

REPORTAJE HISTORICO**FAROS HISTORICOS CHILENOS
Que obtuvieron distinción internacional.****Carmen Hevia Jürgensen**

*

Iván Vargas Marín **

Durante el transcurso de 1997, la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA) de la cual nuestro país es miembro activo desde el 1 de enero de 1963, creó un nuevo comité denominado "Comité Asesor para la Conservación de Faros, Ayudas a la Navegación y Equipos de Interés Histórico", el cual se propuso dentro de otras metas, la edición de un libro que contuviera los 100 faros de carácter histórico más importantes a nivel mundial. Nuestro Servicio se sintió altamente motivado con la posibilidad de formar parte de dicha obra, pues no era fácil poder obtener un cupo. Los faros a postular debían cumplir una serie de exigentes requisitos, tales como, haber sido proyectados para tener alojamiento, que la altura de su torre fuese mayor de 20 metros, que el alcance de su luz tuviera una potencia mayor a 11.000 candelas (15 M.N. aprox.), estar constituido por varios edificios y tener como finalidad la navegación general, entre otros. Cumplido lo anterior, se debía confeccionar una ficha histórica del faro a postular de acuerdo a un formato previamente diseñado por dicha Asociación Internacional, en donde se debían consignar una serie de datos, tales como, año de construcción, constructor, materiales, equipamiento instalado, etc.

Nuestro país después de meses de trabajo, en donde hubo de recopilar antecedentes históricos de cada uno de ellos, en algunos casos inexistentes, postuló finalmente 9 faros, quedando seleccionados 5 de ellos. Luego de esta selección hubo que efectuar un trabajo más específico, el cual consistió en la confección de un mapa digitalizado mostrando la ubicación de cada uno de los faros seleccionados, una breve descripción histórica que no sobrepasara las 200 palabras y lo más difícil de todo, un set de fotografías de

excelente calidad de cada uno de ellos. Para esto y dada la importancia de que Chile hubiese quedado seleccionado con 5 de los 9 faros propuestos, se realizó un importante esfuerzo económico contratando un fotógrafo para la realización de las tomas, el cual, a pesar de los esfuerzos realizados, no contó con las condiciones climáticas necesarias para hacer su trabajo, debiendo incluso postergar para una segunda oportunidad las tomas del faro Cabo Raper. El trabajo fue contra el tiempo y se consiguió un excelente resultado, enviándose conforme a lo requerido, diapositivas 6x7 de alta calidad.

La idea de la IALA era tener este libro editado a principios de 1998, a objeto de ser presentado a sus miembros durante la XIV Asamblea General Internacional de Señalización Marítima, que se lleva a cabo cada 4 años, y que fuera desarrollada entre el 9 y el 19 de junio del año en curso en el "Congress Centrum Hamburg (C.CH)", Hamburgo, Alemania.

A continuación presentamos parte de la recopilación histórica que se realizará sobre los 5 faros seleccionados con el objeto de desarrollar la postulación chilena.

Faro Islote Evangelistas.

Posición Geográfica: Latitud 52E 24' S.

Longitud 75E 06' W.

Estrecho de Magallanes - Océano Pacífico.

Fecha Inauguración: Septiembre 1896.

Arquitecto/Constructor: Ingeniero escocés George Slight .

Material Construcción: Torre de piedra y cemento; casa de estructura metálica concretada.

Altura Torre: 11 metros.

Altura Plano Focal Plan : 58 metros.

Historia.

La actividad marítima del país conformó uno de los hechos económicos de mayor relevancia que contribuyeron al desarrollo

histórico de Magallanes durante el período de ocupación colonizadora del territorio y su ulterior consolidación (1885-1920), siendo de por sí una faena compleja. La misma requirió del armado de naves, formación de oficialidad y tripulaciones, servicios industriales diversos, abasto y rancho de naves, creación de oficinas y agencias administrativas, así como del diseño y desarrollo de acciones referidas a la seguridad a la navegación.

Este último aspecto exigió a su tiempo la instalación de un sistema de señalización que se materializó en parte con la construcción de faros habitados. Las características arquitectónicas y de construcción de estas edificaciones y la excepcionalidad de las mismas, dadas sus funciones específicas, hicieron de ellas construcciones de carácter singular que, transcurrido un siglo desde el inicio de la primera de ellas, se aprecian cada vez más como valores culturales representativos de una época y por lo tanto, de importancia patrimonial.

