internacional, en una señal clara de posicionamiento en la región.

Una lejana posesión chilena distante cerca de 4.000 kilómetros de nuestra costa continental —la distancia que va desde la capital al istmo de Panamá—, perdida en el Pacífico sur, ha llegado a ser en la conciencia nacional tan chilena como cualquier otra porción de nuestro territorio (...). Esta necesidad está muy lejos de ser una cosa del momento, una improvisación de las

⁷ Parte del mensaje enviado por S.E. a los habitantes de Rapa Nui. A las 19:30 horas, el Manutara despegó rumbo a Rapa Nui.

circunstancias. Ella había surgido como un acto de previsión en conferencias internacionales en que se ha empeñado la fe de la república (discurso presidencial de despedida del Manutara).

La figuración en rutas comerciales y la proyección que emergen con este vuelo son prometedoras para el país, les asignan un nuevo rol entre sus pares de la región, vislumbra cierta ventaja estratégica respecto de los nuevos mercados e implica un nuevo posicionamiento en la macrorregión de Oceanía y Oriente.

La trascendencia que en el futuro va a tener la apertura de la ruta aérea del sur del Pacífico es la vinculación efectiva entre Chile y las jóvenes democracias de Australia, Nueva Zelanda y demás pueblos del lejano Oriente, hasta hoy prácticamente inaccesibles a nuestro continente por la inmensa distancia que nos separa del océano más dilatado del mundo, el océano Pacífico (discurso presidencial de despedida del Manutara).

Rapa Nui interfiere en la imagen de república democrática de Chile, por lo que es necesario conectarlo con el continente para asegurar la posesión sobre este territorio.

Porque Rapa Nui es Chile. Porque nuestra voluntad irrevocable es que sea eternamente chilena, estamos en el deber de demostrar al mundo que somos capaces de incorporar la distancia que nos separa de ella al tráfico habitual de nuestras líneas de comunicación (...). Compatriotas: el avión Manutara que volando sobre el mar llega a vuestras costas, como el pájaro de la suerte de vuestras leyendas, cuyo nombre ostenta, nos anuncia tiempos mejores (discurso presidencial de despedida del Manutara).

Este nuevo rol en la cadena aeronáutica global sitúa a Isla de Pascua en una red activa con otros lugares del mundo. La misión fue de interés para las distintas instituciones del Estado: la Armada, la Fuerza Aérea, el gobierno del presidente Gabriel González Videla y la comunidad rapanui. Es un trabajo de alianza, pero también de entredichos entre las instituciones. Así se aprecia

en el Plan de Protección⁸ del raid del 19 de enero de 1951⁹ del Ministerio de Defensa Nacional, que estableció obtener los antecedentes para construir un aeródromo en la isla¹⁰ y posicionar a Chile en la geopolítica global.



Figura 2. Presidente Gabriel González Videla. (Archivo de Roberto Parragué)

EL PRIMER VUELO DEL MANUTARA

El 20 de enero de 1951, el Día del Roto Chileno, aterrizó en la isla en el primer vuelo, un avión anfibia Catalina 405, luego de 19:20 horas de viaje. Este hito, considerado una hazaña para los periódicos de la época, marcó el inicio del contacto aéreo entre Chile y la Isla de Pascua y, no menos importante, la apertura de la dimensión aeronáutica para los rapanui, lo que cambió el predominio del abastecimiento marítimo por el aéreo y modernizó las relaciones entre el Estado de Chile e Isla de Pascua.

⁸ Así consta en el documento N° 13 del 19 de enero de 1951. Archivo personal de Roberto Parragué.

⁹ Documento 10/193, 23 de noviembre de 1950, volumen 3. Fuerza Aérea de Chile, sección secreta.

¹⁰ Como consta en el documento confidencial del 19 de julio de 1950. Archivo personal de Roberto Parragué.

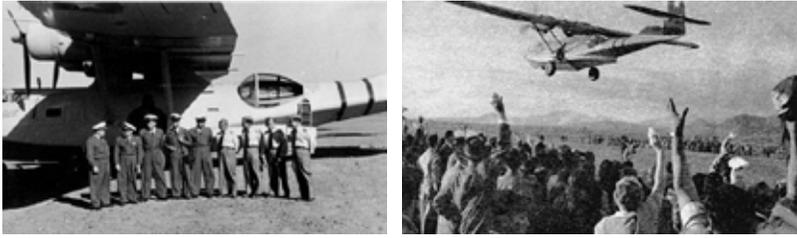


Figura 3. Tripulación del primer vuelo del Manutara. (Archivo de Roberto Parragué)

Figura 4. Despegue del primer vuelo. (Archivo de Roberto Parragué)

Para la Fuerza Aérea en particular, el viaje persigue los siguientes objetivos, según consta en el documento N° 13 de carácter confidencial de 1951 de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea:

El vuelo cubrirá un tramo de la ruta transcontinental del Sur del Pacífico (América Oceanía), cuya futura explotación, de interés mundial, reportará beneficios comerciales y de todo orden para nuestro país.

La ruta del Sur Pacífico cobra día a día mayor importancia estratégica, pues es una nueva y expedita vía de comunicaciones entre nuestro continente y el lejano Oriente.

Existe la conveniencia de que la Fuerza Aérea compruebe sus posibilidades de controlar en forma efectiva la aérea oceánica frente a su litoral y de concurrir con la Armada en las actividades que materialicen el ejercicio de soberanía sobre nuestras posiciones insulares.

Representa un entrenamiento integral de tripulaciones de combate, cuyo empleo podría requerirse en caso de una emergencia bélica (archivo personal de Roberto Parragué).

La Fuerza Aérea de Chile y una tripulación de nueve aviadores cumplía con éxito la misión de unir por primera vez vía aérea el continente con la lejana Isla de Pascua. Luego de un intento fallido de despegue para regresar al continente desde el mar, el avión sufrió un desperfecto en el ala derecha, quedó varado y fue remolcado hacia el sector de Mataverí (recinto de la FACH) por la misma comunidad, lo que muestra la alta participación de los

rapanui en este proceso. Allí permaneció durante un año en espera de ser rescatado. El avión se trasladó hacia la Base Aérea de Quintero durante el verano de 1952, embarcado en el transporte de la Armada PRESIDENTE PINTO.

Los tripulantes del primer vuelo del Manutara eran Horacio Barrientos, comandante de la Base Aérea de Quintero; Roberto Parragué, piloto al mando y navegante; Alfredo Aguilar, segundo piloto; José Núñez, navegante; Sabino Poblete, tercer piloto; Héctor López, primer mecánico; Gilberto Carroza, segundo mecánico; Mario Riquelme, primer radiotelegrafista, y René Campos, segundo radiotelegrafista.



Figuras 5 y 6. Roberto Parragué y presidente Gabriel González Videla. (Archivo de Roberto Parragué)

Las narrativas en torno al primer vuelo, que recogen las impresiones y el valor que tuvo para los actores involucrados, pueden resumirse en tres: de la sociedad civil, de la comunidad y de las Fuerzas Armadas. Del mundo civil, la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua (SADIP) presentó un especial interés por este vuelo y que posicionó en la opinión pública la necesidad urgente de progreso de la isla. Veían en el vuelo del Manutara la posibilidad de traer progreso y modernización a los rapanui. Su rol fue determinante y se sumó al trabajo que realizaron en el leprosario, la educación pública, los campos de experimentación agrícola, integración de rapanui al continente y profesionalización en estudios superiores¹¹.

¹¹ Así lo señala el diario *Austral de Temuco* el 16 de febrero de 1951. Archivo de periódicos de Margot Hotus.

Cuando la SADIP de Santiago se enteró, en enero de 1952, de que la Corfo asumirá la explotación de Isla de Pascua, terminando el ciclo de la CEDIP, celebró la noticia (...) Empieza a cumplirse así el mensaje del presidente honorario de nuestra Sociedad, Excelentísimo Señor Gabriel González Videla, que el Manutara llevará a Rapa Nui en su histórico vuelo en que prometía días mejores, y porque la Isla de Pascua es y será eternamente chilena (Foerster y Montecino, 2018: 63).

El evento se difundió ampliamente luego del regreso al continente. Se exhibió la película del Manutara realizada por Parragué y hoy sabemos gracias al archivo familiar que tres películas contienen imágenes de todos los vuelos a Rapa Nui realizados por él como piloto y como navegante en 1967 (1951-1959-1961-1963-1965-1967). Estas películas se proyectaban en las reuniones de la SADIP y en las colectas realizadas por ellos para ayudar a los habitantes de la isla.

Como era ya habitual, los primeros días de septiembre (1951) se celebró la “Semana Pascuense”, con motivo de cumplirse el 63° aniversario de la “toma” de posesión de la isla por el capitán de fragata don Policarpo Toro. Hubo una velada de honor en la “Universidad de Chile”, donde disertaron el presidente de la Sociedad y el comandante del Grupo de la FACH, don Diego Barros Ortiz. Se contó con la presencia del coro de la señora Olga de L’Houmaud. Por último, se proyectó la película sobre el vuelo del Manutara que piloteara el comandante Parragué (Foerster y Montecino, 2018: 62).

El primer antecedente de lo que significó este vuelo para la comunidad queda plasmado en la canción “*Iorana Manutara*”, que cantó la comunidad para recibir al avión. En esa época, los rapanui le otorgaron un espacio mítico al Manutara, en el cual se vislumbra una trama nueva de relaciones y posibilidades nunca antes visto. Es la apertura de una dimensión llena de oportunidades. Para mí, es la apertura a un mundo desconocido, cargado de incertidumbres y misterios, pero que sin duda será aprovechado por la comunidad.

Para la comunidad rapanui el Manutara, el avión y el piloto eran un solo concepto. Por eso, Parragué tuvo un lugar destacado dentro de la comunidad. El Manutara inauguró una dimensión que para los rapanui implicaba muchas incertidumbres, pero sabían que se trataría de cosas buenas, pues era un “pájaro de la buena suerte”. El vínculo entre Parragué y los rapanui era estrecho y mantenía contacto con la población en sus visitas, pero más frecuentemente se relacionaba con la FACH y los radioaficionados de la Compañía para establecer coordinación con la isla.

En los siguientes relatos de personas que estuvieron ahí y que fueron protagonistas de esta historia se refleja la dimensión de este hecho sociocultural y la profundidad con que el avión caló en sus vidas.

Podemos apreciar el conocimiento acabado de la figura de Parragué por parte de las autoridades locales, como se desprende del relato de Juan Edmunds Rapahango:

Parragué era muy joven cuando viajó primero como guardiamarina a bordo de la BAQUEDANO, por el año 1933. Y se le quedó metida la isla en la cabeza. Entró a la Fuerza Aérea como cadete y cuando egresó seguía con el recuerdo en su memoria. Como en esos años la Compañía Williamson Balfour tenía un buque de transporte para llevar lana del fundo, se vino en uno de los viajes anuales con otro oficial y ahí proyectó la venida de la Fuerza Aérea. Siguió viniendo y mantenía comunicación a través de la radio de la Armada o con los radioaficionados de la Compañía para que preparara la pista, porque ya había planificado su primer vuelo del Manutara para 1951 (Stambuk, 2012:168-169).

Como la comunidad estaba en completa complicidad con Parragué, este evento fue un hecho con gran trascendencia en el que la figura del piloto opacaba a veces a las instituciones, pues era el representante ante la comunidad del proyecto Manutara. “A Parragué le dijeron en Chile que era un tonto, que estaba loco, cómo va a llegar a la isla, y conversó con mucha gente” según señala Papa Kiko (Stambuk, 2012:169).

Para la comunidad, el arribo del Manutara es un día mítico que se conmemora como una instancia relevante para la comunidad rapanui, como

se puede ver en los siguientes relatos obtenidos en la literatura y entrevistas realizadas entre 2018 y 2019 en una estadía de campo en la isla. Estas conversaciones tuvieron lugar en el Hare Koa Tiare (hogar de ancianos de la comuna), en una actividad de participación. El autor expuso las imágenes en movimiento y se los invitó a conversar sobre sus impresiones. A continuación se reproducen las más significativas.

Al Manutara yo lo vi cuando se quebró el ala. Más de un año se quedó en la casa de la Fuerza Aérea para cuidarlo. Después llegó el barco PINTO a buscarlo. Y nosotros empezamos a tirarlo con más personas para allá a Hanga Piko para que pudieran llevárselo. También usamos el único jeep de ellos para tirar (...) Yo no puedo creer que volaba un avión tan pesado y con gente adentro. Yo me sentía orgulloso "*Koa au ara koa pa'i*". Primera vez que yo vi el avión que venía con tanta gente adentro y la segunda vez que venía un primo ahí adentro. Me sentía bien porque venía un rapanui en el avión (Simón Ika Nahoe, Rapa Nui, 2019).

En esta entrevista se aprecia que la imagen del Manutara conecta con las experiencias de vida de estas personas. Si bien, los recuerdos se meten fusionan momentos distintos, destaca la pertenencia que tenía el Manutara, ya que en el venía otro rapanui; por eso es importante: el avión es de los rapanui.

El Manutara es muy bueno. Yo era chica cuando llegó el avión. Fue el único avión que llegó en la época. La gente aquí muy contenta de ver llegar el Manutara. Yo estaba en la casa de mi padre, vivía ahí, cerca del hospital. El terreno que dio mi papá para hacer el hospital ahí y también donde está la escuela (...) Está bien que haya vuelos porque llegan cosas que la gente no tiene, eso es bueno. Tengo 73 años. Yo estaba contenta porque vimos el avión que llega y luego a Mataverí. Yo fui a caballo a ver con mi papá, a ver el avión Manutara que llega. Vimos el avión que estaba volando (Margarita Pakarati Tepano, Rapa Nui, 2019).

Para la señora Margarita, el Manutara está relacionado con su familia, con su padre, pero por sobre todo destaca que trae las cosas que la gente

no tiene, que por eso es bueno. Además, viene volando, lo que le da una característica distintiva.

El avión da una vuelta a la isla, nosotros estábamos en una higuera comiendo brevas, el que habla, Casimiro, mi hermano Bartolomé y otros más. Cuando venía dando la vuelta corrimos a la casa de mi abuela Amelia Riroroko Teao (...) Mi tío Eugenio se subió a un árbol y se cayó, se quebró el brazo. Mi abuela tomó a mi tío Eugenio y le mostraba el avión, él miraba con todos sus dolores el avión, jajaja (...) Aterrizó el Manutara y toda la población se acercó al lado del avión. A ver el avión, a saludar a la gente, al comandante Parragué y la tripulación. Toda la gente estaba ahí. La gente cantaba esa canción de "Iorana Manutara". Hicieron un curanto y la gente se fue a descansar, estuvieron como una semana (Mario Tuki, Rapa Nui, 2019).

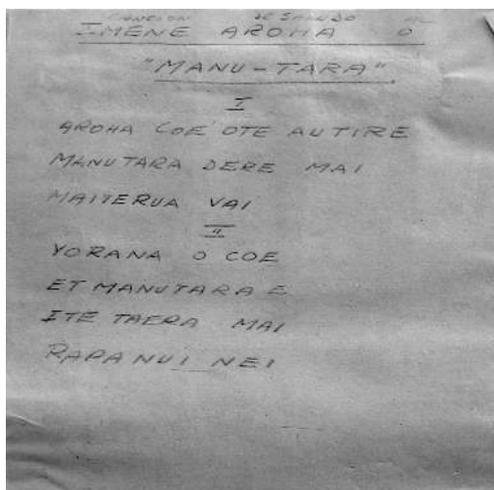


Figura 7. Notas sobre la canción de bienvenida para el Manutara en rapanui. (Archivo de Roberto Parragué)

Para todos los presentes, la llegada del Manutara fue un momento mítico que creó un símbolo y un significado asociado a lo emotivo, a la familia, a la precariedad. El Manutara vino desde el cielo, aterrizó en Rapa Nui y resolvió esos problemas que los aquejaban en ese entonces.

La canción “Iorana Manutara”¹² es la manifestación de la incorporación de este evento en la memoria colectiva de la comunidad, que hasta el día de hoy el 20 de enero conmemora la llegada del Manutara a la isla. En esta canción se expresa el sentido positivo que tuvo para los rapanui el vuelo del Manutara y de sus tripulantes continentales. La letra es la siguiente: *Aroha koe O te au Tire / Manutara tere Mai / Mai te RuaVai / Iorana a Koe / E Manutara e / I te taera mai / Rapa Nui nei* (Saludos a los chilenos / Al Manutara que voló de otras aguas / Saludos al Manutara / Que llegaste a Rapa Nui).

La bienvenida al avión incorporaba también a las personas e instituciones que venían con ellos, por este motivo, las Fuerzas Armadas sacaron provecho dando un giro nacionalista al equiparar la hazaña de Parragué con la toma de posesión por Policarpo Toro, con lo que de alguna forma entró en el mismo pabellón. En este sentido, la Fuerza Aérea es quien más réditos obtuvo de este hecho. Se instaló en la isla y desde ahí ha mantenido una relación positiva con la comunidad, portando el manto de la buena suerte asociada al Manutara.

INSTALACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE EN RAPA NUI

La Fuerza Aérea de Chile llegó a Rapa Nui en 1951 con el primer vuelo del Manutara, y fue para quedarse. Pese al alto reconocimiento que recibió Parragué se vio eclipsado de alguna forma por la FACH. Cabe recordar que en un comienzo esta hazaña generó rechazo entre el alto mando y que fue uno de los temas destacados de la época en la prensa.

Su instalación en Rapa Nui comienza con la llegada del PBY-5 Catalina, Manutara, de dotación del Grupo de Aviación N° 2, dirigido por el comandante de grupo Horacio Barrientos y el capitán de bandada Roberto Parragué, entre quienes tienen se percibe cierta tensión debido a que las autoridades de la FACH dejaron a cargo de la misión al comandante Barrientos y desplazaron a Parragué a segundo plano.

¹² Según declaran sus nietos, la compuso Parapina Araki Bornier, no obstante, las canciones son construcciones colectivas.

Esta hazaña consolida dos hitos para la FACH: se abre la ruta aeromilitar desde Chile a Isla de Pascua (es la primera aeronave en aterrizar en la isla) y es bien recibida entre los habitantes locales.

Luego de la conexión aérea, a la FACH se le asignó la tarea de construir el aeródromo Mataverí en 1954, que en 1966 se transformó en el aeropuerto internacional Mataverí. Este aeropuerto permitió no solo las operaciones militares, sino también el funcionamiento de una ruta comercial entre América, Australia y Oriente.

En esta primera etapa, la FACH se instaló gracias a la llegada del Manutara, la apertura de una ruta militar y comercial a Isla de Pascua, y la construcción del aeródromo y posterior aeropuerto internacional. Todo ello aseguraba el posicionamiento geopolítico del país en el espacio aéreo del Pacífico sur. Pero también estableció relaciones relevantes para el equilibrio entre el Estado y la comunidad rapanui.

Según un artículo publicado por el suboficial mayor (R) Ignacio Valdés Jaña¹³, donde se proporciona valiosa información sobre la Fuerza Aérea y el aeropuerto *Mataverí*, en 1953 se iniciaron los planes para construir el aeródromo. Se programó una comisión instaladora compuesta por topógrafos, constructores, meteorólogos y eléctricos (Valdés, 1988).

La comisión estaba integrada por el jefe de comisión Roberto Parragué y nueve personas más entre civiles y militares. No obstante, el primer personal de la Fuerza Aérea destinado a la isla estaba compuesto por tres personas: el radiotelegrafista sargento 2° Ignacio Valdés Jaña; el mecánico de avión, soldado Juan Edmunds Rapahango, y la cónyuge del sargento, Inés Godoy Aedo. Cabe destacar que por su buen desempeño Juan Edmunds fue mandado a estudiar a la escuela de Especialidad de la Fuerza Aérea de Chile, como premio a su conducta intachable (Valdés, 1988). Cuando llegaron a la isla se sumó Simón Paoa Bornier, “el viejo Simón”, un trabajador *ad honorem* verdaderamente impagable, según señala Valdés Jaña. Trabajaron apoyando a la comisión en labores de descarga y acopio Pedro Huki,

¹³ El texto se reproduce en el Anexo 6.

Mario Tuki, Orlando Paoa y Benito Rapahango, quienes fueron retribuidos con ropa militar (Valdés, 1988).

Tan pronto se terminó la descarga del “Pinto”, su comandante dispuso el zarpe y la “Comisión Instaladora FACH” debió regresar al continente sin haber logrado su cometido. Estaba dispuesto por el señor Director de Aeronáutica, que una vez realizadas las tareas por la Comisión Instaladora FACH, el comandante, señor Parragué, me haría entrega de las “llaves del aeródromo” en una sencilla ceremonia.

No fue posible realizar esa sencilla ceremonia, porque nada quedaba construido ni instalado. La mayor parte de la carga FACH quedaba dispersa entre Hanga Piko, Vinapu y La Perouse. Las llaves del aeródromo me las entregó el comandante sr. Parragué en el muelle Hanga Piko, segundos antes de embarcarse en el Pinto, al regresar al continente.

Quedaron en la Isla de Pascua el Radiotelegrafista. Sargento 2°. Don Ignacio Valdés Jaña; su cónyuge Doña Inés Godoy Aedo y el mecánico de avión, soldado don Juan Edmunds Rapahango. Mientras no se construya la primera casa FACH, el matrimonio Valdés-Godoy no tendrá donde vivir... felizmente, el marinero enfermero don Alberto Hotus Chávez, gentilmente nos acogió en su hogar.

Don Alberto Hotus ocupa una casa fiscal a media cuadra del hospital. Como la FACH no disponía de vehículo, me veía obligado a caminar cuatro veces al día la distancia que media entre Hanga Roa y Mataverí. No obstante, la gentil y generosa acogida de don Alberto Hotus y doña Alicia de Hotus, nos vimos en la necesidad de mudarnos porque la obligada caminata diaria, además de resultar muy agotadora, me quitaba mucho tiempo.

Nos ubicamos en una casa en construcción ubicada en Moe Roa, inmediata a Mataverí, propiedad de don Jorge Edmunds Rapahango (hermano de Juan), quien la había facilitado para ser usada como nuestra bodega. Cada bulto que lográbamos transportar lo almacenábamos en esa casa.

Trasladar nuestra carga desde Hanga Piko hasta la casa bodega en Moe Roa fue una ardua empresa que en ocasiones parecía insuperable. Las manos lastimadas, los hombros adoloridos, agobiados por el esfuerzo físico

bajo un sol inclemente, y una pertinaz sensación de impotencia al vernos en situación tan menguada y debiendo encarar tantos inconvenientes. ¡Cuán grandes se me antojaban las figuras de Juan y el viejo Simón en nuestro incesante ir y venir entre Hanga Piko y Moe Roa: hoy, con la perspectiva de seis lustros, los veo como seres pequeñitos realizando una tarea de gigantes! Para trasladar a Mataverí la carga desembarcada en las otras caletas, recurrimos a la buena voluntad de don Eugenio Huki (QEPD) y de su cónyuge doña Anycina Rapahango (hermana de Juan), quienes nos facilitaron una yunta de bueyes para una carreta que Juan consiguió en el Campo Experimental de Vaitea (Valdés, 1988).

El trabajo de la FACH estuvo ligado directamente a la construcción del aeródromo Mataverí. La primera tarea fue construir una casa para la FACH, la primera casa FACH. Esta casa era todo en uno, ya que concentraba la estación de radio, la estación meteorológica y la vivienda. En un segundo momento, hubo que despejar la pista de las abundantes rocas en el sector Puku Pararaha (Valdés, 1988).

La “Primera Casa FACH” era de madera, de un piso de seis metros de frente por siete metros de fondo. Constaba de un living-comedor, un dormitorio, baño y cocina. El baño y la cocina eran embaldosados. Hecha a medida para un matrimonio sin hijos. El menaje completo era proporcionado por la FACH. Con Juan Edmunds y el Viejo Simón nos aplicamos a la construcción de mi casa. La Comisión Instaladora FACH nos había dejado los planos. Tan pronto la terminamos nos instalamos en ella. Demoramos diez y nueve días en su construcción. ¡El living se convirtió en la radio estación! El comedor se aplicaba tanto a su función primaria como a oficina y Estación Meteorológica. El entretecho servía como bodega general (Valdés, 1988).

Luego de la inauguración del aeródromo Mataverí, se designó al nuevo jefe del aeródromo, con lo que se inauguró la segunda etapa de instalación de la FACH. Esta nueva instalación se convirtió en una fuente laboral importante para los isleños. Así lo señala Valdés (1988):

Con el capitán don Gustavo Hameau, se mantuvo el horario de actividades que veníamos cumpliendo con Juan Edmunds y el Viejo Simón. Continuamos con la tarea de sacar las piedras de la pista hasta su total eliminación. Terminamos de demoler las afloraciones rocosas hasta dejar a ras del terreno. Como ya se ha mencionado, este trabajo lo hacíamos empleando una cuña de acero y macho de veinte libras (elementos conseguidos, desde luego).

El jefe del aeródromo, capitán Hameau, fue autorizado para contratar a los isleños en calidad de obreros a jornal. En una primera contratación ingresaron trece personas al servicio de la FACH. Cuando llegaron los trabajos de temporada (cosecha de maíz, cosecha de lana, así le llamaban a la esquila de ovinos), varios obreros dejaron su trabajo en la FACH y fueron reemplazados por las nuevas contrataciones. Esta vez, hasta un total de dieciocho personas. La FACH pasó a ser la principal fuente de trabajo permanente de la Isla de Pascua.

Con la contratación de personal nuestras actividades tomaron mayor dinamismo. Se realizaron, entre otros, los siguientes trabajos:

- 1) Limpieza total de piedras en ambas franjas despejadas.
- 2) Mejoramiento de calle y acera de la primera casa FACH.
- 3) Se delineó una calle para la casa del jefe del aeródromo. En esta calle se ubicarían en el futuro casas para el personal casado, casino para el personal soltero y el almacén de combustibles.
- 4) Construcción de dos portadas de acceso al aeródromo. Una frente a la calle de la primera casa FACH y la otra frente a la calle de la casa del jefe del aeródromo. Ambas consistían en dos robustos pilares de dos metros de frente por un metro de fondo y por dos metros de alto. Todo construido con piedra volcánica de color rojo claro. Cada portada fue dotada del correspondiente paso australiano.
- 5) Se reemplazaron las estacas de la cerca alambrada del frente del aeródromo y se pintaron de blanco con cal de la isla.

Aquellas clases informales que realizábamos con don Juan Edmunds fueron transformadas por el capitán señor Gustavo Hameau en un programa oficial de estudios. El capitán enseñaba meteorología, Juan enseñaba mecánica automotriz y a mí me correspondía dar clases de electrónica.

La FACH tuvo que sortear varios obstáculos que sin Juan Edmunds y Simón Paoa no hubieran podido superarse. El aeródromo significó la instalación definitiva de una dotación permanente en la isla, la que estuvo compuesta desde un principio por continentales e integrantes destacados de la comunidad. En suma, fue un agente relevante para el desarrollo aeronáutico en los años cincuenta y sesenta.

EXTERNALIDADES DEL PRIMER VUELO



Figura 8. Sebastián Englert, la tripulación y la comunidad en la despedida del Manutara.
(Archivo de Charly Paoa)

Las externalidades asociadas al primer vuelo del Manutara son tres y fueron hechos que ocurrieron después de que el avión aterrizara en territorio insular: 1) el intento fallido de volver volando al continente, 2) los dichos y competencia que hubo con Percy Gordon Taylor, y 3) el retorno al continente con un moai de regalo para Gabriel González Videla, el que actualmente se encuentra en la comuna de La Serena.

Luego de un intento fallido de despegar desde el mar, el avión sufrió un desperfecto y no pudo despegar. Cabe destacar que el avión intentó despegar desde la pista, pero dadas las condiciones en que se encontraba después de la lluvia, se dificultó la maniobra y por eso decidieron despegar desde el mar. El Manutara no pudo despegar debido a una rotura del ala derecha al entrar en contacto con una piedra: “El Manutara despegó con poco combustible, amarizó y mientras cargaba combustible en el Aillipen se produce el accidente”, relata Alfonso Rapu. Otro testigo, Alberto Hotus, señala actualmente el lugar exacto en donde se averió el ala.

Informa la Fuerza Aérea a la prensa que no se ha realizado el vuelo de regreso del Manutara.

Preparativos de regreso realizó ayer en Hanga Roa el Manutara. Abastecimiento de combustible del anfibio se hizo frente al muelle de Hanga Roa. - lluvias reblandecieron la cancha del aeródromo Mataveri.

La población rapanui permaneció atenta a todos los preparativos que realizaba la tripulación, la cual fue objeto de diversas manifestaciones de simpatía (Archivo personal de Roberto Parragué).

Luego de este accidente, se decidió desarmar las hélices. La tripulación y la comunidad remolcaron el avión tirándolo con cuerdas hacia el sector de Mataveri. Esta imagen es muy significativa y representa la participación activa en todo lo que tuviera que ver con el Manutara. El avión fue remolcado, desarmado y trasladado por la comunidad desde Hanga Piko a Mataveri. Imágenes de la época muestran la gran cantidad de gente apostada en Hanga Piko, como si fuera realmente un espectáculo.

Trató de despegar de Mataveri, pero no pudo. Toda la gente ayudó tirando con cuerdas el avión a Hanga Piko, toda la gente participó en eso también. Quiero destacar que en ese día el mar estaba movido. Ocurrió que ese día se bajó una de esas alas y se golpeó con el mar. Las alas del Manutara no son muy firmes (...). Luego sacaron el avión nuevamente y se fueron a la orilla y lo dejaron en Mataveri hasta que llegó el PINTO en el año siguiente, porque el PINTO siempre venía a dejar víveres, materiales

de construcción y abastecimiento a los marinos, no para los rapanui, ellos estaban sin ropa, sin alimento, sin zapatos, sin comida, sin nada (Mario Tuki, Rapa Nui, 2019).

Toda la gente antigua, viejitas sacaban piedras con sus polleras para hacer esa cancha. Eso fue el principio. Después con los americanos llegó la máquina y en un año ya tiene toda la cancha de aterrizaje (...). Yo he viajado muchas veces en avión. He llegado al continente, a Valdivia. Me casé en Valdivia, yo andaba de Santiago para acá, no es novedad para mí. En Rapa Nui hay muchos vuelos, yo siento bien que traigan cosas por el avance de la isla. Yo pienso que ayudó a la isla. Con el avión no solo pueden viajar personas, también vehículos (Hércules). En el mismo avión que yo venía la Fuerza Aérea traía un bus, dije: “No puede ser”. Me sentía feliz, eso es lo que yo pienso (Simón Ika Nahoe, Rapa Nui, 2019).

Por otra parte, sonaba en los medios nacionales, la figura de Percy Gordon Taylor, quien fue clave en la trama del vuelo del Manutara. Parragué conocía a este personaje, que pretendía hacer lo mismo que él, pero desde el otro extremo del Pacífico, desde Australia. Era una relación competitiva, pero en el fondo eran camaradas de la aviación, como se ve en las siguientes notas de prensa de la época.

