

Estrecho de
Magallanes

500 años

Punta Arenas - Chile



Faros del Estrecho de Magallanes

Un patrimonio
histórico y arquitectónico

Mateo Martinić Beros
Julio Fernández Mallo

*Estrecho de
Magallanes*

500
años

Punta Arenas - Chile



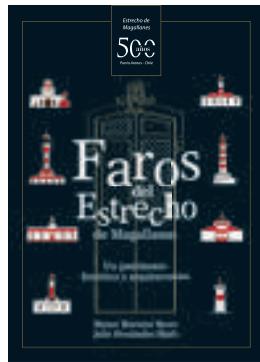
Datos de catalogación bibliográfica

**Mateo Martinić Beros
Julio Fernández Mallo**

Faros del Estrecho de Magallanes
Un patrimonio histórico y arquitectónico

Colección 500 años

ISBN: 956-291-176-4
Formato: 27x20
Páginas: 130



*Diseño: Pamela Ojeda Cárdenas y Pablo Biott Faridoni.
Fotografías y dibujos: María Felicia González Cárcamo.
Fototeca: Personal, Instituto de la Patagonia, Colaboradores.
Corrección ortográfica: Isabel Margarita Peña.
Traducción al inglés: Pamela Melián V.*

Auspiciado por la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas y su programa de conmemoración a los 500 años del paso de Hernando de Magallanes y su expedición naval por las aguas del estrecho (1520-2020), con el apoyo de La Prensa Austral y la Universidad de Magallanes.

Comité Editor

Hernán Altamirano Aburto
Marco Bartičević Sapunar
Marcelo Mayorga Zúñiga
Elia Simeone Ruiz
Roberto Uribe Paredes

Registro de Propiedad Intelectual N°122.774

Esta obra está protegida por las leyes de propiedad intelectual de la República de Chile y los tratados internacionales. Queda prohibida la reproducción de esta edición.

Derechos reservados para todos los países. Ninguna parte de esta obra puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, digital de grabación o fotocopia sin el permiso escrito de los autores.

La Prensa Austral Impresos.
Punta Arenas, Magallanes, Chile.

Estrecho de
Magallanes

500
años

Punta Arenas - Chile

Faros del Estrecho de Magallanes

Un patrimonio histórico y arquitectónico

**Mateo Martinić Beros
Julio Fernández Mallo**

Reedición, realizada con el aporte de la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas, Universidad de Magallanes y La Prensa Austral.

2019

Prefacio

El mundo se apresta a conmemorar el quinto centenario de la empresa de navegación magallánica, que intelectuales no han dudado en calificar como una travesía memorable. Para nuestra región, estos festejos resultan particularmente entrañables, pues fue la hazaña de Hernando de Magallanes -de hallar el paso marítimo estratégico que hoy lleva con justa razón su nombre e iniciar la primera circunnavegación- la que puso a Chile en el escenario del mundo moderno. Así, desde sus albores –incluidos los habitantes originarios-, la vida en este confín ha estado y estará íntimamente ligada al mar.

Varios de los pueblos nativos fueron canoeros y desarrollaron una forma de vida ligada a los canales y vericuetos marítimos propios de esta desmembrada geografía. Luego, con el advenimiento de los marineros europeos, creció la importancia de las conexiones y rutas marítimas. Parece pertinente no sólo hacer loas a la bravura de aquellos navegantes que elevaron velas hacia lo desconocido, sino que volver a mirar hacia aquellas construcciones que son la conexión entre el mar y la tierra: los faros. Por ello, cuando se conformó el Comité Editor de la “Colección 500 Años” -compuesto por La Prensa Austral, la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas y la Universidad de Magallanes- siempre se consideró incluir en esta serie de libros la obra “Faros del Estrecho de Magallanes, un Patrimonio histórico y arquitectónico”, de los autores Mateo Martinić Beros y Julio Fernández Mallo.

Se trata de una esmerada recuperación del patrimonio arquitectónico y cultural que, en este caso, ha sido reeditada por los autores y será, sin duda, un aporte al conocimiento de nuestra historia.

Elia Simeone Ruiz
Periodista
La Prensa Austral



*A los guardafaros
de ayer, de hoy y de siempre,
por su abnegado servicio profesional
y por soportar el agobio físico y espiritual
que son propios de su solitaria tarea,
en beneficio de la navegación y la humanidad.*

Contenido

INTRODUCCIÓN

I. ANTECEDENTES HISTORICOS

- Desarrollo de la navegación mercante por aguas magallánicas a partir del último tercio del siglo XIX y el inicio de la señalización marítima
 - George Slight, proyectista y constructor de faros
- El sistema de faros habitados del estrecho de Magallanes
 - Los guardafaros

II. CARACTERISTICAS ARQUITECTONICAS Y DE CONSTRUCCION DE LOS FAROS HABITADOS

- Memoria técnica explicativa
 - El lenguaje formal
 - Singularidad funcional
 - Aspectos tecnológicos

III. VALORIZACION PATRIMONIAL

IV. FICHAS TÉCNICAS DE LOS FAROS HABITADOS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

V. FUENTES DE CONSULTA



Introducción

La actividad marítima conformó uno de los hechos económicos de mayor relevancia que contribuyeron al desarrollo histórico de Magallanes durante el período de la ocupación colonizadora del territorio y su ulterior consolidación (1885-1920). La posición extrema y terminal en el continente americano y su ubicación remota respecto de otros lugares civilizados de Chile y de Europa en particular, en lo tocante al arribo de inmigrantes, al abastecimiento de bienes diversos, a la exportación de productos y a la comunicación en general, de una parte; y, de otra, el carácter geográfico intrincado, unido a la severidad climática, en que la vía marítima hubo de ser el indispensable elemento unificador para fines de penetración y explotación económicas y de poblamiento, hicieron del mar y de sus diferentes labores relacionadas o derivadas, elementos esenciales para el desenvolvimiento eficaz del correspondiente proceso. Siendo de suyo una faena compleja, la actividad marítima 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 de la navegación, máxime en una zona universalmente reconocida como de difícil geografía y rudas condiciones ambientales.

Este último aspecto exigió a su tiempo la instalación de un sistema de señalización que se materializó en parte con la erección 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 más de un siglo desde el inicio de la primera de ellas, se aprecian cada vez más como valores de carácter cultural, representativos de una época y por lo tanto, de importancia patrimonial.



Aspecto de la playa del puerto de Punta Arenas hacia 1883, donde se pueden observar algunos elementos de señalización para la seguridad marítima, según dibujo de Theodor Ohlsen

Es así que, como parte de las tareas de rescate histórico del Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, se formuló en 1994 un proyecto de investigación destinado a recuperar culturalmente los antiguos faros del estrecho de Magallanes*, varios de los cuales se hallaban deshabitados desde largo tiempo (por causa de la automatización de la iluminación) y, por consecuencia, en estado de abandono y progresivo deterioro en sus edificaciones.

Teniendo en consideración el tiempo transcurrido, la investigación hizo necesaria la búsqueda y acopio de antecedentes documentales variados para informar la parte propiamente histórica del proyecto, y tareas de terreno para fines de levantamiento y documentación fotográfica, lo que ha permitido conocer con la mayor fidelidad las características originales de los edificios, y sus instalaciones, que dada su condición de singularidad han adquirido con el correr de los años un valor patrimonial único, que merece ser conocido y preservado.

La obra fue presentada durante el transcurso del VII Congreso de Arquitectura de la Patagonia (1994), tuvo una favorable acogida al punto que la edición se agotó rápidamente. Esta circunstancia y el interés que el tema concitaba, como concita entre los amantes de la historia marítima, dado, además, en un contexto de creciente valorización del patrimonio histórico y cultural de Magallanes nos ha movido a preparar una nueva edición. En tal plan hemos hecho una revisión prolija del contenido en procura de una mejor y más completa información histórica y técnica -con la utilización de fuentes documentales inéditas-, y con el agregado de variada ilustración, a fin de dar a la obra la calidad y jerarquía que el tema se merece.

Ello ha sido posible en gran medida gracias a la gentil colaboración de doña Carmen Slight Ossandón, quien ha

conservado con comprensivo afecto y devoción la memoria y los papeles de su ilustre abuelo George Slight, y que puso a nuestra disposición escritos y fotografías; del suboficial señor Gustavo González, de DIRECTEMAR; también de la Armada de Chile, la Empresa Nacional del Petróleo, la Corporación Nacional Forestal y la Sociedad Marítima Cabo Froward, por las facilidades brindadas. Es grato dejar constancia de nuestro agradecimiento para con todos ellos.

Del mismo modo, expresamos un particular reconocimiento hacia Pamela Ojeda y Pablo Biott, por su interés y valiosa colaboración en el diseño gráfico y artístico de la presente edición. Es justo brindarles el crédito que se merecen por su talentoso trabajo profesional, así como el del personal del taller de obras de *La Prensa Austral*, que participó en las diversas fases de las labores de diseño e impresión. Asimismo se agradece el interés y sentido artístico puestos de relieve por José Antonio Fernández Goycoolea en el trabajo fotográfico, y el apoyo de los profesionales Dahián Oyarzún, Jorge Cortés, Cristián Cáceres y Guido Riquelme.

Complacidos por la acogida brindada por la comunidad a nuestro ensayo que explicamos por la valoración que se ha hecho de su contenido informativo histórico y arquitectónico patrimonial, y atendido el interés manifestado por los patrocinadores de incluirlo en el proyecto "Colección 500 años" de reedición de obras relevantes para la historia regional, ofrecemos esta cuarta edición revisada y ampliada en antecedentes históricos. Al hacerlo estamos ciertos de que este libro contribuirá en su mérito a la debida significación que habrá de tener en 2020 la conmemoración pentacentenaria del descubrimiento del estrecho de Magallanes y de Chile por el sur, realizados en el transcurso de la grandiosa empresa náutica concebida y comandada por Fernando de Magallanes.

Los autores

Punta Arenas, Marzo de 2019

I. *Antecedentes históricos*

Desarrollo de la navegación mercante por aguas magallánicas a partir del último tercio del siglo XIX y el inicio de la señalización marítima

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 los territorios aledaños por parte de la República de Chile en 1843. Debe recordarse que el inspirador de tan trascendente acción, el Libertador Bernardo O'Higgins, había basado en tal circunstancia la presencia jurisdiccional y colonizadora de la nación en la región meridional americana, habiendo formulado en 1836-37 los primeros planes para el establecimiento de un servicio de remolque de veleros, reactivado más tarde, luego de la auspiciosa primera navegación del Estrecho por naves a vapor (1840).

Sin embargo, por distintas razones y circunstancias, la navegación mercantil 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).



Vista de Punta Arenas en 1880, con su faro. Dibujo de R.T. Pritchett



Vapores Chile y Perú con los que se inició en 1840 la navegación a vapor por el estrecho de Magallanes

Desde entonces, de manera progresiva, el paso de naves mercantes, principalmente de vapores, se fue intensificando tanto porque nuevas compañías pasaron a utilizar la vía fretana en sus servicios interoceánicos, cuanto porque se incrementó el tráfico de embarcaciones. Sirva de referencia para el caso el número de barcos que fondearon en Punta Arenas, que de un total de 27 en 1868 (con 18.000 toneladas de registro) subieron a 343 (con 591.289 toneladas) en 1892.

Como se ha señalado antes por uno de los autores, a fin del siglo XIX navegaban regularmente por el estrecho de Magallanes vapores de las empresas Pacific Steam Navigation Company, Compañía Alemana de Vapores Kosmos, Compañía Inglesa Lamport Holt, Greenock Steam Ship, W. R. Grace & Co., Compagnie Chargeurs Reunis, Línea Hamburgo-Sudamericana y Gulf Line Ltda., que totalizaban no menos de veinte arribos mensuales a Punta Arenas. Al paso de los vapores de estas compañías debía 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 puertos del litoral central del país; el tráfico sin itinerario fijo de barcos mercantes de bandera extranjera, el cruce de naves de guerra de distintas nacionalidades, además del intenso movimiento de cabotaje intraterritorial que se iniciaba en el puerto de Punta Arenas o que confluía al mismo, con lo que se podrá comprender la importancia que había adquirido el gran canal interoceánico cuando concluía el siglo XIX¹.

Para entonces la hidrografía fretana, no obstante lo que habían avanzado los correspondientes estudios y relevamientos a contar de 1826-30, de la Real Marina Británica, no podía darse por suficientemente conocida, lo que unido al creciente movimiento marítimo explicaba la secuencia de siniestros: 36 entre 1869 y 1894, en su gran mayoría con pérdida de naves, vidas humanas y valiosos cargamentos. Esta circunstancia había llegado a ser preocupante para la autoridad territorial y más todavía para las nacionales, dado el compromiso solemne que la República había asumido en 1881 al suscribirse el tratado de límites con la República Argentina, que había puesto fin al litigio patagónico, y que había dejado bajo el dominio absoluto de Chile al estrecho

de Magallanes, obligándolo así al mantenimiento de la seguridad en su navegación para beneficio de la humanidad.

Tempranamente, esto es, cuando el tráfico mercante regular asumía creciente importancia, el gobernador de la Colonia de Magallanes, capitán de corbeta Oscar Viel, se preocupó de representar al Supremo Gobierno la necesidad de adoptar medidas concretas en tal sentido. En efecto, en 1872 sugirió la instalación de un faro en la entrada oriental del estrecho de Magallanes (cabo Vírgenes) y el balizamiento de otros sectores de su curso que ofrecían riesgo para la navegación².



Vista de la colonia de Punta Arenas en 1867. En primer plano el cuartel de los artilleros de marina. Dibujo de F. Le B. Bedwell (1871)

Tocante al faro el gobierno del presidente Federico Errázuriz lo consideró de prioridad y encomendó al Inspector General de Faros Enrique Siemsen la elaboración de un plano y presupuesto para la ejecución de la obra que, atendiendo la opinión de gente experta, debía instalarse en la entrada oriental del estrecho de Magallanes, de preferencia en el cabo Vírgenes. El proyecto correspondiente para la erección de “un faro lenticular de primer orden” fue entregado el 10 de junio de 1873. El mismo singularmente asumía la condición de faro-fortaleza, esto es, la de una instalación que no solo requería de espacio para el equipo



Capitán de corbeta Oscar Viel, Gobernador de Magallanes (1867-1874), impulsor de la señalización marítima en el estrecho de Magallanes

de iluminación y anexos, de habitación y comodidades para el personal que habría de servirlo (un guardián, cuatro ayudantes y un sirviente), sino además para alojar de manera permanente una guardia militar de 25 soldados al mando de un suboficial.

Se advierte de este requerimiento la intención del Supremo Gobierno de asignar a la instalación proyectada una doble finalidad: la de servir a la navegación y la de cautelar la jurisdicción nacional en un lugar estratégico del litoral sudpatagónico oriental. Y en este objetivo particular estuvo

la causa de que el proyecto resultara al fin fallido, pues enterado de la iniciativa Félix Frías, representante diplomático de la Confederación Argentina ante el gobierno de Santiago, elevó una protesta ante el mismo cuestionando la medida como alteratoria del *statu-quo* fundado en la pretensión que su país manifestaba sobre el dominio de la Patagonia y el estrecho de Magallanes, cuya posesión de facto ejercía Chile en virtud de su propia reclamación de soberanía. Así el proyecto del faro Vírgenes se postergó *sine die* en espera de una mejor oportunidad que nunca llegaría.



Faro de Punta Arenas, construido en madera en 1878 por orden del Gobernador Carlos Wood

En cuanto al balizamiento del Estrecho mismo las sugerencias del gobernador Viel tuvieron acogida y en el curso de los meses de septiembre y octubre de 1873 se realizaron las instalaciones correspondientes. La primera fue puesta en el bajo Punta Arenas, a la vista de la colonia homónima, y en los bancos Orange y Narrow en proximidad de la Primera Angostura. La colocación de estos elementos se hizo con la goleta *Covadonga* al mando del capitán de fragata Ramón Vidal Gormaz. Tiempo después se agregaron otras tres boyas situadas en Punta Delgada, banco Tritón y bajo Marta, cuya instalación se realizó por personal de la corbeta nacional *Abtao* (1874) y en Punta Dungeness y cabo Dirección por la corbeta nacional *Chacabuco* (1875). Con estos elementos se configuró y puso en servicio el primer sistema de apoyo a la seguridad de la navegación por el estrecho de Magallanes, como la requería un tráfico mercante que crecía de año en año.

Como dato curioso debe señalarse que desde el año 1865 el puerto de Punta Arenas tuvo un faro *sui-generis* al concluirse la construcción de la torre de guardia del cuartel de los artilleros de Marina que servían la guarnición del establecimiento. Esta estructura remataba en una garita que de día funcionaba como atalaya y que de noche proyectaba la luz de un farol que cada atardecer era puntualmente encendido para servir como señal para los navegantes. El incendio del cuartel durante el motín de los artilleros, en noviembre de 1877, y su posterior desarme significó la suspensión de la señal luminosa. En su reemplazo, y siempre con la preocupación de prestar servicio a la navegación, en 1878, por desición del gobernador Carlos Wood se construyó un gran torreón en el mismo sitio, que se pintó con los colores rojo y blanco para servir como baliza diurna y con luz nocturna visible hasta diez millas para la aproximación a la rada de Punta Arenas. Sin embargo de estos trabajos y otros menores del género, durante los años de 1880 se advirtió con el incremento del tráfico marítimo que era imprescindible la planificación y desarrollo de obras de mayor envergadura para establecer un sistema moderno de faros que brindara mayor seguridad a la navegación por el Estrecho en todo tiempo.



Baliza erigida en 1875 en la punta Dungeness por el comandante Francisco Rondizzoni, de la corbeta Chacabuco

De ese modo, hacia 1887 una empresa particular presentó al Supremo Gobierno un proyecto para utilizar y balizar las costas del Estrecho, y para remolcar naves veleras en el mismo -antigua propuesta ésta sobre la que se venía tratando desde la época de O'Higgins-. Para resolver sobre la materia el Ministerio de Marina encomendó su estudio a una comisión de expertos integrada por Ramón Vidal Gormaz, Jorge Montt y Javier Molinas, todos oficiales destacados de la Armada de Chile.

El informe pertinente se elevó con fecha 25 de agosto de 1887, cuyo contenido es de interés transcribir en parte, por cuanto ilustra cabalmente respecto de la materia.

“La navegación interoceánica, del Atlántico al Pacífico o recíprocamente, manifestaban, se efectúa, como es sabido por toda clase de vapores usando con preferencia la vía del Estrecho de Magallanes, por ser la más corta i ventajosa en todos sentidos cuando no hai que tomar en cuenta la dirección de los vientos. Los buques de vela por esta causa tienen que resolverse a desafiar los tempestuosos mares del Cabo de Hornos.

En la actualidad la navegación de aquel paso se lleva a cabo sin peligro alguno durante el día, con el auxilio de las boyas y valizas establecidas por el Gobierno de Chile.

Tratándose de la navegación nocturna los infrascritos, oyendo los dictados de nuestra propia experiencia y la opinión de algunos Capitanes que frecuentan esos parajes, hemos llegado a la conclusión de que si bien hai tramos del estrecho que un marino prudente no debe navegar sin disponer de la plena luz del día, existen otros que sería mui conveniente poder atravesar sin ese requisito. A consecuencia de los duros tiempos que reinan en aquellas rejiones, hai que atribuir un valor inestimable a la posibilidad de recalar fácilmente al Estrecho, penetrar en él a cualquiera hora de la noche, en busca de mar más tranquilo, i surcarlo en parte hasta tomar una situación que permita aguardar sin inquietudes la claridad del día a fin de continuar viaje.

Para el logro de estos propósitos, tan dignos de ser atendidos, es indispensable erijir un cierto número de faros, lo que contribuiría a incrementar la cantidad de vapores que hoi cruzan el Estrecho, induciendo aun a los grandes paquetes de Nueva Zelanda que hoi, para ir a Inglaterra, prefieren doblar el cabo de Hornos, a seguir la derrota de Magallanes, menos espuesta a la braveza de los mares.

La instalación de los faros de que hablaremos más adelante combinada con las valizas y boyas hoi existentes, pondría al Estrecho en condiciones de navegabilidad tan satisfactorias como es de desear por algunos años. Al hablar de ciertos tramos del Estrecho que no es prudente recorrer de noche, nos hemos referido a las Angosturas, pasajes estrechos en algunos de los cuales se experimentan fuertes corrientadas de marea. Para que no se considerara mui peligroso pasarlas de noche sería preciso emplear un número mui crecido de faros, cuyo costo orijinal i el de mantenimiento no guardaría proporción con la problemática ventaja de reducir en unas pocas horas el tiempo que se tarda en surcar el Estrecho, corriendo el riesgo de ser aconchado sobre los bancos ó riberas, sea por un lijero descuido o por un error de apreciación del punto de la nave. En vista de estas razones no apreciamos por ahora indispensable la necesidad de instalar faros en las Angosturas, las que como hasta el presente se atravesarían durante el día. Esta reducción en el número de faros traería consigo una considerable rebaja en el costo del alumbrado i avalizamiento del Estrecho, i por tanto la disminución de la tarifa que se crea conveniente exigir por esos servicios a las naves que lo crucen. Por nuestra parte creemos que esa tarifa debe ser tan baja que no ponga fuera del alcance de pequeñas compañías la fácil travesía del Estrecho. Preciso es también tener presente, que no se divisa mui remota la época en que se abra el Canal de Panamá, i que está en nuestro interés atraer por todos los medios posibles al paso por el Estrecho al mayor número de las naves que tengan que ir de uno a otro Océano”³.

Luego los informantes se referían al asunto del remolque de naves veleras para facilitar su paso por el estrecho de Magallanes, aspecto que se omite por no ser pertinente, y se proponía la instalación de un sistema de iluminación integrado por 12 faros, entre ellos los de Evangelistas y Punta Dungeness situados, respectivamente, en las entradas occidental y oriental del gran canal interoceánico⁴.

Fundamentaban que *“al fijar este número de faros, y sus colocaciones, hemos tenido en primer lugar presente la conveniencia de poder tomar de noche cualquiera de las bocas del Estrecho para buscar un abrigo en los malos tiempos i esperar la venida del día a fin de proseguir el viaje. En segundo lugar hemos consultado la ventaja de que se pueda recorrer de noche ciertos tramos que no ofrecen peligros a la navegación, tales como las distancias que median entre Punta Arenas a los*

Cabos Gallant i San Vicente, para alcanzar en hora oportuna los pasos angostos del Estrecho. En tercer lugar, hemos juzgado de interés facilitar el acceso de otros puntos notables del canal magallánico, para acortar en cuanto sea posible su navegación”.

“La reducción al número fijado de los faros que conceptuamos menester instalar para dar seguridad a la navegación del Estrecho, i la idea que hemos avanzado de descartar el proyecto que tiende a la mejora de esa navegación, el servicio de remolque, son la consecuencia del convencimiento que abrigamos de que no se debe postergar por más tiempo la iluminación de esa vía, i que para hacerla desde luego practicable es preciso reducir a un mínimo los gastos que ocasione su establecimiento”⁵, para concluir opinando que debía ser el Estado el que se encargara de materializar un proyecto tan importante, en vez de otorgarse privilegio a una empresa particular para tal objetivo, y que, si se optaba por esta alternativa, que se garantizara un servicio que no resultara oneroso para los usuarios. En definitiva, el proyecto no adelantó

tanto como pudo esperarse y la materia se dilató mientras la necesidad de un sistema de iluminación marítima en los litorales de Chile se hacía cada vez más evidente.

Así se llegó a 1890 y en octubre, encontrándose el Presidente José Manuel Balmaceda de visita en Viña del Mar, recibió en audiencia a un ingeniero extranjero quien le propuso la iluminación eléctrica del estrecho de Magallanes. Según este proyecto, *“a la entrada y salida del estrecho se colocarían dos grandes faros, que proyectarían su luz a largas distancias y en todo el trayecto se situarían de*

trecho en trecho y en puntos eminentes otros faros...”, informó el diario *El Mercurio* de Valparaíso en su edición del día 9 de ese mes. Es posible que el ingeniero fuera alguno de los dos profesionales franceses, Laffon y Racopé, a quienes por entonces el Gobierno Chileno había otorgado la concesión para instalar 72 faros en el litoral de la República, aceptando la propuesta formulada para el efecto por aquéllos.

Las condiciones del privilegio incluían el compromiso gubernativo para asumir por cuenta del fisco los gastos de construcción de los caminos de acceso a los sitios elegidos, el suministro de la totalidad de los materiales y la ejecución de varias obras civiles complementarias, todo lo cual aparecía como excesivamente generoso para con unos proponentes que al concluir la instalación de los faros tendrían la garantía de cobrar los derechos de explotación por un plazo de catorce años. Por ello, de momento nada ocurrió, y en 1893 la propuesta de Laffon y Racopé fue nuevamente estudiada por una comisión *ad hoc*, integrada por varios distinguidos almirantes y por el ingeniero George Slight, especialistas en la materia. El informe de rigor fue desfavorable para los proponentes franceses y una vez más quedó en claro que debía ser el Estado el que se hiciera cargo de la empresa, atendida su relevancia para la seguridad del comercio marítimo.