El uso del estrecho de Magallanes para la navegación mercante conformó en su momento una de las razones determinantes que condujeron a la ocupación de territorios aledaños por parte de la República de Chile en 1843. Sin embargo, por distintas razones y circunstancias, la navegación mercante demoró en generalizarse, y fue sólo a partir de 1867 que adquirió una forma regular con el establecimiento del servicio Liverpool-Valparaíso, con escala en la colonia de Punta Arenas, por parte de la compañía Inglesa de Navegación del Pacífico (The Pacific Steam Navigation Company).

Al paso de naves mercantes, principalmente de vapores, debían agregarse el de los denominados Transportes Nacionales, con naves de la Armada de Chile, que vinculaban a Punta Arenas con Valparaíso, Corral y Talcahuano, entre otros puerto del litoral central; el tráfico sin itinerario fijo de barcos mercantes de banderas extranjera, el cruce de naves de guerra de distintas nacionalidades, además del intenso movimiento de cabotaje intraterritorial que se iniciaba, el cual confluía al puerto de Punta Arenas, con lo que se podrá comprender la importancia que había adquirido el gran canal

interoceánico cuando concluía el Siglo XIX.

Las necesidades propias de la señalización marítima para la debida seguridad del tráfico naviero por el estrecho de Magallanes exigieron el planeamiento de un sistema de faros de apropiada potencia lumínica, cuya operación y mantenimiento habría de ser confiado a personal técnico debidamente capacitado para el propósito, que para dicho efecto debía tener facilidades y comodidades anexas de habitación, además de espacios para el depósito de materiales, combustibles y abastecimientos variados.

En el año 1890, la navegación a vapor era un hecho rutinario y el auge de los países del Pacífico, atraía con creciente intensidad el tráfico marítimo desde Europa y la costa oriental de América. No obstante, aún eran muchos los barcos que preferían aventurarse a navegar el cabo de Hornos que atravesar el estrecho de Magallanes. La causa era solamente la falta de faros en los lugares peligrosos. La entrada occidental del Estrecho era especialmente difícil de declarar, por tener de enfilada y en pleno océano, cuatro islotes abruptos, que deben soslayarse para tomar el canal, estos son los Islotes Evangelistas.

Durante la presidencia del Almirante Don Jorge Montt y, a sugerencia del Sr. Gobernador de la Provincia de Magallanes de la época, Don Manuel Señoret, se atacó este problema, decidiéndose construir un faro en estos islotes. Para tal efecto se comisionó a la escampavía Cóndor, al mando del Teniente Sr. Baldomero Pacheco, quien en diciembre de 1892, logró desembarcar en el islote mayor luego de esperar durante dos semanas que le favoreciera un día de calma.

El Teniente Pacheco hizo un detenido estudio del lugar e informó al Gobernador Sr. Señoret, la factibilidad de construir un faro en lo alto del picacho, señalando las dificultades de desembarco, la braveza permanente del mar, la fuerza de los vientos, lo corto de los días laborales en invierno y el clima.

Señoret traslado el informe a Santiago con la recomendación de efectuar la obra, necesaria para la navegación del Estrecho,

añadiendo que, pese a las dificultades, el sitio elegido era el único conveniente y que la obra sería Un Monumento al Esfuerzo de los Chilenos.

Accediendo a lo propuesto, el Presidente Don Jorge Montt, contrató al Ingeniero escocés Sr. George Slight, especialista en faros, el que comenzaría por construir, a lo largo del país, algunos faros considerados como imprescindibles, los que fueron tan sólidos que varios de ellos perduran hasta nuestros días.

La serie se inició con el faro "Islote Evangelistas", cuya construcción constituyó un verdadero desafío habida cuenta de la extrema dificultad de acceso y la habitual inclemencia climática.