Plan de conectar a través del aire Isla de Pascua. Las alas de Chile quieren ser las primeras en llegar a la abandonada Rapa Nui. La hazaña pretende hacerla el capitán Roberto Parragué Singer, deseoso de cumplir una vez más con la gloriosa tradición de la FACH. En Pascua dará el abrazo fraterno el bravo piloto Patrick Taylor, quien partirá dentro de poco desde Sídney rumbo al bastión de los toromiro (*El Mercurio*. Junio de 1950, no hay identificación del día).

Aviador australiano realizará un vuelo experimental Sídney-Valparaíso-Rapa Nui. Canberra 14. (Reuter). El Gobierno Federal anunció hoy que patrocinará el vuelo experimental Australia-Chile que se propone ejecutar el piloto australiano teniente P. M. Taylor. El ministro

del aire T. W. White declaró que el Gobierno pondrá a disposición un bote volador Catalina, de la Real Fuerza Aérea australiana y le facilitará ayuda económica en reconocimiento a sus valiosos servicios a la aviación civil. Taylor viajará en su avión desde Sídney hasta Valparaíso por la ruta de Suva, Aitutaki, Yahiti, Mangareva, Rapa Nui (Isla de Pascua). El ministro del Aire declaró que se estima que la red aérea intercontinental del sur constituirá parte importante del desenvolvimiento de los recursos de los países del hemisferio sur y que Australia debe continuar en su dirección indiscutida en tales asuntos. El teniente Taylor ya ha realizado vuelos experimentales notables, tales como los de Australia al África del Sur y de América Central a Australia (*El Mercurio*, 15 de julio de 1950).

Luego de estas noticias. La Cámara formula una petición al ministro de Defensa. Acordó en su sesión oficial al ministro de Defensa, solicitándole que autorice el vuelo directo que ha planeado el capitán don Roberto Parragué a la Isla de Pascua. El acuerdo fue tomado por 23 votos por la afirmativa contra 18 votos por la negativa. Señala Roberto Parragué en sus documentos personales que los votos negativos eran radicales, socialistas y comunistas.

Uno de los argumentos principales para autorizar el primer vuelo del Manutara fue la premura del vuelo Australia-Rapa Nui-Santiago de Taylor. En marzo de 1951, dos meses después de la epopeya nacional, Taylor, a bordo de un avión Catalina llamado Frigadate Bird, amarizó en Rapa Nui. En 1952 llegó de nuevo, esta vez en su vuelo de regreso hacia Australia, que consistía en amarizar en distintas islas camino a su destino. Además de intercambiar correspondencia, mantenían con Parragué una fluida amistad, que se refleja en el archivo personal del piloto, donde hay registro de las cartas entre ambos.

En 1952 ocurren dos hechos fundamentales: el 27 de marzo Taylor llegó a Quintero, pensando en completar su ruta a Australia pasando por Isla de Pascua en el Frigate Bird II, y Roberto Parragué no queda conforme con el diagnóstico de Barrientos, que dejaba inutilizado el Manutara para volver volando y se lanza a la tarea de repararlo. Destacan los periódicos de la época que tenía todo listo para reparar el Manutara y volver volando al continente. Si no, dicen: “Caería mala suerte para los isleños”.

“REBELIÓN EN PASCUA: ISLEÑOS NO DEJAN QUE EL MANUTARA VUELVA DESARMADO: ES MALA SUERTE” (Archivo personal de Roberto Parragué).

No obstante, se hace imperioso regresar con un avión que funcione. Se realizan las reparaciones con un grupo de mecánicos que llega a la Isla con Parragué, pero no logran repararlo. Finalmente, el avión es transportado en el buque de la Armada transporte PINTO, luego de haber estado estacionado en el sector de Mataverí.

Algunos de estos hechos son relatados por el comandante Barrientos, cuando fue interrogado sobre los hechos acaecidos:

SECRETO: CONVERSACIÓN RADIOTELEFÓNICA MANTENIDA ENTRE EL GENERAL DE BRIGADA AEREA SR. ISMAEL SARASUA Y EL COMANDANTE DE GRUPO SR. HORACIO BARRIENTOS C., A LAS 22.00 HORAS DEL 29 DE ENERO DE 1951, CON RELACIÓN A LOS DESPERFECTOS SUFRIDOS EN LA ISLA DE PASCUA, POR EL ANFIBIO AO-10 CATALINA N°405.-

El comandante señor Barrientos responde que, con motivo de las grandes lluvias caídas últimamente, después de una sequía de 3 meses, el aeródromo de la isla sufrió grandemente. En efecto, barro, piedras y hoyos eran un impedimento para que pudiera descollar el anfibio. A pesar de ello, se hizo un intento, pero se pudo comprobar que el avión se atascaba en el lodo.

Ante este evento, se procedió a alivianar el anfibio de bencina dejándosele solamente 3 tripulantes a bordo y 100 galones de combustible, y en esta forma, después de una difícil labor, se logró despegar del aeródromo. El avión rodó 800 metros y pudo con todo éxito amarizar en un mar bueno, pues en esos momentos las condiciones climáticas eran espléndidas, por tal motivo, el capitán Sr. Parragué con sus mecánicos, procedió a efectuar algunas prácticas de amarizaje, las cuales se hicieron en buena forma.

En vista que todo marchaba bien, se procedió a cargar la Catalina, en el mar y con el concurso del “Allipen”, con 1.750 galones de bencina, labor que se terminó a las 21:30 horas.

La hora de partida se fijó, considerando que se disponía de luz lunar, a las 23.00 horas y así fue como el Manutara, con toda su tripulación en sus puestos, despegó a las 22 horas 55 minutos 55 segundos, pero, debido a un bote del anfibio sobre una ola gruesa, se inclinó a la izquierda, destruyéndose parcialmente el flotador de ese lado. A fin de evitar las consecuencias de un carrusel, se trató de equilibrar el avión, pero, desgraciadamente, al ala derecha con mi flotador fue tomada por otra ola, produciéndose la rotura total del flotador y del tercio extremo del ala. (Archivo Fach)

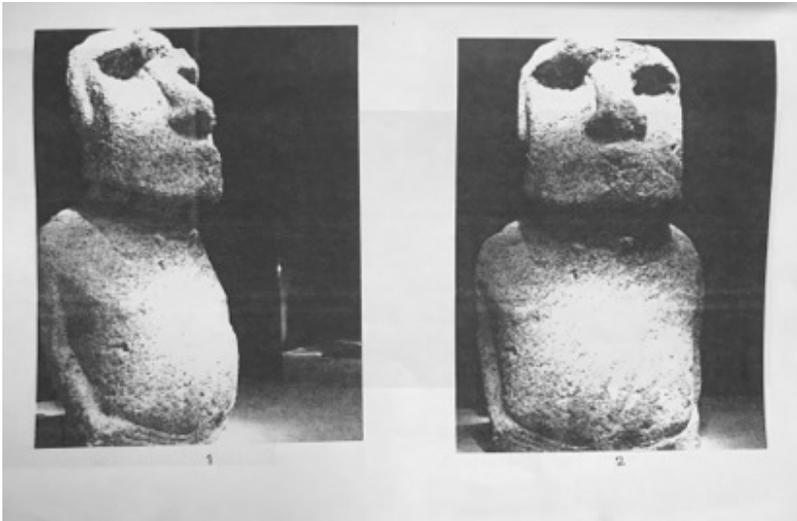


Figura 9. Moai de La Serena. (Archivo de Rolf Foerster)

Luego de los excelentes resultados de la expedición del Manutara, el presidente solicitó que se trasladara un moai a la comuna de La Serena para exhibirlo como símbolo de la epopeya del Manutara. Entonces, el presidente González Videla requirió al Ministerio de Bienes Nacionales el traslado de un moai para La Serena. En las operaciones de traslado el moai N° 598 cae al mar, siendo imposible su recuperación. A cambio, se solicita el moai N° 651, el cual se trasladó en el buque escuela PRESIDENTE PINTO.

Este moai está dentro los objetos patrimoniales reclamados por la comunidad en los últimos años. La comunidad indígena Ma'u Henua mantiene contacto con autoridades gubernamentales y de la ciudad para la repatriación de este moai. El acuerdo que sostuvieron consistió en fabricar un moai en sustitución del 651. El moai fue tallado por escultores rapanui que viajaron especialmente para fabricarlo. Existen acuerdos entre el Ministerio de Cultura, las Artes y el Patrimonio y la comunidad indígena Ma'u Henua y otros organismos para traer de regreso este moai entre 2019 y 2020.

MODERNIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES AÉREAS

La modernización de las comunicaciones aéreas en Rapa Nui comenzó con el aeródromo Mataverí, los vuelos siguientes a la isla y Tahití antes de que operara el servicio regular. Cuatro vuelos fueron perfeccionando el raid entre el continente, la isla y Tahití, lo que profundizó la figura del Manutara en la comunidad rapanui. Otros hitos relevantes de la modernización fueron sin duda el servicio aéreo regular, el turismo como actividad económica central de los isleños y el comienzo del abastecimiento aéreo. La tercera parte de esta modernización de las comunicaciones aéreas corresponde a los adelantos aeroportuarios y cambios de aeronaves, que dieron al aeropuerto un estatus destacado en las relaciones internacionales y muestra el aumento exponencial de la demanda de abastecimiento por vía aérea para suministrar a la comunidad local y el mercado turístico. La instalación de la FACH y su rol en las últimas décadas colaborando con los estudiantes y con el operativo médico han resultado en una buena relación con la comunidad. Por último, la modernización aérea incide directamente en la experiencia de ciudadanía de los rapanui, ya que puede acceder al abastecimiento aéreo, viajar fuera de la isla, reencontrarse con familiares y percibir ingresos provenientes del turismo. Todos estos avances configuran un tipo de relación de culto cargo entre la comunidad y el Manutara.

EL AERÓDROMO MATAVERI Y LOS OTROS VUELOS DEL MANUTARA A RAPA NUI Y TAHITÍ

El aeródromo Mataverí se inauguró en 1954 en un hecho importante para la aviación y la FACH. Si bien fue una inauguración prácticamente simbólica, impulsó una serie de adelantos materiales que se concretaron en las siguientes décadas. Se instauró en el territorio la aeronáutica y se facilitaron los siguientes vuelos antes de formalizar un servicio aéreo regular. Para ser más gráficos, este hito marca el paso de la era marítima a la era aeronáutica, en la cual el aeropuerto será un dispositivo clave en la modernización de las comunicaciones aéreas.

A continuación se reproducen las palabras que profirió Roberto Parragué el 19 de enero 1954, cuando se puso la primera piedra del aeródromo de Isla de Pascua.

Honorable senador, señores representantes del Ejecutivo, autoridades navales y militares, mis amigos continentales y pascuenses. Con profunda emoción hoy colocaremos la primera piedra del aeródromo de Mataverí. Por feliz coincidencia hoy se cumplen tres años desde la llegada por primera vez de un avión a esta isla.

Agradezco a toda la gentileza de acompañarnos en este momento histórico, que marca sin dudas la línea divisoria entre dos épocas para Rapa Nui. Siempre el singular Manutara guiará hacia el progreso de la ruta aérea del Pacífico sur, que muy pronto será una realidad indestructible. Pascua cumplirá así el destino que le fijó su situación geográfica siendo la escala obligada de abastecimiento para el cruce del gigantesco océano Pacífico. Esta isla estando fuera de las rutas marítimas estaba condenada a seguir como la isla más aislada del mundo. Espero alcanzar a ver cumplidos todos nuestros planes y que Rapa Nui haga honor al antiguo nombre de Tepito Tehe Nua como centro aéreo (Archivo personal de Roberto Parragué).

En diciembre de 1955 el gobierno de Chile designó una delegación oficial para que estudiara la instalación de un aeropuerto en la isla, lo que sirvió de antesala para el proyecto del aeropuerto internacional Mataverí, desarrollado en la década siguiente. La delegación la integraron las siguientes personas: Roberto Parragué Singer, comandante de grupo, jefe del Departamento de Aeródromos de la Dirección de Tránsito Aéreo; George S. Clark, de la Administración de Aeronáutica Civil U.S.A., jefe de la misión de aviación civil en Chile; Carl A. Posey, también de la Administración de Aeronáutica Civil U.S.A., ingeniero consultor, Grupo de Aviación Regional de Panamá; Alejandro Fornés, topógrafo, Departamento de Aeropuertos, Dirección del Tránsito Aéreo. La delegación fue asesorada y acompañada por Ciry A. Smith, especialista en ayudas a la aeronavegación, jefe de aerovías de Control de Tránsito Aéreo D.T.A., y Héctor García, técnico en construcciones de la Dirección de Tránsito Aéreo.

Entre otras cosas, se solicitó a la delegación que estudiara todos los informes previos relacionados con la Isla de Pascua, que inspeccionara cuidadosamente el terreno en la isla y eligiera un lugar definitivo, que se considerara el más apropiado para la construcción de un aeropuerto clase “A”, que obtuviera muestra del terreno y de la roca existente para hacer análisis de laboratorio, y que hiciera las recomendaciones pertinentes concernientes a la construcción y diseño de este aeropuerto, junto con el coste aproximado del proyecto.

La modernización del aeropuerto Mataveri y su definición como un puerto de carácter internacional estaba proyectada en el estudio realizado por la comisión. Como se establece en la introducción del informe:

El gobierno de Chile ha venido considerando el establecer una ruta aérea internacional a través del Pacífico sur desde hace años, la cual uniría el continente sudamericano con Australia, el lejano Oriente y las Indias orientales. Para dicha ruta sería necesaria la construcción de un aeropuerto internacional de primera clase en la Isla de Pascua, el cual sería capaz de acomodar a las aeronaves de gran envergadura que hay en uso actualmente, como, además, las aeronaves de transporte pesado y a retroimpulso, cuya operación se espera en un futuro cercano (Archivo personal de Roberto Parragué).



Figura 10. Operación chaqueta. (Archivo de Roberto Parragué)

La delegación efectuó su viaje de ida y regreso a Isla de Pascua en un transporte de la Armada Nacional, el PRESIDENTE PINTO, el cual zarpó de Valparaíso el 31 de enero de 1956 y regresó a ese mismo puerto el 28 de febrero del mismo año. La estadía en la isla duró 12 días. Estos estudios fueron fundamentales en el proyecto, que instaló una base norteamericana en la isla. Las relaciones de cooperación entre la FACH y la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) fueron necesarias para el avance tecnológico del aeropuerto internacional Mataverí.

Después de ocho años de aquel primer vuelo a la isla, el 3 de abril de 1959 Parragué logra cumplir la misión inconclusa, realizando el primer vuelo de ida y regreso con todo éxito en el mismo avión Catalina PBY5 Manutara. Pero tuvo que pagar un alto precio: deberá dejar la FACH y olvidarse de su sueño de abrir la ruta hacia la Polinesia. “Vuelo con retiro” y “Operación chaqueta” son los nombres con que se hablaba en la prensa de este vuelo, que puso fin a la carrera militar del piloto. Esta travesía fue planificada por Parragué y la tripulación en secreto, esperando el momento oportuno para realizarlo y concluir con el viaje de ida y regreso a Isla de Pascua. “El vuelo despegó a Juan Fernández y estando ahí se desvía a Isla de Pascua. Necesitó haberlo planeado porque necesita tener combustible en la isla para poder regresar. Este fue un vuelo exitoso de ida y regreso” (Ernesto Parragué).



Figura 11. Caricatura. (Archivo de Roberto Parragué)

Luego de su retiro obligado se dedicó a un proyecto particular asociado a los servicios particulares de transporte aéreo. El 3 de julio de 1959 el Aeropuerto Los Cerrillos remató en \$ 1.400.000 un avión Catalina. Lo reparó y participó en el puente aéreo para el terremoto de 1960, comenzó a dar servicio aéreo hacia la bahía de Cumberland en Juan Fernández y a volar

regularmente a Puerto Aysén, pero el objetivo final era conmemorar los 10 años del primer vuelo del Manutara con otro vuelo pensado para 1961.



Figura 12. Fotograma. (Roberto Parragué navegación aérea).

Figura 13. Fotograma. Misa de bienvenida al Manutara.

El tercer vuelo hacia la isla, es el primer vuelo de un avión comercial a Isla de Pascua y corresponde a la conmemoración de los 10 años del primer vuelo del Manutara Catalina PB5. Este avión fue llamado Manutara II y pertenecía a la compañía aérea de Parragué, empresa que formó luego de ser dado de baja en la FACH y que transportaba pasajeros y encomiendas. Fue bautizado como el vuelo de la esperanza y conectó Cerrillos-Rapa Nui el 28 de enero de 1961.



Figura 14. Pasajeros Lorenzo Domínguez y Alfonso Sims. (Archivo de Roberto Parragué)

La tripulación del Manutara II estaba compuesta por Claudio Figueroa, Roberto Parragué S., Roberto Parragué O. y Rodolfo Marsh. Lorenzo Domínguez y Alfonso Sims fueron los dos primeros pasajeros en viajar vía aérea desde Pascua a Quintero. Pagaron E° 250 cada uno.



Figura 15. Fotograma. Diana Charlin Paoa y otros. (Archivo de Roberto Parragué)



Figura 16. Fotograma. Recibimiento a la tripulación. (Archivo de Roberto Parragué)

Según *El Mercurio* de Santiago, en 1962 el gobierno designó una comisión presidida por el director de Aeronáutica, general Osvaldo Croquevielle, para que elaborara un preinforme sobre la materia aeronáutica y la creación de un aeropuerto comercial. El documento estableció que la construcción del nuevo aeropuerto era técnicamente posible en una zona que va desde playa Anakena hacia el volcán Rano Raraku. El costo de la obra fue estimado entre 15 y 20 millones de dólares (de la época) y el plazo de construcción en cinco años.



Figura 17. Fotograma. Recibimiento a la tripulación. (Archivo de Roberto Parragué)



Figura 18. Fotograma. Alfonso Rapu y otros. (Archivo de Roberto Parragué)

El cuarto vuelo fue el primer eslabón de la apertura de la ruta Santiago-Tahití y Australia vía Rapa Nui. Fue el primer chárter enviado por LAN

(Línea Aérea Nacional). Parragué piensa ya en expandir la pista para que sea un aeropuerto internacional y sea trampolín de otras rutas aéreas entre Oriente, Asia, Europa y América. El proyecto tendrá que esperar unos años más, hasta 1966.

Junto a Jorge Jarpa, gerente de operaciones de vuelo de LAN Chile, quien participó como segundo piloto en este vuelo, Roberto Parragué se propuso realizar el primer vuelo con el Manutara II, Catalina PBY5, entre Santiago y Tahití. LAN Chile preparó el avión para la travesía y comisionó a uno de sus mejores radioperadores a la tripulación. La empresa ESSO proporcionó el combustible para la primera etapa. Mr. A.H. Frauenthal y su hijo Farren fueron los primeros pasajeros extranjeros en viajar por vía aérea a Rapa Nui.



Figura 19. Fotograma. Alfonso Rapu. (Archivo de Roberto Parragué)

Figura 20. Fotograma. Enrique Rogers en la iglesia de Hanga Roa dando la bienvenida. (Archivo de Roberto Parragué)

El 27 de agosto 1965 el Manutara II, Catalina PBY5, fue reabastecido de combustible antes de iniciar el vuelo de 8.000 km que lo llevará hasta Tahití. Por medio de una ley especial del Congreso Nacional, el presidente de la república le concedió a Parragué el grado de general de Brigada Aérea LAN Chile y lo contrató como jefe de la División Pacífico Sur, cuyo objetivo era hacer la planificación para iniciar vuelos regulares en aviones DC 6 B en la ruta Santiago-Tahití, vía Isla de Pascua.

El rey de Suecia le otorgó a Parragué la Orden de la Espada y el Gobierno de Francia la Orden Nacional del Mérito, y le entregó por el valor de un dólar tres aviones Catalina en vuelo más una gran cantidad de repuestos que habían pertenecido a la Marina de Francia.



Figura 21. Primer vuelo a Tahití y carga de combustible en Rapa Nui. (Archivo de Roberto Parragué)
Figura 22. Recepción del Manutara desde Tahití a Isla de Pascua. Archivo de Margot Hotus)

La tripulación del Manutara II estaba integrada por Roberto Parragué, piloto al mando y navegante; René Ianiszewski, segundo piloto; René Pairoa, tercer piloto; Juanario Lazo, radioperador; Luis Palma, mecánico de vuelo, y Urbano Pakarati, ayudante.



Figuras 23, 24, 25 y 26. Fotograma. Recibimiento a la tripulación. (Archivo de Roberto de Parragué)

Estos cuatro vuelos fueron clave para que la imagen de buena suerte del Manutara se terminara de consagrar como símbolo positivo asociado al abastecimiento y que el cargo fuera siendo cada vez más importante para sus vidas.

SERVICIO AÉREO REGULAR: EL AEROPUERTO INTERNACIONAL MATAVERI, TURISMO
Y ABASTECIMIENTO

El aeropuerto internacional Mataveri fue una de las principales obras de modernización de la década del 60. En esta década se vivió un proceso de transformación de gran alcance en que el aeropuerto fue fundamental en este cambio de la isla. Esta obra monumental tuvo un gran impacto en territorio, no solo por la magnitud de las obras, sino también por el gran traslado de trabajadores de la empresa Longhi, algunos de quienes se quedaron a vivir con la comunidad.

La instalación del aeropuerto fue una obra pública de gran envergadura, que significó el acopio y traslado de miles de toneladas de material superficial, incluyendo incontables sitios y materiales arqueológicos. En Chile, hasta principios de los años sesenta, todos los asuntos relacionados con aeropuertos y aeródromos eran manejados por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Área de Chile. Esta institución dictaba las normativas y técnicas apropiadas para la construcción de edificios (Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas). Asimismo, el Departamento de Caminos del mismo organismo normaba la ejecución de pistas, rodajes, losas y plataformas.

Al señor Ministro de Obras Públicas, por Decreto 836 con fecha 10 de agosto de 1966, se aprobó un convenio ad-referéndum celebrado entre la Dirección General de Aeropuertos y la empresa constructora Longhi S. A. para la ejecución de administración delegada de la habilitación del aeropuerto de Mataveri y varias obras anexas a él en Isla de Pascua, con un presupuesto estimativo ascendente a 3.011.382.46 escudos [Convenio N° 836].

En el acta del 2 de julio de 1966, suscrita por el director de aeropuertos y el comandante del material de la Fuerza Aérea de Chile en virtud del Decreto 261 del 23 de julio de 1965 del Ministerio de Defensa Nacional, se contempla en la letra C, “construcciones adicionales”. Por otra parte, la firma Longhi, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 del convenio antes mencionado, se compromete a ejecutar las obras anexas al aeropuerto

Mataverí u otras obras que la Fuerza Aérea de Chile pudiere encomendar a esta dirección en la Isla de Pascua, suscribiendo para ello convenios ad-referéndum adicionales al convenio que se describe en la nota al pie¹⁴.

El 10 de junio de 1966, diez años después del estudio de la comisión, la Fuerza Aérea comunica al Estado Mayor General en un documento de clasificación secreta que la FACH con la USAF instalarán y operarán un centro de Investigación Ionosférica, servicio que dependerá de la comandancia en jefe de la FACH. Derivado de la operación de este centro, se construiría una pista de aterrizaje de 2.000 m en Mataverí, de acuerdo con las especificaciones del Ministerio de Obras Públicas y con el aporte financiero de la USAF.

La conexión entre Isla de Pascua, el continente, Tahití y el mundo se produjo gracias a la instalación del aeropuerto Mataverí en los años 60, lo que, entre otras cosas, viabilizó las comunicaciones, la movilidad de personas y objetos en las últimas décadas, siendo hoy el principal medio de comunicación de la Isla de Pascua. Los principales aeropuertos implicados en las rutas áreas que conectan en esta ruta son el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, CL., el Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua, IPA y el Aeropuerto Internacional de Tahití Faa'a, que conectó a los rapanui con sus familias y con los terrenos de sus familiares (Muñoz, 2017).

El primer vuelo regular a Isla de Pascua fue en un McDonald Douglas DC-6B, que partió de Cerrillos y llegó a Rapa Nui el 3 de abril de 1967. El Douglas DC-6 es un avión comercial y de transporte propulsado por motores de pistones fabricado por Douglas Aircraft Company entre 1946 y 1959, y operado por LAN. Fue ideado a finales de la Segunda Guerra Mundial como transporte militar. Una vez terminada la contienda, fue rediseñado para poder competir con el Lockheed Constellation en las rutas de transporte de largo alcance. Se construyeron más de 700 unidades, algunas de las cuales aún realizan servicios de carga, militares o contra incendios.

¹⁴ Convenio ad-referéndum adicional al decreto MOP N° 836, 10 de agosto de 1966, entre la Dirección de Aeropuertos y la empresa Longhi S. A., representada por el ingeniero don Bernardo Barckhahm. Santiago de Chile, 1968.

Se inauguró la ruta aérea comercial Santiago-Rapa Nui-Tahití y se instalaron los vuelos regulares de la empresa LAN a Rapa Nui, que se convirtió en un agente dinámico en las actividades de abastecimiento, de turismo y de relaciones sociales en la gran transformación que se aproxima para la isla, modificando tal vez irreversiblemente los flujos de personas y mercancías. Con este acontecimiento nacen los vuelos regulares y comienza el turismo, que en las siguientes décadas se convierte en la principal actividad económica de la isla y de los isleños. En este contexto, la empresa aérea se incorporó al escenario local como un agente importante en el desarrollo de estas actividades. Cabe destacar el rol que esta empresa del Estado y luego de capitales privados tuvo en el desarrollo de la infraestructura y operación aeroportuaria de Mataverí y, por sobre todo, el funcionamiento y las relaciones que articula al interior de la isla, al igual como la Hotelera Nacional y los servicios de alojamiento familiares, que han tenido un amplio desarrollo en esta industria.



Figura 27. Primer vuelo turístico. (Archivo de Charly Paoa)

Figura 28. Postal inauguración del servicio regular de LAN a Isla de Pascua. (Archivo de Charly Paoa)

El ámbito de la hotelería y residencias es fundamental desde los años 70, cuando el gremio de empresarios rapanui se estaba conformando y la infraestructura del turismo estaba en plena construcción. Los espacios específicos se circunscriben en tipos de alojamiento que se fueron desarrollando en el tiempo: hotelería, residenciales, camping, casas particulares. Esta última actividad de emprendimiento participa de manera más modesta en la oferta de camas para el turismo. Los establecimientos comerciales han visto un crecimiento relevante en las últimas décadas. Así también los tours operadores y los guías de turismo, que se han ampliado considerablemente.

El abastecimiento en un comienzo lo cubría la Empresa de Comercio Agrícola (ECA), la primera empresa comercial de alimentos. Posteriormente, el mercado de establecimientos comerciales creció de manera importante, siempre ligado a la demanda de los servicios de turismo, como hoteles y restaurantes. Se podía comerciar gracias a las posibilidades que produjo el aeropuerto. Si bien también se abastecían por vía marítima, el dinamismo de las aeronaves en comparación con los buques, para un territorio con estas características y un punto de origen en el continente, hacen que el avión sea la solución más eficiente, aunque sus costos fueran más elevados.



Figuras 29 y 30. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui. (Archivo de Roberto Parragué)



Figura 31. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui. (Archivo de Roberto Parragué)

Figura 32. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui, carpas HONSA.

(Archivo de Roberto Parragué)

Los espacios de interacción articulados entre el aeropuerto, la industria del turismo y el abastecimiento son eslabones de una cadena que funciona y dinamiza las relaciones sociales todo el año, y que por sobre todo inciden en las dinámicas de la vida cotidiana en la Isla de Pascua. Se trata del aeropuerto Arturo Merino Benítez y el aeropuerto Mataverí; de la distribución

y traslado de los turistas a sus alojamientos, principalmente en taxis y transferes; de los lugares de alojamiento: hoteles, residenciales, hostales, camping y las casas particulares que se arriendan a algunos turistas; de los recintos comerciales: almacenes, supermercados y otros servicios del comercio; de los lugares de recreación y diversión: restaurantes, pubs, discoteques y pequeños locales de comidas., y, por último, de los productos turísticos: parques nacionales, buceo y pesca recreacional, cabalgatas, etcétera.

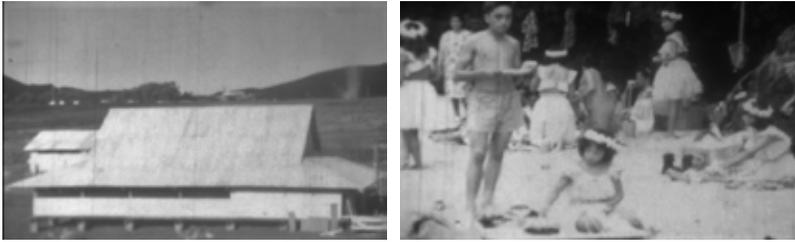


Figura 33. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui, casino HONSA.
(Archivo de Roberto Parragué)

Figura 34. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui, turismo. (Archivo de Roberto Parragué)



Figuras 35 y 36. Fotograma del primer vuelo de turismo en Rapa Nui, turismo.
(Archivo de Roberto Parragué)

ADELANTOS AEROPORTUARIOS Y CAMBIOS DE AERONAVES

Los adelantos aeroportuarios se refieren a dos áreas, el aeropuerto y el avión. El primero tuvo su gran ampliación en 1985, en plena carrera espacial, mientras que el cambio de aeronave se asocia a los volúmenes de personas y mercancías que abastecen el mercado local. El proyecto de extensión de la

pista de Mataveri fue autorizado por el “Acuerdo de Mataveri” firmado entre Estado Unidos y Chile el 2 de agosto de 1985, y dice relación con el uso de ese aeropuerto como lugar de aterrizaje de emergencia y rescate de transbordadores espaciales.

En el artículo 1 del Acuerdo se plantea que el Gobierno de Chile autoriza el aterrizaje de emergencia y recuperación de cualquiera de los siguientes transbordadores: Atlante, Challenger, Columbia y Discovery, mientras sean propiedad del gobierno norteamericano y operados por la NASA, en misiones acordes con el “tratado de los principios que debe regir a los Estados en la exploración y utilización del territorio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes”.



Figura 37. Avión de carga USAF. (Archivo de Charly Paoa)

Figura 38. Inauguración del aeropuerto Mataveri, 1986. (Archivo de Charly Paoa)

La principal obra fue la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto Mataveri con el objetivo de ser una alternativa de emergencia para el aterrizaje de los transbordadores espaciales. Sin embargo, también se realizaron otras obras que mejoraron la calidad del aeropuerto, como la pintura del lugar, la instalación de luminarias y el mejoramiento general de las instalaciones. Las obras tuvieron lugar entre mayo de 1985 y febrero de 1986, y fueron realizadas por alrededor de cien personas chilenas y extranjeras, algunas de ellas residentes.

Por su parte, el gobernador provincial Sergio Rapu resalta “todos sus habitantes desean el progreso de su provincia y ven como positiva la ampliación

de la pista de Mataverí, para ser ciudadanos integrados a su prosperidad, porque en otrora su aislamiento casi la condujo a su destrucción”¹⁵.