Aspecto de la baliza levantada hacia 1875 en el cerro Dirección. Su vetustez ocasionó su derribo a principios del siglo XXI



“Vapor cruzando el estrecho de Magallanes”, óleo de Thomas Somerscales



Cupo entonces al sucesor de Balmaceda en la presidencia de la República, capitán de navío Jorge Montt resolver definitivamente sobre la materia. Así, obrando en consecuencia con su parecer de años antes, su gobierno asumió con la debida responsabilidad la trascendente tarea, que fue continuada con intensidad durante las siguientes administraciones, hasta la ejercida por don Pedro Montt (1906-1910), época para la que pudo darse por cumplida la segunda y más importante fase histórica en lo tocante a la seguridad de la navegación por las aguas del estrecho de Magallanes.

Los efectos favorables de la instalación del servicio de faros en el estrecho de Magallanes fueron previstos y consignados por el Delegado del Supremo Gobierno en el Territorio, Mariano Guerrero Bascuñán, ya en su memoria elevada en 1897:

“Aceptadas ya las propuestas pedidas para la construcción del faro de Punta Dungeness en la boca oriental, parece indudable que todos los buques de las líneas de Australia i Nueva Zelanda, abandonarán el Canal de Suez para tomar la ruta del Estrecho de Magallanes. No es, pues, aventurado suponer que el movimiento marítimo de Punta Arenas aumentará en un cincuenta por ciento en los dos primeros años que sigan a la iluminación de las dos bocas del gran canal.”

Para que se comprenda la importancia que ya ha tomado las navegación del Estrecho bastará saber que durante el año de 1896 han entrado a Punta Arenas 144 buques de cabotaje con un tonelaje de 307.330 toneladas, i del extranjero 183 buques con una capacidad de 355.950 toneladas de registro, lo que hace un total de 327 buques con una capacidad total de 663.280 toneladas.

Durante el mismo tiempo han salido 143 al cabotaje i 178 al extranjero o sean 321, comprendiendo todos una capacidad total de 658.922 toneladas”⁶.

De ese modo la República de Chile honraba el compromiso contraído con las demás naciones civilizadas al reclamar para sí la jurisdicción exclusiva del estratégico y vital canal

interoceánico: garantizar dentro de lo posible la más expedita navegación sobre sus aguas soberanas.

George Slight, proyectista y constructor de faros

Dadas las antiguas y excelentes relaciones que existían entre Chile y Gran Bretaña, y conocido el grado de adelanto que este último país poseía en cuanto se refería a las actividades marítimas, fue lógico que al mismo recurriera el Gobierno Chileno cuando hubo necesidad de contratar a un especialista para que asumiera la responsabilidad de la construcción de un sistema de faros, para modernizar la señalización marítima en las aguas territoriales de la República, en particular de aquellas como las magallánicas, que mostraban un mayor riesgo para la seguridad de la navegación.

Es posible que ello ocurriera durante la etapa final de la administración del Presidente Balmaceda, cuya preocupación por el progreso del país se había manifestado en una serie de obras públicas de trascendencia, como también lo era la referida a la materia. El encargo se hizo al embajador de Chile ante el Gobierno Real, Agustín Ross, quien para el efecto se hizo recomendar un profesional de competencia probada, con experiencia en construcciones de particular exigencia.

El elegido fue el ingeniero George Slight, nacido en Edimburgo, Escocia, el 30 de septiembre de 1859. De sus ancestros paternos y maternos heredó la vocación por las artes mecánicas y por la especialidad de faros, como su padre, igualmente ingeniero, era bien conocido como inventor de la máquina de rotación o “regulador de velocidad” de los faros de la época. Concluidos sus estudios con la obtención del título de ingeniero mecánico, se embarcó, en una suerte de aprendizaje profesional, en vapores que hacían el servicio entre el Reino Unido y la India. Después ingresó a la prestigiada Trinity House de Londres, oficina responsable del servicio de faros de Gran Bretaña, y posteriormente fue incorporado como miembro en el Real Instituto de Ingenieros.



George Slight (derecha), junto a su padre y un hermano hacia la época de su contratación por el Gobierno de Chile



Presidente Jorge Montt (1891-1896), en cuya administración se inició el programa de señalización marítima en el litoral de Chile

Era, al parecer, un profesional muy recomendable, cuya idoneidad quedaría sobradamente demostrada a lo largo de un prolongado y meritísimo servicio. Su contrato con el Gobierno de Chile fue inicialmente por cinco años y tenía como objeto el de proyectar y erigir un faro en la entrada occidental del estrecho de Magallanes. Arribó al país en 1892 y quedaría aquí para siempre⁷.

Concluida satisfactoriamente la erección del faro Evangelistas, se le renovó el contrato a Slight, debido a su calificación y competencia, y fue designado Jefe de la Sección Faros y Balizas de la Dirección del Territorio Marítimo, cargo que ocuparía por espacio de dos décadas. Durante este período, esto es, desde su arribo al país y hasta 1914, proyectó y dirigió la construcción de 64 faros, de los que 17 fueron instalados en los litorales del estrecho de Magallanes, siendo de ellos los más importantes los de Evangelistas, Guafo y Raper, por sus características y por las dificultades que significó su erección.

En 1912 fue comisionado por el Gobierno para estudiar el reciente invento de la iluminación automática con pantallas "Flash", y viajó a Alemania y Suecia con el fin de visitar las fábricas Pintch y A.G.A., respectivamente. Sus ulteriores recomendaciones técnicas elevadas a la superioridad naval determinaron la elección del sistema inventado por el sueco Gustavo Delén, mediante el empleo de gas de acetileno para el aparato destellador. En 1916, al vencer su último contrato se retiró del servicio naval, para dedicarse a las actividades privadas.

En su trabajo profesional, según lo recuerda su nieta Carmen, George Slight por lo común diseñaba los planos después de una minuciosa inspección del terreno, y tomaba ideas de planos que él mismo había hecho cuando trabajaba en Trinity House. Junto con hacer los proyectos y cálculos, siempre escuchaba y pedía opiniones de marinos, ingenieros y lugareños.

En el diseño de planos de las torres de fierro de algunos faros trabajó conjuntamente con la firma Chance Brothers & Co.

(Birmingham-Londres), a la que aquél enviaba los bosquejos y correspondientes cálculos. Otra firma del ramo con la que el ingeniero Slight mantuvo trato ocasional fue Stone-Platt, de Nowley.

Tan satisfecho pudo estar de su labor profesional y de la del servicio a su cargo, que con legítimo orgullo informaba así a la Dirección del Territorio Marítimo en 1916:

“Creo que es el único ramo del servicio del Gobierno que ha dado resultados tan definidos i su existencia ha quedado más que justificada por los valiosos servicios prestados al país en general, fomentando el desarrollo del comercio marítimo i como es esencial mantener el servicio en su más alto grado de eficacia i de una manera digna del país. Es de la incumbencia del Gobierno conceder los fondos necesarios, no sólo por no ser este servicio un gravamen al Estado, sino también para evitar las consecuencias fatales para la industria i el comercio de esportación, pues, si por falta de fondos para mantener irregularidades en el funcionamiento de las luces, caería en desprestijio ante el mundo entero y traería enseguida el alza de fletes i seguros repercutiendo de manera desastrosa en las entradas jenerales de la Nación, por cuanto armadores extranjeros no enviarían sus buques a estas costas considerándolas peligrosas, si no pudieran confiar en la regularidad del alumbrado”⁸.



“Velero saliendo del estrecho de Magallanes”, óleo de Thomas Somerscales



George M. Slight

Ingeniero George Slight en la época final de su vida

Nada expresa mejor la responsabilidad, preocupación y entrega profesional y funcionaria de George Slight, que las líneas transcritas.

Sin embargo, al solicitar dos años después su jubilación este ejemplar servidor público no tuvo siquiera la satisfacción de una respuesta como la merecía. No obstante ello, prosiguió colaborando con la Dirección del Territorio Marítimo como consultor y supervisor en la construcción de otros faros. Todavía en 1929, y ya con su salud resentida, seguía esperando. Nunca se le otorgó el derecho reclamado, ni después de su muerte su viuda recibió una pensión de gracia (¡el pago de Chile..!). Falleció en Santiago el 26 de junio de 1934.

La tarea desarrollada por el ingeniero escocés le ganó un merecido prestigio en el ambiente naval y marítimo de Chile, fama que ha llegado hasta nuestros días, en que se ha superado el siglo desde el comienzo de su proficua obra técnica, que ciertamente contribuyó al afianzamiento de la

seguridad en la navegación por las aguas nacionales, en especial de aquellas de Magallanes por las que transcurren las rutas habituales del tráfico mercantil de barcos de distintas banderas.

En la costa occidental de la península de Taitao, en el sector interior de la península de Tres Montes, al fondo del fiordo Hoppner se ubica **Puerto Slight** (Lat. 46° 48' 20" S- Long. 75° 33' 45" O). Esta



Réplica del faro Evangelistas, en forma de reloj, que fue obsequiada al ingeniero George Slight por la Marina Mercante Chilena, en testimonio de gratitud, cuando se retiró del servicio en 1916. La pieza fue donada en 1974 por la familia al Museo Naval de Valparaíso

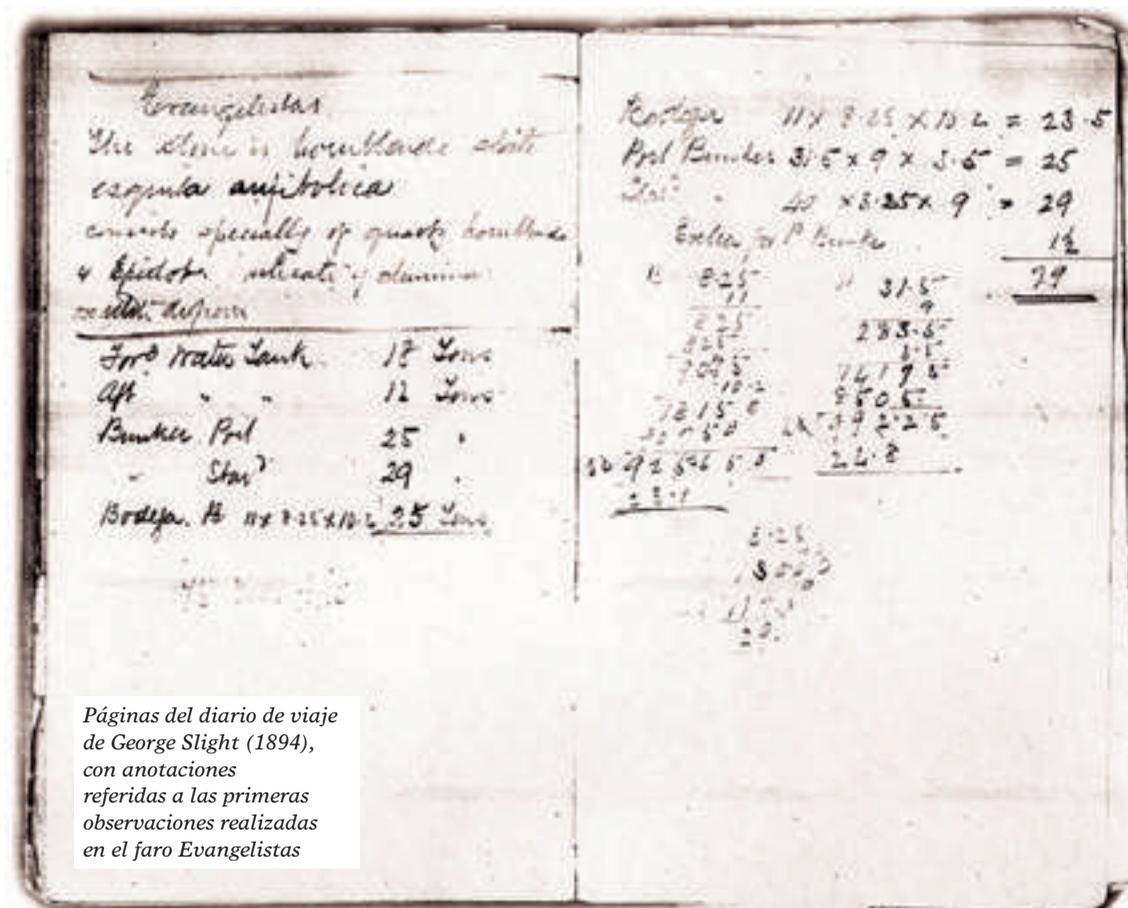
denominación constituye un homenaje justiciero de reconocimiento por parte de la Armada de Chile para un calificado profesional que diera lo mejor de su vida creativa al servicio del país y de la humanidad.

El sistema de faros habitados del estrecho de Magallanes

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 habrían de ser confiados 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.

De acuerdo con las características hidrográficas del gran canal y las experiencias derivadas de algunos siniestros, los puntos elegidos para las correspondientes instalaciones fueron los islotes Evangelistas, para señalar el acceso y salida occidentales; Punta Dungeness, cabo Posesión y Punta Delgada, para asegurar el acceso y la salida orientales, y el ingreso a la Primera Angostura; la isla Magdalena, en el inicio norte del Paso Ancho del Estrecho; el cabo San Isidro, en el correspondiente al Paso del Hambre, y la punta o bahía Félix (San Félix), en la parte terminal del Paso del Mar, próxima a la boca occidental, y el islote Fairway, en el paso Shoal, que intercomunica el Estrecho con el canal Smyth, por el que se inicia, de sur a norte, la ruta de navegación interior a lo largo del archipiélago patagónico.

El diseño de los faros, entendido como una edificación compleja, exigió el cumplimiento de normas arquitectónicas y de resistencia que Slight, no siendo un especialista en esas materias, debió suplir con los conocimientos adquiridos durante su permanencia en la Trinity House. Probablemente se sirviera para ello de planos con diseños estándares en lo tocante a fachadas, proporciones, estructuras de techumbre, espesores de muros, vanos de puertas y ventanas, distribución de las habitaciones, en fin, a las que las características físicas de los lugares de emplazamiento y la experiencia debieron introducir modificaciones y adaptaciones apropiadas.



Páginas del diario de viaje de George Slight (1894), con anotaciones referidas a las primeras observaciones realizadas en el faro Evangelistas

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. Así, consideradas desde el punto de vista arquitectónico, han devenido expresiones únicas por estar referidas a edificaciones propias de una necesidad funcional y por tanto virtualmente irrepetibles.

La serie se inició con el faro “Islotes Evangelistas”, cuya construcción constituyó un verdadero desafío habida cuenta de la extrema dificultad de acceso y la habitual inclemencia climática. Por el hecho de haber sido el primero y además de muy laboriosa erección, existe sobre esta circunstancia información suficiente, inclusive rica en detalles y anécdotas, no así sobre los demás faros, cuyas edificaciones no enfrentaron problemas ni dificultades semejantes. De allí

que, en lo que interesa, se ejemplifica con este primer faro del estrecho de Magallanes.

Para su emplazamiento se eligió el islote suroeste del grupo Evangelistas, que lleva idéntico nombre. El grupo está situado en el océano Pacífico frente a la boca occidental del Estrecho, en latitud 52° 23' 05" sur y longitud 75° 05' 08" oeste. Son islotes de piedra, virtualmente desprovistos de vegetación, azotados permanentemente por el oleaje que en ocasiones alcanza a salpicar hasta la base del faro (50 metros s.n.m.). La lluvia cae constantemente, totalizando entre 2.000 y 3.000 milímetros anuales, como promedio.

Aunque con seguridad fue avistado por los exploradores precedentes, el pequeño conjunto insular recibió su denominación durante la expedición de los hermanos Bartolomé y García Nodal, navegantes españoles que en 1619 realizaron la primera circunnavegación fueguina, procediendo desde el sur. Los holandeses que habían pasado por allí a contar de 1599 lo nombraron Sorlinges y con ese topónimo se incorporó a la importante cartografía de aquel origen. Posteriormente, en 1670, John Narborough los llamó Islotes Dirección por cuanto conforman una excelente señal para acceder por el oeste al estrecho de Magallanes, pero, en definitiva prosperaría el bautizo hispano.



Vista del grupo Evangelistas tomada por el ingeniero Slight en su primer viaje (1894). En el peñón de la derecha, señalado por una flecha, se indica el lugar elegido para construir el primer faro del estrecho de Magallanes



En verdad se trata de un conjunto abrupto, salvaje y de aspecto siniestro. Difícilmente se encontraría un paraje menos atractivo, pero, no obstante, su estratégica ubicación respecto de las rutas que entraban y salían del estrecho de Magallanes, o que procedían de los bravíos mares del cabo de Hornos, lo recomendaba como el sitio más apropiado para erigir un gran faro.

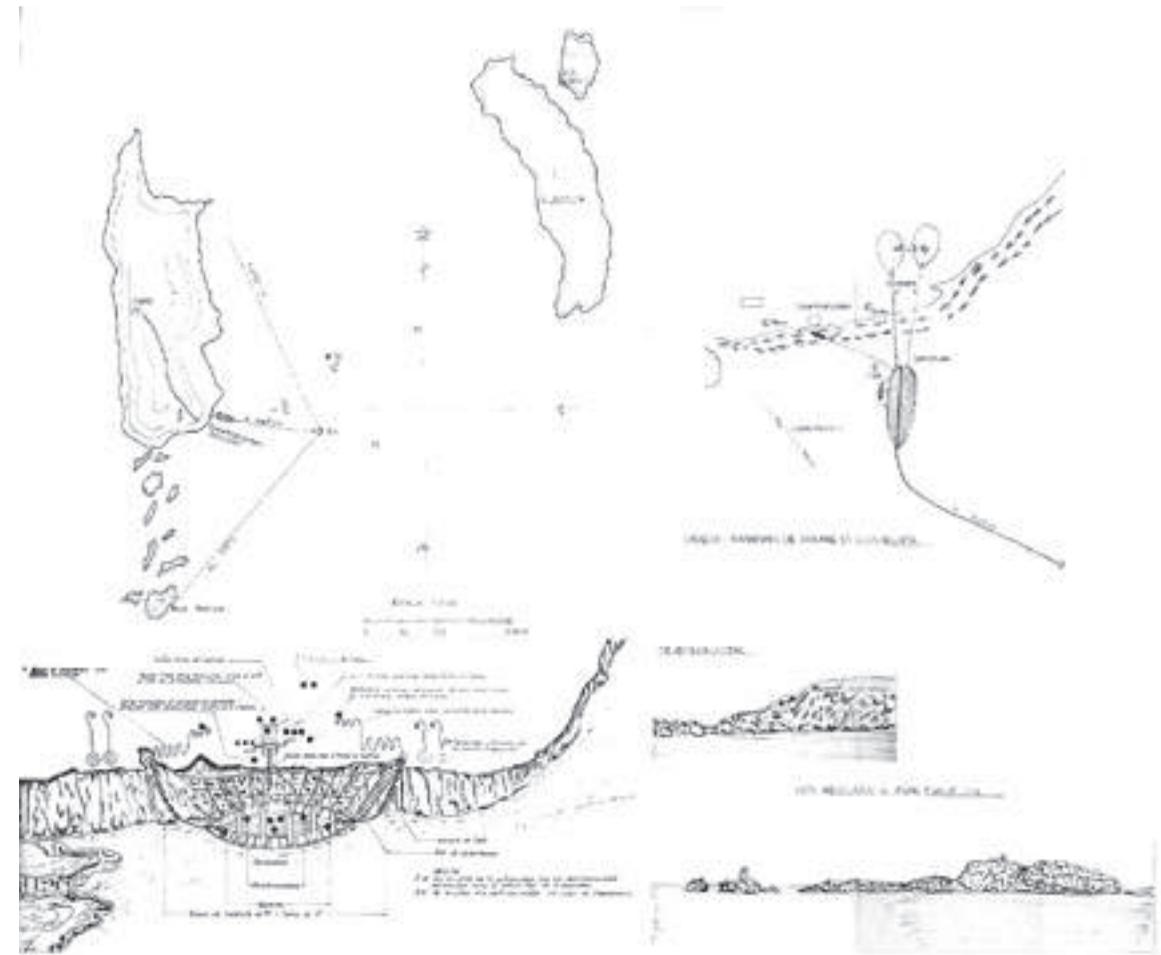
A fines de febrero de 1894 George Slight se embarcó en el vapor *Potosí* de la compañía Pacific, con destino a Magallanes. Hubo de tener así la primera impresión directa sobre lo que era la desolada y bravía costa patagónica occidental y en especial sobre la zona de la boca occidental del Estrecho.

El día 2 de marzo tuvo su encuentro con el futuro teatro de trabajo. Así relataría el hecho en sus apuntes:

“Fui llamado por el ingeniero a las 2 de la mañana pues los islotes Evangelistas estaban a la vista en lontananza. Fui directamente al puente de mando y de ahí nos dirigimos todos a cubierta a ver estas rocas en un mar terriblemente pesado, pero por suerte en ese momento no llovía, sólo mucho viento.

*Nunca me hubiera imaginado, -consignaría impresionado-, ver algo tan agreste, salvaje y desolado como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver esos peñones borrascosos era realmente sobrecogedor. Con una tenue claridad en el horizonte se podían ver grandes olas rompiendo fuertemente en la parte oeste de los Islotes. Una visión que difícilmente alguien pueda imaginar...”*⁹

Al arribar a Punta Arenas, el ingeniero escocés se entrevistó con las autoridades, en primer lugar con el Gobernador del Territorio, capitán de navío Manuel Señoret, y conoció durante los siguientes días a algunos vecinos importantes, entre ellos al ingeniero austríaco Luis Ragosa, que estando enterado del proyecto, tenía interés en contratar la obra de edificación del faro. No obstante haberlo encontrado Slight de primera algo “aspero y tosco”, acabaron entendiéndose muy bien.



*“Desde el 19 de abril en adelante he pasado el tiempo entrevistando marineros y a otras personas y recopilando información sobre Evangelistas. Encontré que hay muchas opiniones diferentes y muchas contradicciones sobre la manera de subir, la naturaleza de la roca, el agua, etc. Entrevisté al Capitán Precht, al Capitán González, quien era portugués, Capitán Harry Rothemburg”*¹⁰, George Stole y otros marinos.

Plano y croquis realizado por George Slight al dar inicio a las faenas de construcción del faro. Se observa el detalle de la estructura del aparejo ideado para la descarga de los materiales

*“Yo tengo un completo y valiosísimo informe que ha hecho un oficial de la Armada, el Teniente Baldomero Pacheco en diciembre de 1892. El es el primer oficial fuera de los loberos que pudo subir en los difícilísimos peñones de Evangelistas para ver si realmente se podía hacer algo en ese lugar. El Teniente Pacheco hizo un plano resumido del islote y una descripción de él”*¹¹.

“Basándonos en esta descripción minuciosa que hizo el Teniente Pacheco de los cuatro islotes de Evangelistas, elegimos el islote que se halla más al oeste para que la luz del faro pudiera verse bien tanto del estrecho como del norte. Por otra parte es el único que presenta un poco menos de dificultad para escalar la roca”¹².

Finalmente, tras largos preparativos y no poca demora por variadas causas, el 24 de abril de 1894 zarparon de madrugada el escampavía *Cóndor* y la goleta *Henriette* con rumbo a la boca occidental del estrecho de Magallanes.



Aspecto de la torre del faro Evangelistas a comienzos de 1896

Al parecer el reconocimiento del área tomó un buen tiempo, pues recién el 24 de mayo se encontraban las naves en la proximidad de los islotes Evangelistas, habiendo determinado refugiarse en una pequeña bahía del canal San Pedro.

En la mañana siguiente consiguieron finalmente desembarcar.

“Salimos de la bahía a las 5,30 a.m., con luz de luna, viento suave del E. Hicimos un gran progreso en la navegación y enfilamos directamente a Evangelistas, donde por fin un marinero, Ragosa y yo pisamos la roca a las 9,30 a.m. Grandes olas se levantaban hasta 12 pies de altura haciendo el desembarco muy riesgoso. Permanecimos en la roca hasta las 4 de la tarde recogiendo y buscando toda la información posible tales como la configuración de la roca, las dimensiones y el mejor lugar para subir. Luego nuestra bajada fue un trabajo bastante difícil, descolgándonos hacia el bote ya que el

oleaje estaba peor que cuando nos subimos. La goleta se mantuvo siempre a una distancia prudente del islote. Subimos a bordo felices y cansados y con viento del N-NE. Nos devolvimos de inmediato hacia los canales pasando cabo Pilar a las 10 p.m., con una noche clara y fría. Yo tomé varias fotografías de los peñones cuando nos estábamos alejando, aprovechando la luz del momento. Tengo serias dudas de obtener buen resultado de estas pues la luz solar era muy escasa”¹³.

Atendido el difícil acceso al sitio elegido, la futura 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 pasaría a recordar para la posteridad la paciente espera de los constructores en tanto se dieran las condiciones para abordar el islote escogido para la instalación.

De regreso en Punta Arenas el 30 de mayo, Slight fue a saludar al Gobernador Señoret y le entregó un informe detallado sobre su trabajo y su propuesta de construcción, cuyo contenido impresionó favorablemente al marino. Igualmente entonces trataron ambos sobre la erección del faro de Punta Dungeness, lugar que Slight ya conocía, quizá desde el viaje anterior, circunstancia que le había permitido conocer la configuración y calidad del terreno, y fijar la futura ubicación del faro.