Atendiendo el difícil acceso al sitio elegido, la base de operaciones se estableció a una decena de millas hacia el este, en un puerto del borde insular del continente, llamado "Cuarenta Días", sugerente denominación que recordaría a la posteridad la paciente espera de los constructores, en tanto se dieran las condiciones favorables para abordar el Islote Evangelistas. Esto ocurrió por vez primera el 25 de marzo de 1894, en una operación apoyada por el escampavía Cóndor de la Armada de Chile y la goleta Henriette, ocasión en que desembarcaron los ingenieros George Slight y Luis Ragossa de nacionalidad croata, acompañados del capataz inglés Eduardo Williams; al momento de desembarcar y después de grandes dificultades, vieron coronados sus esfuerzos, pero no les fue posible llevar nada al islote, excepto las reglas de medir, un martillo y un cincel de minero y, siguiendo el consejo de un experimentado lobero, llevaron consigo lo que llamaban "Rock Koppers", una clase ligera de zapatos de lona con suela de cáñamo, de como media pulgada de grosor, con los cuales se podía marchar con seguridad aún sobre las resbalosas rocas entre los sargazos. Estos "Rock Koppers" eran utilizados por los loberos cuando desembarcaban en lugares peligrosos.

Tras una estadía con fines de inspección para conocer las condiciones del lugar y para determinar mejor las características que debía asumir el edificio del faro, Slight y Ragossa se marcharon,

siguiendo aquél hasta Valparaíso para proseguir los trabajos de elaboración de planos, presupuesto y demás documentos necesarios. En mayo de 1895 hechos los planos, el equipo de construcción se dirigió a iniciar los trabajos. Una vez más el Cóndor con el Teniente Pacheco y la goleta regional Henriette al mando del Capitán Sr. Eduardo Lamarie, el equipo lo constituían los ingenieros y capataces, con veinte marineros y obreros escogidos entre lo mejor del arsenal naval.

Dispuesto el plan de trabajo, se desembarcó en sucesivos viajes empleándose para las faenas, por necesidad absoluta, chalupas balleneras y loberos para su manejo. Se inició el trabajo construyendo el estanque de captación de agua, elemento indispensable para todo, luego abrir un camino en la roca viva e instalar un pescante en el molo acantilado, por el que izaban los bultos desde las chalupas balleneras precariamente atracadas a la roca lisa las que subían y bajaban con el oleaje.

Con ingenio y esfuerzo se montó un aparejo mecánico para el desembarco de carga, así como un sistema de tracción para trasladar los materiales hasta la cima del islote. Concluida esta indispensable faena previa, se dinamitó un sector para habilitar cuevas que en un principio permitieron a la gente guarecerse de las inclemencias climáticas y que posteriormente sirvieron para almacenar los primeros materiales. Se dio paso así a una faena lenta y penosa en extremo, que los trabajadores, en un prodigio de paciente esfuerzo, llevaron adelante hasta conseguir el satisfactorio término de una edificación que al fin se convertiría en un verdadero monumento a la laboriosidad. Hitos cronológicos varios que marcaron el esfuerzo fueron: 7 de noviembre de 1895, día en que "con toda la solemnidad posible en ese sitio, se izó la bandera chilena y fue colocada la primera piedra de la torre. En una piedra labrada se encerró una caja de plomo conteniendo un acta firmada por los señores Slight y Ragosa y algunos de los operarios, así como monedas chilenas. El Subinspector de faros pronunció un corto discurso haciendo notar la importancia de la obra que la República hacía en bien de la

navegación de los barcos de todas las nacionalidades. Para mayo de 1896 la torre estaba lista para recibir la linterna, artefacto que quedó instalado el 30 de agosto.

El diseño de los faros, entendido como una edificación compleja, exigió el cumplimiento de normas arquitectónicas y de resistencia, que George Slight, no siendo un especialista en esas materias, debió suplir con los conocimientos adquiridos durante su permanencia en el Trinity House de Londres.

El faro quedó virtualmente concluido a mediados de 1896 y el resultado fue arquitectónica y funcionalmente exitoso, surgiendo de tal modo una forma o patrón de diseño y construcción de carácter singular y de vigencia temporal, limitada a las necesidades del Servicio de Señalización. Su fanal se encendió por vez primera el 18 de septiembre. Se eligió esa fecha por ser el aniversario de la Patria y además como homenaje al Presidente Montt, que había sido el gran impulsor de la señalización marítima, que en ese día finalizaba su período de gobierno. Las primeras naves que vieron la luz de este faro fueron los vapores Iberia de la Pacific y el Menes de la Kosmos. No obstante, la inauguración oficial se realizó el día 19 de diciembre del mismo año, en presencia de autoridades territoriales y navales.