En el plano de las aeronaves, en 1980 se cambió el avión por uno con más capacidad, decisión que coincide con el crecimiento de la demanda turística e interna de la isla. Un avión que prometió hacer más de cuatro décadas transformar la manera de viajar en vuelos transatlánticos y que logró acaparar la mirada de varios operadores de la época fue el McDonnell Douglas DC-10, que el 29 de agosto de 1970 realizó su primer vuelo. El DC-10, diseñado y construido en Long Beach, California, EE.UU., entró en producción en enero de 1968. Las primeras entregas se produjeron en 1971 y el último gigante fue entregado en 1990 a la Aerolínea de Nigeria.

En 1986 LAN cambió la aeronave por un Boeing 767-300. Las razones radican en el aumento permanente de la demanda tanto de turistas como de abastecimiento. El Boeing 767 es un avión comercial a reacción, de fuselaje ancho, desarrollado y construido por Boeing Commercial Airplanes, y es uno de los primeros aparatos bimotor de fuselaje ancho desarrollado por este fabricante estadounidense.

El último cambio fue en 2015, cuando Latam¹⁶, después de 30 años, reemplazó la aeronave por el Boeing 787, en un contexto de alta demanda turística. Ese año se superaron las expectativas y la demanda de la isla exigía un cambio de aeronave, que volaba dos veces al día. Este avión tiene una capacidad máxima de 9 toneladas. Si pensamos que son dos vuelos diarios, suponemos llenos, a Rapa Nui se estaban trasladando 540 toneladas mensuales en mercancías, solo vía aérea. Este volumen representa el consumo del mercado local y el mercado producido principalmente por el turismo, que alcanzó cerca de 150.000 turistas en 2019, según datos de la comunidad indígena Ma’u Henua, administradora del Parque Nacional Rapa Nui.

¹⁵ <https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/CL-CMN-AJ-A-13-238-1985-000802.pdf>. Consultado el 27-07-2021.

¹⁶ Corresponde a la fusión entre Lan y Tam en el año 2015.

LA FUERZA AÉREA DE CHILE Y SU ROL EN ISLA DE PASCUA

La Fuerza Aérea de Chile llegó a Rapa Nui en 1951 con el primer vuelo del Manutara, un PBY-5 Catalina, de dotación del Grupo de Aviación N° 2, comandado por Horacio Barrientos y el capitán de bandada Roberto Parragué. Dicha hazaña consolida varios hitos. En primera instancia, abre la ruta desde Chile a Isla de Pascua, pues es la primera aeronave en aterrizar en la cancha de aterrizaje, la cual fue preparada por los rapanui con el apoyo de personal de la Fuerza Aérea, que se había desplegado previamente en el sector de Mataveri.

Dicha operación requirió una coordinación estrecha entre instituciones, particularmente la Armada y la Fuerza Aérea, ya que la fragata COVADONGA hizo de faro móvil iluminando un punto intermedio en la ruta nocturna que se inició el 19 de enero de 1951. Así lo consignan varias fuentes de la época, en particular Alberto Hotus, quien en una conversación personal señaló que él venía en la fragata de regreso a la isla.

Con este histórico hito cumplido, en 1963 se dispone a estudiar la construcción de un aeropuerto internacional en Mataveri. Esta tarea fue destinada a la Dirección General de Aeronáutica Civil, con participación directa de la Fuerza Aérea. Se contrató a la firma Longhi, se dispuso de barcasas de gran tamaño, gran cantidad de maquinaria, bulldozers y chancadoras, además de 30 empleados externos, los cuales fueron complementados con 70 personas rapanui (entrevista vía email al capitán de la Fuerza Aérea de la base Isla de Pascua en febrero 2021).

El aeropuerto de Mataveri fue inaugurado oficialmente el 6 de marzo de 1967, cuando un DC-6 del Grupo de Aviación N° 10, proveniente desde Santiago, después de cubrir la distancia en 11 horas de vuelo, selló de esta forma la tarea de unir el continente con la Isla de Pascua a través de un sistema aeronáutico eficiente. El 3 de abril de 1967, poco menos de un mes después del vuelo inaugural de la Fuerza Aérea, aterriza en Mataveri un DC-6B del primer vuelo comercial de la Línea Aérea Nacional (LAN), con lo que se inauguró la conexión aérea civil del territorio insular y se abrió su primera ruta hacia el Pacífico.

En 1981 se comisionó por dos años un DHC-6 Twin Otter, perteneciente al Servicio Aerofotogramétrico (SAF), que tuvo la misión de actualizar

la cartografía aérea, realizar operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) y chequear radio ayudas para la navegación. Ya a partir de 1982 se comienzan a realizar vuelos regulares en C-130 y B-707 de dotación del Grupo de Aviación N° 10.

En 1995 se realiza por primera vez el “Operativo Médico-Dental” del Hospital de la Fuerza Aérea de Chile, a bordo de un B-707 que transportó a más de 70 especialistas y personal médico para que cubriera las necesidades de cirugía, otorrinolaringología, ginecología, pediatría, nutrición, gastroenterología y odontología. Este operativo ya se ha realizado en 24 oportunidades desde ese año.

Además de dicho operativo, también desde 1995, se realiza dos veces al año un vuelo para trasladar a los estudiantes rapanui que continúan sus estudios secundarios o superiores en el continente. Dichos vuelos han permitido profesionalizar al pueblo rapanui en distintas áreas, y han contribuido al desarrollo e inserción en el mundo laboral de cientos de personas de la esa etnia.

En 1998 se creó la escuadrilla SAR Isla de Pascua (SARIPA), dependiente de la II Brigada Aérea, que realiza misiones de búsqueda y rescate, y apoyo a la comunidad; además, es un punto de contacto permanente entre la Fuerza Aérea de Chile y la comunidad de Isla de Pascua. Esta escuadrilla se dota con dos aviones O-2A Super Skymaster, los cuales cuentan con la capacidad de lanzar una balsa para rescatar a 16 personas.

La escuadrilla SARIPA es coordinada por el jefe del SAR regional, el cual es el comandante en jefe de la II Brigada Aérea. Para cumplir esa responsabilidad, se cuenta con los canales de comunicación y autoridad necesaria, cumpliendo con la responsabilidad SAR que tiene la Fuerza Aérea ante el Estado de Chile. Para realizar misiones de búsqueda y rescate, se recurre a la interoperabilidad entre instituciones, mediante coordinaciones con la lancha de rescate TOKERAU de la Armada de Chile.

LA UNIDAD DE LA FACH EN ISLA DE PASCUA

En el marco de este estudio se hizo una solicitud de información a la unidad aérea de la FACH en Isla de Pascua. En esta entrevista destacaron tres temas

principales sobre la institución y su relación con la población isleña: la opinión pública, el operativo médico y su rol en la actualidad. Esta solicitud de información se llevó a cabo por vía transparencia, a la que la institución accedió amablemente en febrero de 2021.

La FACH en la opinión pública

Con respecto a las instituciones castrenses, existen posiciones divididas sobre la aceptación y aportes a la comunidad. Por una parte, aunque la Armada de Chile tiene larga trayectoria institucional, con significativos aportes al desarrollo insular, aún hay sectores que no aprueban del todo la presencia naval, referenciados por los antiguos años de administración, de los cuales las penurias vividas han sido traspasadas a las nuevas generaciones.

Por otra parte, la Fuerza Aérea cuenta con un respaldo transversal que se ha consolidado con el aporte realizado desde la década del 1960, destacando las actividades de traslado de estudiantes, el operativo médico y la función SAR, representada por el O-2A, apodado “Nao-Nao”.

La Fuerza Aérea de Chile ya cumple con la primera premisa para tener una recepción positiva por parte de la comunidad; tiene una historia que la respalda basada en la tenacidad de los aviadores que impulsaron el deseo de llegar en vuelo a la Isla de Pascua y fue parte integral del desarrollo en infraestructura y tecnología, que ha permitido el salto económico que ha impactado positivamente a todos los habitantes de la isla.

Por lo tanto, el compromiso social adquirido en los últimos años, el cual radica principalmente en los traslados de estudiantes, evacuaciones aeromédicas, traslados logísticos, operativos médico-dentales y misión SAR, han significado réditos positivos en términos de aceptación social y legitimidad otorgada por parte de la comunidad isleña.

La Fuerza Aérea de Chile tiene una buena percepción en la opinión pública, principalmente por el rol que juega en el traslado de estudiantes de la isla al continente todos los años. Este servicio se inicia de igual manera que el operativo médico, en 1995, con dos viajes anuales. Se enmarca

en el apoyo a la comunidad que brinda a los estudiantes la posibilidad de arribar a la isla en el mes de diciembre (normalmente) para luego efectuar el retorno al continente para sus respectivos estudios. De esta manera les permite pasar el tiempo familiar para celebrar fechas como Navidad y Año Nuevo.

Operativo médico

El operativo médico-dental la primera vez que se gestionó y materializó fue en 1995. Desde aquel año se han ido agregando distintos tipos de procedimientos, llegando en 2019 a participar 32 especialistas de diversas áreas. Esto, y otros traslados especiales, se efectúan en el marco de la conectividad que mantiene la Fuerza Aérea de Chile, desde 1951, con la llegada del Manutara, la que se ha mantenido hasta esta fecha.

Desde 1995 la Fuerza Aérea de Chile ha concurrido a la isla con el propósito de contribuir a una mejor calidad de vida de sus habitantes, trayendo a más de 30 especialistas, programando 1.800 consultas de especialidades, una parte importante de las cuales son atenciones oftalmológicas. Asimismo, se programan 2.800 exámenes y procedimientos diagnósticos de especialidades tales como: espirometrías, ecografías, electroencefalogramas, ecocardiografías, mamografías, test de esfuerzo y tomografías de coherencia óptica (que permite la exploración en detalle de la retina). También se programan 150 procedimientos odontológicos de endodoncia, periodoncia y prótesis, así como 30 cirugías oftalmológicas, principalmente de cataratas, y cerca de 25 cirugías de diversas especialidades, tales como vasculares periférica y urológica. Todo lo anterior en el lapso de una semana.

La escuadrilla SAR de Isla de Pascua comienza a funcionar en la isla en 1998. La misión del SAR es efectuar la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, que se hallen en peligro o perdidos dentro del área jurisdiccional. Además, en la medida en que su función primaria y medios lo permitan, prestará ayuda en la búsqueda y salvamento de personas en otro tipo de emergencias. Asimismo, dirige, coordina y controla las operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves.

El servicio SAR será el representante oficial del Estado de Chile ante los organismos internacionales que tengan por objeto la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, y tendrá la responsabilidad de dar cumplimiento a los compromisos contraídos por el Estado en esta materia.

Es importante considerar, como se mencionó en el párrafo anterior, que el SAR (Búsqueda y Rescate por su sigla en inglés) es representante del Estado, atendido por la FACH. Su funcionamiento lo dicta una serie de normas¹⁷.

La Fuerza Aérea actualmente

Son siete personas, un oficial y seis suboficiales. El oficial es el comandante de la Unidad y piloto de la aeronave. Los suboficiales son mecánicos y especialistas del avión, además de uno administrativo. Todos son fundamentales para dar funcionamiento al SAR y materializar la operación de las aeronaves institucionales que arriban en apoyo (operativo médico-dental, traslado de estudiantes, traslado de carga logística, sanitaria, otros).

El rol hoy en día se enmarca en el cumplimiento de la misión descrita anteriormente, sobre todo en estas lejanas tierras chilenas. También, ser un aporte y contribuir a la comunidad en distintas actividades, viables para la agrupación, como las mencionadas. Es importante considerar que en tiempos de pandemia se ha apoyado en la custodia de vacunas, la recepción de aeronaves comerciales y militares, como también en las fiscalizaciones de cuarentena. Dentro del marco legal, se ha apoyado en el control de incendios en el sentido de informar de manera real el avance de los distintos focos, y así centralizar y dirigir el apoyo de las brigadas. Finalmente, y de

¹⁷ Normas que regulan el funcionamiento del SAR y la FACH: Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (posteriormente OACI), 1944; Código Aeronáutico, DGAC, 1995; Decreto MINDEF N° 708 de 1989; Resolución FACH de la Comandancia en Jefe N° 143, de 10 de mayo de 1950 (para dar cumplimiento a la Convención de Chicago), y Reglamento FACH Serie E N° 25, aprobado por Decreto Supremo N°110 de 2008.

relevancia mayor, se encargan administrativamente de efectuar coordinaciones para la materialización segura de los vuelos institucionales con lo que significa el apoyo a la isla. (FACH, 2021).

DIMENSIÓN AERONÁUTICA, CIUDADANÍA RAPANUI Y CULTO CARGO

En esta parte del libro se propone reflexionar sobre la forma como las comunicaciones aeroportuarias han impactado en la experiencia de ciudadanía rapanui. Entendiendo que la experiencia de ciudadanía moderna es más amplia, otras dimensiones de la vida social como la economía, la política y algunos aspectos culturales no serán tratadas en esta ocasión, porque en sí mismas son un tema de investigación.

La ciudadanía rapanui fue un logro tardío, sin embargo, uno de los principales avances fue el acceso que tuvieron los rapanui a un sistema de comunicaciones aéreas globales, lo que les permitió viajar hacia el continente y el Pacífico. En un segundo momento, pudieron estrechar el vínculo con sus familiares en Polinesia, en Tahití en particular. En un tercer momento, el progreso estuvo representado por el turismo y el abastecimiento, y la posibilidad de poder salir ante una emergencia fue coronada simbólicamente con la canción “*Torana Manutara*”, presente en la memoria colectiva.

Cuando comenzó a funcionar, el servicio regular aeronáutico fue bien visto por la comunidad, si bien había muchas incertidumbres sobre cómo iba a cambiar la vida social. En la celebración de los 70 años de aquel primer vuelo Bene Tuki señaló: “No sabía lo que era un avión y menos que esto iba a significar para nosotros los rapanui”. Había una buena percepción sobre el vuelo semanal, que traía turistas y abastecimiento para la comunidad e impulsó el desarrollo de un mercado local basado en la actividad turística.

En este sentido, analicé una entrevista a Alberto Hotus realizada por el programa de televisión *Post Data* en los años 80, que trata sobre este recordado evento. Su discurso estructura un resumen sobre lo que significó este vuelo para la comunidad y cómo la dimensión aérea incidió en la experiencia de la ciudadanía rapanui. Primero, se creó un símbolo en el espacio cultural local, en el cual se funden la figura de Parragué y el Manutara.

Él conversaba con toda la gente, no era como general de la Fuerza Aérea, sino era como otro pascuense más que llega a la isla. Llegaba a la casa de cualquiera persona que lo invitara a comer un curanto o un tunuahi, o “parrillada”; no había tanta diferencia. Claro que, además del respeto a él, se conservaba, se recordaba sus aventuras, cantaba, y a veces lloraba con la gente que lo conocimos (Alberto Hotus, *Post Data*).

En este relato se expresa la relación entre la apertura de la ruta y la fijación de la imagen el símbolo Manutara y la emoción que provocaba en la gente, además de la cercanía de Parragué con la comunidad.

Ya en ese momento la gente sabía que se acaba de abrir una ruta a Pascua y que los aviones podían llegar a Pascua y traería progreso; la gente cantaba en la calle. Iba el comandante Parragué y la gente se le acercaba cantando. En la noche se invitaba a un curanto y cantando toda la gente, si era una fiesta, con una emoción tremenda. Imagínense que uno no se olvida nunca más la imagen del número que tenía, después de tantos años aún me acuerdo del 405. Esa es la parte emocionante, aún me acuerdo de toda esa gente, que en paz descansen, que con alegría cantaba (Alberto Hotus, *Post Data*).

Seguramente, la posibilidad de establecer una ruta frecuente permitió revincularse y restituir relaciones con la cultura madre, poniendo énfasis en los rapanui que fueron llevados a Tahití y que hicieron comunidad y obtuvieron propiedad sobre ciertas tierras, tema ampliamente trabajado en la tesis de doctorado del antropólogo Diego Muñoz (2017).

Otra emoción de la familia fue encontrarse con su familia, con su gente, con sus hermanos que están en Tahití. Tahití es un lugar donde se llevaron a nuestros antepasados esclavizados por dutro-Bornier y por John Brandier. Había una relación familiar muy directa. Entonces, el hecho de abrir la ruta a Tahití permitió a los pascuenses ir a reconocer su familia, ir a ver la tierra que habían comprado nuestros antepasados; por ejemplo, mi tatarabuela había comprado un terreno allá (Alberto Hotus, *Post Data*).

El tema de los costos de acceso para la comunidad a este servicio fue problemático desde el comienzo, sin embargo, los beneficios del turismo poco a poco comenzaron a llegar a toda la población, lo que mejoró los ingresos de los hogares ligados a los servicios turísticos. Con el pasar de las décadas, mayor cantidad de personas fue obteniendo acceso a los beneficios de la modernidad y el turismo. No obstante, existe un grupo no menor de rapanui que nunca ha tenido la posibilidad de salir vía aérea de la isla.

Cuando llega el avión comercial no era lo que uno pensaba. El pasaje es caro, el flete es muy caro, entonces empieza a cambiar el pensamiento de la gente, pero es ahora. Lo importante es que el avión llegue. Que llegue en cualquier emergencia, está llegando turista y la gente está trabajando con ellos, uno a veces la parte que cobran muy caro, pero no ven la parte de beneficio, al final yo creo que se compensan las cosas (...). Toda la gente en Pascua sabe de esta historia y cantan, en toda fiesta que se hace se está cantando la llegada del Manutara. Hay una parte que dice: *a te nehe o te Manutara i te taera mai o Rapa Nui nei*, qué bonito recuerdo hizo que Chile mandara el Manutara para abrir la ruta (Alberto Hotus, *Post Data*).

El sentimiento sobre el avión no cambió mayormente en las siguientes cinco décadas, en las que siempre fue visto de manera positiva, dado que fue una pieza clave en el crecimiento de la industria del turismo, el abastecimiento y el traslado de personas. Cada 20 de enero se conmemora al Manutara, recordando lo importante que es para la reproducción de la vida social en la isla. En este ámbito, se plantea que todas las acciones en las que está involucrado el avión son fundamentales para la vida social y cultural de la comuna. Las relaciones que los rapanui han establecido gracias al avión generaron un tipo de culto que se expresa de forma clara cuando el *tapu*, o prohibición de ingreso de personas no residentes o no pertenecientes a la etnia, cambia de un funcionamiento

regular a un funcionamiento excepcional¹⁸ de abastecimiento, retorno de personas y vuelos de emergencia en aviones de Latam, la FACH y la Armada.

¹⁸ Menciono funcionamiento excepcional porque desde 1967 hasta el 2020 los vuelo regulares nunca habían sufrido interrupciones. Cuando comienza la pandemia, el funcionamiento se reduce a los vuelos de abastecimiento dos veces por semana.

LO AERONÁUTICO EN PANDEMIA

La dimensión aeronáutica fue la primera que sufrió los efectos de la irrupción de la pandemia, en marzo de 2020. El avión fue inmediatamente considerado un vector de contagio por las autoridades locales, y fue definido como el principal riesgo de propagación del virus y amenaza frente al precario sistema de salud pública de la comuna.

A continuación se analiza la irrupción de la pandemia y sus efectos en la dimensión aeronáutica de la comuna. Primero se abordan los impactos en la industria del turismo y sus efectos en el desempleo y en los ingresos del hogar. Segundo, se hace referencia a los dilemas del abastecimiento, principalmente proveniente del continente. El limitado desarrollo de la agricultura local y la alta demanda de productos importados son las dos principales restricciones a la seguridad del abastecimiento de la comuna. El programa de retorno seguro, que considera la salida y el ingreso de personas residentes o prioritarias, ha involucrado el despliegue y coordinaciones entre la Municipalidad de Isla de Pascua, la Gobernación Provincial, el Ministerio del Interior, la FACH y/o Latam para que no haya contagios en la comuna.

Un último hecho, sumado a lo anterior, es un emergente conflicto sociopolítico con el Estado por la Ley 21.070 de ingreso, residencia y traslado en Isla de Pascua, que entre sus efectos tuvo la renuncia de la gobernadora Tarita Alarcón Rapu, enfrentamientos con carabineros por la ocupación del espacio aeroportuario, impidiendo el descenso a las personas que venían en el vuelo de abastecimiento. Los últimos acontecimientos generaron movilizaciones por la paz y la no violencia al interior de la comunidad.

Dos movilizaciones de carácter político se localizan en dependencias del aeropuerto y afectan su funcionamiento, la ocupación de la familia Roe y la ocupación de la organización Nga Vi'e o Te Henua (mujeres de la tierra), que han ocupado el sector llamado "El gomero". Como se observa, ha emergido una arena política asociada a lo aeronáutico.

Por último, en la pospandemia ha surgido el desafío de garantizar el abastecimiento regular, independiente de la coyuntura, junto a un turismo

que sea capaz de manejar las nuevas restricciones sanitarias y demográficas que enfrenta la comuna.

ECONOMÍA DEL TURISMO Y SU EFECTO EN LOS HOGARES DE LA COMUNA

La industria del turismo es la principal economía de la comuna, en conjunto con el empleo público, el comercio, las rentas, la pesca, la agricultura y la ganadería. Dado que la actividad turística es la de mayor envergadura, que genera más empleos y los mayores ingresos del mercado laboral, su congelamiento hace del empleo un bien escaso. Los hogares de la comuna son en su mayoría interculturales. Hogares rapanui, hogares continentales y hogares extranjeros son las categorías presentes en la comuna¹⁹.

La mayoría de la población pertenece a la etnia rapanui y la otra mitad es población continental, extranjera, de países de todo el mundo y otras etnias, destacando la emergente población mapuche. Los ingresos remunerados de los hogares disminuyeron drásticamente producto de la pandemia, lo que afectó de maneras diferentes a la población rapanui y no rapanui debido a la cantidad de personas en edad de trabajar en cada categoría; es mayor la población no rapanui en edad de trabajar, mientras que entre los rapanui un alto grado de población infantojuvenil y de la tercera edad es dependiente.

La comuna es un pueblo urbano, compuesto de hogares interculturales. La mayoría de los hogares se siente seguro y en el contexto de la pandemia están cambiando sus prioridades y sus actividades económicas, recreativas y deportivas, lo que permite sostener que hay un cambio cultural en proceso y la posibilidad de pensar un cambio de paradigma social y en nuevas posibilidades de desarrollo. La pandemia demostró la dependencia económica de los

¹⁹ Estos datos estadísticos fueron producidos recientemente sobre el territorio y los efectos de la pandemia en la comuna. Se agradece al Centro Lector Katipare y a la I. Municipalidad de Isla de Pascua por proporcionar los datos de distintas encuestas y otras recopilaciones, en las que el autor de este libro trabajó como investigador junto a Margot Hotus, quien destaca por su gratitud y generosidad, y otras personas que también participaron como encuestadores o tuvieron otras funciones en los levantamientos de información. Se agradece el trabajo de Kenneth Roloff, quien realizó la tabla de este texto sobre la variación de precios de los productos en la comuna, quien actualmente trabaja en una investigación sobre mercado y precios en el comercio.

hogares a la actividad turística. Paradójicamente, también sacó a la luz el peso del empleo público y el mínimo de subsistencia que otorgan las actividades primarias de la etnia, que tienen un potencial de desarrollo que debe ser considerando para el futuro.

El desempleo producido por el cierre del turismo seguramente en la isla surtió un efecto inmediato en los hogares, ya que el 53,1 % informa que al menos un integrante perdió el empleo en el contexto de pandemia. Se informaron 1.233 personas desempleadas producto de esta situación (si se considera la gente que se fue antes del 16 de junio ese número aumentaría). En el 33,6 % de los casos un integrante perdió el empleo; en el 14,9 %, dos integrantes perdieron el empleo; en el 3,4 %, tres integrantes perdieron el empleo, y el 1 % perdieron el empleo más de tres integrantes. En suma, el desempleo es el efecto más dañino de la pandemia en la comuna.

La economía de la comuna antes de la irrupción del covid-19 se encontraba en una situación de pleno empleo virtual, donde el turismo era el principal motor de las actividades económicas. Antes del covid-19, el 68,5 % de los hogares declaraba que los ingresos provenientes de actividades remuneradas eran su principal ingreso, y es el segundo ingreso en el 3,3 %. En segundo lugar, el 17,8 % de los hogares declaraba ingresos provenientes de actividades propias o de autoconsumo como primer ingreso, el 13,7 % como segundo ingreso y el 4,1 % como tercer ingreso. Las rentas como primer ingreso representan el 6,1 %, pero destaca más como segundo ingreso con el 7 % y luego como tercer ingreso con el 1,2 %. Los aportes de familiares y amigos también son significativos: el 1,4 % lo menciona como primer ingreso, el 4,2 % como segundo ingreso y el 2,9 % como tercer ingreso. Los aportes del Estado representan para el 2 % el primer ingreso para el 5 % el segundo ingreso. La jubilación es el primer ingreso para el 3,9 %, segundo ingreso para el 3,6 % y tercer ingreso para el 1,8 %. Los ingresos de los hogares provienen de las distintas instancias que posibilita el mercado de trabajo local, y se observa una economía multiingresos en los hogares. Los ingresos provenientes de actividades remuneradas y las propias de autoconsumo son los más relevantes de la economía de los hogares. En segundo lugar y no menos importante, están los ingresos que provienen de las rentas propias de la elite rapanui en el mercado de bienes raíces y de una elite no rapanui por el arriendo

de vehículos. Las jubilaciones, los aportes del Estado, y los aportes de amigos y familiares complementan los primeros en distintas proporciones.

La situación laboral antes del covid-19 muestra que el 50,2 % de la población total rapanui trabajaba y que el 72 % de la población no rapanui estaba ocupada trabajando. Sin trabajo estaba el 7 % de la población, en promedio. Destaca en esta comparación el alto número de población dependiente en la etnia rapanui, especialmente niños y ancianos.

TABLA 1. SITUACIÓN LABORAL EN RAPA NUI

Categoría ocupacional	No rapa. antes covid	No rapa. después covid	Sí rapa. antes covid	Sí rapa. después covid	Var. no rapa	Var. sí rapa
Trabajando	1.561 (71,9 %)	1.033 (47,6 %)	1.112 (50 %)	735 (33,1 %)	-24,3 %	-16,9 %
Sin trabajo	139 (6,4 %)	660 (30,4 %)	171 (7,7 %)	554 (24,9 %)	+24 %	+17,2 %
Jubilado	62 (2,9 %)	62 (2,9 %)	59 (2,7 %)	64 (2,9 %)	0	+2 %
No aplica	401 (18,5 %)	407 (18,8 %)	871 (39,2 %)	859 (38,7 %)	+3 %	+5 %
No sabe, no responde	3 (1)	3 (1)	3 (,1)	3 (,1)	0	0
Total	2.166 (99,8 %)	2.165 (99,8 %)	2.216 (99,7 %)	2.215 (99,7 %)		

Fuente: Base de datos encuesta Te Hare Te Tangata, Katipare, 2020.

La situación laboral de los no continentales disminuyó de casi 20 % en la categoría trabajando, mientras que los sin trabajo aumentaron en 26 %. Los rapanui disminuyeron 13 % en la categoría trabajando y los sin trabajo aumentaron a 7,9 %. El área de empleo mayoritaria de la etnia rapanui está empataada entre el servicio público y el turismo, con un 16,3 %; no obstante, hay que sumar a los trabajadores que se fueron por el cierre del turismo, la principal actividad laboral, seguida de las rentas (8,6 %), del comercio (4,1 %), de la agricultura (3 %), de la pesca (1,4 %) y de la ganadería (0,2 %). Por su parte, entre los no rapanui el empleo en turismo alcanzó el primer lugar (22 %), seguido del servicio público (20 %), las rentas (14,9 %) (principalmente por el arriendo de vehículos), el comercio (13,5 %), la agricultura (0,6 %), la ganadería (0,1 %) y la pesca (0,2 %).

TABLA 2. ÁREA DE EMPLEO

Área de empleo	No rapanui (%)	Sí rapanui (%)
Agricultura	0,6	3,0
Ganadería	0,1	0,2
Pesca	0,2	1,4
Servicio público	20,5	16,3
Comercio	13,5	4,1
Turismo	22,0	16,3
Rentas	14,9	8,6
No corresponde	28,1	50,0
Sin información	,0	,0
Total	100	100

Fuente: Base de datos encuesta Te Hare Te Tangata, Katipare, 2020.

La mayoría de los no rapanui son dependientes en administración, comercio y turismo (46,8 %), el 17,8 % es independiente o trabaja por cuenta propia; en segundo lugar, el 4,3 % se desenvuelve en otra posición (prestador de servicios especialistas), el 1,8 % en ocupaciones esporádicas y el 1,2 % es gerente o empresario. Entre los rapanui, el 25,3 % es dependiente en administración, comercio y turismo; el 20,5 % es independiente o trabaja por cuenta propia; el 1,7 % está en otra posición, el 0,9 % en ocupaciones esporádicas y el 1,5 % es gerente o empresario.

TABLA 3. POSICIÓN LABORAL

Posición laboral	No rapanui (%)	Sí rapanui (%)
Gerente y/o gran empresario	1,2	1,5
Independiente o trabajador por cuenta propia	17,8	20,5
Dependiente en administración, comercio y turismo	46,8	25,3
Ocupaciones esporádicas	1,8	,9
Otra	4,3	1,7
No corresponde	28,1	50,0
Total	100	100

Fuente: Base de datos encuesta Te Hare Te Tangata, Katipare, 2020.

La disminución de los ingresos en ambas categorías se concentra en el rango de los 600.000 a 1 millón. Entre los no rapanui disminuyeron en 14% y entre los rapanui en 8,4%. En el rango de 120 a 350 mil pesos en los no rapanui disminuyó 6,5% y en los rapanui en 6,4%. La caída de los ingresos se concentra en mayor medida en el plano medio de los ingresos monetarios, con una caída en todos los rangos.

De estos datos estadísticos descriptivos se desprenden diferencias significativas en la población estudiada producto de la irrupción de la pandemia covid-19 en la comuna de Isla de Pascua. En específico, se aprecia el congelamiento de la actividad turística, un cambio en la demografía, un aumento del desempleo en la comuna, la disminución de los ingresos remunerados y la profundización de la pobreza en los hogares y de las personas. En consecuencia, se han extendido las brechas de la desigualdad entre los indígenas (rapanui) y los no indígenas, y al interior de cada categoría de población. De este modo, se agudizaron las distancias sociales internas de la comuna, lo que ha dificultado el desarrollo sostenible.

COMERCIO EN LA ISLA Y EL PROGRAMA PROEMPLEO

Desde marzo de 2020 se realizan vuelos de abastecimiento por lo menos una vez a la semana. Sin embargo, estos vuelos no han sido continuos y han provocado incertidumbre en la población, sobre todo miedo a la seguridad alimentaria. Aunque en la comuna han aumentado los agricultores locales, no es posible sustituir la importación de alimentos de primera necesidad, como tampoco un gran número de artefactos y enseres del hogar. La dependencia es estructural al continente, por lo que regularizar los vuelos de abastecimiento y la gestión que de ello se pueda hacer es fundamental. A partir de una muestra de 31 establecimientos comerciales. Destaca que el 46 % transporta su abastecimiento por vía aérea y el 23 % por mar, y 31 % de los establecimientos se abastecen al interior de la comuna. El principal medio de abastecimiento del comercio es por vía aérea.