Al cabo de varias otras gestiones y arreglos, George Slight se embarcó de retorno a Valparaíso en el vapor *Osiris*, el día 4 de junio.

Una vez allí el ingeniero se entregó de lleno a la tarea de calcular y diseñar la futura edificación del faro, elaborar los planos y demás, faena en la que pasó largo tiempo. Por fin, estando todo a punto se embarcó nuevamente hacia Punta Arenas, donde arribó en marzo de 1895. A su debido tiempo Luis Ragosa había hecho su parte, según lo habían convenido aquél y éste oportunamente.

La operación de transporte de los materiales y los obreros para la construcción se hizo con el apoyo del escampavía *Yáñez*, de la Armada de Chile, y la goleta *María Teresa*.

Arribaron a Evangelistas el martes 30 de abril de 1895, según el diario de Slight.

“Todos los hombres fueron llamados a las 5 de la mañana. El tiempo estaba bueno, tranquilo y claro. Se avisó a la tripulación de la goleta (la María Teresa) que también vinieron a bordo y ya a las 7,5 a.m. zarpamos y a pesar de tener un mar grueso y oleaje llegamos a Evangelistas a las 9,15 a.m. El desembarco al principio se vio muy complicado pero de a poco las dificultades se fueron solucionando y mejorando y ya a las 10 a.m. el primer hombre desembarcó en la roca. Yo lo seguí en el segundo bote. En total 7 hombres fueron desembarcados y también provisiones y carbón suficiente para cuatro meses. También se desembarcó un poco de agua (en barriles)”¹⁴.

De esa manera tuvo comienzo una faena tan laboriosa como sacrificada y penosa por las dificultades propias del mar siempre agitado y del clima inclemente. Con variada fortuna, a veces esperando varios días entre una y otra arribada, fueron realizándose con paciencia y esfuerzo los viajes necesarios para el traslado de los materiales, víveres, equipos y otros elementos.

Con ingenio y gran esfuerzo se montó un aparejo mecánico para el desembarco de cargas, 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 -ampliar- una cueva que inicialmente permitió a la gente guarecerse de las inclemencias climáticas y que posteriormente sirvió para estacionar los primeros materiales. Comenzó y prosiguió así una faena lenta y penosa en extremo, que los trabajadores en un prodigio de paciente esfuerzo -Lautaro Navarro Avaria afirma que de cada tres días sólo uno permitía trabajar¹⁵-, llevaron adelante hasta conseguir el satisfactorio término de una edificación, que al fin devendría un verdadero monumento a la laboriosidad.

De tal manera, se desarrolló una labor que no conoció más reposo que el virtualmente obligado por las circunstancias naturales. El día 3 de noviembre (vigésima primera arribada a la roca según la ordenada cuenta de Slight), lo hicieron en el *Yáñez* teniendo la suerte de operar por vez primera directamente desde el buque, sin necesidad de emplear botes. Se consiguió desembarcar una gran caja de casi dos toneladas de peso, que contenía la parte giratoria del faro; luego se subieron partes de la linterna, otros aparatos y vidrios, madera y arena, y todo ello en maniobras no exentas de peligros que asustaban a la gente. No obstante para el ingeniero escocés fue un gran día -a red letter day-, que al tiempo del descanso se celebró con ración extra de vino para todos, en medio de la animación musical de una singular orquesta formada por algunos trabajadores...

Cuatro días después, el 7 de noviembre de 1895, se realizó una ceremonia verdaderamente especial: la colocación de la primera piedra del faro Evangelistas. En la ocasión se izó la bandera chilena, luego se depositó una cajita de cobre conteniendo monedas chilenas, una de oro y plata, una libra esterlina y monedas de cobre argentinas y uruguayas, en un agujero cavado exprofeso en la roca, bajo la primera piedra de la fundación. La cajita contenía también un acta labrada para la ceremonia, que suscribieron Slight, Ragosa y algunos operarios. El ingeniero en su diario consigna el detalle de haber colocado la caja en el hueco presionando con fuerza todos cuanto pudieron, como para reafirmar una empresa colectiva. Slight, emocionado y contento, pronunció algunas palabras alusivas haciendo notar la importancia de la obra que la República hacía en bien de la navegación de los barcos de todas las banderas. Y luego, ración extra de vino y más música.

Durante los próximos días pudieron realizarse nuevas descargas directas desde el *Yáñez* consistentes en partes de otros aparatos del faro, la linterna, provisiones, carbón y más madera. Sensiblemente algunas de las piezas más delicadas se encontraron dañadas e

inservibles al abrirse las cajas, debido a la humedad recogida en cerca de cinco años de estacionamiento. El día 13 de noviembre fueron subidos con éxito seis bloques de granito para la construcción de la escala en espiral y las ventanas de la torre. Estos bloques habían sido canteados por dos hombres en el puerto Cuarenta Días.

Así se llegó a la Navidad de 1895, que para el ingeniero Slight fue de vivísima nostalgia al recordar a sus seres queridos de la lejana Escocia. El año nuevo de 1896 fue celebrado con fuegos artificiales y bengalas, tomando parte el *Yáñez* y la *María Teresa*.

Entonces, como correspondía, se brindó y se cantó, lo que permitió un relajamiento general luego de algunas tensiones habidas entre la gente. Al fin todo consiguió superarse y no poco debido a la comprensiva paciencia de Slight, a quien por fuerza debía recurrirse como máxima autoridad de la roca.

Los trabajos prosiguieron tan rápido como se pudo y la obra fue adquiriendo formas y asumiendo proporciones; ya para mayo de 1896 la torre estaba lista para recibir la linterna eléctrica, artefacto que quedó instalado el 30 de agosto.

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 destacaron algunos albañiles croatas que integraban

el grupo de trabajo, muchos como eran en el oficio por tradición secular en su Dalmacia natal. Originalmente se había planeado erigir una gran torre metálica para la ubicación de la linterna o fanal, pero ya en obras el ingeniero Slight optó por edificarla con mampostería de piedra y con una menor altura que aquélla. La base circular del faro era igualmente de piedra y una vez que el radier estuvo terminado, y hallándose aún fresco el cemento, el ingeniero Slight colocó en él una moneda de una libra esterlina. Es fama, hasta el presente, que nadie ha pisado jamás sobre la moneda. La linterna del faro quedó instalada a 72 metros sobre el nivel del mar, teniendo la torre una altura de 17 metros y un diámetro de 7 metros¹⁶. Su visibilidad original era de 25 millas, con una potencia de 26.000 candelas. El destello es de nueve segundos, con un eclipse de veintiún segundos, de carácter giratorio.

Durante los dos años que demoró la construcción del faro, trabajaron alrededor de 80 hombres, muchos de los cuales no pudieron soportar las penalidades y privaciones que exigía la obra en un paraje tan aislado e inclemente como es Evangelistas. El grupo principal de obreros estuvo conformado por croatas de Dalmacia, gente que hizo honor a su proverbial reciedumbre y que realizó un trabajo profesional excelente. Entre ellos merecen recordarse los hermanos Andrés, Julio y Juan Ursic, Juan Jericevic, Mateo Martinic y Francisco Curac.

El faro quedó virtualmente concluido a mediados de 1896 y su fanal se encendió por vez primera el 18 de septiembre. Se eligió esta 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 y que en ese mismo día finalizaba su período de gobierno. Las primeras naves que vieron la luz 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



Estado del faro Evangelistas a mediados de 1896. Fotografía del ingeniero George Slight



territoriales y navales. El costo de la obra, según cuidadosa cuenta del ingeniero Slight, totalizó la suma de \$ 207.350,37 (incluyendo \$ 1.350,37 de su propio peculio), valor al que deben agregarse otros \$ 80.184,39 por concepto de trabajos adicionales realizados hasta principios de 1897.

Los primeros servidores fueron el ingeniero Juan Cruz Márquez, como jefe del faro, y Eduardo o Guillermo Williams, como primer guardafaros. A su responsabilidad natural se agregó desde un principio el registro meteorológico diario, con el propósito de llegar a tener un acervo informativo confiable sobre las características climáticas del área occidental de Magallanes.

Desde su inauguración, Evangelistas fue y sería considerado como uno de los faros más difíciles de aprovisionar de América y uno de los más aislados del mundo¹⁷. Su periódico abastecimiento pasaría a ser por lo común una empresa aventurada que calificaría el meritorio “servicio silencioso” de la Armada de Chile¹⁸.

La presencia y operación del faro Evangelistas, así como la condición bravía de su entorno, no demoraron en ser recogidos por la literatura y utilizados como recursos testimoniales o argumentales, en relaciones de viajes, novelas y cuentos. Entre varios autores corresponde mencionar al escritor viajero italiano Mirko Ardemagni (1929), quien en su obra más conocida situó en Evangelistas uno de los episodios de su relato romántico referido a la misteriosa desaparición del archiduque Juan Salvador de Habsburgo (Johann Orth), que habría sido rescatado con su amante Milly Stubel por los fareros, tras el naufragio del velero *Santa Margarita* que aquél comandaba...¹⁹. También la fuerza del sombrío paisaje marino de Evangelistas fue recogida en telas de reputados maestros pintores tales como el inglés Thomas Somerscales y el alemán Carl Wilhem Schnass-Alquist²⁰.

Cuando las obras de Evangelistas se encontraban en su fase final de ejecución, la Dirección del Territorio Marítimo dispuso la erección de otros dos faros, los de Punta Dungeness y Punta Delgada, en la sección oriental del estrecho de Magallanes, de conformidad con la planificación efectuada.

La ubicación precisa de ambos había sido determinada por el propio ingeniero Slight durante una visita realizada en junio de 1894 y, en el caso del primero, lo fue junto al punto en donde el comandante Rondizzoni de la corbeta nacional *Chacabuco* había hecho instalar en 1875 una pirámide de madera a manera de baliza. Las propuestas respectivas se solicitaron y adjudicaron durante 1897. En cada caso los trabajos estuvieron desprovistos de la espectacularidad que tuvo la erección del faro Evangelistas, por lo que virtualmente no quedaron registros de sus particularidades y circunstancias, salvo del hecho que en Dungeness se instaló, sobre una base de piedra, la gran torre metálica que originalmente había sido diseñada para Evangelistas, que fue construida en la maestranza Lever, Murphy y Cía.

Oleo de Thomas Somerscales que muestra a la fragata General Baquedano cruzando frente a los islotes Evangelistas, que se avistan en segundo plano



de Valparaíso. En la ejecución de los planos intervino también el ingeniero Luis Ragosa. En los faros de Punta Dungeness y Punta Delgada, como en los siguientes de Posesión e isla Magdalena, las obras de construcción fueron notoriamente más fáciles, tanto por tenerse un acceso mucho más expedito y practicable en toda estación a los correspondientes lugares, como por contarse con condiciones climáticas favorables.

Tanto el faro de Punta Dungeness como el de Punta Delgada además de su función natural pasaron a servir, a poco de instalados, como sedes de otras tantas estaciones del servicio telegráfico territorial (habilitado a partir de 1898), cuya línea alámbrica arribó al primero el mismo año y se interconectó en 1902 con el sistema telegráfico nacional argentino. De esa manera se posibilitó la comunicación del Territorio de Magallanes con el resto del mundo. Igualmente ambos faros, desde la misma época, pasaron a ser estaciones integrantes del sistema telefónico intraterritorial.

Todos los faros ubicados en la sección continental del Estrecho fueron abastecidos durante

mucho tiempo por la vía marítima, ya que los caminos no existían o eran muy precarios. Su aislamiento fue virtualmente completo por décadas, como lo ha sido siempre el caso de los situados en islas, salvo el faro Punta Delgada que tuvo la posibilidad de eventuales o periódicos contactos con gente de los cascos de las grandes estancias vecinas (“Kimirí-Aike” y “Punta Delgada”).

El plan de iluminación previsto prosiguió con regularidad, agregándose después los faros de San Isidro y Bahía

Félix, en los sectores central y occidental del Estrecho, con faenas de alguna mayor complejidad que los anteriores, aunque en ningún caso enfrentándose las conocidas dificultades registradas en el caso de Evangelistas. A fines de la década de 1910 se sumó al sistema el faro erigido en el islote Fairway, situado en el comienzo del canal Smyth, dada su inmediata vecindad con el gran canal interoceánico y que se considera complementario para la seguridad de su navegación, al tiempo que señala el inicio, o la salida en su caso, de la ruta interior por los canales patagónicos.



Aspecto del faro Punta Delgada a comienzos del siglo XX.
Fotografía de Vicente Litrica

Las correspondientes fechas de instalación (inauguración) de los otros faros habitados del sistema de iluminación del estrecho de Magallanes, fueron las siguientes:

- Faro Punta Dungeness, 20 de febrero de 1899.
- Faro Punta Delgada, 15 de mayo de 1901²¹.
- Faro Cabo Posesión, 1 de agosto de 1902²¹.
- Faro Isla Magdalena, 15 de abril de 1902.
- Faro Cabo San Isidro, 15 de julio de 1904.
- Faro Bahía Félix, 1 de junio de 1907.
- Faro Islote Fairway, 28 de marzo de 1920^{22 23 24}.

Los edificios correspondientes fueron construidos todos con albañilería de ladrillo, reforzada con vigas de hierro, excepción hecha del faro de Bahía Félix, en el que se empleó piedra canteada, material susceptible de obtener con facilidad en la zona occidental magallánica, dadas las características geológicas del área.

Si bien todas estas edificaciones han mantenido a lo largo del tiempo transcurrido sus características originales principales, algunas han tenido variaciones por razones de orden técnico o funcional (modernización de equipos,

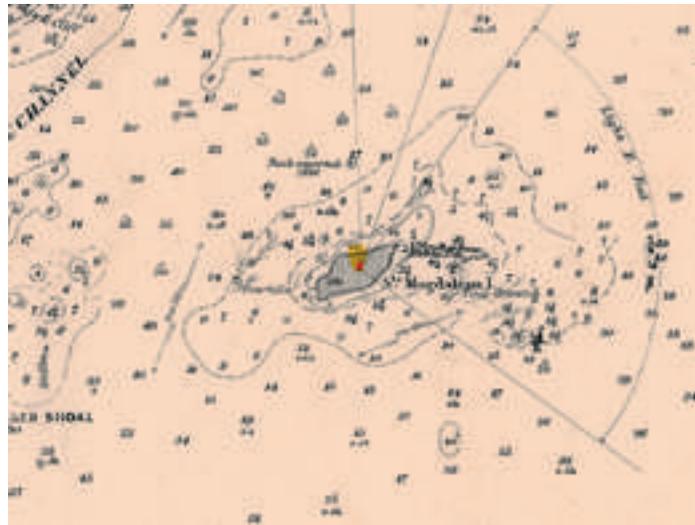


Tarjeta postal con una vista del faro Punta Dungeness, enviada desde Punta Arenas a Europa en 1901



ampliaciones), que en lo sustancial no han alterado el patrón arquitectónico distintivo que les otorgara singularidad desde un principio, salvo el caso del faro Punta Dungeness, que en los últimos años ha sufrido modificaciones importantes que han alterado su aspecto y características iniciales.

Para la atención del servicio, en 1900 se creó la Subinspección de Faros y Balizas, dependiente del Apostadero Naval de Magallanes. Para 1909 disponía de una planta de 25 servidores distribuidos en siete faros, a cargo del guardián visitador Andrés Stambuk.



Sector de la carta 1337 del Almirantazgo Británico (Magellan Strait from the First Narrows to Sandy Point) en la que se recogió por vez primera (1907) la instalación del faro de isla Magdalena



El plan de iluminación del estrecho de Magallanes fue complementado con la instalación de boyas y balizas. Vista del depósito de estos elementos en la maestranza del Apostadero Naval de Magallanes (1906)

Los Guardafaros

Los faros habitados dieron origen en la región magallánica como en otras partes del país y del mundo, a una clase singular de servidores públicos: los guardafaros. Se trató y trata de personas a quienes el interés profesional y las especiales circunstancias normales de la soledad y aislamiento en que transcurren sus funciones han hecho y hacen de los mismos unos verdaderos anacoretas al servicio de la humanidad, lo que exige de ellos una entrega permanente y responsable, y, por cierto, sacrificada.

Antaño, cuando el aislamiento podía llegar a ser agobiante, acompañado por lo común por necesidades y privaciones, no cabe duda de que se requería de una fuerza anímica especial para sobrellevar una vida profesional no exenta de rigores. Y qué decir de las esposas e hijos, en los casos de los que habían constituido familias y las llevaban consigo, quienes compartían con ellos, inclusive por años, haciendo más llevadera la soledad.

No obstante el rigor que derivaba de tales circunstancias, no fue infrecuente que algunos de esos servidores prolongaran voluntariamente su empleo y consiguiente estadía, manifestando de tal manera un afecto profundo por una profesión virtualmente única, que en sus características peculiares debía tener algún aliciente espiritual que gratificara la permanencia en la función. Así sucedió con Williams, el primer guardafaros, que desempeñó el cargo durante veinte años, alejándose del mismo ocasionalmente por razón de vacaciones; y con Vicente Arriagada, quien se mantuvo como guardafaros en Evangelistas durante veintiocho años, negándose a aceptar traslados, y sólo se retiró cuando se vio afectado por una enfermedad. Otro farero, que dejaría de sí honrosa fama fue Doimo Ursic, quien prestó servicios en los faros de Posesión en los comienzos del siglo²³, siendo probable que fuera el primer responsable de ese faro, y posteriormente en cabo Raper, donde se desempeñó por largo tiempo.

Inclusive, en ocasiones debieron cumplir honrosas tareas humanitarias al acoger o socorrer a algunos naufragos que lograron salvarse alcanzando hasta los faros. Valga como



*Crucero Esmeralda de la Armada de Chile saliendo del estrecho de Magallanes en las cercanías del cabo Pilar.
Oleo de Carl Wilhem Schnass-Alquist*

ejemplo el caso de los hombres del velero alemán *Palmira*, que hacia 1914 encalló unas cincuenta millas al norte de Evangelistas. Parte de la tripulación pereció en el siniestro y sólo el capitán y el primer oficial lograron llegar en bote hasta el faro Evangelistas, donde encontraron refugio y auxilio. Posteriormente el Emperador de Alemania Guillermo II envió medallas de oro a los fareros en reconocimiento a su espíritu humanitario.

Ciertamente, con ellos se dio una rara suerte de servidores públicos que se caracterizaron por una entrega profesional abnegada durante una época en que el servicio hubo de desarrollarse bajo condiciones particularmente rigurosas bajo distintos respectos, lo que hizo de su función una tarea de carácter pionero.



Cementerio del cabo Posesión que contiene restos de familiares de los fareros. Al fondo la antigua baliza auxiliar del faro



Notas

- 1 *Historia del estrecho de Magallanes*. Santiago, 1977.
- 2 Memoria administrativa correspondiente al período 1871-1872, remitida por oficio 75 de 25 de abril de 1872. Archivo Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago.
- 3 *Informe sobre proyecto de Alumbrado, abalazamiento y servicio de remolcadores en el Estrecho de Magallanes*. En copia, Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas.
- 4 Los otros lugares propuestos eran los cabos Cortado, Tamar, Upright, Gallant, Froward, San Isidro, San Vicente, San Gregorio y Posesión, y Punta Arenas.
- 5 *Informe...*, citado.
- 6 *Memoria que el Delegado del Supremo Gobierno en el Territorio de Magallanes don...., presenta al Ministro de Colonización*, tomo I, págs. 300 y 301. Santiago, 1897.
- 7 George Slight contrajo matrimonio en Valparaíso en 1897, con una dama de origen británico, Charlotte Leigh. De esta unión nacieron los hijos George y James, quienes a su tiempo enlazarían con Amanda Alonso Hurtado y Amelia Ossandón Escobar, respectivamente, dando origen así a dos honorables familias chilenas que han conservado y conservan la tradición y memoria del ilustre fundador.
- 8 Oficio de fecha 18 de noviembre de 1916. Archivo de doña Carmen Slight Ossandón.
- 9 *Diario de viaje. Años 1894 y 1895*. Archivo de doña Carmen Slight Ossandón, quien hizo además la traducción del inglés al castellano. Sobre la base de su información se han corregido algunas fechas contenidas en la primera edición de este libro.
- 10 Marino de nacionalidad alemana, radicado desde tiempo antes en Punta Arenas. Llegó a ser un habilísimo conocedor del piélago magallánico, virtud que más tarde, en 1914, le permitió colaborar eficazmente en el ocultamiento del crucero alemán *Dresden*, a la sazón perseguido por naves británicas.
- 11 Baldomero Pacheco Corvalán fue uno de los oficiales hidrógrafos más calificados que ha tenido en sus filas la Armada de Chile. Son notables y variadas sus contribuciones a la geografía marítima magallánica.
- 12 *Diario* citado.
- 13 *Ibidem*. Entre las anotaciones de Slight están las siguientes: *La piedra es hornablenda esquistó anfibiólico. Consiste especialmente en hornablenda de cuarzo y epidote. Mayor altura 56 mts. sobre el nivel del mar. Tiene su parte alta más o menos como un triángulo. Mayor longitud es aproximadamente 480 mts. y 320 mts. en su parte más ancha. Superficie aproximada dos y media hectáreas. Terreno muy desigual. De Norte a Sur hay una gran abertura que casi la divide en dos. Algunos manchones de pasto grueso, sólido y duro. Muchas rocas tapizadas de líquenes y musgos. Esa es toda la vegetación.*
- 14 *Diario* citado.
- 15 *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes*, tomo II, pág. 269. Punta Arenas, 1908.
- 16 Trabajos posteriores redujeron la altura de la torre a 11 metros, quedando la linterna a 60 metros sobre el nivel del mar.
- 17 Opinión de la Association Internationale de Signalisation Maritime, IALA. La condición de excepcional aislamiento sería superada muchos años después al instalarse el faro Diego Ramírez en el paso Drake, en el extremo oceánico del continente americano.
- 18 Suele denominarse así a las actividades propias de la rutina naval, tales como el recorrido de señales de seguridad marítima y abastecimiento de faros; la búsqueda y rescate en el mar, el apoyo ocasional a pobladores aislados y navegantes solitarios, y la dirección y control de la contaminación marina.
- 19 *Viaggio alla Terra del Fuoco e in Patagonia*, Milano, 1929, capítulos quinto y sexto.
- 20 Una de las mejores realizaciones de este último fue precisamente el cuadro denominado “Evangelistas”.
- 21 Aunque se han dado las fechas oficialmente registradas, históricamente el faro Punta Dungeness fue el primero en instalarse. El faro Punta Delgada fue inaugurado con posterioridad a 1900, según se comprueba con el documento del correspondiente llamado a propuestas para su construcción, que hemos tenido a la vista.
- 22 Inaugurado inicialmente como faro automático, pero posteriormente, en los años de 1940, pasó a ser habitado permanentemente.
- 23 En 1977 la Armada de Chile construyó un nuevo faro habitado en el cabo Espíritu Santo, ya en el frente atlántico, que de tal manera se integró al sistema general de señalización del estrecho de Magallanes. Sin embargo, el mismo no ha sido considerado en la relación precedente por razón de no tener, todavía, un carácter propiamente patrimonial.
- 24 En la actualidad (2001) el sistema de señalización marítima en el estrecho de Magallanes está integrado por 40 faros, 5 de ellos habitados y el resto automáticos, y 4 señales ciegas.

II. Características arquitectónicas y de construcción de los faros habitados

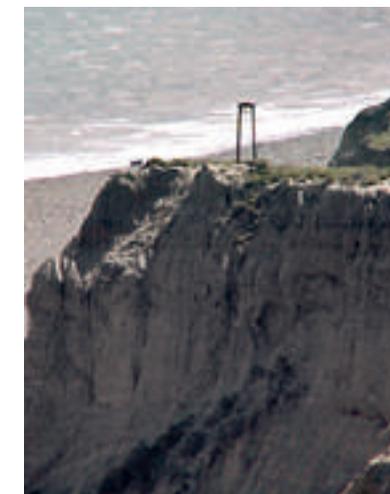
Memoria Explicativa

La información desarrollada se apoya fundamentalmente en las visitas efectuadas a cada una de estas imponentes edificaciones, construidas en la mayoría de los casos en lugares de difícil accesibilidad, y por ende de complicada materialización en terreno; sin embargo, permanecen allí cual monumentos de hormigón de piedra y fierro soportando los embates de la naturaleza y de su más peligroso agente de deterioro: el hombre contemporáneo.