La casa y la torre del faro se construyeron de piedra canteada extraída de una cantera abierta en el puerto Cuarenta Días y que se labró en el mismo islote, tarea en la que se destacaron algunos albañiles croatas que integraban el grupo de trabajo, muchos como eran en el oficio por tradición secular en su Dalmacia natal.

Faro Punta Dungeness.

Posición geográfica: Latitud 52° 24' S.

Longitud 68° 26' W.

Entrada Estrecho de Magallanes, Océano Pacífico. Fecha inauguración: Febrero de 1899.

Arquitecto/Constructor: Ingeniero Alan Brebner.

Material de Construcción: Torre de fierro fundido, casa de concreto.

Altura Torre: 25 metros.

Altura Plano Focal: 32 metros.

Historia.

En el año 1888 la República de Chile poseía un plan de iluminación para sus costas, en donde se consideraba la instalación del faro Punta Dungeness entre otros.

En sus orígenes considera la instalación de una "fanal sideral", pero debido a un reestudio se lo consideró con un fanal de 4° Orden de sistema Pintsch. Los trabajos se iniciaron el 10 de junio de 1897, a cargo del Ingeniero don Alan Brebner, por medio de contratistas, quienes lo entregaron sin terminar, por lo que hubo que concluirlos por administración. En este faro se utilizó el antiguo aparato de Punta Curaumilla (sistema Fresnel de 4° Orden con un aparato óptico cuya luz era producida por un manto incandescente y lámpara de parafina y un mecanismo de reloj que lo hacía girar), después de repararlo en Europa y la torre de fierro destinada originalmente al faro Islote Evangelistas.

El faro quedó terminado en el año 1898, siendo habitado por tres guardafaros. La torre tenía una altura de 25 metros, la cual se mantiene hasta nuestros días, y su alcance de luz era de 12 millas náuticas.

En ese mismo año Chile implementó un sistema de comunicaciones en base a palomas mensajeras, para lo cual inicialmente se adquirieron en Londres 50 pares de palomas, con todos los elementos necesarios para instalar las correspondientes palomeras. Este sistema fue empleado principalmente en los puestos aislados del extremo austral y del centro del país, siendo Punta Dungeness el segundo faro en Chile en donde se instalara un palomar, dando excelentes resultados, y que fuera reglamentado a fines de 1899. Este servicio de comunicación por medio de aves se mantuvo hasta 1904, siendo vendido a particulares ante la llegada de la radiotelegrafía.

En 1900 Punta Dungeness ya estaba unido a la ciudad de Punta Arenas por una línea telegráfica y telefónica las que funcionaban con

ciertas irregularidades.

Actualmente posee un fanal Power Bean Beacon, modificado, con lámparas de haluro metálico 400W/220 VAC.

Faro Bahía Félix.

Posición Geográfica: Latitud: 52E 58' S.

Longitud: 74E 04' .W

Estrecho de Magallanes, Océano Pacífico.

Fecha Inauguración: Mayo de 1907.

Arquitecto/Constructor: Iniciada por Luis Camuzi y finalizada por George Slight

Material Construcción: Piedra granítica.

Altura Torre: 14,2 metros.

Altura Plano Focal: 30 metros.

Historia.

El 26 de julio de 1900 se realizó la apertura de la propuesta pública para la construcción del edificio y anexos del faro Bahía Félix, siendo adjudicada al contratista Sr. Luis Camuzi por un total de 138 días hábiles, asimismo, se llamó a propuesta pública para la construcción de su torre, la que fuera adjudicada a la Sociedad "Fundición de Chile", quien se comprometía a hacerla en el plazo de 4 meses.

Su construcción se inició el 14 de noviembre de 1905, pero debido a problemas surgidos entre el Inspector de Faros, ingeniero George Slight, el 10 de mayo el gobierno decide rescindir el contrato, y le encarga al Sr. Slight la finalización de las obras, quien entregó un trabajo de excelencia.