En un comienzo, luego de que Latam se declarara en quiebra a fines de 2020, los vuelos de abastecimiento los gestionó la Cámara de Comercio, que organizó la distribución de los kilos disponibles en el avión, lo cual

derivó en un aumento de los precios y en acaparamiento. Todo ello desembocó en una fuerte impugación a los comerciantes por parte de la comunidad.

Actualmente, en Isla de Pascua se ha observado una alta variabilidad de precios en todo tipo de insumos, en especial en productos de consumo diario. Esto se debe principalmente al alza en el precio del flete a raíz de la disminución de los vuelos comerciales. El aumento de los precios de los productos afecta económicamente a las familias de Rapa Nui. Si bien la variación de los precios se explica por la pandemia, no está claro si también influyen factores externos.

El 63,9 % de los hogares vio afectado su consumo de canasta básica. Las alzas de precios afectaron a los vegetales (24,3%), los lácteos (19,4%), las carnes (17%), los cereales (11,6%), la ropa (8%), el pescado (7,4%) y el agua embotellada (5,9%). El acceso de productos fue la siguiente entre junio y septiembre de 2020: vegetales disminuyó al 50,1%, los lácteos al 37,1% y la carne al 40%.

En general, toda la canasta básica sufrió con la pandemia, sobre todo por las diferencias de precios de los mismos productos en los distintos establecimientos. En algunos casos, establecimientos que comparten la misma estructura de costos varían los precios y se advierten alzas excesivas en ciertos productos de primera necesidad, sin que al establecimiento le hayan subido los costos de operación. El mercado de la isla está desregulado, de modo que hay distorsiones entre la oferta y la demanda por factores externos a los económicos. En la Tabla 4 se presentan estas variaciones en los precios del mismo producto en distintos establecimientos. En un periodo de tres meses, entre septiembre y diciembre de 2020 se realizó un levantamiento en los precios identificando el costo mínimo y máximo del mismo producto en 31 productos de primera necesidad. Para todos se observan variaciones excesivas que no corresponden a la estructura de costos de los establecimientos. Destacan las variaciones en los vegetales, y se aprecian variaciones de precios de 150% a 750% entre el valor más bajo y el más alto.

TABLA 4. VARIACIÓN DE PRECIOS (EN PESOS CHILENOS)

N°	Producto	Mín. > 0	Prom. > 0	Máx. > 0	Var. ΔN	Var % $\Delta \%$
1	Arroz Tucapel	1.280	1.820	2.500	1.220	195
2	Cereal Chocapic	3.000	4.553	6.950	3.950	232
3	Galleta Cucky	890	1.099	1.600	710	180
4	Tallarines N°5 Carozzi	900	1.252	1.500	600	167
5	Jurel San José	1.650	2.013	2.500	850	152
6	Leche líquida Soprole entera	990	1.560	2.100	1.110	212
7	Yogurt batido Soprole 120 ml	390	623	800	410	205
8	Huevos unidad	290	353	460	170	159
9	Aceite vegetal Chef	2.400	3.299	4.100	1.700	171
10	Plátano granel 1 kg	1.200	2.764	3.990	2.790	333
11	Tomate granel 1 kg	990	2.459	4.800	3.810	485
12	Azúcar Iansa 1 kg	990	1.524	2.000	1.010	202
13	Sal bolsa Lobos 1 kg	750	1.090	1.550	800	207
14	Salsa de tomate bolsa	450	747	1.100	650	244
15	Crema de leche Nestlé	900	1.554	1.990	1.090	221
16	Sopa en sobre Maggi	450	791	1.100	650	244
17	Agua Cachantún botella grande	1.200	1.834	2.000	800	167
18	Coca-Cola botella grande	1.500	2.237	2.600	1.100	173
19	Coca-Cola lata	690	947	1.000	310	145
20	Mayonesa bolsa Hellmans 93 g	690	1.045	1.900	1210	275
21	Cif crema 500 ml	2.100	2.784	3.600	1.500	171
22	Poett líquido 900 ml	1.550	2.422	3.100	1.550	200
23	Pechuga deshuesada Súper Pollo	4.200	5.648	7.850	3.650	187
24	Mantequilla Soprole 250 g	1.500	2.576	3.350	1.850	223
25	Cebolla blanca granel 1 kg	1.500	2.211	3.880	2.380	259
26	Papa granel 1 kg	1.100	2.913	3.990	2.890	363
27	Camote granel 1 kg	1.400	2.199	2.990	1.590	214
28	Café instantáneo Nescafé 170 g	4.950	5.704	6.990	2040	141
29	Mayonesa pote Kraft 375 g	2.250	3.738	4.950	2.700	220
30	Cerveza Escudo lata 350 ml	790	873	1.000	210	127
31	Palta granel 1 kg	1.000	2.683	7.500	6.500	750

Fuente: Base de datos encuesta de precios. Katipare, 2020.

La medida económica comunal para enfrentar la crisis provocada por la paralización de la actividad turística fue llevada adelante entre la I. Municipalidad y la Gobernación, y consistió en la implementación del Programa Proempleo, que ha dado trabajo a cerca de 800 personas desde hace 10 meses aproximadamente. Este programa ha contenido la caída a la pobreza extrema dada la dependencia de los hogares a los ingresos remunerados provenientes de la actividad turística. Así lo planteó en su discurso a los trabajadores del Proempleo, Petero Edmunds, alcalde de la comuna, en diciembre de 2020:

El 16 de marzo fue el último vuelo de pasajeros a Rapa Nui, ninguno de los que estaba aquí tenía el año 2019 en su mente que esto iba a pasar. Se dio este fenómeno, llamémoslo así, algunos les llamamos regalos. Algunos ven estas situaciones como un problema, pero yo lo veo como oportunidad (...) Qué es lo que nos hizo el covid-19 en Rapa Nui, nos trajo al frente el plan, porque para poder asumir esto, en primer momento todos partimos a buscar lo que había porque teníamos miedo de que fuéramos a quedar con hambre. El primer mes fue sobre cómo nos íbamos a abastecer, el primer mes estábamos preocupados de cómo se iban a pagar las cuentas... nos organizamos, porque Rapa Nui venía trabajando en un plan, sin saber con mayor certeza que iba a llegar el covid y nos iba a unir para ejecutar el plan, ni yo sabía. Con mi equipo de trabajo sabíamos que, en un tiempo, en unos 20 años, podríamos lograr este sueño o utopía, el 2013, 2014 y 2015 se hicieron varios cabildos para el turismo. Ahí se fue creando, organizando el plan, un plan ambicioso que marca la diferencia con las 340 comunas que tiene Chile, es la única que tiene un plan sólido a 20 años. Que se enfoca en lo social, en la humanidad, en la persona. No se enfoca en luminaria, en plazas, en la materialidad, se enfoca en la persona, en el ser humano, en la sustentabilidad. Autosustentabilidad, tú te sustentas primero y cuando estás bien, tú mismo vas a regalar, eso es natural del ser humano(...) Estamos conscientes de que tenemos que tener *umanga tato'u* para que todos podamos tener y garantizar la sustentabilidad, eso hicimos los primeros tres meses, con inversión propia, bajamos todas las inversiones para destinarlo de lleno al Programa Proempleo (...) cada cual sabe su historia y eso hay que potenciar, tu historia, pero juntos lo multiplicas a mil, eso nos hizo

el covid. Somos un ejemplo planetario, así me lo dijeron desde Ginebra en Naciones Unidas. Somos un ejemplo país. La ciudadanía está desesperada por la escasez, la incertidumbre (Petero Edmunds, Rapa Nui, 2020).

Sin embargo, la cobertura no es suficiente, pues hay una lista de espera que supera las 300 personas. En noviembre se disponía de los siguientes datos: 702 empleados y 334 en lista de espera, es decir, solo el 68 % de las personas inscritas en este programa pudo acceder a un empleo.

Otros efectos asociados a la cuarentena y el manejo de la pandemia es la salud en sus dos, dimensiones física y mental. La salud física es un factor relevante, toda vez que el 24,3 % de los hogares declara tener algún problema de salud física producto de la pandemia: el 43 % sedentarismo, el 18,2 % sobrepeso, el 15,4 % otro efecto en la salud física, el 2,2 % desnutrición, y el 1,9 % violencia doméstica producto de la pandemia y las cuarentenas específicamente. La salud mental también ha tenido un impacto relevante en los hogares, ya que el 56,9 % manifiesta que alguno de sus integrantes tuvo efectos en la salud mental: el 46,5 % ansiedad, el 39,2 % paranoia y el 14,2 % depresión.

Los temas de interés de los hogares en el contexto de pandemia han cambiado, dando un giro a la salud, con el 29,9 %, al empleo (21,75 %), casi empatado con el 21,61 % del abastecimiento, los ingresos monetarios (12,9 %), el turismo (6 %), los deportes (3,2 %) y la recreación (0,35 %). Las prioridades están claramente establecidas por los hogares en la pandemia. Se puede afirmar que la salud, el empleo y el abastecimiento son las prioridades.

Respecto del covid-19, el 44,1 % de los hogares se siente seguro y el 22,1 % esperanzado, frente al 16,4 % que se siente inseguro, y el 17,4 % que se declara vulnerable, desprotegido y amenazado. La percepción de futuro de los hogares muestra que el 30,5 % declara que no volverá la normalidad en mucho tiempo, el 30,2 % que no volveremos a una normalidad conocida, el 17,4 % que estamos en una nueva normalidad y el 14,4 % que volveremos pronto a la normalidad, mientras que el 7,6 % no sabe, no responde. Los datos permiten sostener que la mayoría de los hogares percibe que la pandemia produjo un cambio significativo en la vida que podría orientarse a una transformación del paradigma social.

Actualmente, la empresa Latam retomó la gestión de los vuelos, lo que ha dado cierta estabilidad respecto del abastecimiento, sin embargo, el alza y las desregulaciones del comercio son factores que inciden en la inseguridad social que se vive en la comuna.

VUELOS DE RETORNO

El programa Retorno Seguro consiste en la gestión de los vuelos de retornados y personas que han querido salir de la isla a sus lugares de residencia o de estudio. Estos vuelos no han estado fuera de polémica debido al miedo y la incertidumbre respecto de los procesos de habilitación de todos los retornados, y se acusa corrupción y favoritismos por ciertas personas en perjuicio de otras. Sin embargo, los protocolos activados han asegurado que el ingreso de cerca de 1.350 personas no haya internado el coronavirus en la comuna. El protocolo ha tenido un alto nivel de efectividad en este sentido, ya que si bien se han detectado casos positivos, estos han sido contenidos de manera efectiva evitando la propagación del virus en la comuna. Todo ello ha salvaguardado la salud de la población, en especial de los adultos mayores, que son la principal preocupación de las autoridades locales. La organización Nga Vi'e o Te Henua ha criticado públicamente la exclusión de estos vuelos a familiares e integrantes de la comunidad rapanui de manera deliberada, "dejándolos abandonados" en el continente. Además, son personas que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad, ya que la mayoría fue por servicios médicos o por otros servicios que no se encuentran en la isla. Destaca el aumento de personas sin información y/o en trámite de habilitación. Ha habido cinco vuelos de retorno en los que han ingresado y salido cerca de 1.350 individuos.

Los datos muestran que ingresaron 1.350 personas en estos cinco vuelos. En los tres primeros vuelos volvieron más habilitados y menos rapanui, los que fueron disminuyendo, destaca la gran cantidad de pasajeros sin información sobre todo en el tercer vuelo. Cabe señalar que uno de los motivos del malestar social en la isla es la gestión de estos vuelos y la percepción negativa que la gente y las organizaciones sociales tienen del ingreso de personas no habilitadas en el contexto de pandemia.

OCUPACIONES DEL AEROPUERTO MATAVERI

La ocupación del aeropuerto no es una medida nueva dentro de la comunidad para exigir reivindicaciones de distinto tipo. La primera fue en 1995 y tuvo como objetivo regular el alza de los pasajes a los residentes rapanui; la segunda vez, en 2010, el objetivo fue poner en la palestra la inmigración continental como un problema prioritario. Producto de estas manifestaciones se comenzó a elaborar parte del estatuto especial que esperaban rigiera la isla, no obstante, el resultado fue la Ley 21.070 de residencia y traslado al territorio especial de Isla de Pascua y la entrega del Parque Nacional Rapa Nui luego de las intervenciones y control de accesos al campo y al Parque Nacional Rapa Nui, llamado Haro Ta'ura. La comunidad indígena Ma'u Henua, la más numerosa del país, administra lo que antiguamente gestionaba la Corporación Nacional Forestal (Conaf). En suma, ambas medidas constituyen avances en materia de autonomía del pueblo rapanui.

Actualmente hay dos ocupaciones en el aeropuerto: de la familia Roe, que exige demandas por los terrenos que fueron cedidos a las instalaciones del aeropuerto Mataverí en los años 60, y la El Gomero, ocupado por la organización de mujeres Nga Vi'e o Te Henua, que reclama contra la mala implementación de la Ley 21.070 y critica directamente a las autoridades que han aplicado el reglamento, como la Comisión de Desarrollo de la Isla de Pascua (Codeipa) y el gobierno. Este problema ha escalado de una tensión a un problema político de envergadura. Primero, la ocupación de El Gomero puso en jaque el funcionamiento del aeropuerto en febrero con el tercer vuelo de retorno seguro. En ese vuelo se movilizó gran parte del contingente de intercambio de las instituciones castrenses y sus familias. Las Nga Vi'e reclaman que por ello se dejó fuera a sus familiares e integrantes de la comunidad rapanui, que por derecho deberían volver. En esa acusación además se denuncia que estas personas no estaban incluidas en el reglamento de la Ley 21.070, es decir, que ni el mismo Estado respeta sus propias leyes.

A continuación se reproduce la declaración de Rut Garay Pakomio, vocera de la organización Nga Vi'e Haka tere o Te Henua (Organización de Mujeres Rapa Nui):

En el marco de lo acontecido hoy nos hacemos presentes para declarar lo siguiente: estamos completamente disconformes con el arribo del avión en estado de latencia y pandemia, pues no se ha considerado al pueblo en el cuidado y protección de nuestra frágil tierra. No se han respetado los criterios adecuados para el ingreso y se ha mal utilizado el único instrumento que podría técnicamente protegernos, la Ley 21.070. Donde su nula efectividad respecto a los requisitos de ingreso nos ha alertado y movilizó para hacer un llamado de auxilio. Lamentablemente, las autoridades de Estado y representantes de manera unilateral tomaron decisiones donde se debió considerar a todo el pueblo rapanuí, los tratados internacionales a través del Convenio 169 de la OIT y la Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Declaración de los Pueblos Indígenas nos protegen como pueblo, pero el Estado insiste en ser inoperante y pasar a llevar lo poco que nos queda con sus acciones, por lo tanto, volvemos a reiterar nuestra disconformidad respecto a las medidas tomadas. Exigimos de inmediato el cese de vuelos comerciales y turísticos, y el cese de los famosos vuelos de retorno seguro mientras no se certifique un trabajo metucioso en pro del cuidado de nuestra frágil tierra y pueblo. A su vez, se exige detener el relevo innecesario de las instituciones públicas, sobre todo considerando el gasto millonario que hoy en pandemia es un lujo que no se puede permitir (Ruth Garay Pakomio, Rapa Nui, 2021).

La movilización continuó y las controversias se profundizaron, por lo que la Municipalidad organizó una jornada de reflexión y participación para descomprimir el conflicto, sin embargo, se profundizaron aún más las diferencias.

El 26 de febrero *El Mercurio* publicó: “Dirigentes rapanuís acuerdan una propuesta de cambios a la Ley de Residencia para superar conflicto por los vuelos de ‘retorno seguro’”; sin embargo, esto no fue así. En una entrevista realizada por el autor, Ruth Garay Pakomio, vocera de la organización que ocupa el aeropuerto actualmente, así lo expresó:

Desde el comienzo de la Ley 21.070, y sobre todo en contexto de pandemia, que se llamó la atención respecto a esta ley, ya que no tiene los criterios adecuados para Rapa Nui, que es otra realidad, no sé quién hizo

esa ley, porque parece que copiaron y pegaron una ley de extranjería, no lo sabemos. Lo que sí sabemos es que no es la adecuada para Rapa Nui. Se han dado testimonios, marchas de distintas agrupaciones rapanui pidiendo la modificación de la ley, que esa no es la ley que requiere el pueblo rapanui, porque somos patrimonio de la humanidad. Tanto nuestros lugares sagrados como la gente que está en vías de extinción, por lo tanto, tiene que ser una ley de migración que sea sustentable para que podamos realizar en forma íntegra el desarrollo de nuestro patrimonio.

Se hicieron muchas marchas y el gobierno no respondió y esto se agudizó con los vuelos de retorno, que desde el principio se dijeron que iban a ser humanitarios para que retornara la gente a su casa, tanto los rapanui como los habilitados. Imagínate que en esta ley tuvimos que aprender que no existen los residentes, existen los no habilitados y los sí habilitados. Una palabra que es discriminatoria y que está en la misma ley. Estos vuelos son gestionados por la municipalidad, son vuelos comerciales que se gestionaron con Latam y nunca fueron humanitarios; cada persona pagó sus pasajes con unos precios exorbitantes y que durante el tiempo fuimos llamando la atención que hubo comercio de visitantes en estos vuelos de retorno. Juntamos muchas pruebas de gente que entraba en un retorno y salía en otro retorno, para el vuelo de diciembre quedaron muchos rapanui abajo y subieron muchos visitantes que vinieron a pasar estos tres meses la Tapati rapanui, y que los vimos bailando y que los vimos subiendo fotos en las redes y que nos dieron la razón que eran vuelos comerciales de visitantes de los amigos y de los amigos turistas.

Nosotros hicimos un petitorio para que en esta época de pandemia se realicen criterios a corto plazo, que trabajemos juntos a corto, mediano y largo plazo. Las mujeres queremos es que se establezcan los criterios para ingresar y salir en los próximos vuelos. Y a mediano plazo revisar con todo el pueblo rapanui las modificaciones a la Ley 21.070 y se realice la actualización del estudio de capacidad carga de la isla con gente pertinente, con gente local de acá, no que se envíen los datos hacia el continente. ¿Tú sabes que ese estudio fue de 2015, aprobado el 2017 y firmado por el presidente el 2020 y lo ponen en práctica con los factores inadecuados para la realidad Rapa Nui? Tenemos los servicios colapsados, todos los días hay *blackout*,

las napas subterráneas contaminadas, un vertedero que no da más, tenemos que comprar agua para tomar; en todos los aspectos y servicios estamos saturados, tiene que hacerse una actualización con gente local que tenga los criterios adecuados para nuestro territorio y a largo plazo el pueblo rapanui exige que haya un tratado con Chile de libre asociación con el Estado, y ese tratado ha sido malinterpretado, no queremos independencia, queremos que nos desarrollemos de forma integral con el Estado de Chile y su protectorados siempre respetando el Tratado de 1888 y que vayamos juntos como amigos, y no nosotros con la asimilación forzada que viene desde siempre y que hoy día aún más se nota (Ruth Garay Pakomio, Rapa Nui, 2021).

El 22 de abril llegó un avión de abastecimiento con cinco pasajeros que venían a reforzar el sistema público; sin embargo, el aeropuerto fue intervenido y se impidió el descenso de estas personas. Se desencadenaron protestas locales y se llamaba a marchar por la paz de similares características a la de 2010. Se pidió paz y el cese de la violencia para poder mantener los vuelos de abastecimiento, que fueron suspendidos por Latam luego de la ocupación del 22 de abril. Los vuelos aún no se han retomado, lo que ha aumentado la incertidumbre y los precios en el mercado. Además, este escenario se polarizó antes de las elecciones políticas del 15 y 16 de mayo de 2021.

LO AERONÁUTICO Y LA POSPANDEMIA

La dimensión aeronáutica es parte fundamental de la modernización, el abastecimiento y la economía de la comuna. En pandemia, los vuelos y el avión fueron controversiales, ya que representan un vector de contagio importante. Si bien el abastecimiento marítimo también es riesgoso y es crucial para la subsistencia de la comuna, hay actividades primarias que pueden sustituir en alguna medida la importación, como las hortalizas, frutas y verduras, no obstante hasta el presente considerando las medidas de fomento impulsadas en pandemia es muy difícil sustituir la importación por la ausencia de desarrollo rural local.

Aunque la dependencia al avión es estructural, surge la contradicción de que también es el principal vector de contagio debido al contacto con el

continente. Es el principal medio de comunicación de la comuna. En el futuro es un gran desafío que debe considerar la comunidad, debido a que se ponen en juego la subsistencia, la economía y la seguridad sanitaria. A mayores restricciones sanitarias, mayor dificultad para contener el empobrecimiento de los hogares debido a la ausencia de la economía del turismo. En este contexto, el Estado es el principal empleador en la comuna y es hoy la principal economía.

Producto de la irrupción del covid-19 en la región se cerró el aeropuerto Mataverí como principal medida de contención, lo que interrumpió indefinidamente la actividad turística. Los vuelos se redujeron a dos por semana y son solo de abastecimiento. Paralelamente, la I. Municipalidad de Isla de Pascua, en conjunto con la Gobernación Provincial, implementaron un programa de vuelos llamado Retorno Seguro, el cual no ha estado exento de polémicas debido al miedo social que se instaló respecto de las capacidades locales para hospitalizar y contener la propagación del virus.

Producto de la interrupción de los vuelos, en un comienzo la Cámara de Comercio local gestionó los vuelos de abastecimiento, los que fueron impugnados por acaparamiento y por que se subieron los costos del flete aéreo. Ya resuelto este tema, Latam retomó el control de los vuelos hacia la isla y elevó los costos del traslado aéreo, lo que redundó en el alza permanente de los precios en el comercio.

En este escenario de incertidumbres y riesgos, en la comunidad emergieron dos demandas políticas cuyo escenario es el aeropuerto internacional Mataverí. El primero, representado por la familia Roe, demanda una reparación por el uso de las tierras de Rafael Roe, en donde se emplazan parte de las instalaciones del aeropuerto. La segunda demanda, de comienzos de 2021, consistió en la irrupción de un grupo de mujeres organizadas llamadas Nga Vi'e que instalaron la crítica a la Ley 21.070 de residencia y traslado. En un principio detuvieron los vuelos para frenar el ingreso de turistas con la idea de evitar que ingresara el virus. En un segundo momento, la se criticó la gestión de los vuelos, el abastecimiento y el alza de los precios de la canasta familiar. En tercer punto fue el ingreso y salida de personas mediante el programa Retorno Seguro, que permitió el ingreso y salida de cerca 1.350 personas hasta marzo de 2020. Cuarto, instalaron dos demandas políticas

en dependencias del aeropuerto Mataverí, las que han puesto en jaque a la autoridad municipal y de Gobierno, y fue uno de los factores que incidió en la renuncia de la gobernadora provincial Laura Tarita Alarcón Rapu en marzo. Fue remplazada por el gobernador René de la Puente Hey, ex coordinador interministerial para Isla de Pascua, quien asumió en medio de la crisis del gobierno del presidente Sebastián Piñera. Él fue uno de los artífices de la Ley 21.070 y la señal es que llegó a ordenar el rebaño y producir la unidad que la isla requiere para mantener los equilibrios.

A futuro, la isla requiere que se establezcan garantías para el funcionamiento del aeropuerto y la llegada de vuelos de abastecimiento de manera segura, sin descuidar el perfeccionamiento de la Ley 21.070, que ha estado perjudicando la vida social y económica de la isla y dificultando el abastecimiento de la comuna. Esto es fundamental, ya que el “culto cargo” en la comunidad rapanui se expresa como la obligación que el Estado tiene de garantizar siempre esta relación de amigos, como lo hizo el Manutara aquel mítico 20 de enero de 1951, sin olvidar las restricciones sanitarias, que tendrán que manejar al interior de la comunidad cuando el turismo se abra nuevamente y el miedo social hacia el virus siga estando presente en el territorio.

CONCLUSIONES



Figura 39. Avión aterrizando en el aeropuerto, vista Hanga Piko. (Archivo de Sergio Moya)

Considerando los datos etnográficos presentados en este libro, es posible sugerir, más que un cierre, la apertura de dos líneas atractivas para seguir investigando, en Rapa Nui y en otros lugares, los impactos de “la figura del avión” en sus vidas. La figura del avión nos permite profundizar dos sentidos, el primero, como un medio de comunicación entre otros medios de comunicación, y segundo, el rol de esta máquina, entre otras máquinas, en la vida social y cultural de las habitantes de pequeñas localidades con insularidades extremas

El Manutara, nombre del avión que aterrizó por primera vez en Rapa Nui, es una figura relevante en la sociedad y la cultura local. Este aparato conecta vía aérea por primera vez el continente y la isla, inaugurando la dimensión de “lo aeronáutico” en este territorio, lo que produce, entre otras cosas,

una relación de tipo “culto cargo” entre los habitantes de la isla y el avión, transformándose en un símbolo de buena suerte para los rapanuís, tanto por la carga que transportaba como por su conectividad con Chile continental y otros lugares del mundo. Su importancia es “tridimensional”: posibilita el abastecimiento del comercio insular, permite la llegada de “turistas” para el adecuado funcionamiento de la economía de la isla y es parte significativa de la experiencia contemporánea de ciudadanía de los rapanui, generando una especie de “culto cargo” hacia el Manutara.

Esta investigación problematiza un tema reciente para la disciplina antropológica y las ciencias sociales, por lo que su aporte, como materia de estudio, puede concentrarse en la relación que las personas tienen con un avión en particular y lo aeronáutico en general. En cuanto a las políticas públicas, tiene mucho que decir sobre las comunicaciones de las poblaciones aisladas y como estos dispositivos mecanizados impactan la vida social de las personas y los territorios.

Por último, quisiera destacar las posibilidades que permite la etnografía para la investigación social y la problematización de temas de interés, tanto para la disciplina como para las poblaciones con las que se estudia en las ciencias sociales. La etnografía permite desplegar herramientas reflexivas tanto en la recolección de datos como en la escritura, lo que permite profundizar y caracterizar problemáticas socio-culturales con enfoque antropológico.

AGRADECIMIENTOS

Este libro ha sido posible gracias al aporte de distintas personas que contribuyeron en el desarrollo de esta investigación. En el continente destaco el aporte fundamental de Roberto Parragué Singer, Ernesto Parragué, Francisca Echeverría, Eduardo Ruiz Tagle, Rolf Foerster, Daniel Quiroz, Hans Gundermann. En la Isla, Enrique Carrasco, Alfredo Tuki Paté, Mario Tuki Hey, Simón Ika Nahoe, Margarita Pakarati Tepano, Alberto Hereveri Pakarati, Alfonso Rapu Haoa, Alberto Hotus Chávez, Margot Hotus, Maeva Atan, Rut Garay Pakomio. A todos ellos, muchas gracias.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía citada

- Anta Félez, José Luis (2013). Una etnografía del avión. Cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero. *AIBR, Revista de Antropología Iberoamericana*, 8 (3): 323- 343.
- Arancibia, Violeta (2009). *Rapa Nui: Iorana Te Ma'ohi. Dilemas estratégicos*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Delsing, Riet (2017). *Políticas culturales polinésicas frente al Estado chileno*. Santiago: Lom.
- Englert, Sebastián (2010 [1948]). *La tierra de Hotu Matu'a: historia, etnología y lengua de la Isla de Pascua*. Isla de Pascua: Rapanui Press.
- Foerster, Rolf, y Sonia Montecino (2018). *Rapa Nui: la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua. Documentos de una impugnación nacionalista (1946-1953)*. Santiago: Catalonia.
- Harris, Marvin (1988). *Vacas, cerdos, guerras y brujas*. Madrid: Alianza.
- Martínez, Rodolfo (s.i.). *Historia de la Fuerza Aérea de Chile* (Tomo II). Santiago: Editorial Fuerza Aérea de Chile.
- Métraux, Alfred (1971[1940]). *Ethnology of Easter Island*. Honolulu, Hawái: Bishop Museum Press.
- Muñoz, Diego (2017). *Diaspora rapanui (1871-2015) L'île de Pâques, le Chili continental et la Polynésie française. Une ethnographie historique de la mobilité dans une société transnationale* (Tesis de Doctorado en Antropología Social y Etnología). EHESS-Marseille, Francia.
- Porteous, J. Douglas (1981). *The Modernization of Easter Island*. Victoria: Universidad of Victoria.
- Stambuk, Patricia (2012). *Rongo. La historia oculta de Isla de Pascua*. Santiago: Pehuén.
- Valdés, Ignacio (1988). "Inicio del Aeropuerto Mataverí", en: *Revista de la Fuerza Aérea de Chile*, XLVII(183).

Archivos consultados

- Archivo personal de Roberto Parragué Singer.
- Archivo visual de Roberto Parragué Singer.
- Archivo fotográfico de Charly Paoa.

Archivo fotográfico de Margot Hotus.

Archivo Estado Mayor General de la FACH.

Archivo visual del Museo Aeronáutico de Chile.

Archivo de revistas aeronáuticas, biblioteca del Museo Aeronáutico de Chile.

Entrevistas

Enrique Carrasco

Mario Tuki Hey

Simón Ika Nahoe

Margarita Pakarati Tepano

Alfredo Tuki Pate

Alberto Hereveri Pakarati

Alfonso Rapu

Roberto Parragué Opazo

Ernesto Parragué

Rut Garay Pakomio

ANEXOS

Este apartado se recoge una selección de archivos esenciales de la historia de la aviación en Rapa Nui. Uno de ellos es el archivo personal de Roberto Parragué Singer, compuesto de recortes de periódicos, revistas, dibujos y anotaciones personales que entregan la visión del piloto sobre momentos relevantes de la primera etapa de la conexión aérea. También destacan otros archivos sobre la primera etapa, y la modernización del aeródromo y después el aeropuerto, lo que permite a este libro ser un archivo de consulta para futuras investigaciones sobre Rapa Nui, lo aeronáutico y las relaciones con el Estado y las Fuerzas Armadas, provenientes de los archivos de la FACH y el Museo Aeronáutico de Chile.

ANEXO 1

RECORTES Y DOCUMENTOS DE ROBERTO PARRAGUÉ

PLAN DE CONECTAR A TRAVÉS DEL AIRE ISLA DE PASCUA

Las alas de Chile quieren ser las primeras en llegar a la abandonada Rapa Nui. La hazaña pretende hacerla el capitán Roberto Parragué Singer, deseoso de cumplir una vez más con la gloriosa tradición de la FACH. En Pascua dará el abrazo fraterno el bravo piloto Patrick Taylor, quien partirá dentro de poco desde Sídney rumbo al bastión de los toromiros (*El Mercurio*, junio de 1950²⁰).

AVIADOR AUSTRALIANO REALIZARÁ UN VUELO EXPERIMENTAL SÍDNEY- VALPARAÍSO-RAPA NUI

Canberra 14. (Reuter). El Gobierno Federal anunció hoy que patrocinará el vuelo experimental Australia-Chile que se propone ejecutar el piloto australiano teniente P. M. Taylor.

El ministro del Aire T. W. White declaró que el Gobierno pondrá a disposición un bote volador Catalina de la Real Fuerza Aérea australiana y le facilitará ayuda económica en reconocimiento a sus valiosos servicios a la aviación civil.