La apreciación tecnológica aquí descrita corresponde a las décadas enmarcadas entre los años 1895 – 1920. Estas construcciones erigidas entre los años 1894 el primero (Faro Evangelistas), hasta el año 1920 (Faro Fairway), todas ellas analizadas en terreno y relevadas, nos permiten determinar fácilmente que la concepción estructural de las edificaciones se encuentra directamente relacionada con el uso de los materiales, y éstos, al mismo tiempo, responden a la época de construcción



Tecla para el aprovisionamiento por mar del faro Posesión



Vista del acantilado

como al lugar donde fueron emplazados, toda vez que en muchos casos se utilizaron elementos extraídos del propio lugar, situación que indica el ingenio y creatividad de aquellos que tuvieron la misión de desarrollar en terreno los planos diseñados por el ingeniero George Slight. Estos esforzados artesanos-constructores, inmigrantes chilotes y croatas principalmente, dirigidos por el ingeniero Luis Ragosa materializaron una de las obras más importantes en el desarrollo de la Región de Magallanes, que por aquella época se beneficiaba con un notorio aumento de la navegación. Estas notables construcciones de carácter ecléctico presentan una evidente intención neoclásica, concordante sin dudas con la época en que se realizó esta laboriosa y esforzada empresa.

El lenguaje formal

Basados en la arquitectura que se desarrollaba por aquellos días, todos los volúmenes analizados presentan una característica común, y que de alguna forma representa las innovaciones traídas por los arquitectos europeos en las construcciones que se desplegaban en la ciudad de Punta Arenas, tanto en su expresión formal como en el aspecto constructivo. Es importante hacer notar que si bien su volumetría era simple por las condiciones de terreno, no se dejó de lado la ornamentación



Detalle sobrerrelieve acceso del faro Punta Delgada



Detalle molduras remate de techumbre, y aislador de recepción telefónica del faro Punta Delgada

exterior: las molduras sobre ventanas y puertas con remate central o arquitrabe superior, a modo de clave, con riquísimos sobrerrelieves moldeados con remates diversos, sotabancos con triglifos (románico) mochetas utilizadas en bordes inferiores de ventanas que realzan los vanos contra los planos verticales a través de luces y sombras, molduras vierte aguas entre el borde superior de los vanos de ventanas y la cornisa de coronación a modo de caveto. En algunos casos se practicó también el empleo de fajas laterales a modo de pilastras y sillares, realizados en esquinas, rememorando la práctica de la piedra labrada, pátenas inferiores conformadas por una loseta pétalo central y filetes exteriores consistentes en una moldura decorativa típica de los edificios neoclásicos ingleses, y otros de carácter ergonómico que hacen del volumen un perfecto desarrollo de la forma. Todos ellos muestran la vocación artística del autor, acaso para recrear la vista de aquellos esforzados fareros, que no tenían por varios meses contacto alguno con la civilización.

Por otra parte la sencillez pero sólida expresión en la terminación de ventanas de madera, cuya abertura de guillotina facilitaba su uso haciéndolas de paso perdurar en el tiempo, sus zócalos interiores de pino oregón, puertas atableradas con diversas combinaciones procuraban entregar calidez a sus pacientes ocupantes.



Base de madera situada en el borde superior del sobrerrelieve de la puerta de acceso al faro, donde se situaba la placa de bronce con sus características y año de construcción



Vista desde el interior resaltando las columnas de fierro forjado del faro Posesión

Estas ricas terminaciones eran posibles de materializar gracias a la tecnología incorporada, que permitían trabajar el cuerpo de fachada y el volumen total, lo que constituye para nosotros hoy día un aspecto romántico.

Sin duda, estas soluciones aisladas entre sí a lo largo del estrecho de Magallanes, poseen la fuerza para fundamentar una continuidad en sus características formales a pesar de las características particulares de cada faro, moldeando una expresión que logra identificarse con nuestro sentimiento regional en el campo de la arquitectura.

Singularidad funcional

En general, la solución funcional en lo que se refiere a la construcción de faros contempla una articulación de gran simplicidad que acoge los diferentes recintos a través de un volumen rectangular. Estos recintos, que normalmente constituían la factibilidad de albergue para dos familias, cerraban al interior dos núcleos habitables privados, que accedían a un espacio central o hall público, toda vez que allí se desarrollarían las actividades comunes del grupo de personas que habitaban en él. Este hall central era al mismo tiempo el eje generador de las actividades diarias, puesto que en sus extremos se ubicaba el acceso principal y por el otro, el remate o coronación que correspondía a la torre del faro. Este claro eje de simetría permitía además, una fácil solución estructural, tan necesaria en condiciones constructivas adversas.

El espacio central, conformador del funcionamiento interno de los faros, fue cerrado en los lugares donde la alta pluviometría lo ameritaba, dando respuesta al mismo tiempo a la exigencia de una mayor permanencia interior para sus eventuales ocupantes, resguardándolos de las malas condiciones climáticas del lugar. Este núcleo conformador convertido en zona pública por definición, era realizado con el único acceso hacia el exterior y estaba debidamente protegido de las inclemencias climáticas por medio de un atrio o

zaguán, lo que de alguna forma normaba la circulación al exterior.

En los faros de Punta Dungeness, Posesión y Punta Delgada en el proyecto original de Slight, si bien presentan la misma intencionalidad en lo referido al espacio ordenador central, éste es abierto, sin techo, respondiendo al mejor clima del área de emplazamiento cercano al océano Atlántico en plena pampa patagónica. Sin embargo, el proyecto final del faro Punta Delgada cubre dicho espacio al igual que la remodelación contemporánea realizada en el faro Punta Dungeness. Lo antes expuesto indica que sus afortunados ocupantes tenían mayores posibilidades de utilizar el exterior. No obstante, la rectangularidad de la edificación se mantiene inalterable, a modo de fortificación, como resguardo en este despoblado sector de la Patagonia austral.

Resulta como una generalidad en estos diseños el máximo aprovechamiento del espacio para circulación, situación que optimizaba la utilización de los mismos, muy importante en la organización planimétrica de estas tipologías de faros insulares. Podemos decir entonces que la planimetría tiene sin duda las características arquitectónicas que responden a dicho programa de necesidades, siendo el problema más grave el calefaccionar los recintos en épocas invernales, especialmente



Acceso a la base de la torre del faro Punta Delgada destacándose los espesores de muro, su coronación circular y la delicada forma de la escalera de fierro fundido



Sistema de ventilación de bronce para no permitir que se empañen los cristales de la linterna (utilizado en todos los faros)



en aquellos lugares inhóspitos que debían ser aprovisionados con combustible.

Otro aspecto relevante es el hecho de que el 90% de los faros relevados se encuentran ubicados en el eje norte-sur, a pesar que esa orientación no favorecía un resguardo de los vientos predominantes en la zona de acceso. Esta situación particular representa, quizás, el único detalle en el cual el diseñador no puso toda su habilidad, tan elogiada en la generalidad de otros innumerables detalles que se advierten en estas imponentes construcciones, o bien fue una característica impuesta para situar la torre siempre de frente al estrecho de Magallanes.

También vale la pena destacar el notable diseño de la torre, que en cada caso representa una situación particular, no exenta de delicados detalles como sistemas de ventilación para mantener siempre libre de humedad el sector donde se sitúa la linterna, en su base de albañilería o piedra y en los delicados remates exteriores e interiores de ventanas y frisos. Cuidadosamente conformada con una majestuosa dimensión en su base, que en algunos casos supera el metro treinta de espesor, la torre forma parte del diseño general y encaja como un todo armónico en la totalidad del volumen.



Vano de la base de la torre del faro Punta Delgada visto desde el interior



Detalle del remate de la balaustrada del mirador del faro Punta Dungeness (utilizado en todos los faros)

La importancia que este elemento representaba en el conjunto hizo que fuera desarrollado de diversas formas y alturas, según las circunstancias topográficas en las que el edificio se encontraba emplazado. Cuando debieron salvarse mayores alturas, la torre se complementó con una estructura metálica de gran valor, tanto ingenieril como arquitectónicamente, dado que en ellos se mantuvo la acuciosidad de los detalles, reflejados principalmente en balcones, barandas, forma de empalme de piezas y cúpula de coronación de hermosas formas. Incluso la escalera de caracol de fierro fundido representa en cada caso una particular respuesta al ingenio creativo de su autor, entendiendo que hubo de adaptar para cada situación la mejor solución funcional.

Aspectos tecnológicos

Esta información se apoya fundamentalmente en el estudio de los aspectos tecnológicos relevados en terreno, como en aquellos que aún permanecen plasmados en la planimetría de la época, verdaderas expresiones artísticas que reflejan en cada trazo el sentir de su creador, y que como contrapartida hoy se pierden cada día frente a los fríos y mecanizados diseños asistidos por computadoras. Este trabajo, que corresponde a los períodos del '90 al '20 ya descritos, permite captar la forma en que la concepción estructural se encuentra íntimamente ligada con el uso de los materiales y estos a su vez con la época y el lugar. Los considerables espesores de muros, el predominio de los mismos llenos sobre vanos, permiten salvar interesantes luces interiores. Estos grandes muros de albañilería absorben toda la concentración de cargas verticales transmitiéndolas sin problemas a las fundaciones. La materialidad descrita también permite la construcción de elementos curvos como arcos de medio punto y otros propios de diferentes épocas, con predominio del estilo neoclásico.

En las albañilerías se utilizan generalmente morteros a base de cal como elementos de liga, lográndose resultados notables de dureza y durabilidad, estando el predominio de lo lleno sobre los vanos, expuestos anteriormente,

totalmente de acuerdo con la materialidad arquitectónica de la época. Por otra parte, el uso de maderas nobles de la región, como la lenga, elaboradas en terreno por medio de una pequeña máquina de aserrar, con generosas escuadrías, permiten salvar grandes luces, como también desarrollar interesantes recintos de gran especialidad, con elementos a la vista que reciben posteriormente los techos de zinc acanalado de gran espesor, cuidadosamente instalados, con una sencillez que realza la volumetría general de la edificación. También se usaron el ciprés y el pino oregón en vigas y pisos, que fueron reforzados al igual que en techumbre, con elementos metálicos como tirantes, pletinas, pernos en uniones y ensambles.

Se incorporan también elementos estructurales de hormigón con perfiles metálicos del tipo riel, en su interior, formando losas de cielo abovedadas, bosquejándose de paso los inicios de la albañilería reforzada tradicional. Para la época ello significó emplear una tecnología avanzada, enmarcada al mismo tiempo dentro de las características de la construcción sísmica.

Hoy día, en general, no se manifiestan en estas construcciones deterioros estructurales evidentes, salvo los del faro de Isla Magdalena, tal vez puesto a prueba para el terremoto del año 1949, lo que confirmaría el buen resultado de estas estructuras.



Detalle de ventana de guillotina y protección de hierro forjado con sobrerrelieve y arquitectura superior (arco de medio punto)



Remate de la viga de madera y tensor de arriostramiento del faro Isla Magdalena (utilizado en todos los faros con techumbre de madera)

III. Valorización patrimonial

Al cabo de un prolongado lapso de servicio las correspondientes edificaciones debieron sufrir el deterioro causado principalmente por la acción de los elementos climáticos, pero también por la falta de oportuno mantenimiento. Ello se hizo más evidente todavía en aquellos faros que por razón de la automatización propia de la modernidad, dejaron de estar habitados (casos de los situados en la isla Magdalena y en los cabos Posesión y San Isidro). Así, virtualmente sin cuidado directo, estas edificaciones fueron objeto de depredaciones y acciones vandálicas que, como ha ocurrido en el faro San Isidro, muestran un nivel de destrucción verdaderamente lamentable. Para completar el cuadro, en los faros que siguieron habitados, en algunos de ellos a lo menos (Punta Dungeness, Punta Delgada), se realizaron modificaciones no siempre arquitectónicamente felices, que alteraron sus formas y aspectos originales.

Desde hace algunos años se ha venido registrando en Magallanes un interés progresivo por los bienes que expresan materialmente las formas y características que en distintas épocas ha asumido la evolución social y económica de la Región, percibiéndose las como manifestaciones de valor patrimonial histórico y cultural.

Tal ha sucedido con los faros del estrecho de Magallanes, en particular con aquellos edificados para ser habitados, cuya singular arquitectura funcional se reitera, los ha convertido en muestras patrimoniales únicas e irrepetibles.

En esta comprensión se han sucedido y programado varias acciones de intervención que han buscado y buscan o bien restaurar las formas y aspectos arquitectónicos iniciales, o bien, -cuando ello no ha sido estrictamente posible-, hacer obras de conservación y mejoramiento lo más ajustadas a los modelos originales.

De tal manera, en 1976 promovimos la declaración de Monumento Histórico Nacional para el faro Isla Magdalena, en atención a su significado patrimonial, acción que fue complementada más tarde con la creación del Monumento Natural “Los Pingüinos”, como iniciativa del Ministerio de Agricultura para proteger a esa especie tan característica de la avifauna magallánica, que ha hecho de la isla su principal refugio y hábitat terrestre, y a las especies que pueblan el vecino islote Marta. En la misma oportunidad se solicitó y obtuvo una declaración semejante para el faro Posesión (Decreto Supremo 556 de 10 de junio de 1976, del Ministerio de Educación).

Así entonces, la Corporación Nacional Forestal, ente al que corresponde la tuición legal de los parques, reservas y monumentos naturales, determinó recuperar y restaurar el edificio del faro Isla Magdalena para instalar en el mismo una oficina operativa de temporada y un museo de sitio, para informar a los visitantes tanto sobre las características de la vida natural de la isla y su entorno marino, como de la historia marítima del estrecho de Magallanes, en especial en lo referido a sus exploraciones y a la navegación mercante. Las obras correspondientes autorizadas por la Dirección del Territorio Marítimo de la Armada de Chile contaron con la asesoría técnica de los autores y han resultado ciertamente satisfactorias. Fueron entregadas al uso público en 1998.

La mencionada repartición naval, por otra parte, dispuso a partir de 1999 la realización de trabajos de restauración y conservación en el faro Punta Delgada, buscando dar relieve a una edificación de indudable valor y significado histórico-cultural, aprovechando su estratégica ubicación en un lugar de alto tráfico terrestre-marítimo (cruce Patagonia-Tierra del Fuego y viceversa a través de la primera angostura del estrecho de Magallanes). Parte de las obras han estado referidas a la habilitación de los recintos interiores, según el plano original del ingeniero Slight, en los que se ha montado una bien lograda muestra museográfica que ilustra a los visitantes sobre la historia de la señalización marítima y de la navegación por el estrecho de Magallanes.



Por fin, se sabe de la concesión hecha a privados para la explotación turística del atractivo paraje natural del cabo San Isidro e inmediaciones, en la zona litoral sur de la península de Brunswick. La programación operativa de estos empresarios incluye obras de reconstrucción y restauración del edificio del faro allí existente, ciñéndose a las formas fundacionales. Inclusive, se ha procurado interesar a la Empresa Nacional del Petróleo a fin de que la misma asuma la restauración del faro Posesión, inmediato a sus importantes instalaciones y población situadas en el paraje homónimo.

Es, ciertamente, un alentador conjunto de acciones de reconocimiento y valorización de un patrimonio edificado excepcional, vinculado a una actividad económica determinante en la historia regional magallánica como ha sido y es la navegación mercante, tanto de ultramar como de cabotaje.

La preparación y publicación de este libro deben ser tenidos como una contribución adicional y verdaderamente significativa en la consecución de tan laudable propósito.





Vista aérea del cabo San Isidro y el faro

IV. *Fichas técnicas de los faros habitados del estrecho de Magallanes*

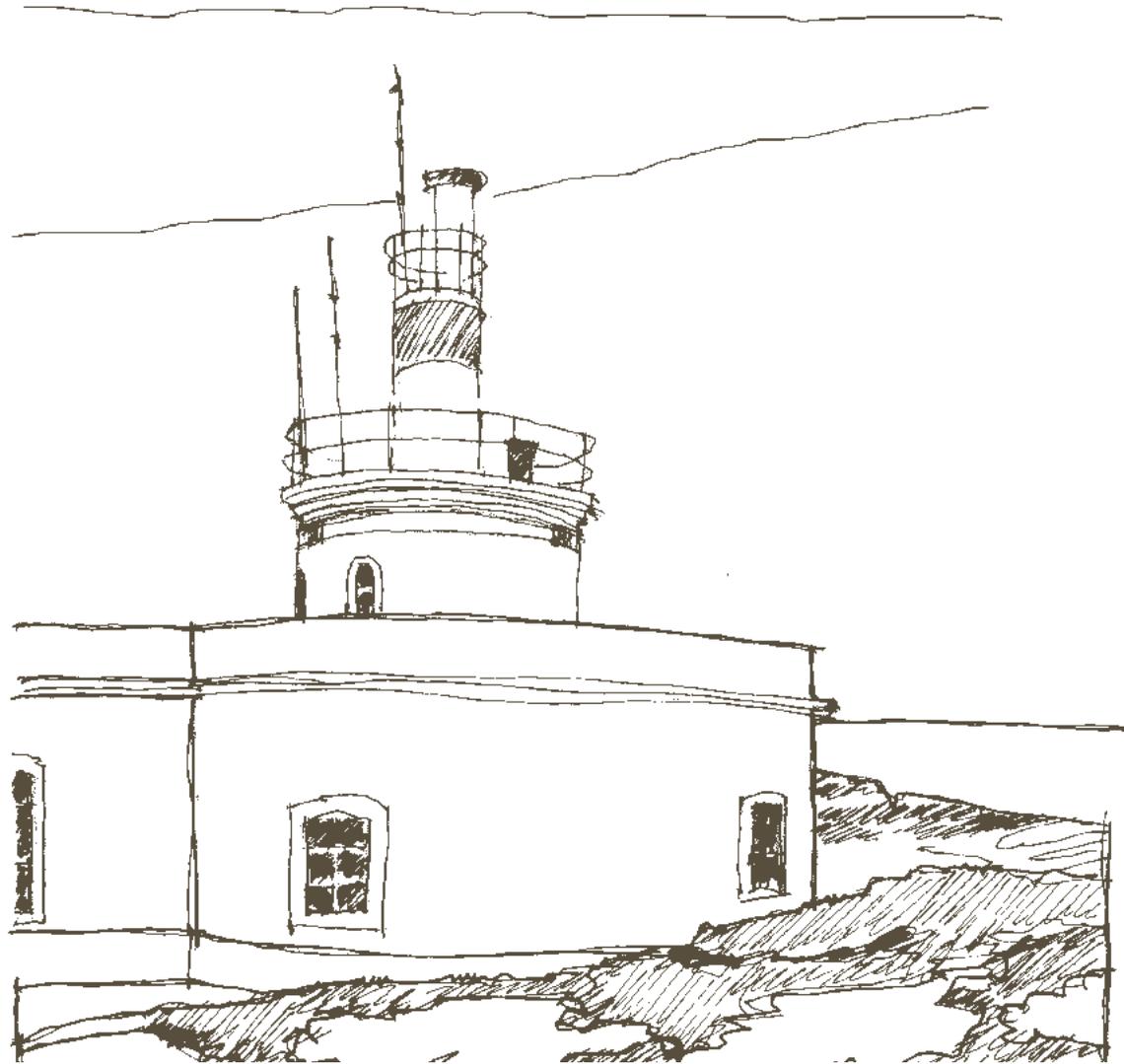
- Evangelistas
- Punta Dungeness
- Punta Delgada
- Posesión
- Isla Magdalena
- San Isidro
- Bahía Félix
- Fairway





Faro
Evan
ge
listas





Vista del faro recién terminado



Vista del desembarcadero



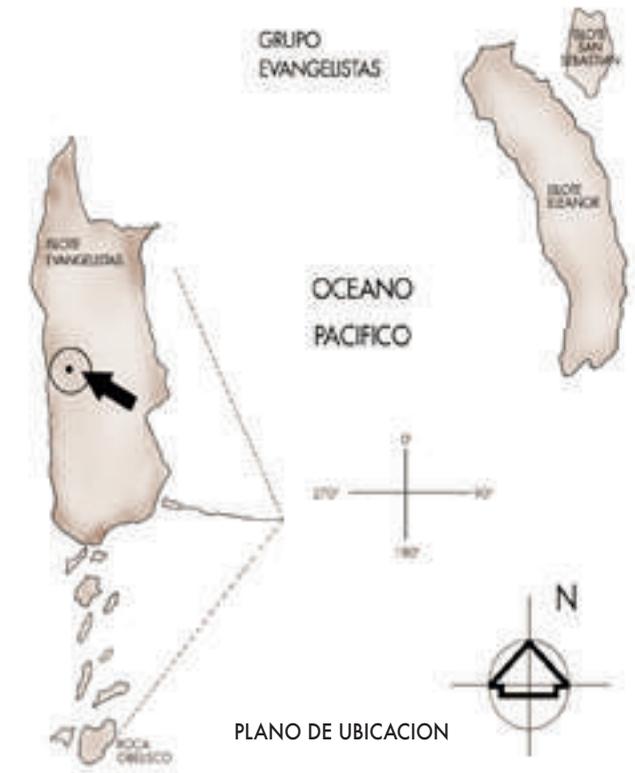
Vista aérea del faro sobre el plano superior de la isla



Vista desde el acceso del desembarcadero

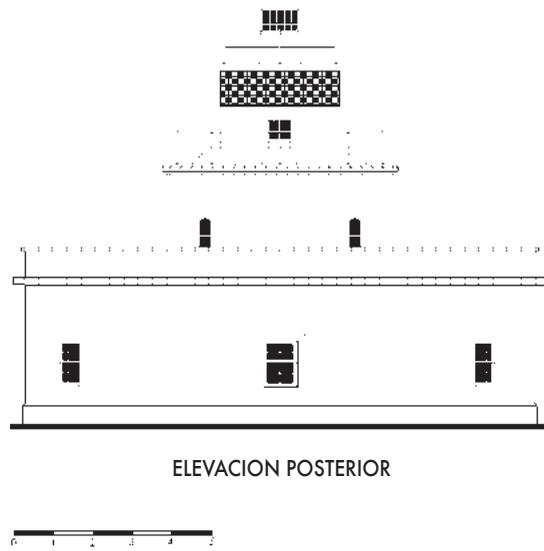


Vista aérea del faro desde el oeste al borde del acantilado



Ubicación geográfica: Latitud: 53° 23',3 Sur
Longitud: 75° 05',7 Oeste

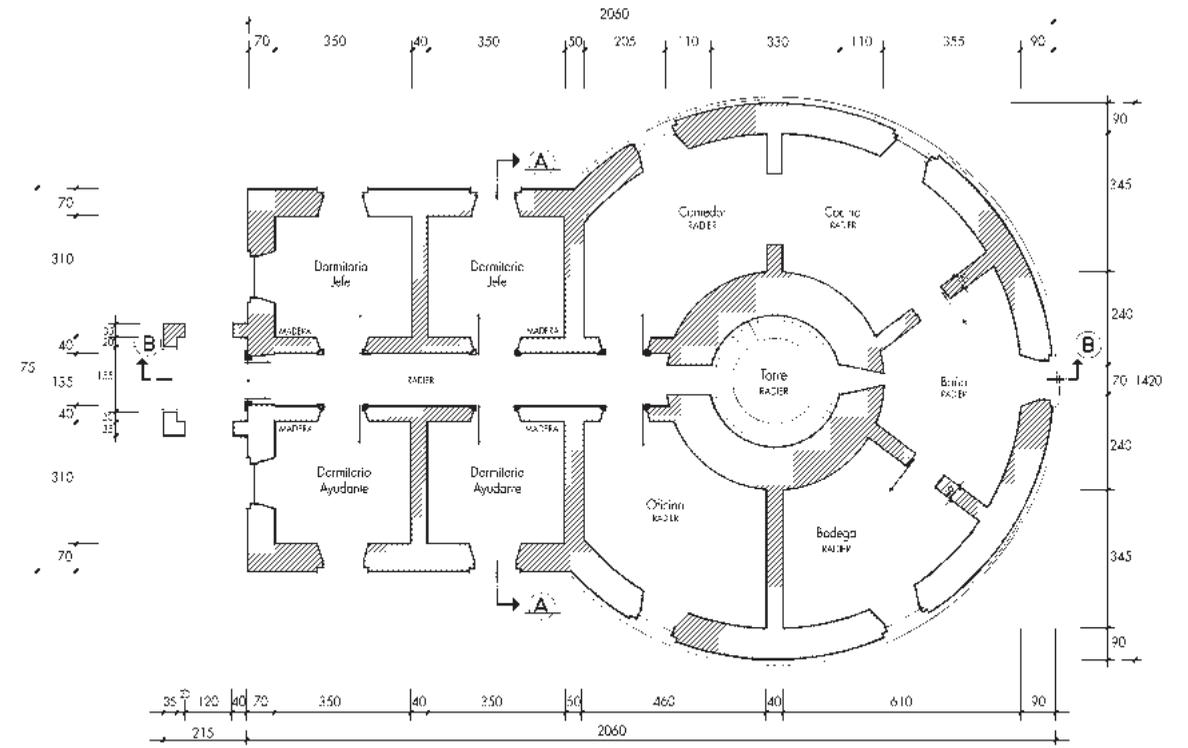
Fanal: Xenon modificado
Destellador: Giratorio
Característica: 0,2 x 1+ 9,8= 10 segundos
Fanal de respaldo: PBB
Fanal secundario: NIL
Alcance luminoso: 23 mn
Potencia luminosa: 300.000 CD
Lámpara: 400 W 220 V Haluro
Cambia lámparas: Base para 220 V
Fuente de energía: 10 SUN 52-1
Tipo panel solar: Cargador a la red (CLONSA)
Estructura panel: NIL
Tablero control: CJ (a la red) giratorio
Autonomía: Indefinido
Peligro que señala: Boca occidental estrecho de Magallanes
Clase IALA: Señal costera
Tipo torre: Concreto
Altura torre: 13 m
Forma torre: Cilíndrica
Altura nivel medio: 58 m
Lugar habitado más cercano: Faro Bahía Félix
Distancia desembarcadero: 600 m
Carta afectada: 11110
Color torre: Blanca franja roja
Sector visible: 360° con sector de oscuridad



ELEVACION POSTERIOR

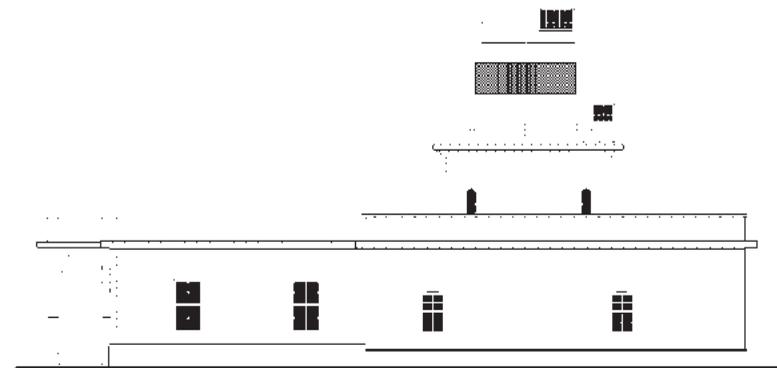


Guardafaro en la torre superior

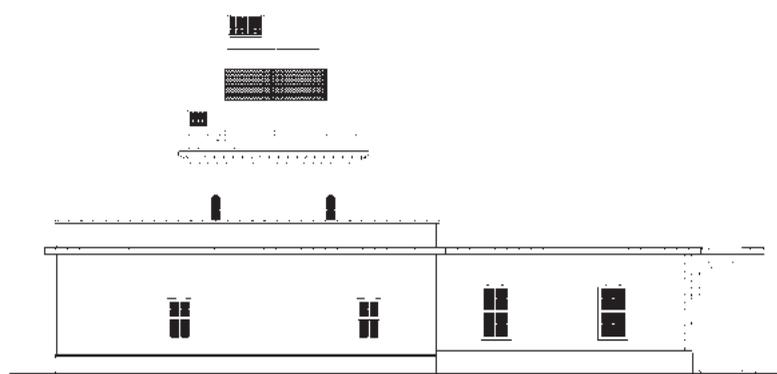


PLANTA ARQUITECTURA

Es el primero y más famoso de los faros que brindan seguridad a la navegación del estrecho de Magallanes y del litoral sudoriental del océano Pacífico. Fue terminado de construir en 1896 e inaugurado el 18 de septiembre del mismo año en uno de los islotes Evangelistas, en la boca occidental del estrecho, zona de clima y mar casi siempre tormentosos, lo cual hizo de su construcción una empresa esforzada dirigida por el pionero escocés George Slight, diseñador de todos los primeros faros de la costa chilena. Su aislamiento geográfico y difícil acceso hacen de su abastecimiento una tarea habitualmente riesgosa, cumplida regularmente por la Armada de Chile, como parte de su servicio silencioso.