La casa habitación fue confeccionada en piedra granítica, de bajo costo debido a las dificultades con que se tropezó en su construcción. Su aparato lenticular fue adquirido a la firma inglesa Chance Brothers and Co. Ltd., de alumbrado incandescente en base a gas de parafina. La altura de la luz era de 143 mts. y su visibilidad de 30 millas y fue entregado al Servicio el 1 de junio de 1907.

El faro posee además de la casa habitación y la torre, una aduana, una carpintería, una sala de baterías, una sala de motores y un muelle, cuyo estado de conservación, en general, es regular debido principalmente al clima imperante en la zona y por la vetustez de algunos materiales. También cuenta con un helipuerto y línea férrea desde el muelle hasta la casa. Esta línea se reemplazó en su totalidad en el año 1996. Actualmente se construye un nuevo carro de transporte que será tirado por un huinche eléctrico que se instalará durante el presente año (1997), el cual reemplazará al huinche mecánico de manivela que posee. También en 1996 se recubrió el interior de su torre con madera.

Faro Cabo Raper.

Posición Geográfica: Latitud 46°E 49' S.

Longitud 75°E 37' W.

Golfo de Penas, Océano Pacífico.

Fecha Inauguración: Noviembre de 1914.

Arquitecto/Constructor: Ingeniero escocés, George Slight .

Construcción Material: Hormigón Armado.

Altura Torre: 14 metros.

Altura Plano Focal: 61 metros.

Historia.

Se dio inicio a la obra el 1 de septiembre de 1900 con 22 hombres, fuera de la tripulación del escampavía Yáñez. El 7 de octubre del mismo año el Ingeniero George Slight impartió las instrucciones para la construcción de la casa, abrigo de la gente, consumos y pertrechos y para la construcción del muelle provisorio para el embarque.

La falta de comunicación con Puerto Slight originó desconfianza y miedo a los obreros por la soledad en que se encontraban, por lo que el Ingeniero Sr. Dupouy se vio obligado a levantar el campamento el 7 de noviembre, regresando con la gente en el escampavía Yáñez, lo cual evidentemente originó un gran atraso en la construcción. A

pesar de esto y del mal tiempo, quedó concluida en puerto Slight la primera casa a los 68 días trabajados.

Después de muchos trámites, sin buenos resultados, para que los vapores Braun y Blanchard recalaran en forma obligatoria en puerto Barroso y poder reabastecer desde allí el campamento, George Slight consiguió el 18 de enero de 1910, un decreto del gobierno que obligara a dichas naves recalar en forma obligatoria en puerto Slight.

Al 23 de marzo de 1912 se había logrado tender 3.500 metros de línea férrea que corría sobre puentes cuya altura variaba entre los 3 y 18 metros, con su respectiva locomotora, la cual disminuyó en gran parte la labor del acarreo de materiales para el concreto armado de que están contruidos los pilares que soportan los puentes por donde se tendió la línea, único medio de pasar por sobre el terreno por demás accidentado y peñascoso, por la orilla del mar hasta el pie del cerro donde se ubicaría el faro. La construcción de la línea férrea, finalizada en 1913 con una extensión de 7.500 mts., correspondía al sistema Decauville, trocha angosta, sobre la cual corría un trencito compuesto de varios carros planos (1,50 mts.² de plataforma) arrastrados por una pequeña locomotora. En este pequeño tren se hacía el traslado de los víveres y bultos para la gente del faro. Aproximadamente en el año 1921 la locomotora se estropeó y desde esa fecha hasta el año 1933 el transporte de víveres y enceres se hacía sobre los carros, pero arrastrados o empujados a mano.

Hoy en día, con el tren descompuesto y los continuos rodados sobre la ruta, el transporte de carga es hecho con la ayuda de un pequeño tractor, además de una carreta tirada por animales (bueyes y caballos).

Faro Isla Magdalena.

Posición Geográfica: Latitud 52E 55' S.

Longitud: 70E 34' W.

Estrecho de Magallanes, Océano Pacífico.

Fecha inauguración: Abril de 1902.

Arquitecto/Constructor: Ingeniero escocés George Slight /Causa & Chiartano.

Material Construcción: Ladrillos y concreto.

Altura Torre: 13,5 metros.

Altura Plano Focal: 49 metros.

Historia.