Taylor viajará en su avión desde Sídney hasta Valparaíso por la ruta de Suva, Aitutaki, Yahiti, Mangareva, Rapa Nui (Isla de Pascua). El ministro del Aire declaró que se estima que la red aérea intercontinental del sur constituirá parte importante del desenvolvimiento de los recursos de los países del hemisferio sur y que Australia debe continuar en su dirección indiscutida en tales asuntos.

²⁰ Se transcribe la información de identificación del recorte tal como aparece en el Archivo Roberto Parragué. Lo mismo se hará con los otros recortes.

El teniente Taylor ya ha realizado vuelos experimentales notables, tales como los de Australia al África del Sur y de América Central a Australia.

Luego de estas noticias, la Cámara formula petición al ministro de Defensa. La Cámara acordó en su sesión de ayer oficiar al ministro de Defensa, solicitándole que autorice el vuelo directo que ha planeado el capitán don Roberto Parragué a la Isla de Pascua. El acuerdo fue tomado por 23 votos por la afirmativa contra 18 por la negativa [consigna de su propia letra que los votos negativos eran radicales, socialistas y comunistas] (*El Mercurio*, 15 de julio de 1950).

LA COMISIÓN A ISLA DE PASCUA

Se ha confirmado una apreciación que expusimos en otras columnas de este diario. A nuestro regreso de Isla de Pascua al señalar el comandante en jefe de la FACH general don Aurelio Celedón en reciente declaración que en segunda mitad del año en curso se hará el primer vuelo entre el continente y la Isla de Pascua.

La comisión aeronáutica que fuera en el reciente viaje del Angamos, compuesta por el comandante Ortiz y el capitán Parragué, hizo estudios no solo en la ruta a seguir contemplando todas las contingencias de la naturaleza, sino que trazó y delineó el aeródromo en un lugar inmejorable, a un paso de la población y con bahías cercanas de fácil acceso y de vientos favorables en todo tiempo. Es un terreno de 1.300 m de extensión, sólido, que ofrece las comodidades de un aeródromo de primera clase y que tiene la ventaja de poder ampliarse de manera sumamente fácil a 3.000 metros.

Para dejar apto este aeródromo no se necesitan más que 100 mil pesos, suma ridícula si se piensa en lo que en cualquier pista mediana se gasta en el continente. Aparte de servir al país, esta pista puede ser intermedia entre los viajes de Australia a Chile y otros países del continente.

Para nosotros tiene una ventaja inapreciable: la continuidad de las relaciones con la isla, la posibilidad con ello de instalar allí definitivamente un laboratorio para el estudio y control de la lepra, facilitando así la estadía de equipos médicos con especialistas, lo que hoy no se consigue

por la distancia de un año entre un viaje y otro de barcos fletados por la compañía. Sería esta la mejor colaboración a la obra humanitaria y generosa que viene realizando la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua, que en dos años, con un millón de pesos sacados de la beneficencia y de sus socios, ha hecho por los leprosos más que otra entidad, incluso el Gobierno, en los años en que poseemos esta pertenencia que en manos de EE.UU. o una potencia europea sería hoy un venero de riquezas.

Según nuestras informaciones captadas en la misma comisión que fue a la isla, un Catalina anfíbio partiendo de Quintero y reaprovisionamiento en La Serena puede cubrir las 2.050 millas entre la ciudad y la isla en 15 a 16 horas de vuelo. No hay peligro alguno técnico ni atmosférico, en la isla no hay neblinas. Véase también lo que eso significa para la Escuela de Aviación al preparar pilotos experimentados en vuelos a largas distancias de noche y con instrumentos. Señala Roberto Parragué que el lugar elegido por él fue Mataverí, pese a que las comisiones anteriores habían descartado el lugar y habían propuesto Anakena y el Poike.

En el año 1950 era una época clave en la definición de las fronteras globales. En plena Guerra Fría conectar Isla de Pascua con el continente era una tarea fundamental para la soberanía estatal sobre el Pacífico, esto refuerza su importancia geopolítica para el país y sobre las definiciones de las fronteras globales. Para el año 1944 Roberto Parragué, perteneciente a la base Quintero de la Fuerza Aérea, había realizado arribo a Juan Fernández y otros viajes al sur del país, incluyendo la zona magallánica, quien desde 1950 comenzó a preparar el vuelo a Isla de Pascua, que abriría una ruta internacional hacia Australia y Oriente²¹ (*El Mercurio*, enero de 1950).

PILOTO CHILENO INTENTARÁ UNIR LEJANA ISLA DE PASCUA CON EL CONTINENTE
EN UN VUELO DE MÁS DE 2 MIL MILLAS

En estos momentos estoy gestionando el permiso para realizar en un avión Catalina de la FACH el primer vuelo que saldrá de Chile rumbo al oeste

²¹ Publicado en el libro *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*, tomo II, de Rodolfo Martínez Ugarte.

con el fin de unir el continente con la Isla de Pascua, declaró ayer el capitán de bandada don Roberto Parragué Singer, veterano de la aviación anfibia y que desde hace cuatro años ha estado preparando este vuelo.

Este vuelo, añadió, tendrá trascendental importancia, pues coincidiría con el que anuncian los australianos a dicha isla, único territorio habitado del planeta que no ha sido visitado por aviones.

El capitán Parragué ha estado dos veces en Estados Unidos perfeccionándose en navegación aérea y planeamientos de vuelos de gran radio de acción en Pensacola. Entre otros vuelos notables, ha volado repetidas veces a las islas de Juan Fernández, desde 1945; realizó una exploración a las de San Ambrosio y San Félix para ubicar a la goleta LIBERTAD, perdida en su proximidad, y tiene 1.200 horas de vuelo en aviones Catalina.

Objetivos

Al hablar sobre los objetivos principales de su viaje, destacó en primer lugar el prestigio de su viaje y de su Fuerza Aérea; la mantención de continuas visitas médicas a la isla para terminar con la lepra; la formación de mejores navegantes aeronáuticos y la obtención del máximo de conocimientos de la ruta para que en un futuro próximo una línea aérea nacional interoceánica a Australia pueda operar en forma regular.

Disponemos, dijo, de aviones Catalina, botes voladores y anfibios que actualmente cuentan con motores nuevos y con tripulación capacitada en vuelos de gran radio de acción.

Añadió que la distancia a Pascua es de 2.047 millas y que un Catalina puede volar hasta 2.442 millas, es decir, que se dispone de un margen de seguridad de 25 por ciento, lo que da para un tiempo calculado de 17 horas una capacidad de vuelo de 24 horas, 42 minutos.

Explicó que se puede mantener comunicación por radio en cualquier momento del vuelo con la isla y con el continente. En la isla existe un equipo de onda larga que podría utilizarse como radio-faro desde una distancia de 240 millas antes de llegar, o sea, desde horas antes.

El vuelo, expresó, podría ser apoyado por el buque que la Armada envía anualmente a la isla y que podría ser utilizado como radio-faro en la mitad de la ruta para prestar auxilio en cualquier momento. Además,

en la isla existe una cancha de aterrizaje bastante buena, de unos 2.300 metros de largo por 60 de ancho y, finalmente, las condiciones meteorológicas de la ruta son inmejorables (corresponde a un recorte de diario no identificado).

ARMADA COOPERARÁ CON LA FUERZA AÉREA EN EL PRIMER VUELO A ISLA DE PASCUA

Labor realizada por la Marina de Guerra, a través de 62 años, en esta posesión chilena. -declaraciones del subsecretario de Marina, contraalmirante, don Pedro Espina Ritchie.

“A través de 62 años la Armada nacional ha realizado una silenciosa y abnegada labor patriótica en la Isla de Pascua”, nos ha declarado el contraalmirante don Pedro Espinosa, subsecretario de Marina.

Y prosigue: “La institución ha mantenido en esa lejana posesión el pabellón patrio y ha sabido ampararla internamente con una sabia organización, que ha dado bienestar a nuestros conciudadanos nativos en ella. En varias ocasiones he informado sobre esta labor, pero mis palabras han sido deformadas por algunas publicaciones o entrevistas radiotelefónicas, para hacerme blanco de ataques que no se compadecen con el carácter de las funciones que desempeñan ni con la sana campaña de bien público y de orientación que el gobierno me ha encomendado tales cargos a la Armada y a mi persona solo muestran injusticia e ingratitud como pasará a demostrarlo.

No hay presupuesto para la isla

Luego, el contraalmirante Espina refiere cómo la Marina de Guerra ha dado a Chile aquella posesión soberana, ha luchado por organizarla y ha sabido hacerla progresar. Todo ello sin contar con un presupuesto especial para la isla y dedicando a ella parte de los limitados recursos presupuestarios que corresponden a la institución. “Los pascuenses —señala— gozan de un mejor bienestar que gran parte de nuestros conciudadanos del continente y ello sin haber significado al erario nacional el desembolso que su atención significa al fisco y a las instituciones privadas.

El reglamento naval de vida y trabajo en la Isla de Pascua, dictado por la Armada de acuerdo a la Ley 3220, constituye un completo y adelantado cuerpo de disposiciones que, según quienes lo han examinado, importa una reglamentación monumental destinada a acordar a los isleños garantías sociales relacionadas con el trabajo que superan a las de los trabajadores del continente.

Falta de fondos

Numerosos informes presentados a diversas secretarías de Estado por funcionarios que han visitado la isla indican la necesidad de realizar obras de envergadura en esa posición, pero todas ellas representan cuantiosos gastos para el país. Al respecto, el subsecretario expone su pensamiento en el sentido de que se podrían realizar en aquel lugar interesantes proyectos de experimentación y fomento, y obras de notorio adelanto y progreso, pero lo que falta no son estudios y esfuerzos, sino dinero para sufragarlos y fuentes donde obtenerlos.

Contrato de arrendamiento

“El contrato de arrendamiento del año 1936 —continúa— determinó el dominio absoluto del fisco sobre todos los terrenos y playas que forman la isla. No se trata, pues, de la soberanía, que nunca ha sido discutida. El canon de arrendamiento que debe pagar la Compañía Explotadora es de 60.000 anuales y esto no significa de modo alguno que el gobierno no haya sabido cautelar los intereses del país. Por lo demás, el contrato fue firmado en 1936 y autorizado por Decreto 196 del Ministerio de Defensa Nacional después de pedir avaluado de los terrenos a Impuestos Internos y poner en práctica el canon que para las concesiones marítimas regía en la república. En ese tiempo no seré yo subsecretario de Marina, pero puedo informar que para esta operación fueron aplicadas todas las disposiciones que rigen sobre esta materia.

Obras realizadas por la Compañía

El contraalmirante Espina analiza que la Compañía no solo paga 60.000 anuales por el arrendamiento, sino que aparte de la cesión de las acciones y derechos al fisco, se obligó a ejecutar a beneficio fiscal y sin cargo de costo alguno

una serie de obras y construcciones que se encuentran terminadas, sin contar diversas prestaciones anuales por el tiempo que dure el contrato, las cuales han sido cumplidas.

Entre estas se encuentran la de enviar cada año un vapor a la isla desde la costa central chilena. Estas prestaciones anuales —asevera— representan desembolsos superiores a un millón quinientos mil pesos que, al no mediar en el contrato, debieron correr por cuenta del Estado. Además, cuando en 1956 venza el contrato, la Compañía deberá restituir al fisco los terrenos arrendados, con todas las construcciones, instalaciones y mejoras introducidas en ellos (edificios, estanques, abrevaderos, molinos de viento, alambrados, cañerías, muebles, etc.) todo lo cual tiene un valor apreciable y quedará a beneficio fiscal sin cargo o costo alguno.

Instalación de un aeródromo

Como puede advertirse —hace notar el subsecretario—, el Gobierno y la Armada se han preocupado hasta donde ha sido posible de los problemas relacionados con la Isla de Pascua, bienestar y tranquilidad interna de su población. La Marina de Guerra es y será la institución que podrá mantener la eficiencia de su control y progreso dada su lejanía y ello en la forma más económica para la nación.

Estimo que la construcción de un aeródromo —dice finalmente— constituirá un positivo progreso para esta posesión. La Compañía Explotadora ha ejecutado trabajos en el terreno elegido por la Fuerza Aérea, que ya se encuentran casi terminados. La fecha en que se hará el primer vuelo deberá ser fijada por esta institución, lo que ocurrirá después que la Compañía envíe a la isla el vapor anual que llevará el combustible destinado a aprovisionar los aviones para su regreso al continente. Desde luego, la Armada prestará toda su cooperación a esa empresa (Corresponde a un recorte de diario no identificado).

CHARLA DE ROBERTO PARRAGUÉ EN EL ROTARY DE LA COMUNA EN PROVIDENCIA

Pascua. Para la mayoría de los chilenos es sinónimo de lejanía. Son muy pocos los que en realidad conocen sus posibilidades económicas y valor estratégico.

Hablar hoy de lejanía es desconocer el progreso; tiempo hace que disponemos de medios para conectarla con el continente en pocas horas de vuelo. No existe hoy día ningún lugar en la Tierra que diste más de cuarenta y ocho horas de vuelo de aquí. Antes se hablaba de la lejanía de Punta Arenas. La Fuerza Aérea estableció primero una línea aérea experimental y abrió la ruta Puerto Montt-Magallanes con los anfibios Sikorsky S-43. Su experiencia fue valiosísima para el establecimiento de la Línea Aérea Nacional, que opera hoy en forma regular. En menos de diez horas se llega actualmente de Santiago a Punta Arenas.

La distancia a Pascua es de dos mil cuarenta y dos millas desde La Serena. La ruta recorre la zona subtropical, que tiene un clima excelente para operaciones aéreas. Para volar hacia el oeste se tienen vientos favorables en las proximidades de la latitud 30 grados sur y para volar de regreso hacia el este. Los vientos son favorables en las proximidades de la latitud 40 grados sur. Esto se comprende por el régimen de vientos del anticiclón del Pacífico.

La situación de Pascua en medio del Pacífico sur le da una importancia estratégica enorme para la defensa continental. Una base en ella controlará el patrullaje de toda la zona en que nos corresponde mantener vigilancia en caso de una guerra extracontinental. Si para el Ejército son necesarias las bases en la Antártica, para la Fuerza Aérea es indispensable contar con una base en Pascua. En un futuro no lejano será obligado de todas las rutas aéreas de Sudamérica a la Oceanía y Australia.

En el aspecto meteorológico, su importancia prima ante cualquier otro lugar. Se ha comprobado que cuando una perturbación atmosférica es detectada en Pascua afecta en Chile nueve días después, término medio. Actualmente no tenemos una estación meteorológica como corresponde. Si tuviésemos una pequeña base aérea se instalaría una estación de primera clase, cumpliendo así con los acuerdos internacionales que en la conferencia de Lima de la OACI en 1947 se dejó establecido como necesidad inmediata.

Desde que Chile tomó posesión de Pascua, durante el gobierno del presidente Balmaceda, ha permanecido prácticamente incomunicada. Solo va a ella un buque al año, que fleta la Compañía Explotadora Isla de Pascua para traer sus productos y esporádicamente uno que otro buque de la Armada en viaje de instrucción.

La Fuerza Aérea desde hace varios años tiene en estudio la posibilidad de establecer comunicaciones aéreas con la isla. Este año se efectuó un estudio para establecer un aeródromo en ella. Fui designado para integrar la comisión de aviación que debía ubicar el mejor sector.

A mediados de enero próximo nos dirigiremos a Pascua a bordo del transporte ANGAMOS. Después de diez días de navegación fondaremos en el pequeño puerto de Hanga Piko, próximo al pueblecito de Hanga Roa y Mataveri (texto mecanografiado, 25 de marzo de 1950).

ES INDISPENSABLE ESTABLECER EN LA ISLA DE PASCUA UN AERÓDROMO (1952)

Abreviaría los periodos de visitas; contribuiría a sanear la población; serviría para instrucción de vuelos a larga distancia; fácil y barata construcción. Importancia internacional de este proyecto.

En muchas oportunidades se ha hablado de la instalación de un aeródromo en Isla de Pascua: a fines del año último se escribió bastante en la prensa de la capital y Valparaíso sobre la conveniencia de tener un campo de aterrizaje que permitiera los vuelos entre Australia y nuestro continente, para dar facilidades de intercambio comercial, a la vez que con miras a una corriente de turismo.

Fue en este viaje a Pascua una comisión de aviadores militares que deberían estudiar el punto definitivo que pudiera servir para este objeto, que estaba formado por el comandante de grupo don Armando Ortiz y el capitán de bandada Roberto Parragué. Ambos jefes dedicaron su tiempo a los estudios que se les habían encomendado: visitaron diversos sitios cerca del Poike, en Vaitea, en Mataveri. Del resultado de sus investigaciones quedó establecido que el mejor punto para construir una cancha es este último.

Un aeródromo de primera clase

El terreno elegido permitirá la construcción, cuando así se desee, de un aeródromo de primera clase; por el momento se puede habilitar una cancha de pasto, cuya consistencia es dura, ya que el subsuelo es un consolidado de roca volcánica. Su costo no sería superior a los 100.000, los que se invertirían en extraer las piedras que están encima y eliminar pequeños obstáculos.

Su orientación a las viñetas reinantes y su cercanía de la población misma de Mataverí son ventajas dignas de toda consideración. La pista marcada tiene un largo de 1.300 metros y fácilmente se puede extender por 1.200 metros más. Por toda construcción, por ahora, no es necesario sino un pequeño depósito de bencina.

Según nos pudimos imponer a través de diversas conversaciones, los vuelos son perfectamente factibles: el régimen meteorológico es excelente no presentándose nunca problemas de mala visibilidad, ya que no existen neblinas ni estratos bajos, solamente hay chubascos salados de corta duración que son visibles desde gran distancia y fácilmente circunnavegables. Las condiciones del mar permiten un normal amarizaje de cualquier bote volador anfibio.

Perspectivas futuras

La importancia de un aeródromo en la isla reside en dos puntos de positivo interés: el primero, el punto de vista sanitario; el segundo, el punto de vista técnico. Las condiciones higiénicas precarias de la población, la falta de un laboratorio científico para el estudio y control de la lepra, con equipos médicos que se especialicen en ella. La aviación le permitiría que sus viajes se multiplicarían en el año y no como ocurre hoy, que solo va un barco una vez en doce meses. Por tales controles continuados tratamientos oportunos del enfermo incipiente, no estaría lejano el día en el que la lepra desaparecería totalmente. Sostenemos que ello no es sino un problema de higiene y saneamiento y un control efectivo.

El punto de vista técnico se refiere a que la FACH contaría con una escuela de vuelos a larga distancia que tendría positivo provecho para instrucción de los alumnos y pilotos, independizándola de buscar en otros países esta instrucción. Además, sería un espléndido medio para preparar navegadores, aparte de que demostraría a todo el mundo que nuestro país está capacitado para colaborar efectivamente en la defensa del continente en esta parte del Pacífico.

Sistema de aviones

De nuestras conversaciones con los pilotos y con marinos hemos deducido que el mejor aparato para estos vuelos sería el Catalina anfibio. Estas

máquinas demorarían 16 horas, más o menos, entre el continente y la isla. La autonomía de vuelo de un Catalina es de 27 horas 30 a 1.000 pies; de 25 horas a 5.000 pies; de 24 horas a 7.000 pies y de 23,20 horas a 10.000 pies. Los Catalina han efectuado vuelos entre San Diego y Honolulu, Hawái, normalmente en 18 horas y 9 minutos recorriendo la distancia de 2.319 millas, es decir, 300 millas más de distancia que entre Chile y Pascua, quedando con una reserva de combustible para cinco horas más.

En diciembre de 1955, cuatro años después del vuelo del Manutara, nombre con el que fue bautizado el Catalina y que significa pájaro de la buena suerte, el comandante Parragué había sido designado mediante orden de la Comandancia en Jefe de la FACH, N° 133. Fue jefe de la comisión encargada de la construcción del Aeródromo de Isla de Pascua. Viajó por mar a la isla y realizó los estudios finales en Mataveri, lugar donde se construyó el aeropuerto y por el cual lleva su nombre. En esta travesía lo acompañaron el topógrafo Alejandro Fornes, perteneciente a la Dirección de Tránsito Aéreo, más dos integrantes de la Civil Aeronautics Administration (CAA) norteamericana, George Clark y Carl A. Posey, como consta en ese documento.

El aeropuerto/aeródromo Mataveri se inauguró el 20 de enero del año 1964. La empresa encargada de la obra fue la constructora Longhi S. A. Este proceso involucró un gran traslado de obreros del continente y considerables cantidades de materiales de construcción. La instalación del Aeropuerto fue una obra pública de gran envergadura, que significó el acopio y traslado de miles de toneladas de material superficial, incluyendo incontables sitios y materiales arqueológicos. En Chile, hasta los principios de los años sesenta, todos los asuntos relacionados con aeropuertos y aeródromos eran manejados por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Área de Chile. Esta institución dictaba las normativas y técnicas apropiadas para la construcción de edificios (Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas), asimismo con la ejecución de pistas, rodajes, losas y plataformas el Departamento de Caminos del mismo organismo, quienes fueron los encargados de supervisar la construcción de Mataveri (corresponde a un recorte de diario no identificado).

PALABRAS PRIMERA PIEDRA AERÓDROMO DE ISLA DE PASCUA

Honorable senador, señores representantes del Ejecutivo, autoridades navales y militares, mis amigos continentales y pascuenses. Con profunda emoción hoy colocaremos la primera piedra del aeródromo de Mataveri. Por feliz coincidencia hoy se cumplen tres años desde la llegada, por primera vez, de un avión a esta isla.

Agradezco a toda la gentileza de acompañarnos en este momento histórico que marca sin dudas la línea divisoria entre dos épocas para Rapa Nui. Siempre el singular Manu-tara guiará hacia el progreso de la ruta aérea del Pacífico sur, que muy pronto será una realidad indestructible. Pascua cumplirá así el destino que le fijó su situación geográfica siendo la escala obligada de abastecimiento para el cruce del gigantesco océano Pacífico. Esta isla, estando fuera de las rutas marítimas, estaba condenada a seguir como la isla más aislada del mundo.

Espero alcanzar a ver cumplidos todos nuestros planes y que Rapa Nui haga honor al antiguo nombre de Tepito o Tehe Nua como centro aéreo.

La primera piedra e inauguración del aeródromo Mataveri fue el día 19 de enero de 1954.

Autoridades:

Senador Ampuero

Benjamín Subercaseaux

Padre Sebastián Englert

Doctor Juan Marín

El acta se enterró con la primera piedra de pabellón de la radio estación de la FACH. Posteriormente, al demolerse esa construcción, la hice poner en un marco de aluminio y la entregué al jefe del aeródromo Mataveri (texto mecanografiado, 19 de enero de 1954).

ACTA DE INAUGURACIÓN

En Mataverí a veinte días del mes de enero de mil novecientos noventa y cuatro la comisión de la Fuerza Aérea de Chile, presidida por el Sr. Cde. de escuadrilla, Roberto Parragué, dio comienzo a la construcción definitiva de aeródromo de la Base, colocándose con esta fecha la primera piedra de sus instalaciones. Presenciaron como invitados de honor las siguientes personas:

Benjamín Subercaseaux (inspector visitador de Intendencias y Gobernaciones), Raúl Ampuero (senador y miembro Comisión de Defensa Nacional), Alberto [ilegible] (comandante del transporte PINTO, capitán de navío), Pedro Atán (alcalde de Pascua), María Antonia Pllugbeil (directora de la escuela), Humberto Molina Luco (Presidente de la Sociedad de Amigos de Isla de Pascua, Valparaíso), Juan Marín (capitán corbeta (r), cirujano), Sebastián Englert (párroco de la isla), Darío Verdugo (doctor, jefe del Leprosario y Hospital Naval), Gustavo Peña (Universidad de Chile), Ottmar Wikhelm (capitán de navío, cirujano).

Integrando la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile, el siguiente personal técnico: Sr. Alejandro Fornes U. (topógrafo), Sr. Héctor García Noel (técnico en construcciones), Sr. Eduardo Piffaut (ayudante topógrafo), soldado Héctor Recalde Flores, soldado Luis Mardones, Roberto Parragué, comandante de escuadra (texto manuscrito, 20 de enero de 1954).

PLAN DE PROTECCIÓN A LA NAVEGACIÓN AÉREA PARA EL VUELO QUE EFECTUARA EL AVIÓN CATALINA “MANUTARA” A LA ISLA DE PASCUA

Fuerza Aérea de Chile
Comandancia en Jefe
Dirección de Aeronáutica
Departamento Protección a la Navegación Aérea
Santiago, 17 de enero de 1951.-

El avión Catalina 405 despegará de La Serena el viernes 19 del presente a las 19.30 horas local. Durante el vuelo mantendrá comunicaciones

exclusivamente con radio estaciones y barcos de la Armada, de acuerdo a un plan que se ha elaborado con este objeto. -

Sin embargo, los servicios de Comunicaciones, Meteorología y radio ayudan y aeronáuticos efectuarán su trabajo de la forma que se indica en los párrafos posteriores:

1.- Instalación en La Serena. -

El Departamento I. dispondrá lo conveniente para que el miércoles 17 se traslade a La Serena, en avión que proporcionará la Base Aérea de Quintero, el material y personal necesarios para instalar en La Serena una radio estación y una estación meteorológica, que permitan dar todos los informes que el avión necesite hasta el momento de su despegue. -

Esta comisión comprenderá lo siguiente:

a.- RADIOESTACIÓN: Suboficial mayor radiotelegrafista José D. CORREA Beltrán. Cabo radiotelegrafista Juan A. IBARRA Morales.

b.- ESTACIÓN METEREOLÓGICA: Meteorólogo sr. Millán TORO Rojas. Cabo meteorologista Luis Sergio Hernández Salinas, -(Ploteador). Cabo meteorologista Manuel ANTÚNEZ Ibáñez (Sondajes aerológicos).

c.- Esta estación iniciará su funcionamiento el día miércoles 17 en la tarde, con la interceptación de meteos y demás actividades que les permitan entregar al comandante la mayor cantidad de información posible para el vuelo.

2.- Frecuencia de trabajo del avión. -

Para los efectos de la escucha que deberán mantener las radio estaciones de la Fuerza Aérea, a continuación se detallan las frecuencias que serán empleadas por el avión en sus comunicaciones con buques y estaciones costeras:

a.- 4.335 Kcs., frecuencia que será empleada como onda de llamada y contacto, desde dos horas antes del zarpe del avión, hasta que este haya sobrevolado a la COVADONGA, aproximadamente a las 4.00 horas del día sábado 20.

b.- Después de esta hora, el avión continuará su servicio, ya sea en la misma frecuencia, si es satisfactoria, o en 8.280 Kcs. 11.400 Hcs., según la hora y la distancia de la comunicación.

c.- La frecuencia de 500 Kcs. será la onda de emergencia para el avión y estaciones encargadas de atenderlo.

d.- Las características de trabajo de las estaciones que se comunicarán con el avión, serán las siguientes:

NOMBRES	CARACTERÍSTICAS
AVION CATALINA 405	C-405
CENTRO DE T.C.J.A	CCD
RADIOESTACION "PLAYA ANCHA"	CCE
"JUAN FERNANDEZ"	CCJ
"PASCUA"	CCY
FRAGATA "COVANDONGA"	CACV
FRAGATA "IQUIQUE"	CAIQ
VAPOR "ALLIPEN"	CBAL

3.- Servicio de Radiofaros. -

El jefe del aeropuerto de Los Cerrillos tomará las medidas del caso para que los siguientes radiofaros permanezcan en servicio desde las 19.00 horas del día viernes 19 hasta las 08.00 horas del día sábado 20:

CERRILLOS (TIA)

SANTO DOMINGO (SNO)

LENGUA DE VACA (LDV)

CALDERA (CLD)

ANTOFAGASTA (FAG)

a.- Las radio estaciones de Quintero, Cerrillos, Ovalle, Copiapó y Antofagasta mantendrán escucha permanente al avión desde las 19.00 horas del viernes 19 hasta las 06.00 hrs. del día sábado. Cada

una de estas radio estaciones llevará un registro detallado de las comunicaciones interceptadas, el que deberá ser enviado el sábado 20 del presente a la Dirección de Aeronáutica (Departamento I.)

b.-Desde las 06.00 horas del viernes y hasta recibir el aviso de llegada del avión a la Isla de Pascua, continuará en escucha la radio estación Quintero.

c.- En caso de cualquier emergencia, todas las radio estaciones indicadas en el párrafo a.-continuarán en escucha permanente hasta que se dé la orden de suspender este servicio y transmitirán todas las comunicaciones que interceptaron del avión o que tenga relación con él, a las radio estaciones de Cerrillos y Quintero.

5.-El comando de la Base Aérea de Quintero dispondrá lo conveniente para que la radio estación de la base mantenga enlace permanente con la Central de Telecomunicaciones del comando en jefe de la Armada, a fin de recibir y transmitir por intermedio de ella toda comunicación destinada o proveniente del avión.

El comando de la base citada será responsable de que las comunicaciones y posiciones del avión sean transmitidas rápida y oportunamente al comando en jefe de la Fuerza Aérea y al comando de las Unidades Aéreas.

Igualmente, dicho comando dispondrá que la radio estación Quintero lleve un registro completo de las comunicaciones tanto transmitidas por el avión como por las radio estaciones encargadas de atenderlo, según se detalla en el Plan de Telecomunicaciones.

JORGE GANA EASTMAN
GENERAL DE BRIGADA AÉREA
DIRECTOR DE AERONÁUTICA
(texto mecanografiado, 17 de enero de 1951)

DISCURSO DEL PRESIDENTE GABRIEL GONZÁLEZ VIDELA AL MANUTARA

Las dificultades y problemas que enfrenta el Gobierno de la República exigen la atención permanente y vigilante del jefe de Estado. Sin embargo, no he

vacilado en apartarme de tal deber, siquiera por breve término, para concurrir a este acto. Es que atribuyo a la noble empresa que va a comenzar dentro de algunos instantes una trascendental significación histórica y ejemplarizadora.

En efecto, los tiempos que estamos viviendo, no son tan duros por lo que esas dificultades y problemas tienen en sí mismos, sino por la ausencia de abnegación para aceptar las soluciones que son posibles o necesarias. Se antepone por doquier el interés individual o de grupos de interés de la Nación y se invierten de este modo los términos del principio en que descansa una convivencia humana como la nuestra, basada en la solidaridad y en la justicia. Arrastrados por los desenfrenos del egoísmo, las personas o los grupos proscriben de antemano las fórmulas de conciliación en sus conflictos de interés y recurren desaprensivamente a las situaciones de fuerza, sin reparar en los graves hechos que introducen en la producción y en el abastecimiento de las poblaciones, como no sea para convertir su angustia en instrumento de presión y alcanzar así el logro de sus objetivos particulares.

Si a este panorama, de suyo desalentador, se agrega el hecho de que el gobierno no siempre encuentra cooperación y la comprensión que necesita para alcanzar soluciones de equidad en los conflictos que a diario se provocan, su firme voluntad de mantener el orden público y de garantizar todos los derechos legítimos se vería quebrantada si no fuese por la convicción profunda que tiene de que no son chilenos, con alma de chilenos, los que estimulan el extravío colectivo. Su fe descansa en la certidumbre de que en esta lucha habrán de imponerse por fin las virtudes superiores del alma generosa del pueblo. Veo en este acto solemne una manifestación inequívoca de esas cualidades excelsas de nuestra raza, en que la abnegación y el altruismo son un distintivo de su naturaleza.