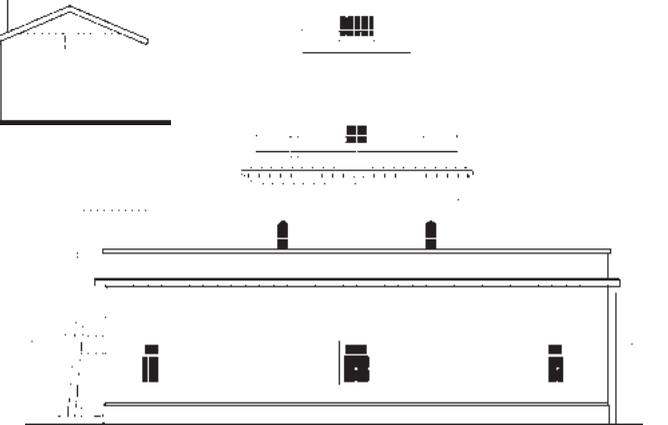
ELEVACION LATERAL



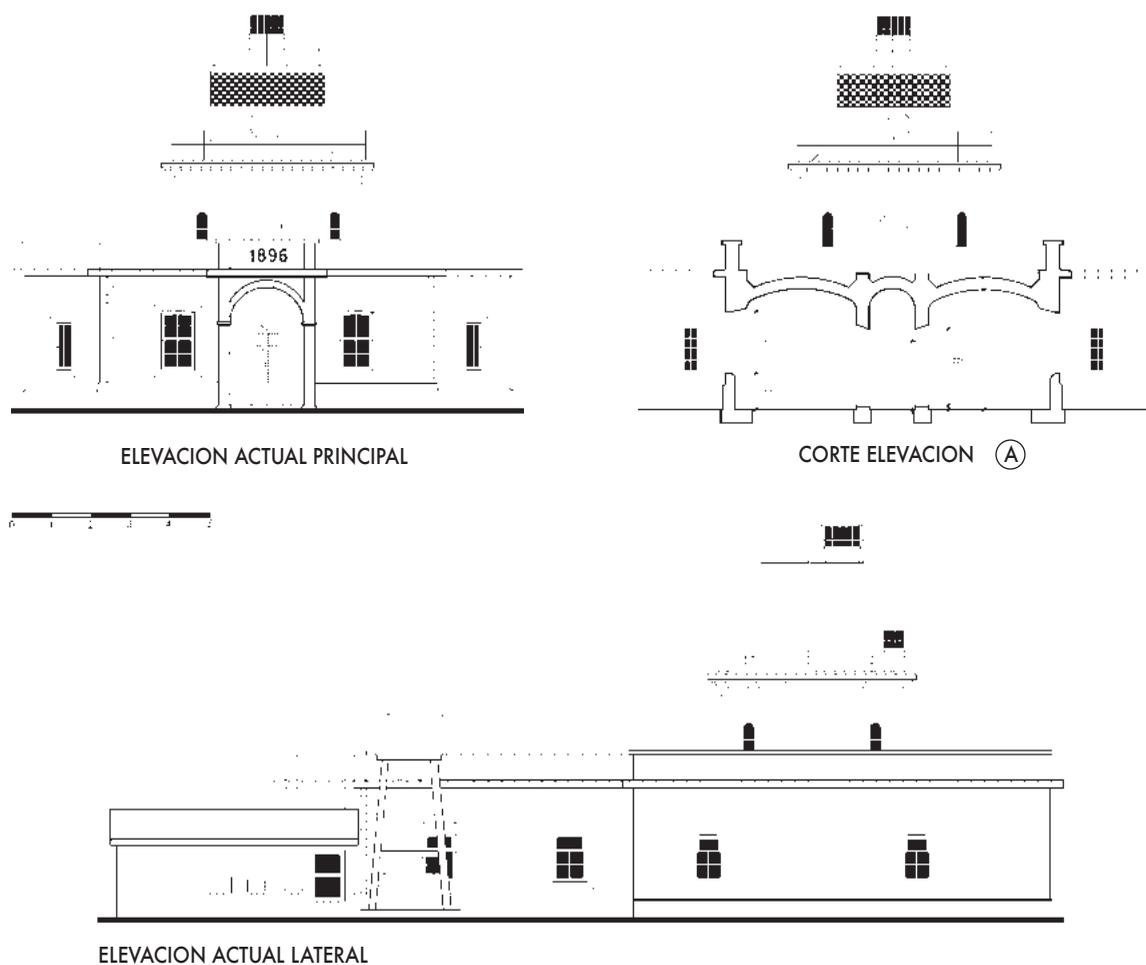
ELEVACION LATERAL



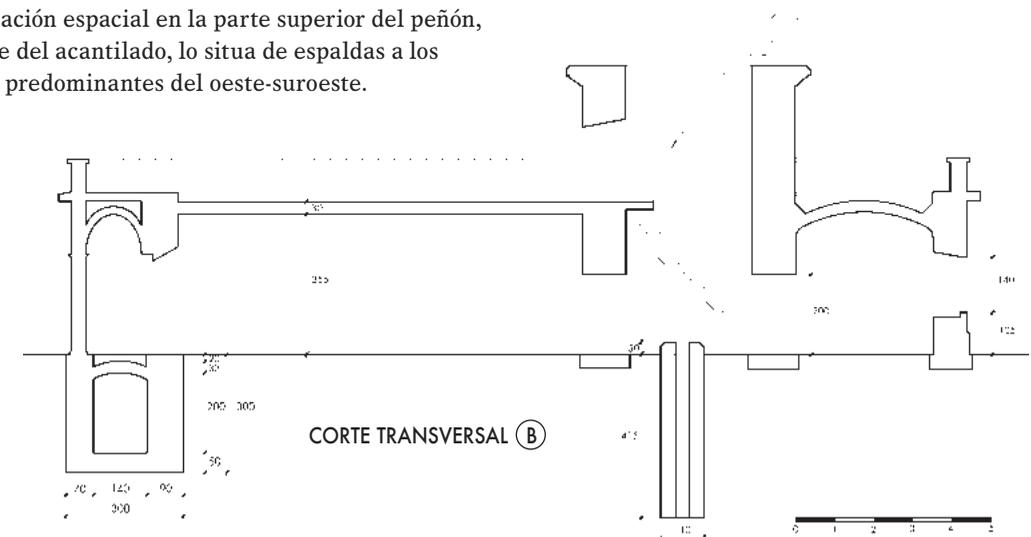
ELEVACION ACTUAL PRINCIPAL



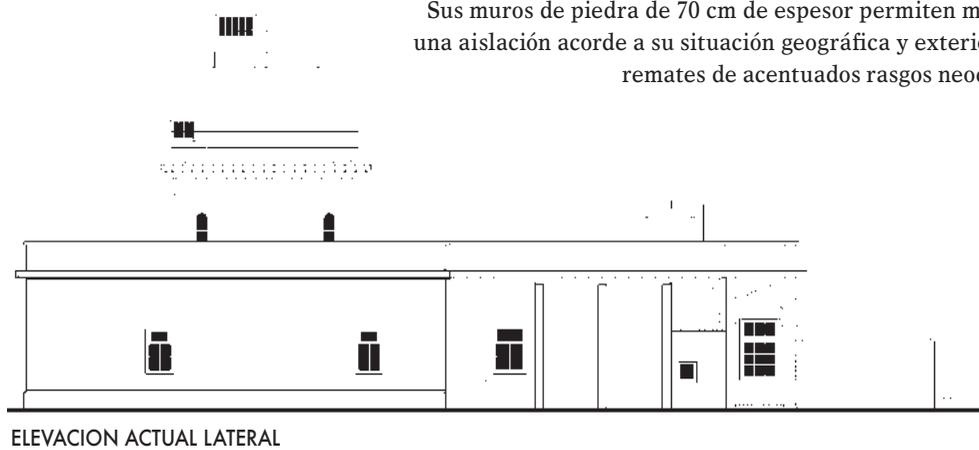
ELEVACION ACTUAL POSTERIOR



Los planos y cortes indicados en este faro corresponden a la situación planimétrica actual (1994), con su anexo para la distribución eléctrica y estanque de agua superior (elevación lateral pág. 62), que reemplaza al depósito de combustible y pozo de recepción de aguas lluvias indicado en el corte transversal B, donde pueden apreciarse los techos abovedados y acceso al exterior de la torre. Su ubicación espacial en la parte superior del peñón, al borde del acantilado, lo sitúa de espaldas a los vientos predominantes del oeste-suroeste.



De predominio circular, derivado de la situación climática propia del emplazamiento, su rica arquitectura mantiene el eje predominante acceso-torre, sacrificando el espacio central de reunión diseñado para el esparcimiento de sus ocupantes. Sus muros de piedra de 70 cm de espesor permiten mantener una aislación acorde a su situación geográfica y exteriores con remates de acentuados rasgos neoclásicos.



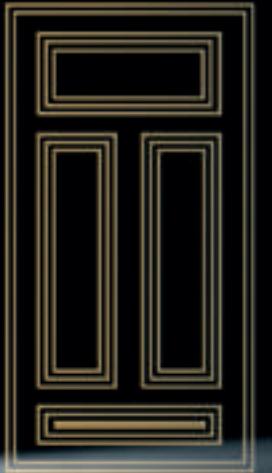
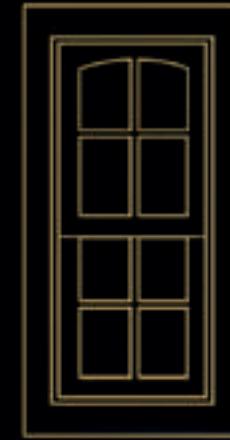


History

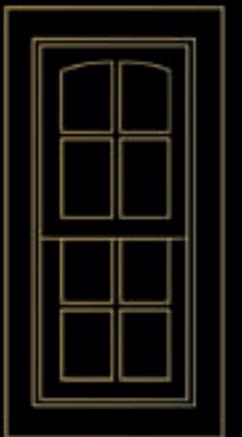
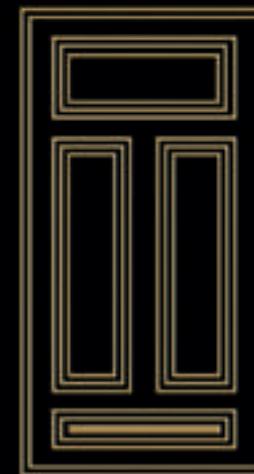
It is the first and one of the most famous lighthouses giving security to the navigation through the Strait of Magellan and the southeast coasts in the Pacific Ocean. It was finished in 1896 and the inauguration was on September 18th, in the same year. It is located in one of the Evangelistas islets, in the western mouth of the strait, area where the climate and sea are almost always stormy, made its construction a brave and pioneer enterprise directed by the scottish engineer George Slight, who designed all the first Chilean coast lighthouses. The geographic isolation and hard access made its supplying a usually risky work, met regularly by the Chilean Navy, as a part of their Silent Service.

Description

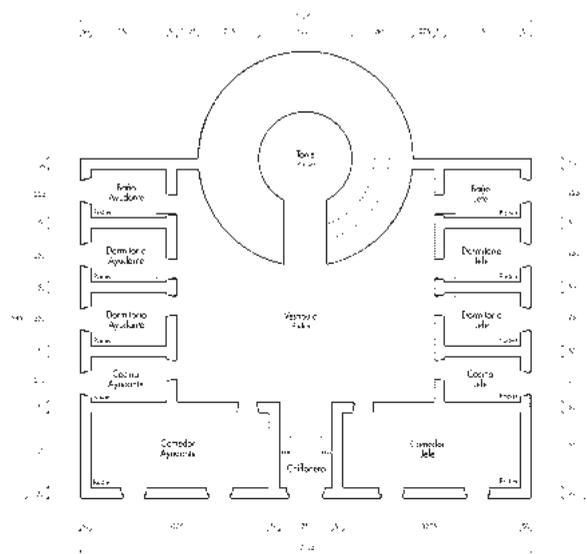
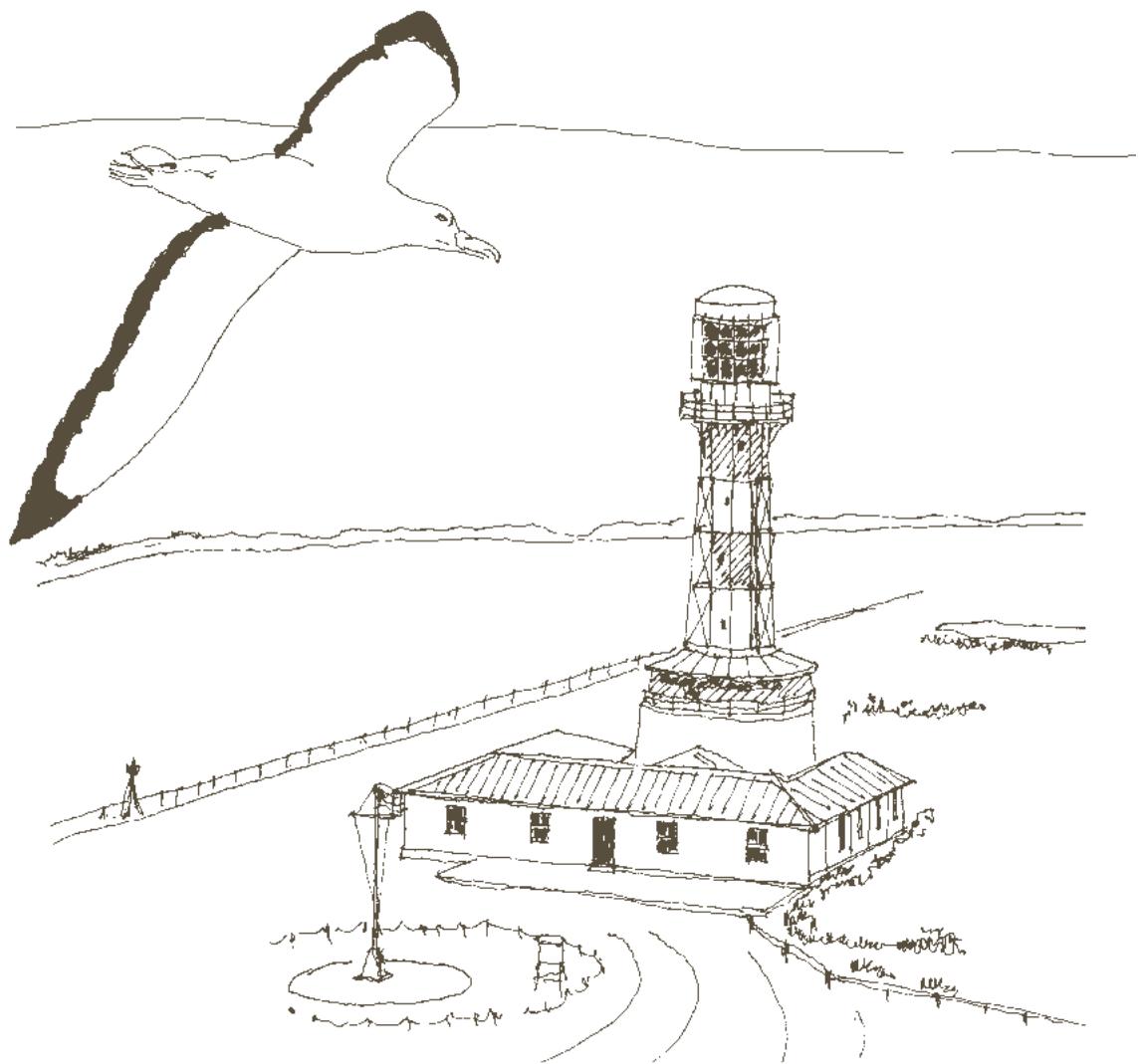
Prevailing a circular shape, due to the climate situation of the site its magnificent architecture keeps the predominant axis access-tower sacrificing the central space of meeting designed for the occupants movements. Its 70 cm. thickness stony walls allow exteriors with outside endings having prominent neoclassic features.



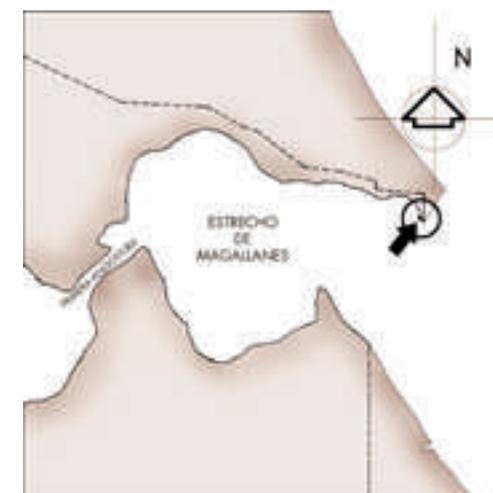
Faro Punta Dungeness



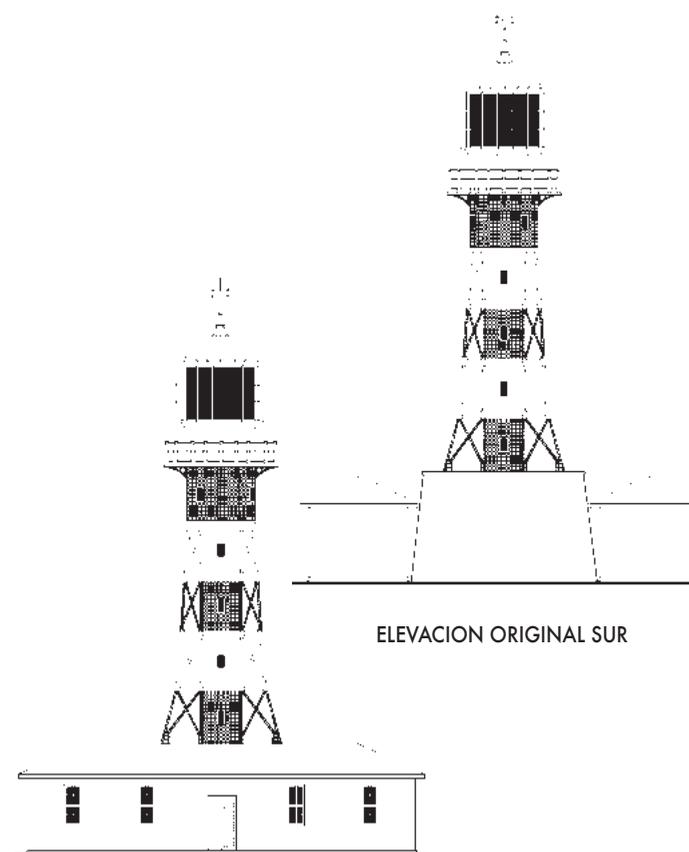
Evangelistas Lighthouse



PLANTA ARQUITECTURA EDIFICIO ORIGINAL



PLANO DE UBICACION



ELEVACION ORIGINAL SUR

ELEVACION ORIGINAL NORTE

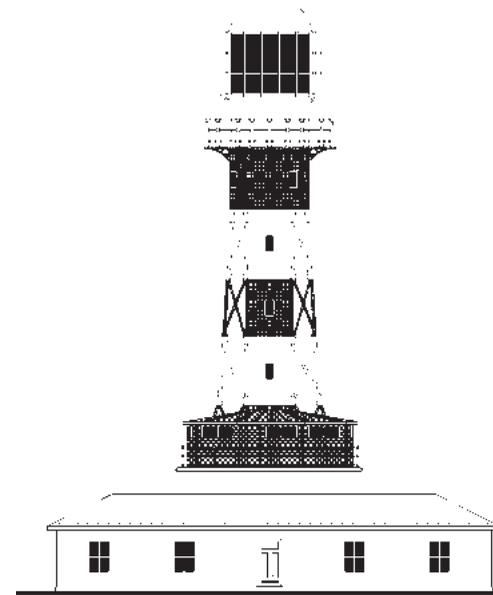
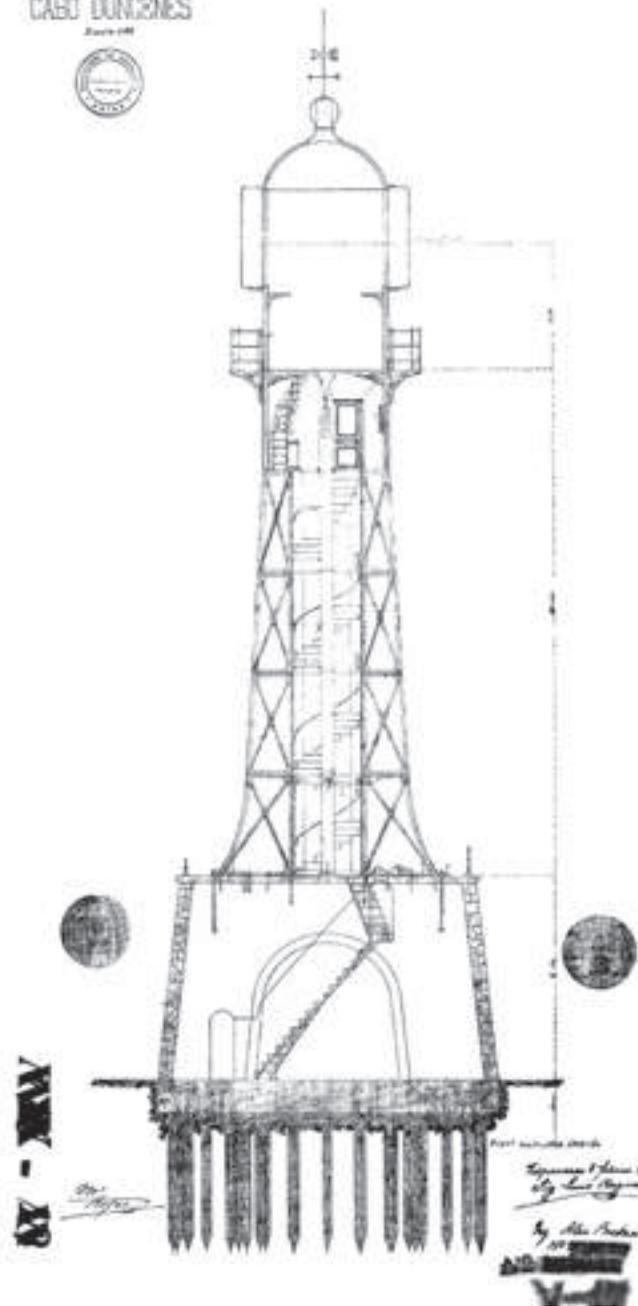
Ubicación geográfica: Latitud: 52° 24' Sur
Longitud: 68° 26' Oeste