El faro Isla Magdalena, ubicado en el islote del mismo nombre a 30 kilómetros al norte de la ciudad de Punta Arenas, declarado Monumento Natural, comenzó a construirse en el tercer trimestre del año 1901, siendo iluminado el 15 de abril de 1902. La construcción es de material sólido, de 318 mts.², con cimientos de piedra y muros de concreto constaba de: 5 piezas habitaciones; 1 pieza para Oficina; 1 pieza para depósito de aceite; 1 pieza para almacén (depósito) y talleres, 2 piezas para cocina; 1 vestíbulo cubierto; 1 bloque de cemento que servía de pedestal a la torre del faro y que contenía, además de la escala de servicio, 2 lugares para empleados; 1 torre de fierro con faro completo y 2 estanques de mampostería, uno sobre el techo y el otro bajo tierra, al costado del edificio.

Posteriormente en el año 1955, producto de los planes de modernización, fue automatizado eliminándose la necesidad de contar con una dotación permanente, al ser alimentado mediante un generador de energía eólica. Debido a su automatización, la casa habitación quedó abandonada por aproximadamente 30 años, siendo víctima de vandalismo por parte de los lugareños quienes arrancaron puertas, ventanas, y en general todo lo que fuera de madera, sin tener presente la calidad de la misma, generalmente para ser usada como combustible.

Esta casa-faro, compuesta de 10 habitaciones y habitada por un guardafaros y su familia hasta mediados de la década de 1950, y donde durante medio siglo, los fareros mantuvieron funcionando la luz que ayudaba a la navegación desde y hacia Punta Arenas, fue declarada Monumento Nacional Histórico Nacional en 1976.

Con el propósito de poder protegerla del desmantelamiento de que

estaba siendo objeto, al no existir personal destacado en el faro, la Armada de Chile la cede en Comodato a la Corporación Nacional Forestal (CONAF) el 12 de febrero de 1981.

En 1995 la casa habitación fue parcialmente acondicionada, por la CONAF, (4 piezas y parte de la nave central), para instalar allí personal que cumpla funciones de protección y vigilancia en un esfuerzo por recuperar un monumento histórico y realzar una isla ya famosa por sus colonias de pingüinos. Esta primera etapa tubo un costo de 14 millones de pesos (US\$ 35.000).

En la actualidad, tiene toda su techumbre reconstituida pero debido a la carencia de fondos no se ha podido proseguir con el acondicionamiento del resto de las habitaciones, ya que el solo hecho de mantener personal, el cual es relevado cada 15 días con un costo de US\$ 1.000 por viaje, hace imposible destinar fondos para continuar con su reparación. Además la isla no posee agua dulce, aunque cuenta con estanque para la recolección de aguas lluvias, la cual es usada principalmente para los servicios higiénicos; por tal motivo ésta es trasladada desde Punta Arenas en bidones de 60 lts. cada uno, con su correspondiente costo.

Conclusión.

Si bien es cierto el estrecho de Magallanes fue en su época de oro una de las rutas más importantes para unir los océanos Pacífico y Atlántico, hoy en día no ha perdido su importancia; pero es verdad también que basándose en la necesidad de balizar esta importante ruta de navegación, se desarrolló hace más de cien años el Balizamiento del Estrecho de Magallanes, el que consideró la construcción de 7 faros de gran envergadura. Dichas señales, todas en estilo inglés y de una gran belleza arquitectónica, fueron construidas y supervisadas por el ingeniero escocés George Slight.

Con el paso de los años gran parte de estas señales se automatizaron es decir, quedaron sin personal, y han debido ser sometidas a distintos niveles y períodos de mantención y restauración.

Nuestro Servicio de Señalización Marítima, a pesar de no contar con grandes recursos económicos como los de los países europeos, hace cada año un gran esfuerzo en preservar su patrimonio. Sin lugar a dudas, el que cinco de nuestras señales hayan sido elegidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA) para conformar el libro de los 100 faros más importantes a nivel mundial, nos llena de orgullo.

BIBLIOGRAFIA

- Antecedentes históricos custodiados por el Servicio de Señalización Marítima.

—
* Srta. Encargada IALA Servicio Señalización Marítima.

** Ingeniero en Telecomunicaciones Servicio Señalización Marítima