Quienes concibieron la empresa que aquí se va a comenzar y quienes voluntariamente se han ofrecido para realizarla, con riesgo de su existencia, son exponentes de una Nación, llamada a los más grandes destinos. El signo de su actitud es la subordinación, la entrega total de sus personas al bien de la nación. Podrá parecer desproporcionada su empresa a los elementos con que cuenta el país en materia de navegación aérea. Pero ahí está precisamente el mérito de su actitud. De otra parte, el desplazamiento de fuerzas

que han provocado los primeros síntomas de la tercera conflagración mundial, que despunta en el Asia, y la firme posición de Chile junto a los pueblos que luchan por la libertad y la democracia, nos imponen el deber de abrir nuevas rutas para el mundo libre, las cuales necesariamente deben contar con nuestra lejana Isla de Pascua como un punto de apoyo y un refugio de seguridad.

Una lejana posesión chilena distante cerca de 4 mil kilómetros de nuestra costa continental —la distancia que va desde la capital al istmo de Panamá—, perdida en el Pacífico sur, ha llegado a ser en la conciencia nacional tan chilena como cualquier otra porción de nuestro territorio.

Esta necesidad está muy lejos de ser una cosa del momento, una improvisación de las circunstancias. Ella había surgido como un acto de previsión en conferencias internacionales en que se ha empeñado la fe de la República.

La trascendencia que en el futuro va a tener la apertura de la ruta aérea del sur del Pacífico es la vinculación efectiva entre Chile y las jóvenes democracias de Australia, Nueva Zelanda y demás pueblos del Lejano Oriente, hasta hoy, prácticamente inaccesibles a nuestro continente, por la inmensa distancia que nos separa del océano más dilatado del mundo, el océano Pacífico.

Porque Rapa Nui es Chile. Porque nuestra voluntad irrevocable es que sea eternamente chilena, estamos en el deber de demostrar al mundo que somos capaces de incorporar la distancia que nos separa de ella al tráfico habitual de nuestras líneas de comunicación.

No se me escapan los peligros y los riesgos de esta empresa. Pero al aceptar la idea de realizarla, al estimular su ejecución con sostenido entusiasmo, solo he tenido en vista el interés de la nación y la confianza que merece la organización militar que la ha tomado a su cargo. Os debo confesar algo más: cuando la superioridad de nuestras Fuerzas Aéreas me propuso la realización de este viaje, sentí en mi espíritu la emoción del más puro patriotismo. Fue una luz de esperanza, una razón más de apoyo y de estímulos a mi voluntad de entregar todas mis energías al servicio de la nación. Porque un país que en medio de las vicisitudes que lo agobian cuenta con estas reservas de voluntades intrépidas de mentalidades superiores que, en silencio, sin orientaciones, sin siquiera los elementos necesarios, velan de este modo

por el porvenir del país y construyen los fundamentos de su grandeza futura, bien merece todos los desvelos que un gobernante puede rendirle.

Yo no podía contener los impulsos de una iniciativa semejante. Más aún, mi deber era secundarlos, ponerme a la cabeza de ellos, como jefe supremo de la nación. También para muchos pareció una temeridad nuestra actitud reciente para consolidar nuestros títulos de dominio en la región de la Antártica. También aquella actitud entrañaba peligros y dificultades. Pero el resultado ha sido una mejor y más firme ubicación de Chile en el mundo contemporáneo.

Tripulación del Manu-Tara: el presidente de la República vuestro generalísimo advierte en vuestros semblantes la inflexible determinación de cumplir con vuestro deber de soldados de la República. Os acompaña la confianza y el patriotismo de la nación. Os deseo un feliz regreso (corresponde a un recorte de diario no identificado).

Fuente: Archivo Personal de Roberto Parragué Singer (gentileza de Roberto Parragué Opazo).

ANEXO 2
INVESTIGACIÓN POR DESPERFECTOS SUFRIDOS
EN LA ISLA DE PASCUA POR EL AVIÓN ANFIBIO AO-10
CATALINA N° 405

SECRETO

El general Sr. Ismael Zarazúa interroga al comandante Sr. Barrientos a fin de que le informe de cómo se produjo el accidente, que ha inhabilitado al avión *Manutara* para el vuelo de regreso desde Isla de Pascua. El comandante señor Barrientos responde que, con motivo de las grandes lluvias caídas últimamente, después de una sequía de 3 meses, el aeródromo de la isla sufrió grandemente. En efecto, barro, piedras y hoyos eran un impedimento para que pudiera descollar el anfibio. A pesar de ello, se hizo un intento, pero se pudo comprobar que el avión se atascaba en el lodo.

Ante este evento, se procedió a alivianar el anfibio de bencina dejándosele solamente 3 tripulantes a bordo y 100 galones de combustible, y en esta forma, después de una difícil labor, se logró despegar del aeródromo.- el avión rodó 800 metros y pudo con todo éxito amarizar en un mar bueno, pues en esos momentos las condiciones climáticas eran espléndidas.- por tal motivo, el capitán Sr. Parragué, con sus mecánicos, procedió a efectuar algunas prácticas de amarizaje, las cuales se hicieron en buena forma.-

En vista que todo marchaba bien, se procedió a cargar el Catalina, en el mar y con el concurso del Allipen, con 1.750 galones de bencina, labor que se terminó a las 21.30 horas.

La hora de partida se fijó, considerando que se disponía de luz lunar, a las 23.00 horas y así fue como el *Manutara*, con toda su tripulación en sus puestos, despegó a las 22.horas 55 minutos 55 segundos, pero, debido a un bote del anfibio sobre una ola gruesa, se inclinó a la izquierda, destruyéndose parcialmente el flotador de ese lado.- A fin de evitar las consecuencias de un carrusel, se trató de equilibrar el avión, pero, desgraciadamente, al ala derecha con mi flotador fue tomada por otra ola, produciéndose la rotura total del flotador y del terio extremo del ala.

Ante esta circunstancia, hubo que dirigirse rápidamente al vapor Allipen y tomar las medidas de auxilio correspondientes. Una lancha de la Cía. Explotadora de la Isla fue en auxilio del Manutara. - Después de una faena que duró toda la noche, a las 5 de la madrugada, el anfibio fue remolcado hasta la bahía de Hanga Piko; esta no ofrece condiciones como varadero, razón por la cual el anfibio debió permanecer a flote, junto al muelle que allí existe.

El general Sr. Zarazúa pregunta al comandante Sr. Barrientos si hay posibilidad de reparar los desperfectos del anfibio.

El comandante Sr. Barrientos contesta que no hay ninguna posibilidad de reparación, tanto es así, que ya había dispuesto dismantelar el avión, sacándole las instalaciones y aparatos electrónicos, instrumentales de navegación y meteorológico, etc., y que, si las condiciones climáticas lo permiten y el Manutara se mantiene a flote, se procederá a sacarle los motores, alas, timones y todo aquello que pueda servir de repuesto para otro Catalina.

El general Sr. Zarazúa le pregunta por el estado de la tripulación, a lo que contesta el comandante Sr. Barrientos que esta se mantiene en perfectas condiciones, a pesar de la fatigosa labor del rescate del avión.

Nuevamente el general Sr. Zarazúa le pregunta que cuáles son sus determinaciones futuras, a lo que responde el comandante Sr. Barrientos que todo el material de vuelo de Manutara será embarcado en la COVADONGA, que llegará a la isla dentro de dos días.- Que para una mejor labor de desmontar todo lo aprovechable del avión, dispuso que el comandante Sr. Fagalde y su personal de mecánicos dejaran de estar embarcados en el Allipen y se trasladaran a tierra para embarcarse en la COVADONGA de regreso.-

El general Sr. Zarazúa le responde que aprueba las medidas tomadas y que, si algo necesita, factible de poder materializarlo desde el continente, no tiene más que comunicárselo por vía de la radio. -

Siendo las 11.45 de la noche, se pone término a esta comunicación radiotelefónica entre la Isla de Pascua y Santiago.

LUIS BOTTESELLE P.

Capitán de Bandada Sub. Jefe Acc. del Estado Mayor

CONFIDENCIAL

Obj., entrega descargos.

Santiago, 12 de marzo de 1959

Al SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA GENERAL
DEL AIRE D. DIEGO BARROS ORTIZ.

OFICINAS.

En cumplimiento a lo dispuesto por usía, he tomado conocimiento del dictamen del sumario del vuelo a Isla de Pascua, realizado el 29/30 de enero ppdo.

Se adjuntan los descargos, rogando a usía pedir el pronunciamiento de un auditor por el punto 7º ya que el suscrito estima que el Decreto Supremo N° 211 del año 1954 derogó la circular N° 16/62 del comando de unidades del año 1951 y que posteriormente no se ha dictaminado que modifique el mencionado Decreto Supremo.

Saluda atentamente a Usía,

Roberto Parragué Singer

Coronel (R.A)

Director de Instrucción

DESCARGOS DEL CORONEL SR. ROBERTO PARRAGUÉ SINGER

Habiendo tomado conocimiento del dictamen fiscal del sumario ordenado instruir con motivo del vuelo del suscrito a Isla de Pascua, me permito hacer respetuosamente las siguientes observaciones y descargos:

- 1.- Donde dice “termocouple” deberá decir “termostato”; efectivamente, sin el primer instrumento no debe volar ningún avión Catalina.
- 2.- Faltaría tomar declaración al ingeniero del vuelo del avión, suboficial mayor Agustín AZOLAS, quien alistó el avión y lo dejó en óptimas condiciones de seguridad.

3.- Todas las medidas de seguridad estaban tomadas. No era necesario comunicar al centro SAR de Cerrillos, ya que en la práctica con los anfibios de Quintero los que realizaban sobre el mar la misión de rescate en coordinación con la zona naval que mantiene un buque en alerta. En este caso fue el cruce Prat, además, la zona estaba informada sobre el vuelo de práctica de telecomunicaciones con el PINTO durante su navegación a la Isla de Pascua, conforme con copia del radio entregado al fiscal y que no está en autos.

4.- El Plan de Telecomunicaciones de Navegación estaba en conocimiento del capitán de bandada Sr. GUSTAVO HAMAUI, quien nos proporcionó el pronóstico completo de la ruta y terminal.

En este vuelo planificado durante 8 años y cuya preparación duró 1 año para alistar el avión y estudiar todas las alternativas, no puede hacerse ninguna observación de improvisación. El secreto absoluto en que se garantizó su completo éxito para prestigio de la Fuerza Aérea, como ha sido reconocido por toda la ciudadanía.

5.- Mi experiencia de 15 años volando en aviones Catalina me permite asegurar que es hasta hoy el avión más seguro para volar sobre el Pacífico, donde no hay ayudas a la navegación aérea. Así lo han comprendido los australianos y franceses en la Oceanía. Por ejemplo, Sir Gordon Taylor en una de sus cartas cuya copia está en el sumario, me dice que está preparando un Catalina anfibio para hacer su segundo vuelo a Sudamérica pasando por Pascua.

La antigüedad de un avión se mide por sus horas de vuelo y no por sus años. Los Catalinas no tienen más de 5.000 horas de vuelo y pueden volar hasta 30.000; sus motores en este caso eran nuevos y la reparación que se le hizo en el ala de mantenimiento fue perfecta.

Los instrumentos de navegación aero-astronómica adquiridos por mí en Australia son los más apropiados y seguros para estos vuelos.

6.- En ningún momento el prestigio de la Fuerza Aérea estuvo en peligro, ya que en el caso de que hubiésemos desaparecido solo hubiese significado un accidente en un vuelo de rutina a la isla Juan Fernández. Nunca y nadie habría sabido que llevaba la intención de seguir a Pascua.

7.- El comandante en jefe estuvo en toda la razón al aclarar que este vuelo era de rutina y bajo las atribuciones del comandante del ALA N° 2, ya que el Decreto Supremo N° 211 del 19.III. 954 asigna al jefe de la guarnición Quintero la jurisdicción sobre las provincias de Coquimbo, Aconcagua y de Valparaíso. Pascua y Juan Fernández son subdelegaciones de Valparaíso. Este Decreto Supremo derogó a la circular N° 1662 del 18.IV.951 que limitaba la guarnición de Quintero hasta el paralelo 28 de latitud sur.

8.- El hecho de que se haya autorizado el envío de combustible para Catalina a la Isla de Pascua me hizo apreciar de que la superioridad deseaba mantener el enlace aéreo con esta lejana posición.

9.- Insisto de que no pedí autorización para este vuelo al general Sr. Bobadilla. Solo me limité a mostrarle los estudios y planos, de los que quedé muy satisfecho.

10.- El comandante de unidades generales Sr. Hugo Munita, hasta el momento de entregar el mando, conoció mi intención de hacer este vuelo. Recuerdo que en septiembre, a raíz de la carta de Sir Gordon Taylor, me entrevisté con el general Sr. Munita y le mostré el plan de aeródromo de Pascua y manifesté que haría el vuelo a Pascua en cuanto estuviera listo. Se acordó lo siguiente:

1) El vuelo se haría en el más absoluto secreto y con su autorización. Si por cualquiera circunstancia fallaba, solo se habría tratado de un vuelo a Juan Fernández. Desde este momento quedaba autorizado para proceder como estimara conveniente.

2) En caso de éxito completo, él podía dar a conocer esta autorización pese a que no era necesaria por estar la Isla de Pascua en la jurisdicción de Ala N° 2.

11.- Si el suscrito hubiese tenido la intención de hacer el vuelo sin ninguna autorización, jamás habría mostrado los planos y estudios al general señor Bobadilla, pero al apreciar que había decidido a propósito de parte de él para que se realizara, me sentí apoyado. Al saber que viajaría en el transporte PINTO a Isla de Pascua y podría

apreciar el significado de este vuelo, estimé que era la última y única oportunidad que me quedaba para demostrar que el aeródromo en la isla estaba apto para mantener un servicio permanente con los aviones Catalina manteniendo un enlace aéreo existente con la isla de Juan Fernández. Era misión que le correspondía al Ala 2 y por lo tanto moralmente debía dar el ejemplo.

12.- Al hacer el vuelo creí honradamente que, dando prestigio a la Fuerza Aérea, sería felicitado y como premio podría pedir mi permanencia por un año más en Quintero, cuyo mando fue aspiración máxima de mi carrera de aviador. Por lo menos, creía que el éxito bastaría para tener la misma suerte que Sir Gordon Taylor, quien fue premiado obsequiándole el avión BRIGATE BIRD II, la Fuerza Aérea australiana.

Fuente: Archivo Alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile, Volumen 1, 1951. Archivo Histórico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago.

ANEXO 3

CONVENIO AD-REFERÉNDUM ADICIONAL POR OBRAS EXTRAORDINARIAS EN ISLA DE PASCUA

Santiago de Chile, 9 de febrero 1968

SOLICITUD DE APROBACIÓN CONVENIO AD-REFERÉNDUM ADICIONAL POR DIVERSAS OBRAS EXTRAORDINARIAS ISLA DE PASCUA

Al señor Ministro de Obras Públicas, por Decreto N° 836 con fecha 10 de agosto de 1966, se aprobó un convenio ad-referéndum celebrado entre la Dirección General de Aeropuertos y la empresa constructora Longhi S. A. para la ejecución de administración delegada de la habilitación del aeropuerto de *Mataveri* y varias obras anexas a él en Isla de Pascua, con un presupuesto estimativo ascendente a 3.011.382.46. escudos.

En el acta fecha 2 de julio de 1966, suscrita por el director de aeropuertos y el comandante del material de la Fuerza Aérea de Chile en virtud del Decreto N° 261 de 23 de julio de 1965 del Ministerio de Defensa Nacional, se contempla en la letra C, “construcciones adicionales”, por otra parte, la firma Longhi, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 del convenio antes mencionado, se compromete a ejecutar las obras anexas al aeropuerto *Mataveri* u otras obras que la Fuerza Aérea de Chile puede encomendar a esta dirección en la Isla de Pascua, suscribiendo para ello convenios ad referéndum adicionales al citado convenio.

En estas circunstancias y debido a la necesidad de ejecutar diversas obras extraordinarias, no hemos permitido suscribir con la empresa Longhi el convenio ad-referéndum que acompaña. Con fecha 9 de enero de 1968, adicional al decreto del Ministerio de Obras Públicas N° 836 de 10 de agosto de 1966, por cual dicha firma acepta realizar esas, obras por el mismo sistema de administración delegada, con un presupuesto ascendente 3.718.606,13 y con un plazo de ejecución de 64 días contados del 28 de noviembre de 1967.

Por lo anteriormente expuesto rogamos al Ministro, si lo tiene a bien, dictar un decreto aprobatorio del mencionado convenio ad-referéndum

adicional, cuyo financiamiento está a cargo de la Fuerza Aérea de Chile, se compromete hasta la suma de 10.- con cargo Decreto N° 60 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción de fecha 30 de marzo de 1966 ítem 08-01-38-711 cuenta 120, 01.i.

Firma: **Carlos Román Gaspar**, Director Dirección de Aeropuertos

CONVENIO AD-REFERÉNDUM ADICIONAL AL DECRETO MOP NÚMERO 836 DE FECHA
10 DE AGOSTO DE 1966

En Santiago de Chile al año 1968, entre la Dirección de Aeropuertos y la empresa Longhi S. A., representada por el ingeniero don Bernardo Barckhahm, chileno, casado, domiciliado en Huérfanos 1376, of. 704, Santiago, carnet de identidad N° 159 de la Isla de Pascua, y considerando:

a) El Decreto Supremo del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Aviación N° 261 de fecha 23 de julio de 1965

b) El acta de fecha de 2 de julio de 1966, suscrita por el señor director de aeropuertos y el comandante del material de la Fuerza Aérea de Chile

c) La Ley 16.441 de 1966 que creó el departamento de Isla de Pascua, y el proyecto de habilitación del aeropuerto Mataveri realizado por la Dirección de Aeropuertos

d) Lo dispuesto en el Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas número 836 del año 1966, que permite firmar convenios ad-referéndum adicionales para obras anexas del aeropuerto Mataveri u otras obras que la Fuerza Aérea de Chile encomiende a la Dirección de Aeropuertos

e) Que el financiamiento de las obras extraordinarias, mayor costo por alza del IPC y dólar por fletes a Isla de Pascua, desestiba y movilización de la carga de los barcos en Hanga Piko y Anakena, paralizaciones por llegada de aviones y falta de materiales por falta de barcos, etc., ascendente a la suma estimada de 3.718.606.13, lo aportará la Fuerza Aérea de Chile y en atención a estos considerandos, se acuerda lo siguiente:

1. La empresa Longhi S. A., en adelante el “contratista”, de acuerdo al Decreto Supremo N° 836 de 10 de agosto de 1966 ejecuta

por administración delegada los trabajos de habilitación del aeropuerto Mataveri y varias obras anexas a él en Isla de Pascua. Que de acuerdo a las estipulaciones de dicho contrato ha sido necesario ejecutar diversas obras extraordinarias ordenadas por la Dirección de Aeropuertos, como asimismo, los fletes de los materiales a la Isla de Pascua, desestiba y movilización de la carga desde Hanga Piko y Anakena.

2. El contratista realizará las obras a que se refiere el punto anterior, de acuerdo a las bases y especificaciones proporcionadas por la Fuerza Aérea de Chile y de acuerdo a los antecedentes e instrucciones impartidas por la Dirección de Aeropuertos.

3. Se deja establecido que formará parte del siguiente convenio todas las estipulaciones y normas del convenio ad-referéndum, celebrado entre la Dirección de Aeropuertos y la empresa constructora Longhi S. A. con fecha 11 de julio de 1966 para la ejecución por administración delegada de la habilitación del aeropuerto de *Mataveri* y varias obras anexas a él en Isla de Pascua. Decreto N° 836 de 10 de agosto de 1966.

4. El plazo de ejecución de las obras se fija en 64 días contados del 28 de noviembre de 1967, con lo cual queda como fecha de término de todas las obras consultadas en los convenios aprobados por Decreto N° 836, 10 de agosto de 1966, 410 de 10 de mayo de 1967 y 952 de 20 de noviembre de 1967 y en el presente convenio, el día 31 enero 1968.

5. Por el saldo de obras establecidas en estos convenios que al día 3 de enero de 1968 el contratista no hubiese realizado, deberá cancelarse únicamente los gastos de materiales, jornales por mano de obra y uso de maquinarias por este para terminarlas.

6. Para el objeto de entrega de documentos de cobranza, facturas, inventarios, planillas de sueldos y jornales, imposiciones patronales, seguros y otros documentos que conforman el proceso administrativo, se fija un plazo máximo de 30 días, contados a partir del 31 de enero de 1968. El personal designado para este efecto será determinado de común acuerdo con el contratista y el ingeniero inspector fiscal y aprobado por el ingeniero contralor de gastos. Cualquier otro gasto que demande el cumplimiento de la liquidación de estos convenios más allá de la fecha estipulada será de exclusiva responsabilidad

del contratista, con excepción del pago al personal que, de acuerdo con lo que disponga la inspección fiscal, deba quedarse en la isla para proceder al despacho de regreso al continente de las maquinarias y equipos de propiedad del contratista y el pago de los fletes de estos.

7. El incumplimiento injustificado de los plazos para ejecutar las obras consultadas en los convenios aprobados por Decretos número 836 de 1966, 410, 952 de 1967 y en el presente convenio será sancionado con multa de E 2.000 por cada semana de atraso. El presente convenio ad-referéndum será aprobado por Decreto Supremo como complemento del contrato celebrado por Decreto N° 836 de 10 de agosto de 1966.

Firma:

Oswaldo Berckhahm, Constructora Longhi S. A.
 Carlos Román Gaspar, director de Aeropuertos

PRESUPUESTO OBRAS EXTRAORDINARIAS

Designación	Unidad	Cantidad	Precio por unidad	Valor parcial	Valor total
Ductos para la pasada alumbrado pista, incluso cámaras	ml	130	122,32	15,902.-	
Armar 4 casas Délano en sector FACH	m ²	360	150	54.000	
Construcción una casa de bloques para FACH y oficina para contratista	m ²	100	200	20.000	
Ampliación campamentos y pulpería	m ²	172	100	17.200	
Aumento cantidades de obras en movimiento de tierras y pavimento de la pista	m ²	10.500	28,70	301.350	

Fuente: Archivo Nacional, Ministerio de Obras Públicas, Volumen 7201, 1968.

Fuente: Fondo Ministerio de Obras Públicas, Volumen 7201, 1968. Archivo Histórico Nacional, Santiago.

ANEXO 4

ESTUDIO AEROPUERTO INTERNACIONAL MATAVERI

SECCIÓN I- INTRODUCCIÓN

El gobierno de Chile ha venido considerando el establecer una ruta aérea internacional a través del Pacífico sur desde hace años, la cual uniría el continente sudamericano con Australia, el lejano Oriente y las Indias orientales. Para dicha ruta sería necesaria la construcción de un aeropuerto internacional de primera clase en la Isla de Pascua, el cual sería capaz de acomodar a las aeronaves de gran envergadura que hay en uso actualmente, como, además, las aeronaves de transporte pesado y a retroimpulso, cuya operación se espera en un futuro cercano.

En diciembre de 1955 el gobierno de Chile designó una delegación oficial para que estudiara este problema. La delegación la integraron las siguientes personas.

Roberto Parragué Singer. Comandante de grupo, jefe del Departamento de Aeródromos de la Dirección de Tránsito Aéreo.

George S. Clark. De la Administración de Aeronáutica Civil U.S.A. Jefe de la misión de aviación civil en Chile.

Carl. A. Posey de la Administración de Aeronáutica Civil U.S.A. Ingeniero consultante. Grupo de aviación regional de Panamá.

Alejandro Fornés U. Topógrafo Departamento de Aeropuerto. Dirección de Tránsito Aéreo.

La delegación fue asesorada y acompañada por las siguientes personas:

Ciryl A. Smith. Control Tránsito Aéreo. Especialista ayudas a la aeronavegación, jefe de Aerovías de Control de Tránsito Aéreo D.T.A.

Héctor García. Técnico construcciones. Dirección de Tránsito Aéreo.

Entre otras cosas se solicitó a la delegación mencionada más arriba, que hiciera los estudios de todos los informes previos relacionados con la Isla de Pascua, que inspeccionara cuidadosamente el terreno en la Isla y eligiera un lugar definitivo, que se considerara el más apropiado para la construcción de un aeropuerto clase "A" que obtuviera muestra

del terreno y de la roca existente para hacer análisis de laboratorio, además que hiciera las recomendaciones pertinentes concernientes a la construcción y diseño de este aeropuerto junto con el coste aproximado del proyecto.

La delegación efectuó su viaje de ida y regreso a Isla de Pascua en un transporte de la Armada Nacional, el PRESIDENTE PINTO, el cual zarpó de Valparaíso el 31 de enero de 1956 y regresó a este mismo puerto el 28 de febrero del mismo año. La estadía en la isla fue de 12 días.

SECCIÓN II- ITINERARIO DE TRABAJO, MÉTODOS Y CONCLUSIONES

9 de febrero de 1956: se procedió a la inspección de la Isla, empleando un jeep como medio de transporte. Los lugares que podían aparentemente ofrecer posibilidades, tomando en consideración el largo de la pista potencial para la construcción de un aeropuerto clase "A", fueron marcados en el mapa con el objeto de hacer después un estudio más detallado.

10 y 11 de febrero. - se procedió a inspeccionar en mayor detalle los lugares que aparentemente ofrecían posibilidades, tomando en consideración el largo de la pista potencial, máximo de gradiente con el mínimo de movimiento de tierra y piedra, posición del eje de la pista en línea con los vientos más fuertes, obstrucciones de aproximación y aprovechamiento, y transporte de materiales de construcción existentes en el lugar.

La región entre el cerro Maunga y el Rano Raraku, al lado oeste de la isla, ofrece las mejores posibilidades en cuanto al aspecto operacional. Sin lugar a duda sería el lugar más apropiado desde el punto de vista turístico debido a su proximidad con las enormes figuras de piedra que se encuentran en el lado Sur Este del volcán Rano Raraku. Sin embargo, la construcción de un aeropuerto clase "A" en esta región exigiría grandes movimientos de tierra y rocas (posiblemente 3 millones de metros cúbicos de exceso) con el fin de obtener el gradiente y el largo de la pista que requieran las aeronaves del futuro y el costo de construcción sería demasiado alto, posiblemente prohibitivo.

Otros lugares de la isla también fueron inspeccionados cuidadosamente y eliminados debido a serias consideraciones, como ser: por no contar con el largo y gradiente que se requiere, aunque se haga un movimiento razonable de tierra y rocas, obstrucciones en las zonas de aproximaciones, impedimentos para ubicar el eje de la pista en línea con el viento reinante y otros elementos desfavorables.

Después de una inspección minuciosa de los lugares potenciales, la comisión resolvió que el lugar anteriormente elegido, o sea "Mataveri", es el que ofrece las mejores posibilidades para la construcción del aeropuerto internacional de Isla de Pascua, ya que cumple con el largo de la pista y alineamiento que se requiere, a un costo de construcción más razonable.

El lugar de Mataveri permite la construcción de una pista de 3.000 metros (10.000') de largo oriental al viento reinante, no permitiendo ninguna expansión futura. Sus aproximaciones son excelentes, siendo sus zonas sobre el mar.

La gradiente longitudinal máxima se puede mantener a 1,25 %, la gradiente efectiva sería de 0,92 %. El lugar de Mataveri cumple con diseños estándar recomendados por la OACI con las siguientes excepciones: 1) La limitación de la elevación del terreno en el área de cada lado de la pista (zona de virajes) que resulta de la proximidad del cerro Orito y el Rano Kao. 2) La imposibilidad de obtener línea visual libre de obstáculos sobre la superficie del aeropuerto. La aproximación directa del mar en cada extremo de la pista, la visibilidad libre de obstáculos desde la ubicación propuesta para la torre de control y la probabilidad de poco volumen de tráfico restan importancia a estas deficiencias y disminuyen los problemas.

12 al 18 de febrero: - se revisó todas las informaciones meteorológicas disponibles. Se completó el estudio preliminar requerido en el lugar Mataveri. Empleando 20 obreros isleños, se cavaron 42 hoyos para probar el terreno, dándoles una profundidad de 1 a 3 metros a lo largo del eje de la pista. Se obtuvo 11 muestras de tierra, muestras de arena de la playa de Anakena, muestras de roca, y muestras de arena y concha de la playa de Hanga Roa. Estas muestras han sido embarcadas a Santiago para análisis de laboratorio.

20 al 27 de febrero de 1956: - preparación de informe mientras se está en ruta desde Isla de Pascua a Valparaíso.

SECCIÓN III. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ISLA DE PASCUA

Isla de Pascua tiene una forma aproximada a un triángulo, siendo su base de 20 kilómetros de largo (en dirección ENE/WSW). Una altura de triángulo de unos 10 kilómetros, siendo su costado de 13, 1 y 15 kilómetros, respectivamente. La isla tiene una superficie aproximada a los 100 kilómetros cuadrados (36 millas cuadradas). Isla de Pascua es de origen y estructura volcánica. Terreno accidentado, lomas, cerros y volcanes, llegando a una altura aproximada de unos 770 metros (250 pies sobre el nivel del mar).

Gran parte de la isla está cubierta con rocas o bolones sueltos, resultantes probablemente de una antiquísima erupción volcánica; estos bolones tienen un diámetro promedio de 2" y 2' y su consistencia es de muy dura a muy blanda. Numerosos mantos de obsidiana y otras rocas de menor densidad fueron encontrados. No existe problema alguno en obtener la cantidad total y tipo de roca requerido para la construcción del aeropuerto.

La tierra de superficie de la isla (esponjosa y contiene algo de greda aparecen capas vegetales y la roca se encuentra en profundidades variables de 2 a 6 metros. Debajo de la superficie. En Mataverí la roca se encuentra en una profundidad tal que no afecta la operación de movimiento de tierra.

SECCIÓN IV: - INFORMACIÓN METEREOLÓGICA DEL LUGAR "MATAVERÍ"

Desde junio 16 de 1954 hasta enero 31 de 1956

(a) Agua caída. -

Mes total agua caída
(1/2 mes)

Máximo de agua caída en 24 horas

	mm	Pulgadas	mm	Pulgadas
Junio 1954	40,3	1,6	18,9	0,8
Julio	184,7	7,3	45,6	1,8
Agosto	71,3	2,8	11,1	0,4
Septiembre	28,5	1,1	3,1	0,1
Octubre	31,4	1,2	11,0	0,4
Noviembre	62,0	2,4	14,4	0,6
Diciembre	46,0	1,8	26,7	1,0

Enero 1955	93,1	3,7	31,1	1,2
Febrero	54,6	2,2	10,0	0,4
Marzo	29,0	1,1	7,4	0,3
Abril	109,1	4,3	27,6	1,1
Mayo	84,3	3,5	45,0	0,8
Junio	57,0	2,2	12,6	0,5
Julio	208,7	8,2	48,8	1,9
Agosto	48,9	1,9	13,3	0,5
Septiembre	25,9	1,0	12,0	0,5
Octubre	64,0	2,6	13,6	0,5
Noviembre	87,8	3,5	25,5	1,0
Diciembre	48,1	1,9	12,0	0,5
Enero 1956	62,4	2,5	17,5	0,7

Nota: Los estudios referentes a caída de agua indican que una o dos lluvias relativamente fuertes ocurren cada mes, el restante de agua caída consiste en chubascos y lloviznas.