Fanal: PBB Modificado
Destellador: Giratorio
Característica: 1,5x1+8,5= 10 segundos
Fanal de respaldo: FA-250/ELCO - 12
Fanal secundario: NIL
Alcance luminoso: 21 mn
Potencia luminosa: 154.167 CD
Lámpara: 400 W 220 V HALURO - 60W
Cambia lámparas: NIL
Fuente de energía: SUN, 28 - 2,5
Tipo panel solar: CJ a la red
Estructura panel: NIL
Tablero control: CJ a la red
Autonomía: Indefinida
Peligro que señala: Entrada al estrecho de Magallanes desde el Océano Atlántico
Clase IALA: Costera
Tipo de torre: Fierro tipo mecano
Altura torre: 25 m
Forma torre: Cilíndrica
Base torre: Circular de concreto
Altura nivel medio: 32 m
Lugar habitado más cercano: Cpto. Posesión
Distancia desembarcadero: Mismo faro
Carta afectada: 11600 Año 1983
Color torre: Blanco franja roja
Sector visible: Del 223° al 144°
Radio faro: NIL
Señal de niebla: NIL

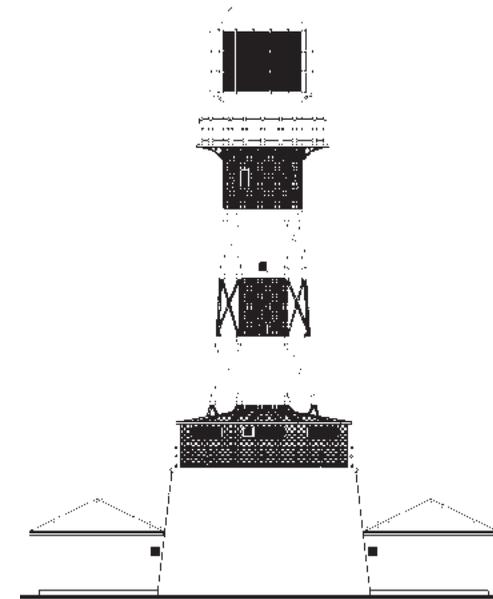


Nº
PROYECTO

del Faro para
CABO DUNGENES

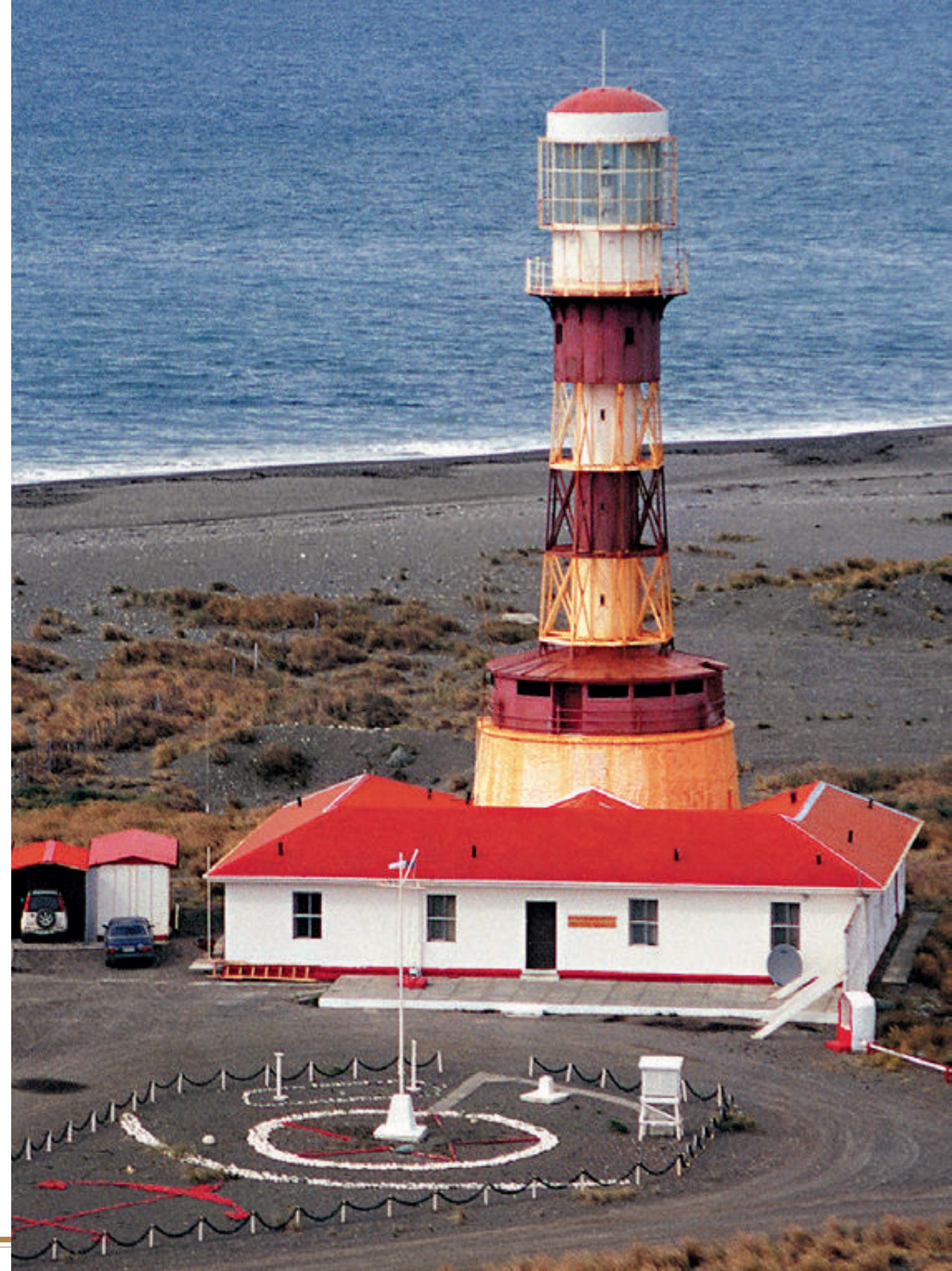


ELEVACION REMODELADA NORTE



ELEVACION REMODELADA SUR

Plano de corte original de Slight, donde puede distinguirse claramente el mejoramiento de suelo a base del hincado de pilotes de madera



Su particular emplazamiento en la punta arenosa de la boca occidental norte del estrecho de Magallanes obligó a su diseñador y constructor extremar las medidas de seguridad, cautelando con un pilotaje de gran tamaño la erección de la monumental base de su esbelta torre metálica; la más alta de los ocho faros elevados, llena de hermosos detalles estructurales interiores como exteriores; se destacan la unión de piezas atornilladas, escaleras, linternas y barandas. La construcción original de los departamentos para fareros fue remodelada, disminuyendo alturas, su patio interior se techa, parte de la torre se cubre y la cúpula de coronación se retira por otra de menor jeraquía, perdiendo su atractivo inicial.



Vista aérea actual del faro e instalaciones, mirando al sureste



Vista general de la torre desde el norte



Detalle de la cúpula original constuida en cobre emballetado



Detalle de la lámpara del faro vista desde el interior



Vista aérea desde el borde atlántico





History

It was the second lighthouse erected to create the Strait of Magellan signal system at the end of XIX century. Lightened in 1899, it is located at the end of the Dungeness Point which points out the eastern beginning of the great channel in the Patagonia. From the beginning, it was also the terminal station of the territorial telegraphic net, which from 1900, connected Magellan with the rest of the world.

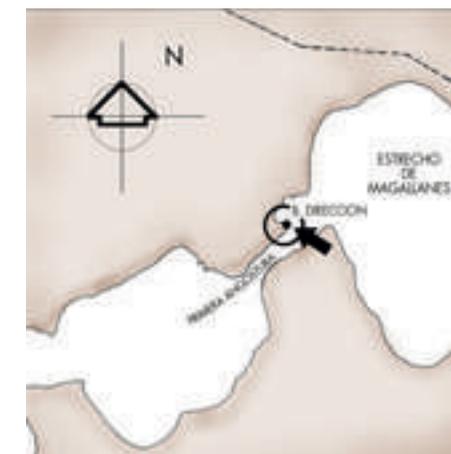
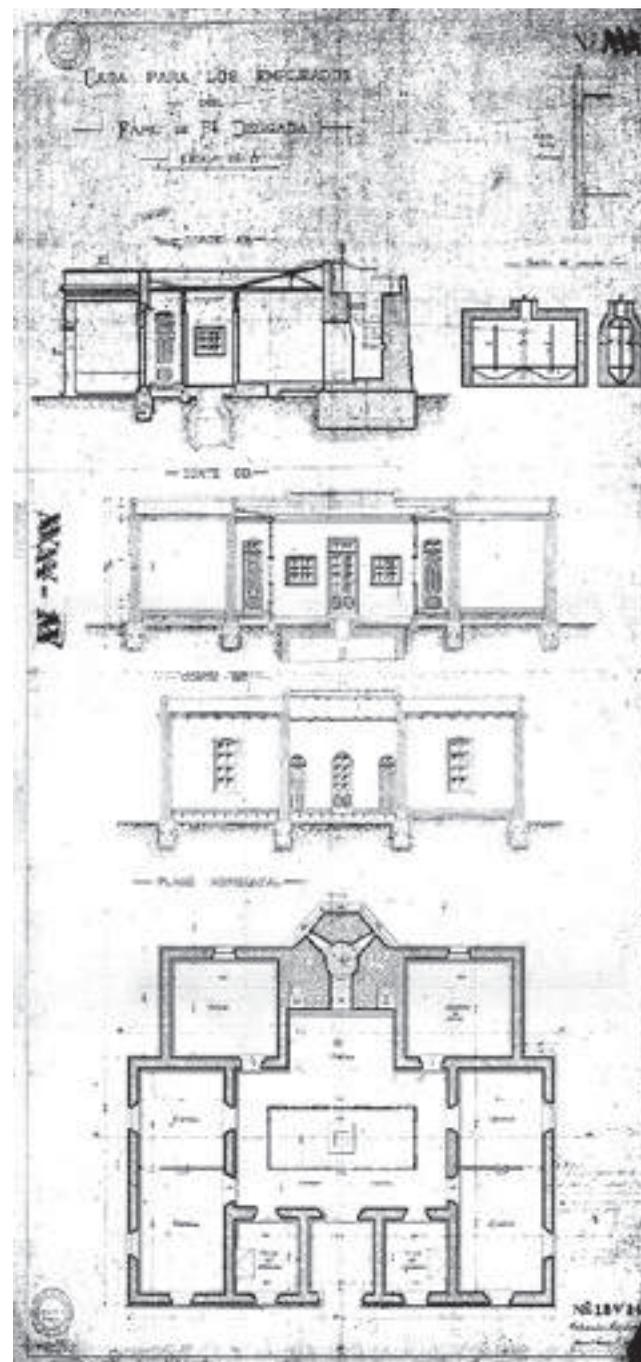
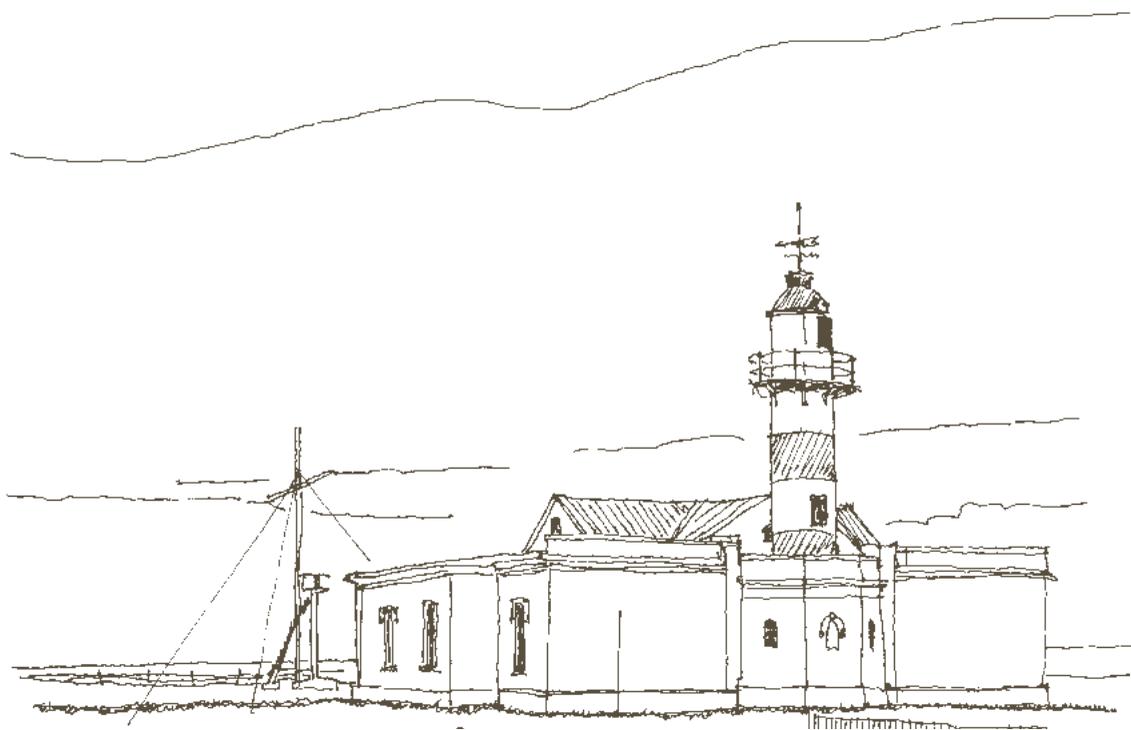
Description

The particular site at the sandy point area of the Strait of Magellan north eastern mouth forced the designer and constructor to carry to an extreme the security measures, being careful with the big piles used for the erection of the high metallic towers huge base, the highest among the eight relief lighthouses, full of beautiful structural details both inside and outside, emphasizing the connection of screwed pieces, stairs, lantern, balconies and railing. The original compartment construction for the lighthouse keepers was remodeled, diminishing heights, the inside open yard is roofed, part of the tower is covered and the crown cupola is replaced by another one of low rank, losing the initial attractiveness.



Dungeness Point Lighthouse





PLANO DE UBICACION

Detalle del plano original proyectado por Slight del faro Punta Delgada. Posteriormente él mismo incorporó la techumbre en el patio central

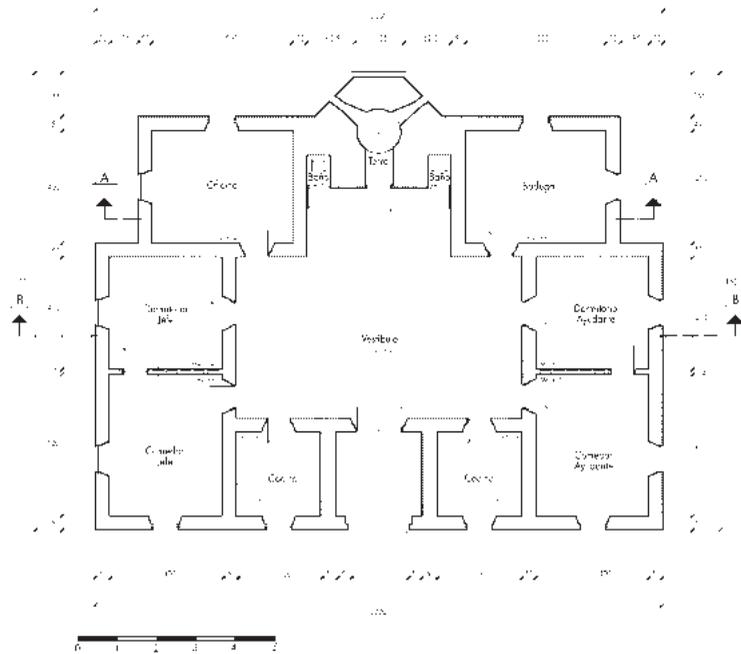
Ubicación geográfica: Latitud: 52° 27',04 Sur
 Longitud: 69° 32',08 Oeste
Fanal: P.B.B. Modificado (Haluro), blanco
Destellador: Giratorio / APF - 247U
Característica: 0,3 + 4,7= 5,0 segundos
Fanal de respaldo: FA - 249 Blanco
Fanal secundario: NIL
Alcance luminoso: 19 mn
Potencia luminosa: 44.000 CD
Lámpara: 400 W Haluro metálico / 20 W DF
Cambia lámparas: NIL
Fuente de energía: SUN 24 - 2,5
Tipo panel solar: Cargador a la red
Estructura panel: NIL
Tablero control: Caja a la red
Autonomía: Indefinida
Peligro que señala: Primera Angostura
Clase IALA: Costera
Tipo de torre: Fierro tipo mecano
Altura torre: 11,7 m
Forma base torre: Piramidal
Altura nivel medio: 21 m
Lugar habitado más cercano: Punta Delgada (pueblo)
Distancia desembarco: Por tierra
Carta afectada: 1150 año 1991
Color torre: Blanca franjas rojas
Sector visible: 229 al 039
Radio faro: NIL
Señal de niebla: NIL



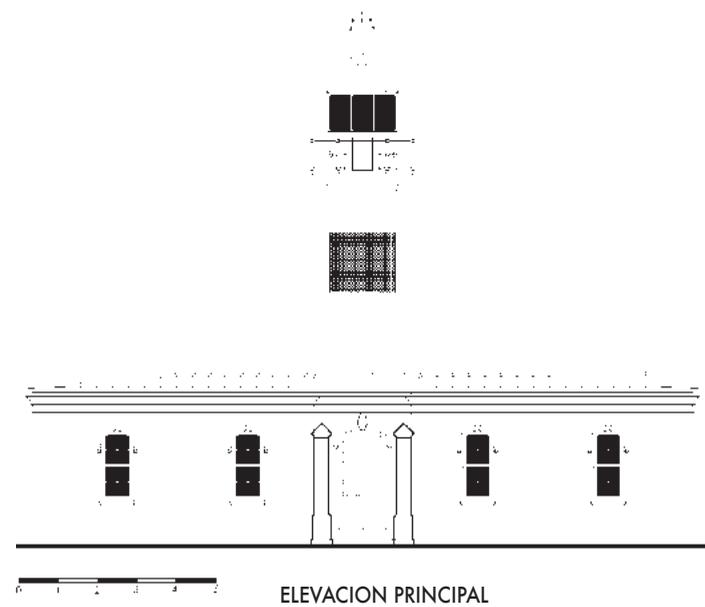
Ubicado en la costa de Patagonia en el comienzo oriental de la Primera Angostura del estrecho de Magallanes, fue inaugurado en 1901 y responde al clásico diseño del ingeniero Slight. Como Punta Dungeness y Evangelistas, este ha sido un faro permanentemente habitado, y sus operaciones han incluido e incluyen tarea de registro meteorológico y de radiocomunicaciones. Actualmente es asimismo una base de apoyo para el

servicio del practica en la navegación del gran canal magallánico. Ha sido recientemente restaurado y en él se ha montado, por parte de la Armada de Chile, una muestra museográfica referida a la historia de la navegación y de la señalización marítima del estrecho de Magallanes. Es un sitio concurrido debido a su situación inmediata al cruce terrestre-marítimo entre Patagonia y Tierra del Fuego.

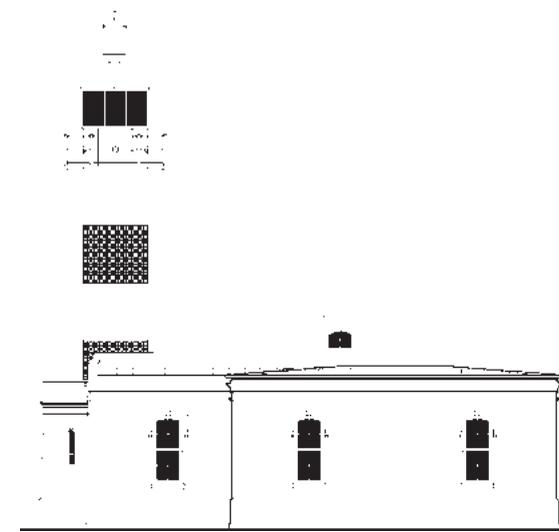
PLANA ARQUITECTURA



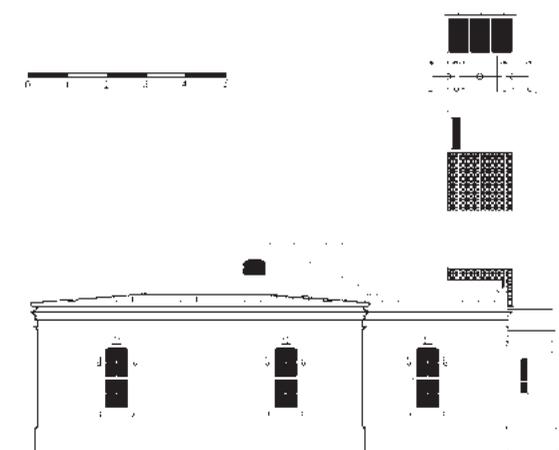
Vista parcial de la linterna desde el exterior



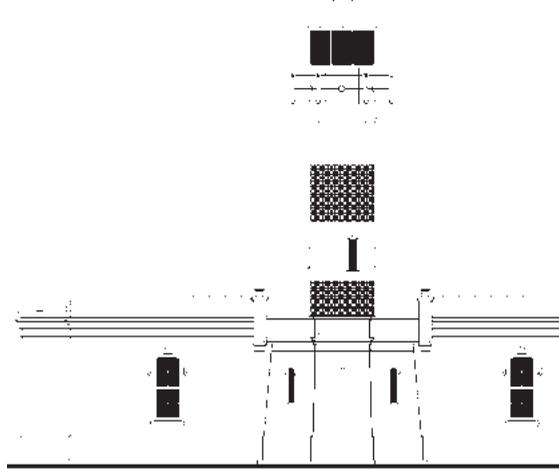
ELEVACION PRINCIPAL



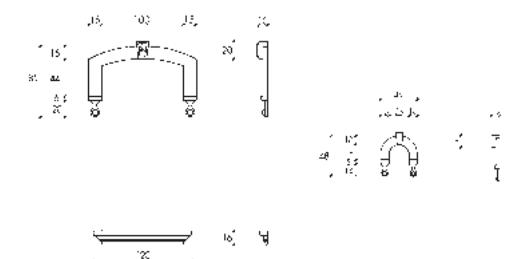
ELEVACION LATERAL



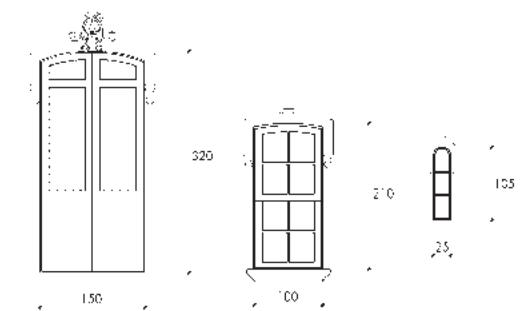
ELEVACION LATERAL



ELEVACION POSTERIOR



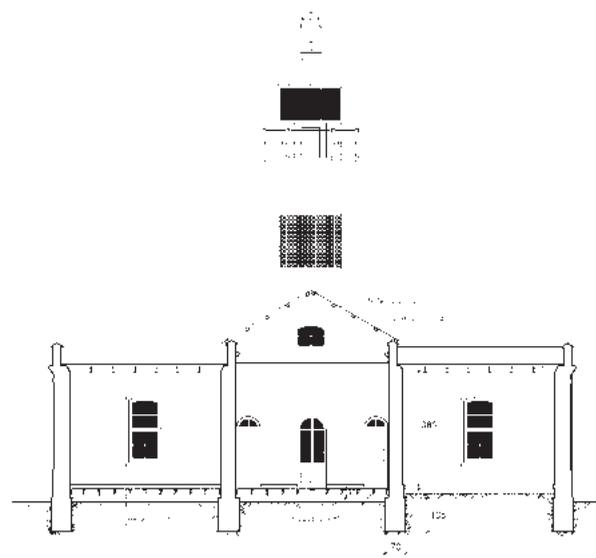
ORNAMENTO SUPERIOR E INFERIOR DE VENTANAS



DETALLE PUERTAS Y VENTANAS



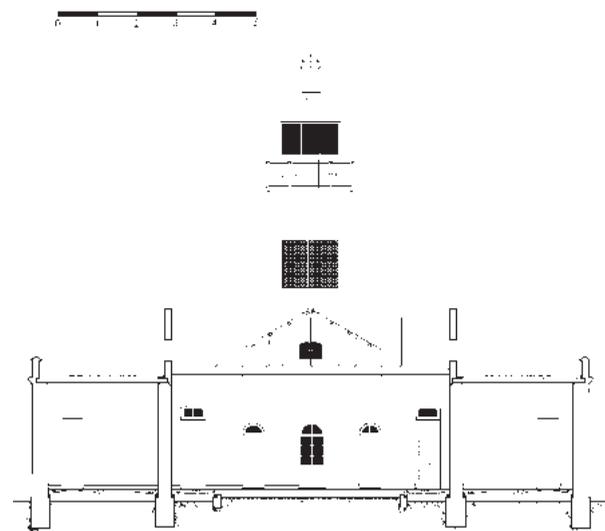
Detalle de ventana donde destacan sobrerrelieves y ornamentos exteriores



CORTE ELEVACION PRINCIPAL (A)



Vista interior desde la base de la torre



CORTE ELEVACION PRINCIPAL (B)





Vista general de la torre restaurada



Vista del acceso antes de su restauración

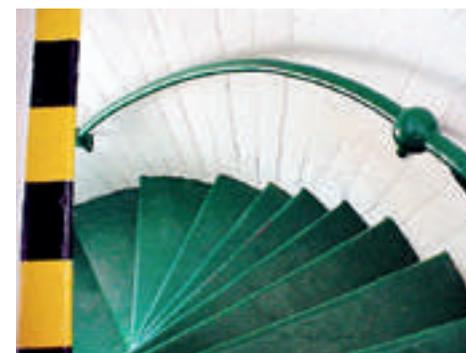
El faro Punta Delgada fue restaurado por la Armada de Chile entre los años 1999-2000 generando un museo de sitio en su interior, poniendo en valor el patrimonio histórico y arquitectónico del legado de George Slight.