(b) Temperaturas, humedad y presión atmosférica

	Promedio	Temper.	Temper.	Máx.	Humedad	Promedio
	(C)	(F)	(C)	(F)	%	presión
						barométrica
(1/2 MES)						(milibares)
Junio 1954	20,1	68	23,7	74	67	1014,5
Julio	19,6	67	25,0	78	74	1016,8
Agosto	19,7	67	24,2	75	69	1013,3
Septiembre	20,3	68	24,3	75	66	1018,3
Octubre	20,5	69	24,8	75	63	1018,4
Noviembre	22,6	74	27,4	80	62	1016,2
Diciembre	24,4	75	28,5	85	55	1015,0
Enero 1955	25,0	77	29,6	88	65	1012,2
Febrero	25,2	77	29,8	88	62	1014,8
Marzo	25,2	77	30,0	88	60	1013,2
Abril	23,5	73	27,4	80	67	1014,6
Mayo	22,2	71	27,0	80	64	1012,8
Junio	20,5	69	25,2	77	68	1012,8
Julio	19,2	68	24,0	75	67	1012,5
Agosto	19,3	68	24,5	75	68	1013,5
Septiembre	19,1	68	23,5	74	61	1017,3
Octubre	21,0	70	26,1	78	64	1016,2
Noviembre	22,5	74	27,2	79	65	1012,0
Diciembre	23,8	74	27,5	80	65	1013,9
Enero 1956	24,7	75	28,9	83	64	1012,7

(c) Observaciones de visibilidad reducida (junio de 1954-enero de 1956)

Fecha	Visibilidad longitud (m)		Visibilidad techo (m)		Observaciones
	Duración en h		Duración en h		
Junio 1954			300	1	
Julio 1954	2.000	1			3 ds. Consejo.
			300	1	
			200	1	
			100	1	
Agosto 1954	2.000	1	300	1	3 ds. Consejo.
Septiembre 1954	2.000	1	300	1	
Enero 1955			300	1	
Abril 1955	1.000	1			
Mayo 1955	500	1			
Junio 1955	1.000	1	300	1	
Julio 1955	1.000	5			1 día solamente
Octubre 1955	2.000	1			2 ds. consecutivos
Noviembre 1955	2.000	1			
Diciembre 1955	1.000	1			

(d) Vientos

Desde el 16 de junio de 1954 al 31 de enero de 1956 el personal de la Fuerza Aérea tomó un total de 757 observaciones de viento en Mataverí.

En el número total de observaciones se ha registrado solo una de alta velocidad y es 62 nudos de Sud-Este durante una tormenta local del 30 de julio del año 1955.

Cuatro observaciones indicaron velocidades que sobrepasan los 39 nudos, estas son:

- 14 de julio de 1954 - Este 40 nudos
- 18 de agosto de 1954 - Norte 42 nudos
- 25 de agosto de 1954 - Oeste 40 nudos
- 16 de abril de 1955 - Este-sureste 40 nudos

Una observación indicó la velocidad de 35 nudos del sur este el 15 de agosto de 1954. Las rosas de vientos contenidos en este informe (ver

dibujo 1 figura 2) están basadas sobre el resto de las observaciones hechas, o sea, 751 observaciones, lo cual cubre vientos de hasta una velocidad de 30 nudos.

Las observaciones de viento tomadas durante el periodo mencionado anteriormente indican que el eje de la pista debe quedar como rumbo 113-293 grados, esto permitiría la operación de aeronaves dentro de 22 ½ grados de un porcentaje de 86 de todos los vientos en exceso a los 11 nudos.

La prevencionista a cargo de Mataverí, de la estación meteorológica de la FACH, declaró que toda la información meteorológica existente antes del presente informe es inadecuada, por lo tanto, no se consideró para este estudio.

SECCIÓN V. PROGRAMA DE TRABAJO

CRITERIA: Resumiendo que la clasificación del suelo sea del tipo C.A.A E-7 las peores condiciones encontradas, con un buen drenaje y sin escarcha, subgradiente clase F-3 C.A.A y una designación de 100 mil libras de carga por rueda individual da un factor de seguridad para soportar aumentos de peso de aeronaves en el futuro. Toda la pavimentación debe diseñarse y construirse con la fórmula o criterio usado para pista de carreteo, losa de estacionamiento, losa de prueba de motores, las cuales en el lugar Mataverí requieren 3" (8 cm) de una capa caliente bituminosa, 13" (33 cm) de sub-base compactada. Este diseño permitirá la operación de aeronaves cuyo peso exceda las 300.000 libras (dependiendo esto del tipo de tren de aterrizaje y cantidad de ruedas)

Usado como base el criterio arriba mencionado, se necesitaría lo siguiente:

- 1.- Gradiente y drenaje de la superficie del aeropuerto (160 × 3.100 m), compactación de 163.000 m² de sub-base a una profundidad de 14" (36 cm), preparación y colocación de 54.000 m³ aproximados de roca molida o ripio como base.
- 2.- Construcción de 3" (8 cm) de una capa bituminosa caliente para cubrir la pista (135.000 m²), pista de carreteo (6.900 m²), losa

de estacionamiento de aeronaves (9.000 metros cuadrados), losa de prueba de motores (11.300 m²), pista de carreteo (6.900 m²), en líneas y filetes 800 m². Total de la superficie en pavimentarse. 163.000 m².

3.- Pavimentación de capa superior de 1" con mezcla de goma y alquitrán. Para motores a turbina en los cabezales de la pista (27.000 m²), losa de estacionamiento de aeronaves (9.000 m²), losa de prueba de motores 11.300 m², pista de carreteo 6.900 m² y filetes 800 m². Total de superficie a cubrirse con mezcla de goma y alquitrán llega a 55.000 m².

Además, serán necesarias las siguientes estructuras en instalaciones:
Nota: el tipo de estructura descrita en los procedimientos de trabajo es de mampostería piedra (utilizando los materiales locales al máximo), pisos de concreto, techos metálicos o de cualquier material corrugado. Puertas y ventanas, marcos con esterillas, toda la carpintería y gasfitería debe ser prefabricada en el continente y llevada a la isla.

4.- Instalación de un sistema de luces de pista de alta intensidad, luces de obstrucción de alta intensidad, luces para pista de carreteo de mediana intensidad y faro giratorio de aeropuerto sobre una torre baja.

5.- Construcción de una casa de fuerza de aproximadamente de 10 × 30 m (300 m²), de un piso y la instalación de 3 plantas generadoras diésel de 125 K.V.A. (uno para el uso, otro para emergencia y uno para reparación continua).

6.- Construcción aproximada de 8.500 M1 de 5 alambres de púa para las cercas que deben mantener cerrada la pista y el área de almacenaje de combustible, con las entradas necesarias y trampas para el ganado.

7.- Construcción de un edificio terminal de aproximadamente 25 × 50 m, de dos pisos, y una torre de control arca de alrededor de 1.250 m².

8.- Construcción de casas para personal de aeropuerto (que no sean obreros). 10 casas pareadas (20 unidades). Para matrimonio con hijos

y una casa, departamentos de 30 unidades para personal soltero. Las pareadas deben ser de 7×26 m (2 casas), con un total de 10 pareadas (20 casas) de un piso suman (1.820 m^2). Las unidades de departamentos de 5×8 metros por 30 unidades equivalen a 1.200 m^2 de un piso.

9.- Construcción de un taller y bodega combinado para mantenimiento de equipos electrónicos aproximadamente 5×10 m de 1 piso, de una superficie total de 50 m^2 .

10.- Construcción de un taller y bodega combinado para mantenimiento general del aeropuerto, aproximadamente de 8×20 m de 1 piso, superficie total de 160 m^2 .

11.- Construcción de 2 casetas para el radiofaro y localizador de pista, cada una aproximadamente de 3×7 m, o sea, una superficie total de 42 m^2 .

12.- Construcción de sala de transmisores de 3×10 m en el piso, o sea, una superficie de 30 m^2 .

13.- Construcción de la radio transmisión receptora: 3×7 m de 1 piso, o sea, una superficie de 21 m^2 .

14.- Construcción de abastecimiento y distribución de agua potable. Esto se puede conseguir por medio de norias; por sifones de agua que se extraerá de la laguna del volcán Rano Kao o por la intercepción y almacenaje de agua caída de lluvia sobre la pista.

15.- Construcción de casa de huéspedes para pasajeros y visitas. Dicha casa debe contar con un salón, comedor, cocina, pieza para servicios y aproximadamente 30 dormitorios dobles en el 1 piso. (Superficie alrededor de 2.000 m^2).

16.- Transportación de materiales de construcción y maquinarias. En vista que no existen muelles y facilidades de desembarco en la Isla de Pascua, es aparente que el transporte de materiales de construcción y maquinarias debe hacerse por medio de barcos de desembarco, los cuales podrían poner la proa en la arena de la playa Anakena, donde todo el material rodante sería descargado por sus propios medios, atravesando una distancia corta de la isla hasta Mataveri. Los bulldozers, seguidos por las motoniveladoras,

podrían con una pasada mejorar el camino existente (y así consecuentemente con la descarga del equipo).

Entre los materiales de construcción y maquinarias no menos de 4.000 toneladas sería necesario (para completar el trabajo proyectado en 18 meses); esto podría hacerse con el tipo de nave conocido como L.T.S. (barco de desembarco), el cual tiene una capacidad de 2.100 toneladas. Para los efectos de seguridad un remolcador auxiliar debería acompañar los barcos de desembarco de menor tamaño.

Costo diario aproximado de distintas barcas:

L.T.S.	TRIPULACIÓN AMERICANA	TRIPULACIÓN MARINA CHILENA
	US \$ 1000.-	US \$ 770.-
L.S.M	\$ 600.-	\$ 440.-
Remolcador	\$ 500.-	\$ 350.-

De lo arriba mencionado se desprende la siguiente conclusión: que el método más económico y eficiente sería el L.S.T.

Con el propósito de hacer un costo estimativo del transporte, en este informe se presume que el equipo y pertrechos pueden transportarse en tres viajes por la Marina chilena en embarcaciones del tipo L.S.T. desde Valparaíso a Isla de Pascua y de regreso. Empleando 20 días entre ida y vuelta, más un tiempo total de 30 días en los puertos.

Por lo tanto: 3 viajes de ida y vuelta más 30 días en puertos es igual a 90 días US \$ 770 equivale a US \$ 69.300

Por varios impuestos.....5.700

Total: US \$ 75.000

SECCIÓN VI. - PERSONAL REQUERIDO PARA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

El mínimo de personal que debe destacarse a la isla (y al cual se le proporcionará casa habitación que consulta este proyecto) son las siguientes:

1	Gerente de aeropuerto
1	Ayudante (subgerente)
1	Supervisor de mantenimiento de aeropuerto
1	Gásfiter
2	Combinados (operador torre de control comunicados aire tierra)
1	Comunicador a cargo del servicio
1	Prevencionista a cargo del servicio
4	Combinados (observadores meteorológicos-comunicadores punto a punto)
1	Técnico electrónico a cargo del servicio
3	Técnicos electrónicos
2	Técnicos de mantenimiento (fuerza e iluminación)
2	Técnicos de mantenimiento (especialista diésel)
1	Jefe de mecánicos (atención aviones y suministro combustible)
6	Mecánicos (atención aviones y suministro combustible)
1	Gerente casa de huéspedes
1	Ayudante subgerente
2	Cocineros
1	Técnico lavandería
1	Jefe aduana
1	Jefe de inmigración
1	Médico
1	Enfermera especializada
4	Representantes de líneas aéreas
4	Total del personal mínimo requerido

Asumiendo que 20 matrimonios tengan 2 niños cada uno, equivalen a 80 personas más 23 solteros, se necesitaría un mínimo de casa habitación para 103 personas para poder iniciar la operación de dicho aeropuerto.

SECCIÓN VII. APRECIACIÓN DE EQUIPO DE CONSTRUCCIÓN, ABASTECIMIENTO Y MATERIAL REQUERIDO

(Para completar trabajo dentro de 18 meses)

NÚMERO	ÍTEM	PESO APROX. TONS.
3	Bulldozers (d-8 o equivalente)	21
2	Motoniveladoras	8
2	Camiones con tractor o tráiler (15 yardas cúbicas)	28
1	Camión estanque distribución de agua	4
4	Rodillos pata de cabra	8
6	Camiones de volteo (5 yardas cúbicas)	21
1	Mobiloader (cargador automático)	5
1	Pulvimixer (para la estabilización del suelo)	5
1	Compresor con taladro y martillo	6
1	Chancadora con huiche transportador	24
2	Station Wagons (8 pasajeros-chasis camioneta)	4
3	Camionetas pick up ¾ tons	5
2	Jeeps	3
1	Planta mezcladora para asfalto caliente	26
1	Máquina pavimentadora asfalto	6
1	Rodillo tándem	10
1	Camión de distribución asfalto líquido	5
1	Camión reparación ambulante	6
1	Máquina (sondeo) perforadora completa	8
1	Betonera (de ¾ yardas cúbicas)	5
	Neumáticos, repuestos y herramientas	300
	Techos, ventanas, puertas, mampostería, maderas	80
800	Tambores de gasolina (40.000 galones)	160
2.400	Tambores petróleo diésel (120.000 galones)	480
8500	Tambores de asfalto (420.000 galones)	1.750
	Mezcla de goma y alquitrán	375
8.000	Bolsas de cemento	400
	Explosivos	2
	Víveres y pertrechos (para personal de construcción)	300
	Total toneladas	4.055

SECCIÓN VIII. RUBROS NECESARIOS QUE NO SE INCLUYEN EN EL COSTO ESTIMATIVO

1.- El costo del combustible y su almacenaje. En el caso de tener un vuelo semanal se necesitarán 250.000 galones de combustible para un año (por avión, vehículos y plantas eléctricas). En el caso de tener un vuelo diario se necesitarían 1.750 galones por año de combustible (por avión, vehículos y plantas eléctricas).

El abastecimiento de combustible será difícil y costoso, habrá que hacer los arreglos necesarios para que el barco petrolero abastezca la isla periódicamente. El combustible deberá trasladarse desde el barco petrolero a sus estanques de abastecimiento por intermedio de cañerías que incluyan cañerías o mangueras flexibles, con las uniones necesarias hasta donde se encuentra anclado el barco.

Se sugiere en lo que refiere al abastecimiento de que se converse con algunas compañías petroleras con el fin de que indiquen con su punto de vista al respecto más un costo estimado del flete y almacenaje. Sin lugar a duda el gobierno tendrá que subvencionar al comienzo a la compañía petrolera que tenga estas instalaciones en la isla hasta que con el incremento del tráfico aéreo se aumente el consumo hasta un punto que resulte negocio para la Cía. Petrolera.

2.- Costos de los equipos de ayuda a la navegación, comunicaciones, control del tránsito aéreo, servicio meteorológico.

3.- Gastos y salarios del personal que se necesitan para la operación y mantención de este aeropuerto. Debe considerarse la administración, abastecimiento en general, atención médica, educación y un centro de recreamiento [sic] y el traslado periódico del personal que trabaja en la isla.

4.- Costo de adquisición de muebles y enseres para el terminal aéreo, casa de huéspedes y habitaciones del personal, etc.

5.- Costo de equipo y operación de los servicios de búsqueda y salvamento.

SECCIÓN IX. COSTOS ESTIMADOS DE CONSTRUCCIÓN

Cantidad	Unidad	Ítem	Precio USA	Precio Pascua	Total US \$
350.000	m ³	Movimiento de tierra (incluye compactación de sub-base)	1,50	2,25	787.500
54.000	m ³	Chancado (base)	3,00	4,50	243.000
1	ea	Sistema de drenaje aeropuerto	Lump sum		18.000
163.000	m ²	3 ^{ra} superficie bituminosa	3,50	5,25	855.750
55.000	m ²	1 ^{ra} superficie mezcla goma y alquitrán	1,50	2,25	123.750
1	ea	Sistema de iluminación pista	Lump sum		75.000
12	ea	Luces de obstrucción sobre los cerros	100,00	150,00	1.800
1	ea	Faro giratorio y base	Lump sum		2.400
3	ea	Plantas diésel generadoras 125 K.V.A	75000,00		225.000
300	m ²	Casa de fuerza	30,00	45,00	13.500
8.500	ml	Cerco del aeropuerto	1,00	1,50	12.675
6	ea	Protección para cruce de ganado	250,00	375,00	2.250
1	ea	Suministro de agua y dist.	Lump sum		90.000
1.250	m ²	Edificio terminal	75,00	112,50	140.000
1.820	m ²	Casa habitación pareada (20 unidades)	40.000	60.000	109.200
1.200	m ²	Departamentos 30 unidades	40.000	60.000	72.000
2.000	m ²	Casa de huéspedes	40.000	60.000	120.000
50	m ²	Taller eléctrico y bodega	30.000	45.000	2.250
160	m ²	Taller y bodega mantenimiento general	30.000	45.000	7.200
42	m ²	Caseta radio faro y señalizador	30.000	45.000	1.890
30	m ²	Sala transmisores	30.000	45.000	1.350
21	m ²	Sala receptores	30.000	45.000	945
		Transporte de equipos	Lump sum		75.000
		Total			2.980.460
		Más 5 %			149.023
		Más 10 %			298.046
		Total US\$			3.427.529

Fuente: Carl Posey, Estudio Aeropuerto Internacional Mataveri. Grupo de asistencia a la aviación regional, administración de aeronáutica civil U.S.A. Panamá, República de Panamá: Archivo de Intendencia de Valparaíso, 1956 (gentileza de Rolf Foerster).

ANEXO 5 ESTABLECE ASESORÍA TÉCNICA PARA SERVICIO DE INVESTIGACIÓN

ACUERDO DE ASESORÍA TÉCNICA

En Washington, en el mes de junio de 1966, el comandante en jefe de la FACH General del Aire Sr. Máximo Errázuriz Ward y el jefe del Estado Mayor de la USAF, General Sr. John P. Mac-Connell, suscriben el siguiente acuerdo de asistencia técnica y para el establecimiento y operación de Instalaciones de Investigación, mediante el cual se materializan los conceptos y las ideas generales expuestos en la correspondencia intercambiada previamente entre los jefes que suscriben el presente contrato.

El presente acuerdo y los programas derivados se establecen en concordancia con las cláusulas del Tratado de Asistencia y defensa Mutua, año 1952.

Todo el control de las instalaciones será de responsabilidad del representante designado por la FACH. El representante de la USAF deber ser consultado de cualquier acción que podría afectar a la asistencia técnica que proporciona la USAF. El control de cada instalación será de responsabilidad del más antiguo de la FACH en el lugar. Esta responsabilidad será ejercida de acuerdo a consultas con el representante más antiguo del servicio que proporcione el equipo. La administración, disciplina y control del personal militar de la FACH y USAF será de responsabilidad de cada uno de los jefes de estas organizaciones, de cada institución.

El equipo técnico (incluyendo las antenas), repuestos, equipos de apoyo, incluyendo plantas de electricidad y aire acondicionado, será proporcionado por la USAF o en una proporción que será acordada con la FACH y la USAF. El equipo será operado y mantenido de acuerdo con las instrucciones proporcionadas por los servicios que han provisto estos equipos. El equipo técnico de apoyo proporcionado por un servicio continuará siendo propiedad de éste y podrá ser retirado de la instalación al finalizar el programa o con anterioridad. El equipo puede ser modificado, aumentado o reemplazado por el servicio propietario durante la ejecución de este programa.

La USAF proporcionará el personal para operar y mantener el equipo técnico de la USAF. Entretenimiento en el trabajo podrá proporcionarse en las instalaciones permanentes para el personal militar de la FACH, cuya cantidad será acordada en su oportunidad.

Previo acuerdo y en base a las posibilidades de la FACH, esta podría hacerse cargo en forma progresiva de la operación de los equipos de investigación, cuyo detalle será convenido oportunamente.

El equipo de apoyo puede ser operado y mantenido por personal militar y civil.

Cada servicio proporcionará al otro una lista de las personas que estarán autorizadas para entrar en forma normal o irregularmente en las instalaciones.

Las visitas ocasionales o poco frecuentes (incluyendo las visitas que requerirá el personal del contratista) serán autorizadas después de un acuerdo entre el jefe de la FACH y la USAF.

Durante la operación permanente de las instalaciones se establecerá la forma en que se alojará y alimentará el personal de la FACH.

Asimismo, se establecerá la dotación máxima de personal de la FACH y de la USAF, la que en forma inicial y tentativa se establece en 60 y 70 respectivamente.

La USAF podrá comprar localmente abastecimiento y servicios, y contratar ciudadanos chilenos para actividades de apoyo.

Al ser requerido, el jefe de la FACH cooperará en la contratación y selección del personal civil.

El sistema de comunicaciones será establecido de modo que permita el contacto entre las instalaciones y los centros de Comunicación de los EE.UU. de N.A. utilizando frecuencias previamente acordadas.

La FACH proporcionará el terreno necesario, servidumbres y permitirá usar libremente las instalaciones existentes y los servicios de utilidad pública o controlados por el Gobierno de Chile.

La USAF pagará cualquier construcción que sea necesaria para la instalación del equipo proporcionado por ella misma.

La FACH se hará cargo de la construcción de la pista de aterrizaje de Mataveri, con una longitud total de 2.000 metros, para facilitar el abastecimiento y posibles evacuaciones del personal que atienda al Centro

de Investigación. Para este proyecto, la USAF ha acordado su asistencia financiera y material, en base a los planos y especificaciones elaboradas por el Ministerio de Obras Públicas.

Fuera del centro de investigación de Isla de Pascua, se ha acordado, el que será trasladado a Quintero y uno en las proximidades de Chabunco.

Cualquier entrega de información concerniente a este programa, al público o relativo a las instalaciones, debe ser coordinada con los representantes designados de la USAF y FACH. Acuerdos posteriores de detalles y suplementarios podrán acordarse entre los delegados de la FACH y USAF.

Este programa tendrá una duración de 5 años, pudiendo ser ampliado de común acuerdo.

Los detalles del programa se podrán establecer y variar en cualquier momento.

Para constancia, firman:

MÁXIMO ERRÁZURIZ WARD

General del Aire

Comandante en Jefe FACH

JOHN P. MC-CONNELL

GENERAL

Comandante en Jefe USAF

Fuente: Archivo Alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile, Volumen 7, 1965. Archivo Histórico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago.

ANEXO 6

INICIO DEL AEROPUERTO MATAVERI

[Es grato para la Dirección de la revista publicar esta colaboración remitida por el Suboficial Mayor (R) Sr. Ignacio Valdés Jaña, en la cual se proporciona valiosa información histórica acerca de la destacada participación de la Fuerza Aérea de Chile en la creación del aeropuerto Mataveri (Pascua). Este ilustrativo relato ha merecido los elogios de la Superioridad de la Institución por haber sido redactado en lenguaje claro, ameno y preciso por uno de los protagonistas de los hechos narrados a continuación].

Recién iniciada la década de los cincuenta, varios países situados en el Pacífico Sur realizaron un Congreso Aeronáutico en Manila, Filipinas. Entre otras cosas se pretendía abrir esta región a los vuelos comerciales.

Para materializar este proyecto y atendida la autonomía de los aviones de la época, se consideró indispensable dotar de aeropuertos a una serie de islas al ancho del Pacífico Sur. Tal responsabilidad recaía en varios países. Chile construiría un aeropuerto en Isla de Pascua.

En el año 1953 la Fuerza Aérea de Chile inició las actividades tendientes a comenzar la creación del Aeropuerto Mataveri. Como primer paso se proyectó la instalación de una Radio estación - Estación Meteorológica.

En la Isla no se disponía de casas para arrendamiento, de modo que la Fuerza Aérea de Chile debió comenzar por llevar todo lo necesario para construir las dependencias indispensables para hacer funcionar sus servicios y para casa-habitación del personal destinado.

Tales elementos, más equipamiento, menaje y víveres, sobrepasaron los ciento treinta metros cúbicos, aparte de combustibles y lubricantes, que se transportaron “en cubierta” en los clásicos tambores de doscientos litros.

El traslado a la Isla de Pascua se hizo en el buque Anual de Abastecimiento, que en esa ocasión fue el transporte PINTO (AKA PINTO), de la Armada de Chile.

La Fuerza Aérea de Chile programó una “Comisión Instaladora”, que integraron topógrafos, constructores, meteorólogos y electrónicos.

Las comisiones instaladoras harían los viajes de ida y regreso en el mismo buque. Se estimaban diez días para el viaje de ida, diez días de permanencia en la isla y diez días para para el viaje de regreso a Valparaíso.

Las siguientes personas integraron la Comisión:

- 1) Jefe de la comisión FACH. Piloto Navegante, Meteorólogo, oficial de Comunic. Comandante de escuadrilla Don Roberto Parragué Singer.
- 2) Topógrafo. Empleado Civil. Don Alejandro Fornés Ureta.
- 3) Topógrafo. Empleado Civil. Don Eduardo Piffaut Harvey.
- 4) Constructor Civil. Empleado Civil Don Héctor García Noel.
- 5) Alarife. Soldado. Don Juan Mardones.
- 6) Albañil. Soldado. Don Héctor Recalde Flores.
- 7) Ingeniero Electrónico. Adjutor Comisión. Don Jorge Bernain González.
- 8) Técnico Electrónico. Sargento Segundo. Don Luis Muñoz.
- 9) Meteorólogo. Empleado Civil. Don Neftalí Pallero Rojo.

El personal de la Fuerza Aérea de Chile destinado al Aeródromo Mataverí (aeródromo inexistente a la fecha del viaje) fue el siguiente:

- 1) Radiotelegrafista. Sargento 2°. Don Ignacio Valdés Jaña.
- 2) Mecánico de Avión. Soldado. Don Juan Edmunds Rapahango.
- 3) Cónyuge del Sargento Valdés. Doña Inés Godoy Aedo.

Queda dicho, pues, que la “Dotación Fundadora” del aeropuerto Mataverí estuvo constituida por el sargento Valdés Jaña y el soldado Edmunds Rapahango. Don Juan Edmunds Rapahango había viajado al continente para estudiar en la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, como un premio a su conducta intachable y a su desempeño encomiable en cualquier tarea que se le asignara en su trabajo en la Compañía.

En la isla había quedado su esposa, doña Diana Paoa, y sus hijos, Juan, Rita y Tomás, de 4, 3 y 2 años de edad, respectivamente. Doña Diana quedaba encinta y mientras don Juan estaba en el continente nacían mellizos; Roberto y Carlos.

Para cumplir el traspaso a Isla de Pascua, el soldado Edmunds dejaba la Escuela de Especialidades de la base aérea “El Bosque” Santiago, y el sargento Valdés dejaba la base aérea “Manquehue” Temuco, donde era el jefe de la Escuadrilla de Comunicaciones.

Una vez arribado el PINTO a Rapa Nui, el personal de la Comisión Instaladora FACH debería realizar las siguientes tareas:

1. Traslado de carga FACH desde el muelle Hanga Piko hasta el predio destinado al futuro aeropuerto Mataveri.
2. Demarcaciones topográficas de: a) los límites del terreno asignado a la FACH, b) el eje de la pista, c) las franjas despejadas en ambos lados de la pista, d) las líneas de edificación, e) los cabezales de la pista, f) la ubicación de la primera casa FACH, g) la ubicación del patio de antenas.
3. Construcción de la primera casa de la FACH destinada a casa-habitación para el encargado de radio estación y estación meteorológica.
4. Excavación del pozo séptico y alcantarillado para la primera casa FACH.
5. Instalación eléctrica para la primera casa FACH.
6. Instalación de los equipos de radio estación.
7. Instalación de mástiles y antenas con sus líneas de transmisión y luces de obstrucción.
8. Instalación de los equipos e instrumentos de la Estación Aerológica (para observación de los vientos en altura).
9. Instalación de los equipos e instrumentos de la estación meteorológica, dotada de moderno instrumental eléctrico, electrónico y de control remoto.
10. Construcción de cobertizo para sala de motores.
11. Instalación de los grupos electrógenos sobre bases de concreto.
12. Instalación de postación y tendido de líneas de distribución eléctrica.
13. Tomar muestras de tierras y piedras a lo largo del eje de la pista para ser enviadas a Santiago y analizadas en el Departamento Mecánica del Suelo de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile.

14. Instalación de canaletas y bajadas de agua-lluvia para coleccionar las precipitaciones en un pequeño estanque, para destinarla al uso doméstico de la primera casa FACH (según modalidad imperante en la isla).

Para realizar todas estas tareas se contaba con diez días que, aproximadamente, el PINTO permanecería en la isla. Tan pronto el PINTO fondeó en Hanga Piko, subió a bordo un pascuense de unos cincuenta y cinco años de edad. Alto —tal vez, un metro setenta y cinco centímetros—, blanco, rubio y ojos azules, cabello platinado, garboso, aspecto distinguido, de modales firmes y muy respetuoso... se dirigió a mí, preguntando si era el sargento Valdés (...) ante mi afirmación declaró con tono firme en mal castellano; yo soy Simón Paoa y voy a trabajar con usted, mi sargento.

De nada valieron mis argumentos de que no estaba autorizado para contratar personal (...). Feliz, reía y repetía, “Muy bien, muy bien... yo voy a trabajar con usted...”.

Se trata de don Simón Pedro Paoa Duttrou-Bornier, nieto de don Jean Baptiste Onesime Duttrou-Bornier ex capitán de fragata de la Armada de Francia y posterior propietario y capitán del TAMPICO, un velero de cuatro mástiles con el que traficaba por el Pacífico Sur, hasta que se radicó en Isla de Pascua, donde se casó, dejó dos hijas, murió y fue sepultado.

Don Simón, el “Viejo Simón”, como cariñosamente se le llamaba, fue un colaborador “ad-honorem” verdaderamente impagable. Muy trabajador, leal y honrado a toda prueba, como esas personas de antiguo cuño, que se encuentran muy de tarde en tarde. No se puede hablar de la Fuerza Aérea de Chile sin hablar del “Viejo Simón”.

Las condiciones meteorológicas se presentaron parcialmente adversas. Fuertes chubascos y agitado oleaje impidieron que la descarga se realizara en la forma planificada.

El PINTO tuvo que ir cambiando de fondeadero conforme rotaba el viento; Hanga Piko, Vinapu, La Perouse, Hanga Piko. En cada lugar quedaba parte de la carga general del buque y, desde luego, nuestra carga.

De todas las tareas mencionadas, la comisión instaladora FACH solamente pudo realizar lo siguiente:

- a) Demarcación del eje de la pista y, parcialmente, de los predios asignados a la FACH.
- b) Traslado de una mínima parte de los bultos, especialmente de cemento, ripio y arena.
- c) Hacer un vértice de los cimientos de la “Primera Casa FACH” (valga mencionar que tales cimientos se hicieron con cemento, ripio y arena, llevados desde el continente para tal efecto).

Justamente en ese vértice de los cimientos fue colocada una botella conteniendo un ejemplar de “Acta de Inauguración”.