Vista general desde el estrecho de Magallanes, posterior a su remodelación



Vista general del faro en proceso de restauración



Detalle de escalera caracol de hierro fundido forjado



Detalle del bello acceso restaurado



Aspecto del costado oriente del faro dañado por la gran marejada del año 1997



History

It is located in the Patagonian coast at the eastern beginning of the Strait of Magellan first narrows, it was inaugurated in 1901 and reflects architecturally engineer Slight's classical design. As Dungeness and Evangelistas, it has been a permanent inhabited lighthouse and the operations have included and include weather forecast reports and broadcasting. Now, it is a support base for practicing navigation in the big Magellanic channel. It has recently been restored and has served to have a graphic exhibition about the navigation history and sea signals of the Strait of Magellan, carried out by the Chilean Navy. It is a visited place due to the close location to the land sea crossing between Patagonia and Tierra del Fuego.

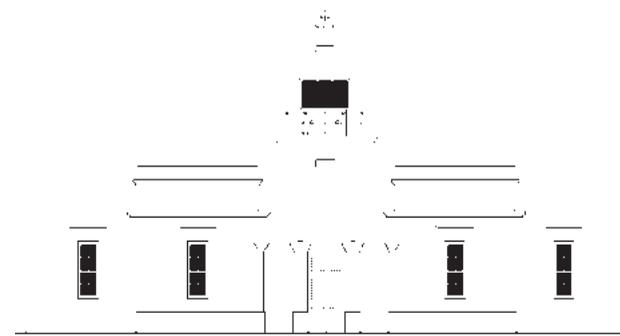
Description

Placed at the beginning of the Strait of Magellan first narrows, it has the first outstanding details, both inside and outside, having doors and windows which receive the round arch, over relieves in fine designs stressed by an access and a medium-sized metallic tower, fortunately restored it emphasizes the winding staircase made of cast iron, the beautiful copper cupola and the bronze air systems which prevent the lantern glasses from dimming.

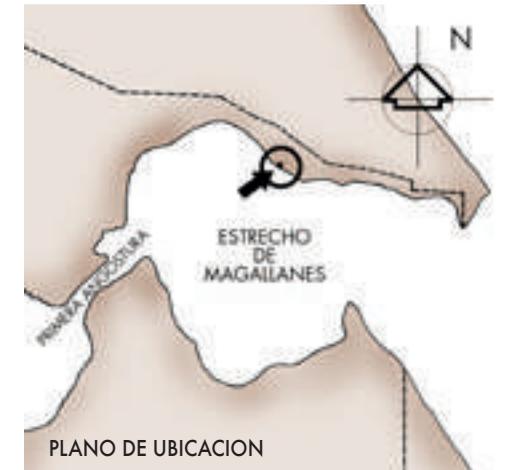


Delgada Point Lighthouse





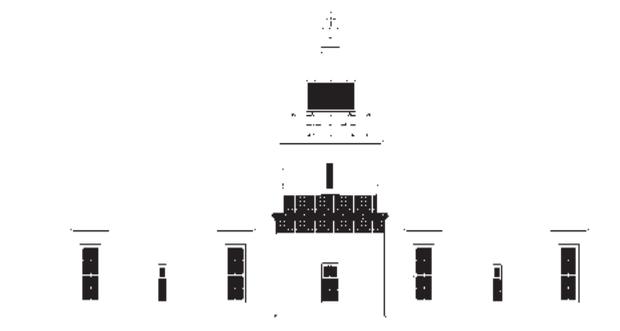
ELEVACION PRINCIPAL



PLANO DE UBICACION

Ubicación geográfica: Latitud: 52° 17', 4 Sur
 Longitud: 68° 57', 8 Oeste

- Fanal: FA-250 Blanco
- Destellador: APCL - 5, RS - 232 (2)
- Telecontrol: Modem MCC - 545A
- Característica: 0,5 x 1+ 17.5= 18 segundos
- Fanal de respaldo: LBEA - 250
- Fanal secundario: NIL
- Alcance luminoso: 10 mn
- Potencia luminosa: 1700 CD
- Lámpara: 36 W
- Cambia lámparas: APCL 5 (2)
- Fuente de energía: SUN. 52 - 1, (20)
- Tipo panel solar: M75X, (4)
- Estructura panel: Piso (4 a 6)
- Tablero control: CJ (1 a 2 PAN)
- Autonomía: 5,2 meses, indefinida con paneles
- Peligro que señala: Bahía Posesión
- Clase IALA: Costera
- Tipo de torre: Concreto
- Altura torre: 11 m
- Forma torre: Cuadrangular.
- Altura nivel medio: 90 m
- Lugar habitado más cercano: Cpto. Posesión
- Distancia desembarcadero: Mismo faro
- Carta afectada: 1160
- Color torre: Blanca franja roja
- Sector visible: del 295° al 134° Sec.
- Oscuridad 104° al 115°
- Radio faro: NIL
- Señal de niebla: NIL

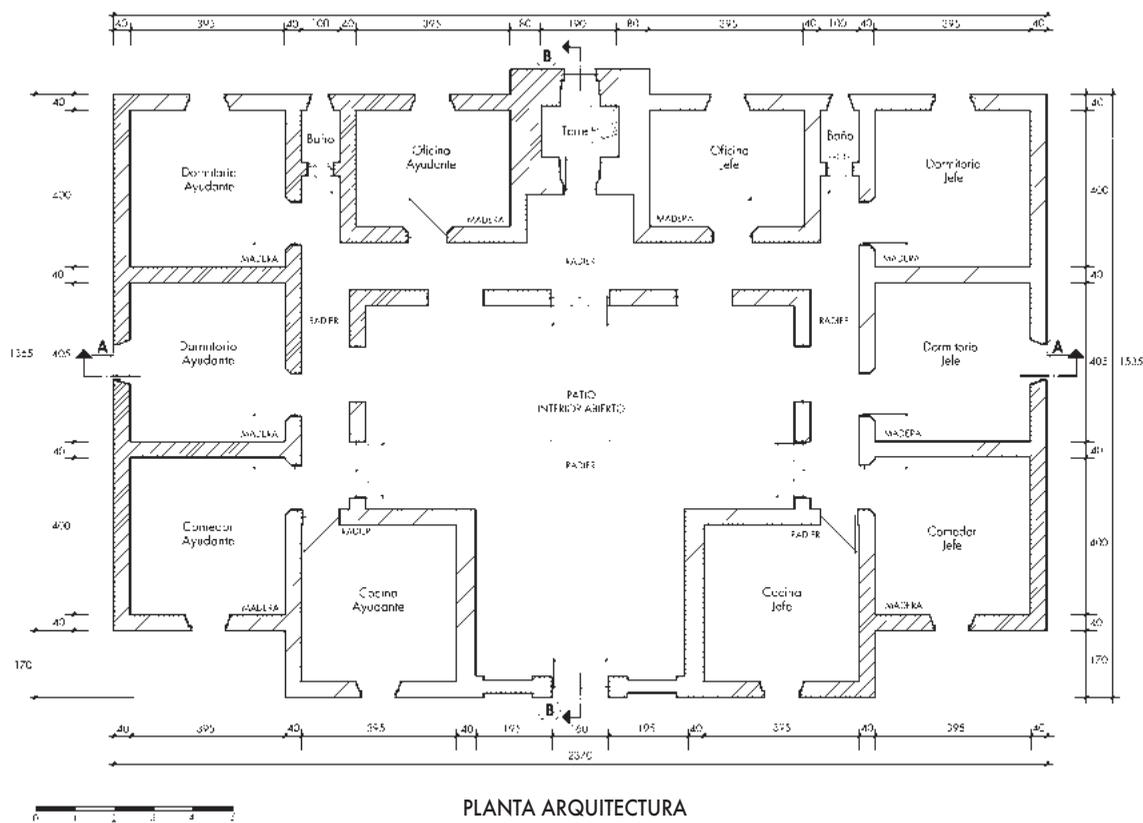


ELEVACION HACIA EL ESTRECHO DE MAGALLANES



*Declarado Monumento Histórico
 Nacional en 1976*





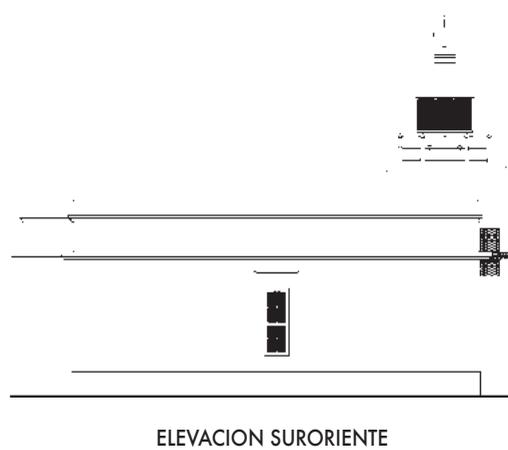
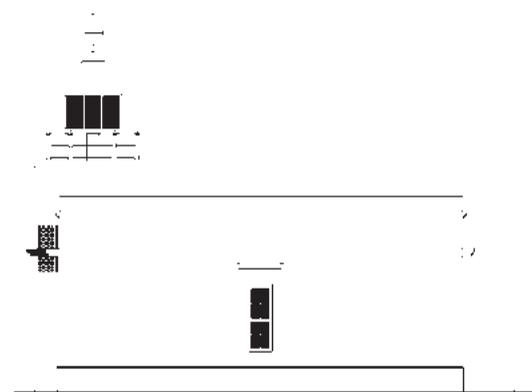
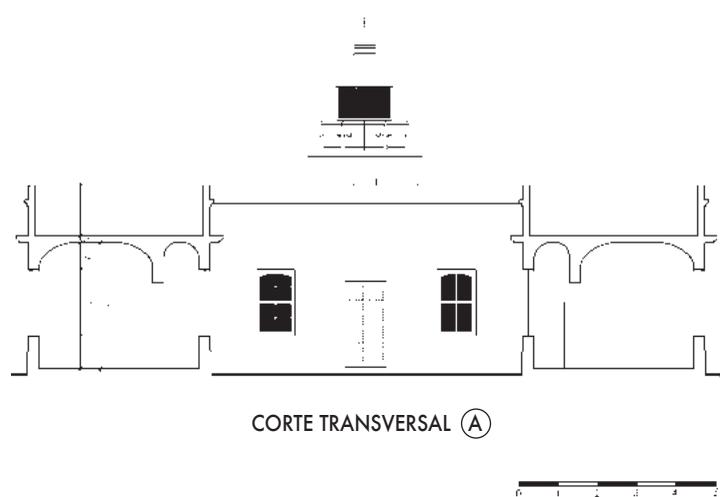
Vista hacia el estrecho de Magallanes

CORTE TRANSVERSAL (B)





Detalle de sobrerrelieves de tipo rectangular, usados sólo en el faro Posesión



Este faro de gran valor arquitectónico por su emplazamiento y configuración espacial es de dimensiones reducidas.

Presenta un patio central abierto donde se ubica el pozo de acumulación de aguas lluvias para el aprovisionamiento del faro.

La ornamentación exterior de ventanas y puertas presenta una clara disposición clásica con ornamentos rectos, tanto en los sobrerrelieves como en los frisos exteriores que enmarcan el volumen general.

Además cuenta con un particular acceso que remata con dos volutas de hormigón sobre los extremos de cada pilar.

Destaca por su losa abovedada sobre las bases de rieles y albañilería, dándole a su interior un aspecto particularmente acogedor.





History

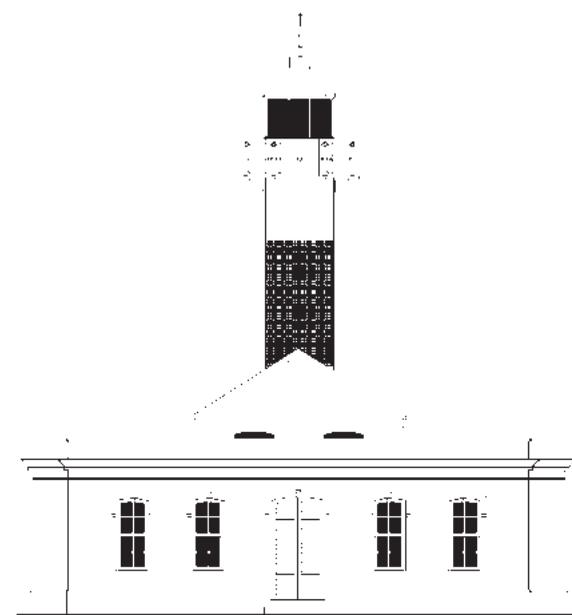
It was inaugurated on August 1st in 1902 on the coast cliff, which forms the homonymous bay, where the great navigator Fernando de Magallanes' fleet anchored in the afternoon on October 20 in 1520, what was the beginning of the transcontinental sea reach discovery between the Atlantic and Pacific oceans, and at same time, the discovery of Chile by the south. As the lighthouses that begin the signal system of the Strait of Magellan, it was inhabited by the lighthouse keepers and their families, condition that kept its automatization many years later. A small cemetery, located in the neighbourhood, keeps some lighthouse keepers' relatives who rendered services there.

Description

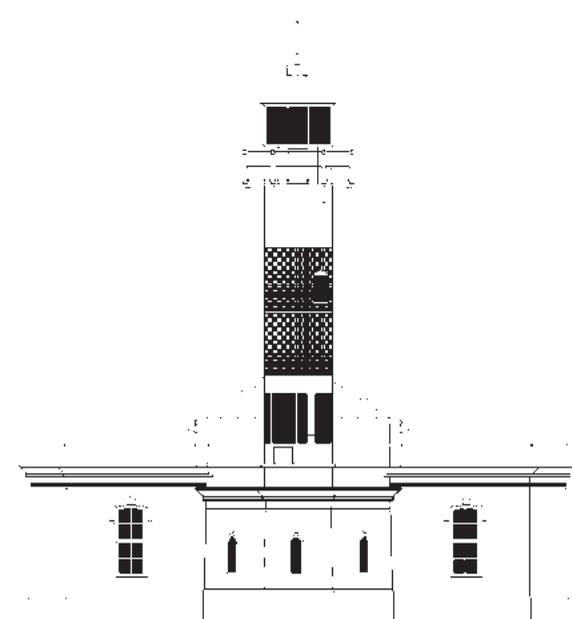
Having a great architectural value due to the site and reduced dimension space configuration, it shows an open central yard, where the rain water supply well is placed. The window and door outside ornamentation has classical shapes, with right elements like friezes, and particular access. It is prominent the arched slab on the bar base and masonry, giving to the inside a comfortable aspect.



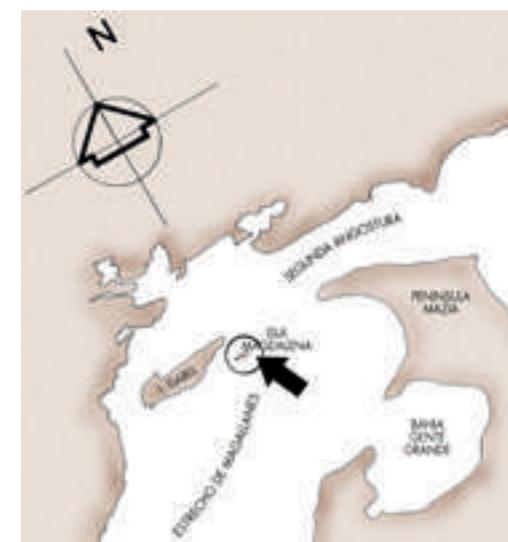
Posesion Cape Lighthouse



ELEVACION PRINCIPAL NORTE



ELEVACION PRINCIPAL SUR



PLANO DE UBICACION

Ubicación geográfica: Latitud: 52° 55',1 Sur
Longitud: 70° 34',4 Oeste

Fanal: FA - 250 Blanco
Destellador: En cambia lámparas
Característica: 0,5 x 1 + 9,5 = 10 segundos
Fanal de respaldo: NIL
Fanal secundario: NIL
Alcance luminoso: 10 mn
Potencia luminosa: 1.373 CD
Lámpara: 36 W
Cambia lámparas: APCL - 5 con RS 232
Fuente de energía: SUN. 52 - 1, 20
Tipo panel solar: SM - 38 (4)
Estructura panel: Piso (4 a 6)
Tablero control: CJ (3 a 4 PAN)
Autonomía: 6, 7 meses
Peligro que señala: Paso Reina / Paso Nuevo
Clase IALA: Costera
Tipo torre: Metálica tipo mecano
Base torre: Concreto piramidal
Altura torre: 13,5 m
Forma torre: Cilíndrica
Altura nivel medio: 49 m
Lugar habitado más cercano: Cabo Negro
Distancia desembarcadero: 400 m.
Carta afectada: 1114 / 1140
Color torre: Blanca franjas rojas
Sector visibilidad: 360°
Radiofaro: NIL
Señal de niebla: NIL

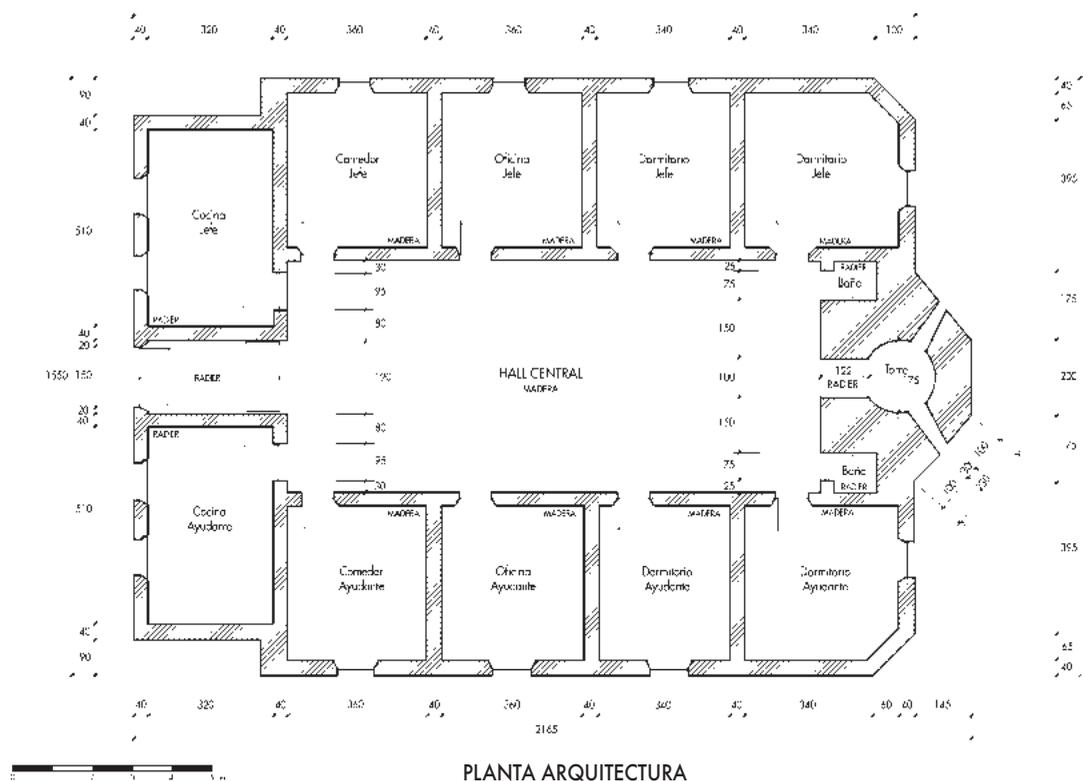




Vano que recibió ventana en la base de la torre con dominio al desembarcadero



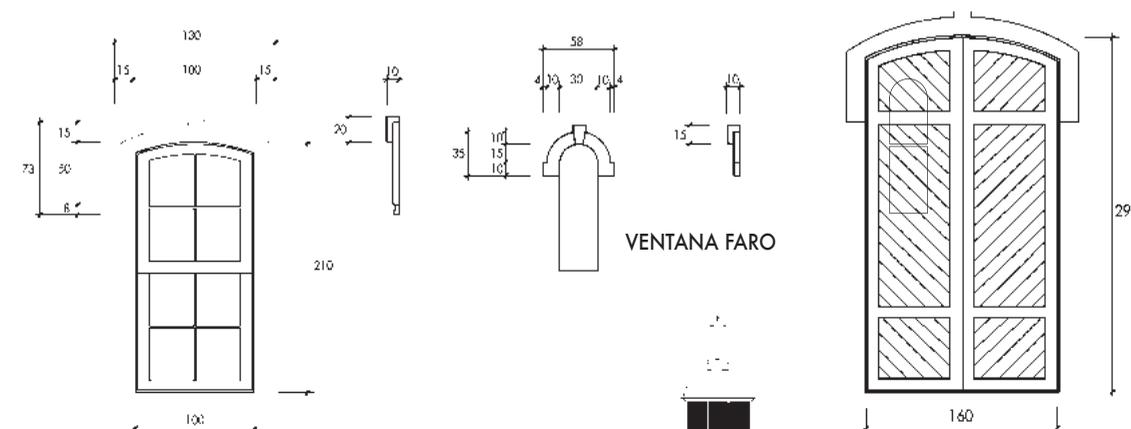
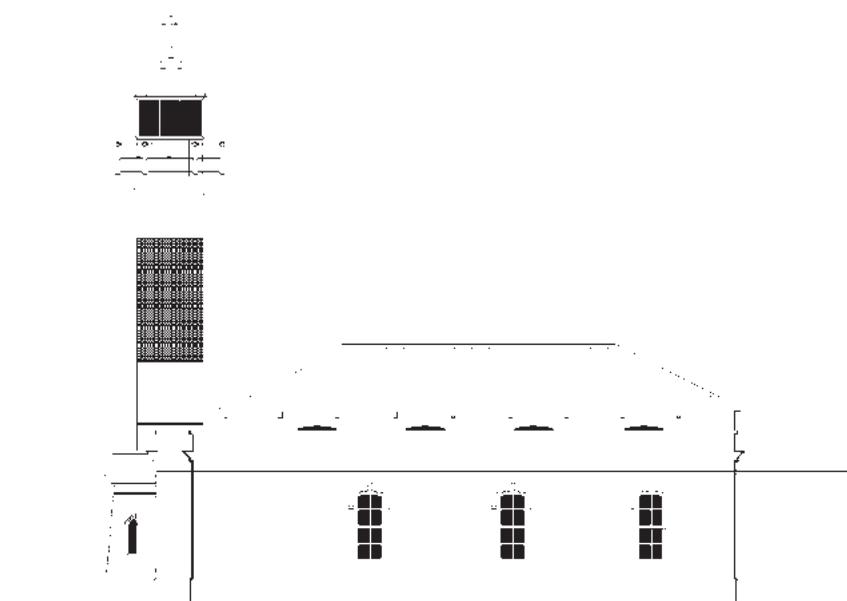
Vista de la isla Magdalena mirando de sur a norte. Puede distinguirse claramente la ubicación del faro en el sector más alto



Este faro de base rectangular recoge nuevos detalles en su exterior, repite el detalle de puertas y ventanas de guillotina que acogen en su parte superior el arco de medio punto, con variados sobrerrelieves y frisos que marcan la coronación del volumen exterior, integrando la base de la torre y un paramento interior más alto que permite el acceso de luz natural al espacio central, y una torre metálica de destacadas dimensiones, la segunda en altura después del faro Punta Dungeness.

Esta torre a su vez recoge los mismos detalles aplicados en la generalidad de los diseños de Slight.