El “Acta de Inauguración”, en lo medular, dice: “En Mataveri, a veinte días del mes de enero de mil novecientos cincuenta y cuatro, la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile, presidida por el Sr. Cdte. de Escuadrilla, Roberto Parragué, dio comienzo a la construcción definitiva del aeródromo de la Base, colocándose con esta fecha la primera piedra de sus instalaciones”.

Previendo que se necesitaría el concurso de algunos isleños, la Comisión Instaladora FACH llevó doce pantalones y doce camisas, de razonable calidad, para pagar a los eventuales trabajadores.

En esas condiciones trabajaron para la Comisión Instaladora FACH y por los días que el PINTO permaneció en la isla, las siguientes personas: 1) Don Pedro Huki, 2) don Mario Tuki, 3) don Orlando Paoa, 4) don Benito Rapahango.

Tan pronto se terminó la descarga del PINTO, su comandante dispuso el zarpe y la “Comisión Instaladora FACH” debió regresar al continente sin haber logrado su cometido.

Estaba dispuesto por el señor director de Aeronáutica que una vez realizadas las tareas por la Comisión Instaladora FACH, el comandante, señor Parragué, me haría entrega de las “llaves del aeródromo” en una sencilla ceremonia.

No fue posible realizar esa sencilla ceremonia, porque nada quedaba construido ni instalado. La mayor parte de la carga FACH quedaba dispersa entre Hanga Piko, Vinapu y La Perouse. Las llaves del aeródromo me las entregó el comandante sr. Parragué en el muelle Hanga Piko, segundos antes de embarcarse en el PINTO, regresar al continente.

Quedaron en la Isla de Pascua el radiotelegrafista, sargento 2º don Ignacio Valdés Jaña; su cónyuge, doña Inés Godoy Aedo, y el mecánico de avión, soldado don Juan Edmunds Rapahango. Mientras no se construya la primera casa FACH, el matrimonio Valdés-Godoy no tendrá dónde vivir... felizmente, el marinero enfermero don Alberto Hotus Chávez, gentilmente nos acogió en su hogar.

Don Alberto Hotus ocupa una casa fiscal a media cuadra del Hospital. Como la FACH no disponía de vehículo, me veía obligado a caminar cuatro veces al día la distancia que media entre Hanga Roa y Mataveri.

No obstante la gentil y generosa acogida de don Alberto Hotus y doña Alicia de Hotus, nos vimos en la necesidad de mudarnos porque la obligada caminata diaria, además de resultar muy agotadora, me quitaba mucho tiempo.

Nos ubicamos en una casa en construcción ubicada en Moe Roa, inmediata a Mataveri, propiedad de don Jorge Edmunds Rapahango (hermano de Juan), quien la había facilitado para ser usada como nuestra bodega. Cada bulto que lográbamos transportar lo almacenábamos en esa casa.

Trasladar nuestra carga desde Hanga Piko hasta la casa bodega en Moe Roa fue una ardua empresa que en ocasiones parecía insuperable. Las manos lastimadas, los hombros adoloridos, agobiados por el esfuerzo físico bajo un sol inclemente, y una pertinaz sensación de impotencia al vernos en situación tan menguada y debiendo encarar tantos inconvenientes.

¡Cuán grandes se me antojaban las figuras de Juan y el viejo Simón en nuestro incesante ir y venir entre Hanga Piko y Moe Roa: Hoy, con la perspectiva de seis lustros, los veo como seres pequeñitos realizando una tarea de gigantes!

Para trasladar a Mataveri la carga desembarcada en las otras caletas, recurrimos a la buena voluntad de don Eugenio Hui (QEPD) y de su cónyuge doña Ayncina Rapahango (hermana de Juan), quienes nos facilitaron una yunta de bueyes para una carreta que Juan consiguió en el Campo Experimental de Vaitea.

La isla estaba saliendo de una prolongada sequía y en consecuencia no había pasto para los animales. Los caballos se veían tan desgarbados como el caballo de Don Quijote de la Mancha. Los bueyes apenas se podían su cuerpo. Así y todo, teníamos que ayudar a los bueyes en todas las ondulaciones del terreno, ya fuera empujando en las subidas o frenando en las bajadas.

Nos facilitaban la carreta los días domingo solamente, ya que Vaitea la ocupaba el resto de la semana. Saliendo de Mataveri a las cinco de la madrugada, podíamos estar de regreso de La Perouse tipo ocho de la noche.

Superando mil dificultades, logramos reunir la carga FACH, casi en su totalidad. Cuando se transportaba la carga desde el buque a los faluchos, algunos bultos cayeron al mar y se hundieron. Con todo, fuimos la institución menos perjudicada.

Previo a toda construcción e instalación, fue indispensable despejar el terreno que se pensaba ocupar. Lo que hoy es el aeropuerto Mataveri, hasta el año 1954 era un pedregal inmenso y presentaba varias afloraciones rocosas de unos diez metros de diámetro y una altura entre los dos y tres metros.

Esa relativa planicie que reconocemos como Mataveri era conocida por los antiguos pascuenses como Puku Pararaha. Esto se pudo traducir como colina plana, también como peñascos desparramados. Realmente Mataveri era una “colina plana” con peñascos desparramados.

En un viaje por mar a Isla de Pascua, el entonces coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, don Armando Ortiz Ramírez, tomó contacto con el administrador destacado en la isla por la Compañía Williamson Balfour para solicitar hiciera despejar una franja de terreno para ser usada como pista por un avión PBV-5A Catalina anfibia con el cual se planeaba volar a Rapa Nui. Esto ocurriría en el año 1949.

Ese compromiso fue cumplido por el señor administrador y para el vuelo del Manutara, realizado desde el 19 al 20 de enero de 1951, bien se podía decir que Isla de Pascua contaba con una rudimentaria pista de aterrizaje. En el despeje de piedras trabajó mucha gente de la isla, especialmente mujeres, y todos en forma absolutamente gratuita.

El Manutara aterrizó sin novedad y se estacionó en el extremo este de la pista. La sequía que afectaba a la isla mantenía el terreno seco y duro. La llegada del Manutara fue seguida de copiosas precipitaciones, recibidas con regocijo por sus habitantes. La lluvia reblandeció el terreno al punto de dejarlo inoperable para un despeje normal.

Esto determinó volar el Manutara con peso mínimo y amarizarlo en bahía Cook, donde recibiría la carga requerida para el vuelo de regreso al Continente. El despegue abortó al quebrar el extremo del ala una ola que golpeó

uno de los flotadores. Se llevó a tierra con la cooperación de los pascuenses. Regresó al Continente en la cubierta de un buque.

En las maniobras para remolcar al Manutara se cortó un cable de acero y el “Viejo Simón” recibió un violento golpe en la cabeza cayendo aturrido al suelo. Aparentemente el golpe no le deparó consecuencias, pero sí lo convirtió en el primer accidentado al Servicio de la Fuerza Aérea de Chile en Isla de Pascua.

El contraste sufrido por el Manutara hizo pensar que nunca más aterrizarían aviones en Isla de Pascua y que la “pista” no tenía razón de ser. Dio solidez a esta apreciación el amarizaje y posterior decolaje, sin novedad, realizado por el australiano capitán Taylor en un Catalina similar al Manutara. En consecuencia, ese terreno fue usado como depósito de piedras.

Es desconcertante, pero así fue. Cuando un terreno se limpiaba de piedras para destinarlo a la agricultura, a la construcción de casas, o con cualquier otro objeto, esas piedras eran botadas por carretadas en Mataveri. Fue tal el acopio que prácticamente todo el terreno estaba cubierto por una capa de piedras de un metro de espesor.

Esa capa de piedras fue como una pesadilla eterna para nosotros. A diferencia de la Administración, no disponíamos de un terreno cercano donde llevar las piedras ni de medios de transporte para acarrearlas. Disponíamos de una carretilla de mano, una pala punta de huevo y un chuzo de albañil. Con esos elementos, más un sostenido esfuerzo, más un ingente sacrificio y mucho, mucho corazón, fuimos despejando el terreno elegido para levantar la Primera Casa FACH y demás instalaciones.

En un comienzo las carretilladas de piedras las absorbíamos dándoles nuevas dimensiones a las pircas que existían entre la propiedad de la familia Roe y el predio de la FACH. Agotada esta posibilidad, recurrimos al expediente de excavar un pozo de dos a tres metros de profundidad y un par de metros de diámetro. Lo llenamos de piedras y tapamos con una capa de tierra. Seguidamente, otros y otros y otros pozos. La tierra excedente la empleamos en nivelar depresiones del terreno en el patio de antenas y en la Estación Meteorológica.

El terreno no presentaba una consistencia homogénea. En algunos lugares era sumamente fácil excavar pozos y en otros resultaba sumamente difícil. Naturalmente, optábamos por las fáciles. Estos curantos quedaron ubicados

detrás de la línea de edificación. Esas piedras, desde luego volcánicas, eran ásperas como piedra pómez. Después de levantar unas cincuenta piedras, las yemas de los dedos me comenzaban a sangrar... Entonces, me aplicaba a la carretilla, porque necesitaba mis dedos en buenas condiciones para poder manejar el “manipulador”.

Entiendo que esta historia de las piedras puede resultar difícil de aceptar. Tuve la precaución de tomar fotografías del aeródromo tal como estaba el día de mi llegada y tomé otras fotografías conforme avanzaban los trabajos, conforme desaparecían las piedras. Meses después de haber iniciado nuestras actividades en la isla, vimos nacer el día en que se terminaron las piedras en el sector de las dependencias y en la futura pista del aeródromo.

La Primera Casa FACH era de madera, de un piso de seis metros de frente por siete metros de fondo. Constaba de un living-comedor, un dormitorio, baño y cocina. El baño y la cocina eran embaldosados. Hecha a medida para un matrimonio sin hijos. El menaje completo era proporcionado por la FACH.

Con Juan Edmunds y el Viejo Simón nos aplicamos a la construcción de mi casa. La Comisión Instaladora FACH nos había dejado los planos. Tan pronto la terminarnos nos instalamos en ella. Demoramos diez y nueve días en su construcción.

¡El living se convirtió en la Radio estación! El comedor se aplicaba tanto a su función primaria como a oficina y Estación Meteorológica. El entretecho servía como bodega general.

Para la cubierta del techo teníamos planchas de zinc revestidas de asbesto y anticorrosivo. Tuvimos que conseguir planchas de pizarreño, ya que de otro modo no se hubiera podido utilizar el agua de lluvia para el consumo doméstico. Si hoy por hoy es muy difícil conseguir sesenta y dos planchas de pizarreño, fácil es imaginar los inconvenientes que debimos superar para obtener algo que casi no existía en la isla.

Nuestra diaria presencia en Mataveri había hecho indispensable contar con un retrete, de modo que hacer uno al estilo del campo; una casita sobre el pozo.

En cuanto terminamos la primera casa FACH excavamos un pozo séptico y le hicimos su alcantarillado, según su propia concepción y de acuerdo con el material disponible.

Justo al margen de la futura franja despejada, delineamos una calle con correspondiente acera y la ribeteamos con plantas de lirio tahitiano. Durante muchos años esta calle fue la principal arteria del aeropuerto. En ella se ubicaron la plaza ceremonial, la primera casa FACH, la sala de motores, el patio de antenas, la radio estación, la estación meteorológica, el almacén de abastecimiento, el garaje de transporte y la bodega general. En el año 1965 esta calle fue bautizada Avenida Sargento 1° Ignacio Valdés Jaña. Conceptos modernos en la construcción de aeropuertos modificaron el diseño original de Mataverí. Donde se encontraba esa avenida, hoy se alzan airosoos funcionales edificios modernos.

Entre la primera casa FACH y el Camino Mataverí existía una de esas afloraciones rocosas de unos 10 metros de diámetro por dos y medio metros de altura, tratamos de demolerla con un macho de veinte libras y una cuña de buen acero. En vista del poco éxito, decidimos transformarla en una plazoleta ceremonial y base para el mástil de madera.

Nuestro mástil fue un tubo de acero galvanizado de dos pulgadas de diámetro y seis metros de largo. Nuestro pabellón alcanzaba gran lucimiento en su magnífico mástil pintado de blanco y con florido jardín en la base.

Los grupos electrógenos los habíamos ubicado provisoriamente junto a la primera casa FACH y necesitábamos con urgencia construir una dependencia apropiada. La sala de motores fue una creación nuestra —de Juan y mía—, la planificación, la proyectamos y la construimos. Tres por tres metros, dos metros de alto. Estructura de madera forrada con las planchas de zinc revestida de asbesto y anticorrosivo que originalmente estaban destinado al techo de la primera casa FACH. En el frente una ancha puerta de dos hojas. En los lados, ventanas y celosías para la refrigeración de los motores enfriados por aire. Cimientos, sobre cimientos, radier y bases de concreto para los grupos electrógenos. En suma, una dependencia sólida, bonita y funcional.

Terminada esta segunda construcción nos dedicamos a la instalación eléctrica. Tableros, circuitos, postación, crucetas, Pierce, Racks, tendido de líneas, circuitos para el control remoto de los grupos electrógenos, etcétera, etcétera, etcétera.

De por sí, toda construcción e instalación tiene sus inconvenientes, pero en nuestra situación la cosa era desmoralizante. Cada paso que pretendíamos

avanzar era obstruido por uno o más experimentos; los postes... Teníamos que cortar ramas secas apropiadas (sumamente escasas en la isla) y para eso necesitábamos hacha, machete o sierra, implementos que no poseíamos. En realidad, fuera de la carretilla, el chuzo y la pala, no poseíamos ninguna herramienta, de modo que constantemente debíamos improvisar soluciones y, en ese aspecto, don Juan Edmunds y el Viejo Simón resultan impagables.

Gracias al inapreciable concurso de don Juan Edmunds y el Viejo Simón, la energía eléctrica circuló por apropiada instalación y funcionaron correctamente la estación meteorológica y la radio estación.

Dijimos que la primera casa FACH estaba habilitada para todo servicio. Los equipos de la radio estación producían mucho ruido, que en el día no incomodaba especialmente, pero en el silencio de la noche se hacía francamente desagradable, especialmente para quien trataba de dormir en la pieza contigua, como era el caso de doña Inés Godoy de Valdés.

Pese a cualquier consideración, la radio estación debía trabajar en horario nocturno. Doña Inés Godoy de Valdés, aparte de toda la colaboración que prestaba, debía soportar una serie de privaciones por las precarias condiciones en que iniciábamos nuestra permanencia en la isla. Lo menos que podíamos hacer por su beneficio era no perturbarle sus horas de sueño. Estas y otras razones de orden práctico, como la absoluta falta de privacidad en el hogar, nos llevaron a programar, proyectar y construir una dependencia para radio estación, oficina y estación meteorológica.

La tercera construcción FACH era de madera. Seis metros de frente por tres metros de fondo. En la fachada una puerta central. Ventanas laterales. Techo de dos aguas. Cubierta de pizarreño. Cimientos, sobreseimiento y radier de concreto. Piso entablado. El entretecho lo usamos como bodega. Puertas, ventanas, marcos y muebles de esta nueva dependencia fueron programados, proyectados y realizados por nosotros mismos.

Terminada esta dependencia pudimos establecer la ubicación definitiva del sistema de mástiles para las antenas y de los instrumentos de la estación meteorológica-aerológica. Fue necesario ampliar la postación y el tendido de las líneas de distribución eléctrica, la instalación eléctrica de la nueva dependencia, de los equipos e instrumentos, incluyendo las luces de obs-trucción del sistema de mástiles.

El sistema de mástiles contemplaba para cada uno el acoplamiento de tres tubos de acero galvanizado de dos pulgadas de diámetro y seis metros de largo, para darle dieciocho metros de altura a las antenas. Se carecía por completo de cemento para hacer los mástiles y de los anclajes para los vientos. Recurrimos a unos trozos de tubos de cuatro pulgadas de diámetro, que estaban abandonados en la antigua grasería de Hanga Piko, que la administración del fundo nos cedió gentilmente.

En el sector elegido para nuestro patio de antenas el terreno era fofo, de poca consistencia. Para superar este inconveniente tuvimos que enterrar los soportes de los mástiles hasta un metro ochenta centímetros y los anclajes hasta un metro cincuenta centímetros. Esto supone las consiguientes excavaciones y posteriores rellenos fuertemente apisonados.

Confeccionamos los vientos con cable de acero galvanizado de un cuarto de pulgada, intercalando aisladores tipo huevo cada tantos metros. Igualmente, confeccionamos las drizas y las antenas. Las líneas de alimentación del tipo abierto, de seiscientos Ohm, con aisladores separadores de loza. Colocamos los respectivos guardacabos, abrazaderas, tensores y grilletes. Instalamos la postación, los aisladores soportantes y los aisladores pasamuros.

Atendiendo lo reducido de la dotación FACH, para levantar los mástiles de dieciocho metros nos abocamos a un estudio minucioso de la situación. En papel milimetrado representamos una instalación típica, calculamos distancias y longitudes y la secuencia de los pasos que deberíamos dar. Nuestro estudio teórico lo pusimos en práctica y levantamos los mástiles de 18 metros, iguales a los nuestros, y en la maniobra se quebraron dos tubos, no obstante disponer de suficientes recursos materiales y humanos, debiendo conformarse con mástiles de catorce metros. Está dicho; cada intento de movernos nos enfrentaba con impedimentos.

No poseíamos herramientas y la fase mástiles y antenas requería de todo un conjunto; llaves Stilson para acoplar los tubos; alicates universales para embarrillar cada corte de cable de acero; alicates de punta plana para confeccionar las antenas y sus líneas de alimentación; alicates caimán para los empalmes de los cables de acero; martillo mecánico; cincel o cortafrío para cortar cables de acero; taladro mecánico, brocas, esmeril para afilar brocas, para

las perforaciones de los tubos de acero, arcos y sierras de metal para cortar los tubos, soportes de mástiles y los tubos para anclajes; punto centro para iniciar las perforaciones; llaves coronas y de punta, las tuercas de los grilletes y las abrazaderas; destornilladores; cautín, soldadura de plomo estaño, pasta para soldar, lámpara soplete para cautín; macho veinte libras, etc., etc., etc.

No nos llegaron nuestras herramientas. En la isla los que poseían las necesitaban para sí mismos (administración del fundo, campo experimental de Vaitea, dependiente del Ministerio de Agricultura, radio estación naval). Los isleños prácticamente no contaban con estas herramientas. Por lo general poseían las que usaban para tallar en madera, en piedras y nada más.

Los que se aplicaban a la carpintería disponían de serrucho, martillo, garlopa y formón. En ocasiones ni Juan Edmunds ni el Viejo Simón solucionaban el problema y me correspondía en suerte encontrar la forma de salir airosos, sucesos que el Viejo Simón celebraba ruidosamente.

Con Juan Edmunds y el Viejo Simón habíamos establecido un horario de actividades apropiado para la situación que vivíamos. La jornada diaria comenzaba en cuanto amanecía y terminaba en la noche, cuando el cansancio nos vencía. Trabajábamos todos los días, incluyendo los sábados, domingos y festivos. En esos días, Juan Edmunds y el Viejo Simón concurrían a la iglesia para oír misa y después se incorporaban a las actividades del servicio. Las observaciones meteorológicas horarias no me permitían estas ausencias.

Don Juan Edmunds estaba animado de un gran espíritu de observación y de interés por el estudio. Aprovechábamos cualquier paradilla para introducirlos en disciplinas tales como electricidad, electrónica, meteorología, aerología, etc., etc., etc. Excelente alumno, aprendía con facilidad. En corto tiempo estuvo en condiciones de preparar la planta generadora de hidrógeno, de inflar y pesar los Pilot tanto para sondaje diurno como nocturno y, finalmente, de operar con el teodolito, para rematar con el plotting board.

Su aprendizaje como observador meteorológico se vio facilitado por el clima imperante. El cielo pasaba por la misma sucesión de estados cada día; despejado al amanecer, fractus-cumulus a media mañana, cúmulos de buen tiempo pasado el mediodía, grandes cúmulos al caer la noche, persistiendo algunos bancos aislados de altos cúmulos por algunas horas.

Trabajar al aire libre presentaba la ventaja de poder realizar una observación continuada del estado del cielo, y don Juan Edmunds aprovechaba de dar su opinión y consultar si estaba en lo correcto.

La lectura de los instrumentos meteorológicos, su aseó, su normalización y el cambio del diagrama no presentaba dificultad alguna para don Juan Edmunds. Con pocas lecciones ya estábamos a la par en el dominio de la especialidad de observador meteorológico.

Por su parte, el Viejo Simón se había hecho un experto en el manejo de nuestros grupos electrógenos. Para cada observación horaria era indispensable poner en marcha una de estas plantas por algunos minutos. Como esto ocurría catorce veces al día, si en cada oportunidad se malgasta un minuto de combustible, en el año terminaríamos derrochando cincuenta y una horas de funcionamiento de la unidad. Como el arribo del buque anual de abastecimiento no ocurría en esa fecha fija y generalmente llegaba en un mes después de la fecha oficialmente anunciada por el señor gobernador, cualquier despilfarro de combustible podría significar la interrupción del servicio por muchos días. La sola idea que esto pudiera suceder... me atribulaba.

Además, establecimos una modalidad de operación para ahorrar combustible. Previo a cada observación meteorológica horaria tomábamos posiciones; uno junto a los instrumentos y el Viejo Simón allá en la sala de motores, junto a un grupo electrógeno. Hacíamos la seña convenida y el Viejo Simón ponía en marcha el motor. Se tomaban las lecturas en el menor tiempo posible y de nuevo hacíamos la seña convenida y el Viejo Simón detenía la marcha del motor.

Habíamos explicado el Viejo Simón la razón de ser de tal modalidad y la importancia de que cada uno cumpliera fielmente lo establecido. Como en todo lo que hacía el Viejo Simón, encaró este compromiso con absoluta serenidad y exactitud. Puntualmente iba a cubrir su puesto, disfrutaba con todas las responsabilidades que le asignábamos.

Teníamos dos claras y precisas opciones; regresararnos al continente en el Transporte PINTO o quedarnos en la isla y tratar de realizar lo que la comisión instaladora FACH no pudo hacer. Nuestra decisión ya está en su conocimiento. Elegimos este imponderable compromiso. Entiendo que cumplimos más allá de lo que la Fuerza Aérea de Chile podía exigirnos.

La dotación del aeródromo Mataveri fue incrementada en dos plazas: el capitán de bandada, meteorólogo, don Gustavo Hameau Uribe, y el sargento 2º, radiotelegrafista, don Sergio Augusto Humberto Lara Díaz.

Nos llegó un jeep y materiales para construir una casa destinada al jefe del aeródromo. Desde luego, víveres, combustible, lubricantes, herramientas y repuestos en general. Mientras construíamos la casa habitación para el jefe del aeródromo, el capitán señor Hameau, su cónyuge y sus dos hijitas de cortos años fueron invitados por el señor gobernador para acomodarse en la casa del administrador del fundo en Mataveri. Este detalle da la pauta de la celeridad con que debimos encarar esta nueva responsabilidad. Otra casa, otra instalación eléctrica, otra postación, otro pozo séptico, otro alcantarillado y esta vez una instalación de agua potable con su correspondiente estanque. Esta casa, con porche, living comedor, tres dormitorios, cocina, baño y estanque para el agua al estilo pascuense. No obstante nuestra estrechez en la primera casa FACH, el sargento 2º don Sergio Augusto Humberto Lara Díaz fue recibido como una persona más de la familia.

El capitán Hameau asumió la jefatura del aeródromo. En la radio estación no hubo cambio de jefe porque el reglamento orgánico de la institución establece que el encargado de la radio estación será siempre el radiotelegrafista más antiguo.

Con el capitán don Gustavo Hameau se mantuvo el horario de actividades que veníamos cumpliendo con Juan Edmunds y el Viejo Simón. Continuamos con la tarea de sacar las piedras de la pista hasta su total eliminación. Terminamos de demoler las afloraciones rocosas hasta dejar a ras el terreno. Como ya se ha mencionado, este trabajo lo hacíamos empleando una cuña de acero y macho de veinte libras (elementos conseguidos, desde luego).

Cuando nos enfrentamos a la última y mayor a floración rocosa, ubicada justo al centro de la pista, nos vimos detenidos por la dureza de la roca. Ni con cien golpes logramos hacer entrar la cuña. En un momento dado exclamé en voz alta: “¡Qué daría yo por un cartucho de dinamita!”. Juan contestó: “Yo sé dónde hay un cartucho de dinamita”. Nos contó la historia de una gran bola de metal que se había varado en Hanga Roa y que los isleños trataron de abrir dándoles golpes con un chuzo. Muchas personas contemplaron el raro artefacto y animaban a los que trataban de abrirla. Entre tanto

alguien informó al señor gobernador, se ordenó echarla al mar, lejos de los lugares frecuentados por los pescadores, la bola y todo su contenido.

Una mina magnética fallida... no todos los elementos fueron botados al mar. Felizmente, yo tenía los conocimientos adquiridos en el servicio militar. Barrenamos la roca y, previa autorización del señor gobernador, detonamos un cartucho de trotil, cuarteándola completamente y facilitando de sobremanera su remoción.

El capitán Hameau estaba animado de un extraordinario espíritu de trabajo y sacrificio. A parejas con nosotros trabajaba con el chuzo, la pala, la carretilla, el serrucho, el martillo o lo que fuera... en cuanto ocasión le manifestaba que por su rango podía abstenerse de realizar aquellas actividades, sonriendo respondía: "En la Antártica, toda la dotación participaba en todas las tareas...".

En tres oportunidades consiguió que la gobernación asignara cuatro personas del lunes fiscal para cooperar con el aeródromo Mataveri. Lamentablemente esas personas tenían problemas de salud, personales o familiares, que les impedían cumplir con tal compromiso.

El lunes fiscal era un sistema de cooperación con el fisco. Todos los hombres mayores de edad trabajaban gratuitamente la mañana de los días lunes en el mejoramiento y progreso de la isla. Cosas tales como reparaciones en los inmuebles de la escuela, del hospital y de las casas fiscales. También arreglos de pircas, caminos y muelles. Cuando una persona aportaba un hijo al lunes fiscal o cuando cumplía cincuenta años de edad, quedaba eximido de tal compromiso. También se usaban los reemplazos. Un joven no afecto aún al lunes fiscal podía sustituirlo.

El jefe del aeródromo, capitán Hameau, fue autorizado para contratar a los isleños en calidad de obreros a jornal. En una primera contratación ingresaron trece personas al servicio de la FACH. Cuando llegaron los trabajos de temporada (cosecha de maíz, cosecha de lana —así le llamaban a la esquila de ovinos—), varios obreros dejaron su trabajo en la FACH y fueron reemplazados por las nuevas contrataciones. Esta vez, hasta un total de dieciocho personas. La FACH pasó a ser la principal fuente de trabajo permanente de la Isla de Pascua.

Con la contratación de personal nuestras actividades tomaron mayor dinamismo. Se realizaron, entre otros, los siguientes trabajos:

- 1) Limpieza total de piedras en ambas franjas despejadas.
- 2) Mejoramiento de calle y acera de la primera casa FACH.
- 3) Se delineó una calle para la casa del jefe del aeródromo. En esta calle se ubicarían, en el futuro, casas para el personal casado, casino para el personal soltero y el almacén de combustibles.
- 4) Construcción de dos portadas de acceso al aeródromo., una frente a la calle de la primera casa FACH y la otra frente a la calle de la casa del jefe del aeródromo. Ambas consistían en dos robustos pilares de dos metros de frente por un metro de fondo y por dos metros de alto. Todo construido con piedra volcánica de color rojo claro. Cada portada fue dotada del correspondiente paso australiano.
- 5) Se reemplazaron las estacas de la cerca alambrada del frente del aeródromo y se pintaron de blanco con cal de la isla.

Aquellas clases informales que realizábamos con don Juan Edmunds fueron transformadas por el capitán señor Gustavo Hameau en un programa oficial de estudios. El capitán enseñaba meteorología, Juan enseñaba mecánica automotriz y a mí me correspondía dar clases de electrónica.

Con el sargento Lara nos turnábamos para atender la radio estación. Para efectuar las observaciones meteorológicas horarias y para realizar los tres sondeos aerológicos diarios — diurnos y nocturnos— nos turnábamos los cuatro miembros de la dotación: Hameau, Valdés, Lara y Edmunds.

El señor Hameau alcanzó el grado de coronel de Aviación y se acogió a retiro después de haber desempeñado por varios años el cargo de director de Meteorología y de servir otros tantos años como gerente general de aeropuerto comodoro Arturo Merino Benítez, Pudahuel, Santiago.

Mi jefe superior era el señor director de Aeronáutica, cargo ejercido en aquellos años por el general de brigada aérea don Alejandro Schwerter Gallardo (QEPD). Mi jefe directo era el comandante de grupo don Renato Gonzales Allendes. Alcanzó el grado de general de Brigada Aérea y sirvió el cargo de director de Aeronáutica hasta la fecha de su retiro del servicio activo.

El sargento 2° don Sergio Augusto Humberto Lara Díaz regresó al continente, sirvió en radio estación de la regional sur y finalmente en el comando

logístico, Santiago, obteniendo su retiro con el grado de suboficial mayor, fijando su residencia en Santiago.

Don Juan Edmunds Rapahango continúa prestando servicios en el Aeropuerto Mataverí, como empleado civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

No cabe mencionar aquí a todas las personas a quienes debo perenne agradecimiento, pero no puedo dejar de nombrar a la familia Edmunds Rapahango, comenzando por doña Victoria Vero Rapahango, que me acogió como un hijo más y me brindó su cariño de madre (RIP). Infaltable, don Simón Pedro Paoa Duttrou Bornier, el queridísimo Viejo Simón (QEPD). Don Juan Ñares Manutomatoma (QEPD) y su cónyuge doña María Engracia Pate (QEPD), se desvelaron por atendernos, hasta tal punto que nos dejaron a Catalina, su hija mayor, para que nos acompañara en la primera casa FACH. Catalina se comportó como una sobrina obediente, servicial y cariñosa. Espontáneos y generosos, don Alberto Hotus Chávez y doña Alicia de Hotus, al acogernos desinteresadamente en su agradable hogar. En honor a la verdad, debo expresar que los verdaderos artificios del éxito de nuestra empresa fueron don Juan Edmunds Rapahango y don Simón Paoa Duttrou Bornier (QEPD).

Es de toda justicia mencionar a doña Inés Godoy Aedo por su activa participación desde su puesto aparentemente pasivo de dueña de casa. Se le había manifestado que llegaría a una casa muy acogedora y completamente alhajada. Su peregrinar de los primeros días ya está expresado. Siempre tuvo que alumbrarse con velas. No disponía de refrigerador. Frutas y verduras eran sumamente escasas. La administración del fundo vendía carne de cordero dos veces por semana (me dio cordero cada vez, pero muy chicos y muy flacos). Estas, y muchas otras limitaciones, las encaró con máxima entereza y cumplió un extraordinario cometido. Además, fue la primerísima primera dama FACH en Isla de Pascua, cuando recién se empinaba sobre los veintiún años de edad.

Fuente: Ignacio Valdés. Inicio del Aeropuerto Mataverí. Revista de la Fuerza Aérea de Chile, XLVII (183): 38-46, 1988.

Se terminó de imprimir esta primera edición,
de trescientos ejemplares, en el mes de agosto de 2021
en Andros Impresores.
Santiago de Chile.