ELEVACION PONIENTE



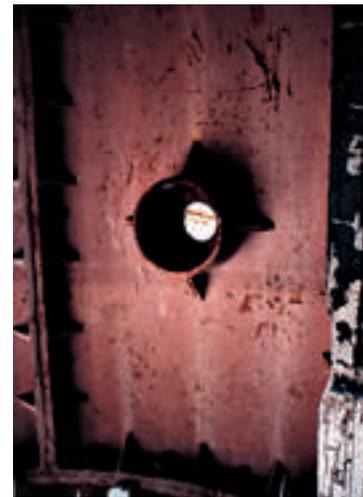
ORNAMENTO SUPERIOR DE VENTANA PRINCIPAL

VENTANA FARO

DETALLE PUERTA EXTERIOR



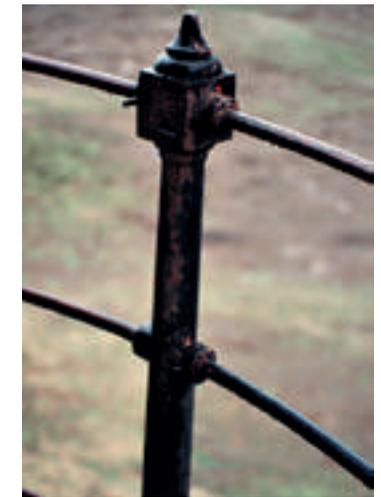
ELEVACION ORIENTE



Detalle de fijación para puertas, extremo inferior de la torre (visto desde el interior)



Aspecto de la torre antes de la remodelación realizada el año 1999



Detalle de la balaustrada en el balcón de la torre, con sus bellos ensambles y remates



Vista lateral del faro antes de su restauración



Estado de deterioro y abandono de la cámara central del faro antes de la intervención de CONAF para su uso como museo de sitio

El faro Isla Magdalena fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1976, y la isla tiene el carácter de Monumento Natural por la riqueza y diversidad de su fauna



Colonia de pingüinos de Magallanes frente al faro ya restaurado





History

It is located in a small island at the northern beginning of the Strait of Magellan Wide Reach, famous at the end of XVI century when the English and the Dutch navigators found there big penguin colonies and other sea birds which helped them to supply their daily poor sea rations, what would bring to the island an undying historic fame. The lighthouse was inaugurated in 1902 and its purpose, now and in the past, is to secure the navigation when leaving and arriving Second Narrows, area where are some dangerous depressions. The architectural features and the site gave the reason for the designation in 1976 as National Historic Monument. Magdalena island together with the neighbouring islet named Marta, area part of the Natural Monument "The Penguins". Due to both reasons and because the lighthouse building has been restored, a museum is being kept there to inform the numerous visitors and tourists about the Strait navigation aspects and sea life.

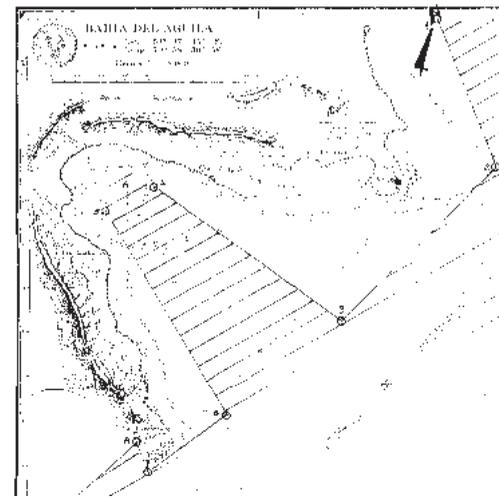
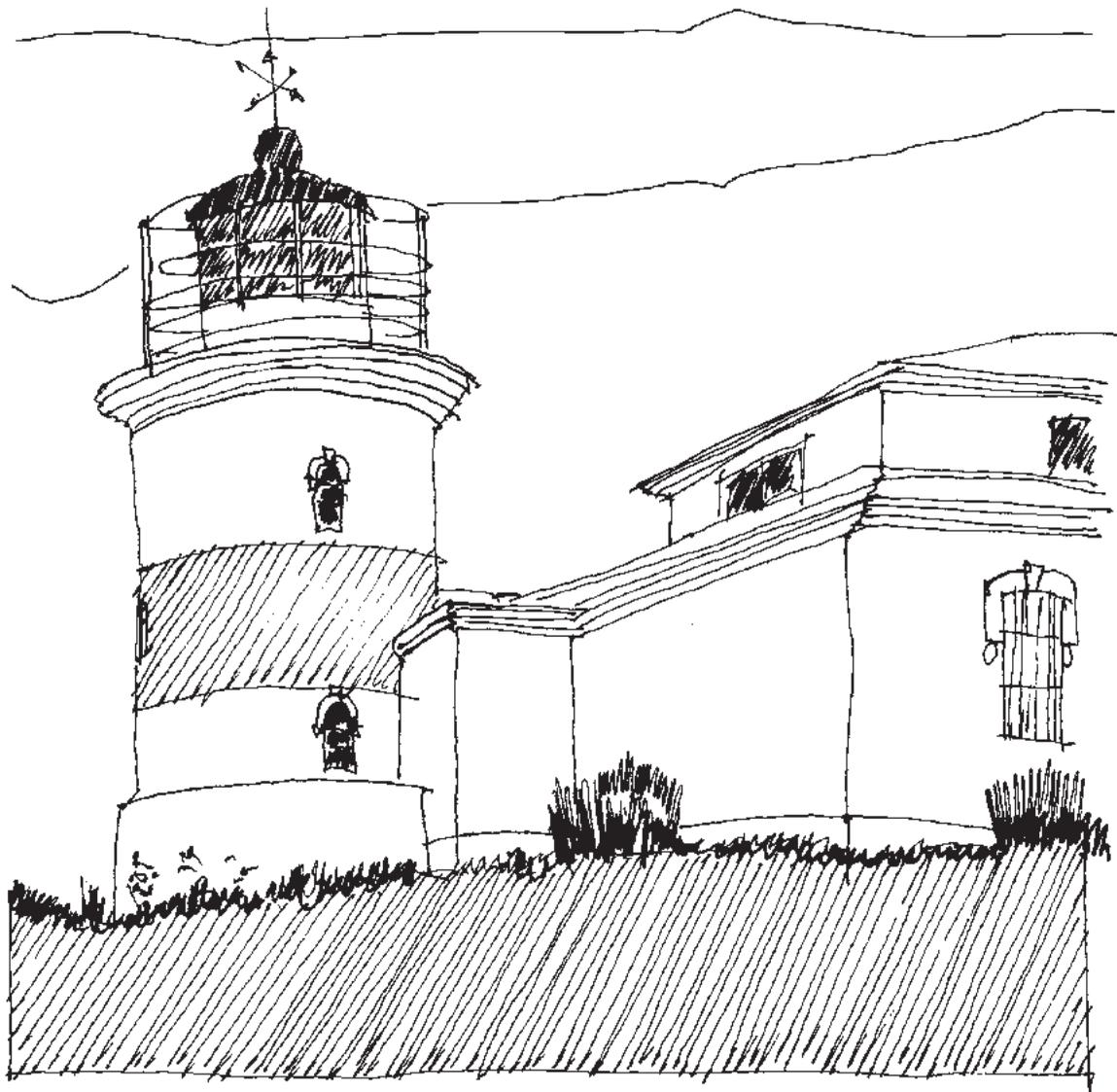
Description

It has rectangular base and new details outside, it repeats the doublehung and friezes that mark the crown of the outside volume, in which the tower base and a higher inside volume are to allow the natural light to enter in the central space and a metallic tower with outstanding dimensions.

The second highest tower after Dungeness Point lighthouse. It has the same details of Punta Delgada lighthouse, emphasizing the construction of a reinforced masonry slab and concrete between the first and second volume, forming an arched ceiling inside and an important terrace outside.



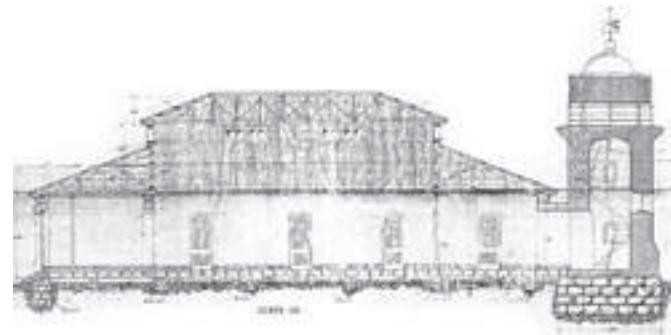
Magdalena Island Lighthouse



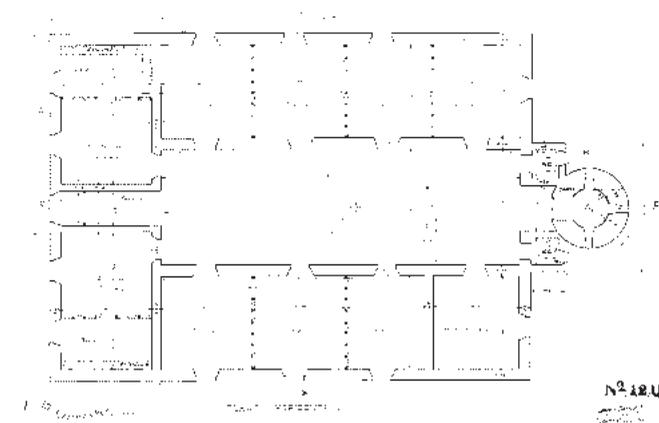
Zona de resguardo al sur del cabo San Isidro (lugar de emplazamiento del faro), este sector permitió el desarrollo industrial a fines del siglo XIX y comienzos del XX. Hoy sirve como amparo para embarcaciones menores



PLANO DE UBICACION



Plano de corte longitudinal, original de Slight

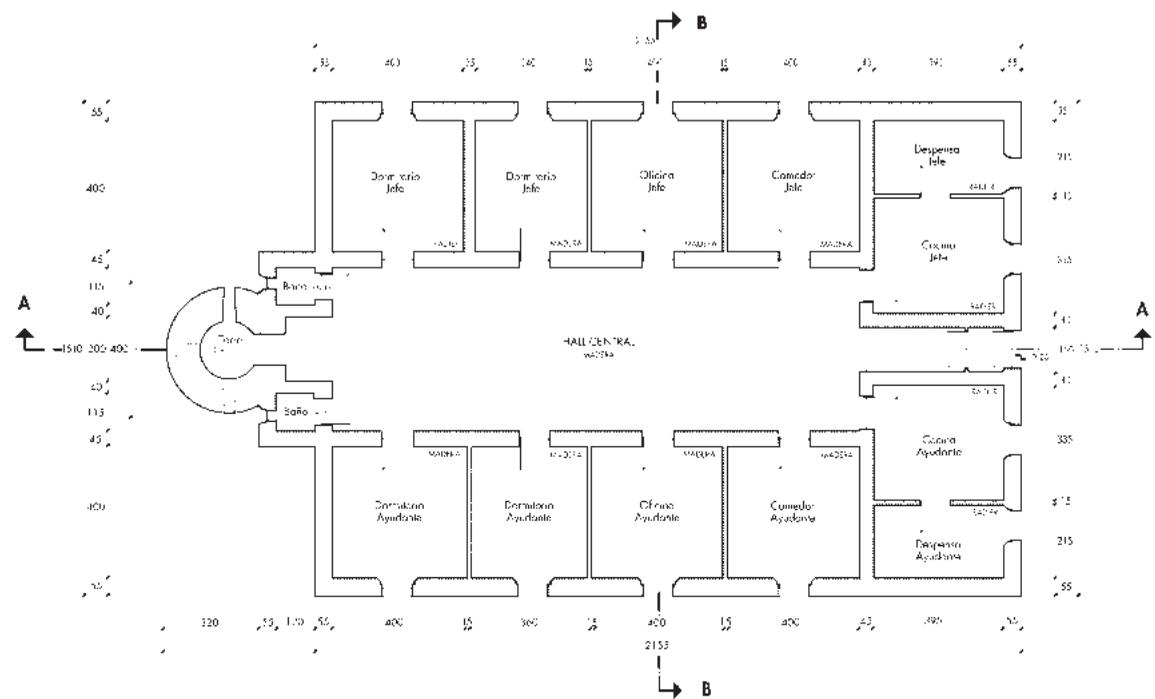


Plano de planta arquitectura, original de Slight

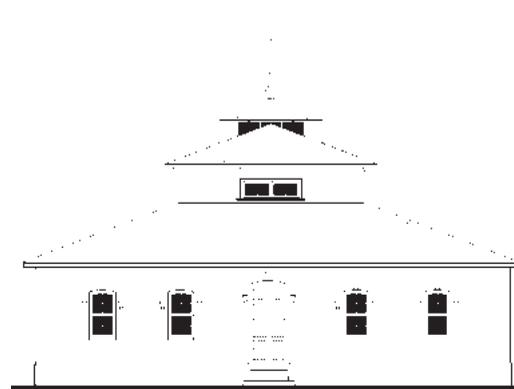
Ubicación geográfica: Latitud: 53° 47',9 Sur
Longitud: 70° 59',1 Oeste

- Fanal: FA - 250 Blanco
- Destellador: APCL - 5 con RS 232
- Telecontrol: Módem 545A
- Característica: 0,4 x 1 + 4,6 = 5 segundos
- Fanal de respaldo: NIL
- Fanal secundario: NIL
- Alcance luminoso: 9 mn
- Potencia luminosa: 1.008 CD
- Lámpara: 24 W CC8
- Cambia lámparas: APCL - 5
- Fuente de energía: SUN. 52 - 1 (10)
- Tipo panel solar: SM - 38 (5)
- Estructura panel: Piso (4 a 6 PAN)
- Tablero control: CJ (5 a 8 PAN)
- Autonomía: 4 meses
- Peligro que señala: Señal costera
- Clase IALA: Costera
- Tipo torre: Concreto
- Altura torre: 7,8 m
- Forma torre: Cilíndrica
- Altura nivel medio: 28 m
- Lugar habitado más cercano: San Juan
- Distancia desembarcadero: 100 m
- Carta afectada: 1114 / 1140
- Color torre: Blanca franja roja
- Sector visible: Del 208° al 046°
- Radiofaro: NIL
- Señal de niebla: NIL

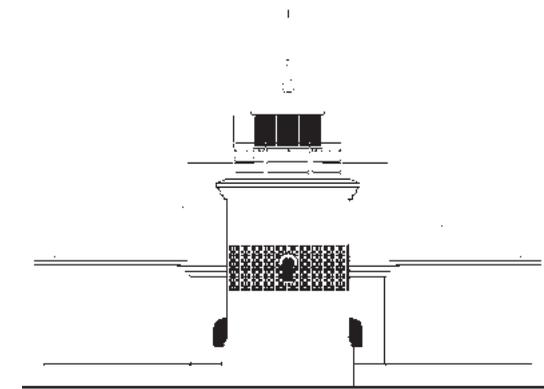




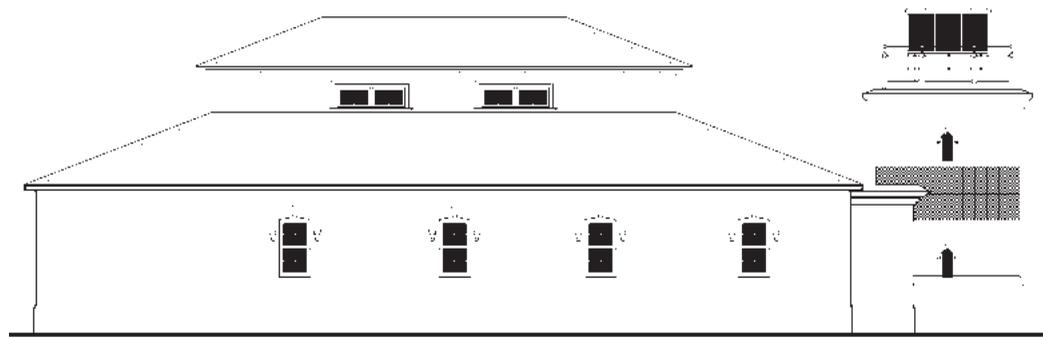
PLANTA ARQUITECTURA



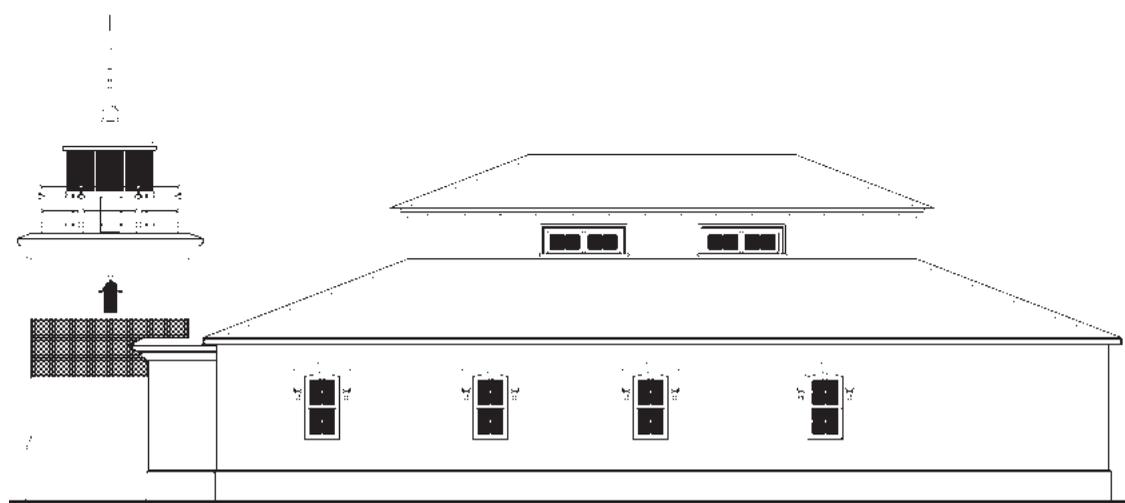
ELEVACION PRINCIPAL



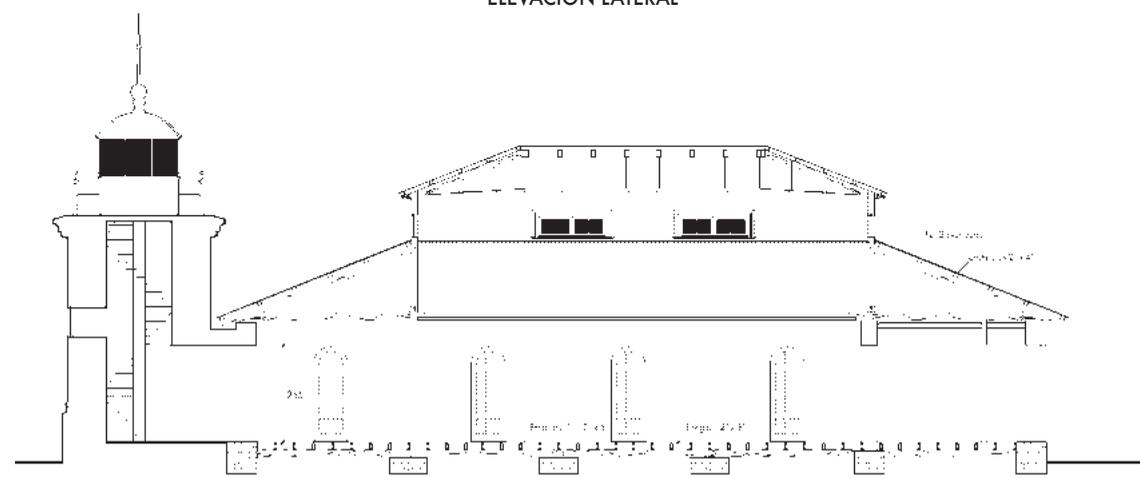
ELEVACION POSTERIOR



ELEVACION LATERAL



ELEVACION ACTUAL NORTE



CORTE TRANSVERSAL (A)



Vista general de ventanas y puertas con arco de medio punto y sobrerrelieves exteriores



Vista atardecer desde el vano de la base del faro



Detalle de fierro forjado para exteriores de vanos de ventanas



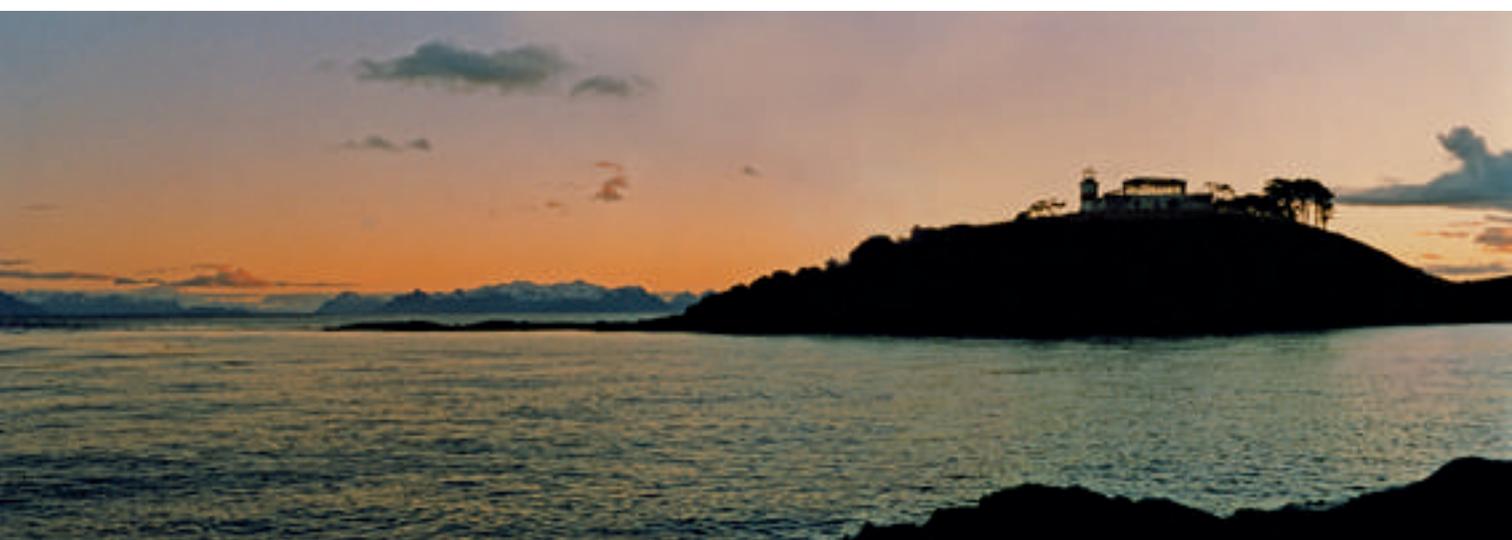
Vista general del cabo San Isidro con el faro en su parte superior





Ubicado en el hermoso paraje del cabo San Isidro se construyó este faro de mayores dimensiones. Su base rectangular, de albañilería reforzada, tiene la particularidad de la incorporación del uso de la madera para toda la estructura de techumbre, con un volumen interior más alto que permite el acceso de luz natural

al espacio central, con hermosos tirantes metálicos que ayudan al arriostramiento de la albañilería. También separa su torre de hormigón de volumen mayor, realzando su aspecto formal exterior, repite el detalle de puertas y ventanas de guillotina que acogen el arco de medio punto con hermosos tratamientos de fierro forjado.



Vista nocturna del faro San Isidro



Estado de deterioro del faro San Isidro (1993)



Moldura decorativa de edificios neoclásicos ingleses

Situado en un atractivo paraje natural del litoral sur de la península de Brunswick (Patagonia) enfrenta el denominado paso del Hambre del estrecho de Magallanes, debido que a unas diez millas al norte se fundó en 1584 la población denominada “Ciudad del rey Don Felipe”, por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, cuyo trágico fin pocos años después le mereció el triste nombre de “Puerto del Hambre”. Inmediatamente hacia el sur se abre la bahía El Aguila, sitio donde estuvo ubicada en los comienzos del siglo XX una factoría de la Sociedad Ballenera de Magallanes.

El faro San Isidro, iluminado en 1904, fue poco tiempo después la estación terminal sur del sistema telegráfico territorial.



Vista de la techumbre recuperada desde la linterna del faro



Escalera caracol de acceso a la linterna



Vista desde el interior remodelado



Vista del pasillo de acceso remodelado hacia puerta exterior



Hall central del faro recuperado

El faro San Isidro fue recuperado por un emprendimiento privado entre los años 2003 y 2005 como museo de sitio, en la actualidad es motivo de un estudio de remodelación más profunda por parte de la Dirección Regional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, como contribución al legado histórico de la Región de Magallanes.



Área de ex-dormitorios, remodelado sin tabiquería divisoria para facilitar el espacio de exposiciones





History

It is situated in an attractive natural landscape in the south coast of the Brunswick peninsula (Patagonia), it faces the named *Famine Reach* of the Strait of Magellan, the reason is that 10 miles to the north, the town called "Ciudad del Rey Don Felipe" was founded in 1584 by the captain Pedro Sarmiento de Gamboa, the tragic end of which a few years later resulted in the sad name "Port Famine". Immediately to the south the *Aguila bay* is found, area where the *Magellan Whale Association* factory was situated at the beginning of XX century. San Isidro lighthouse, lightened in 1904, was the south terminal station of the territorial telegraphic system later.

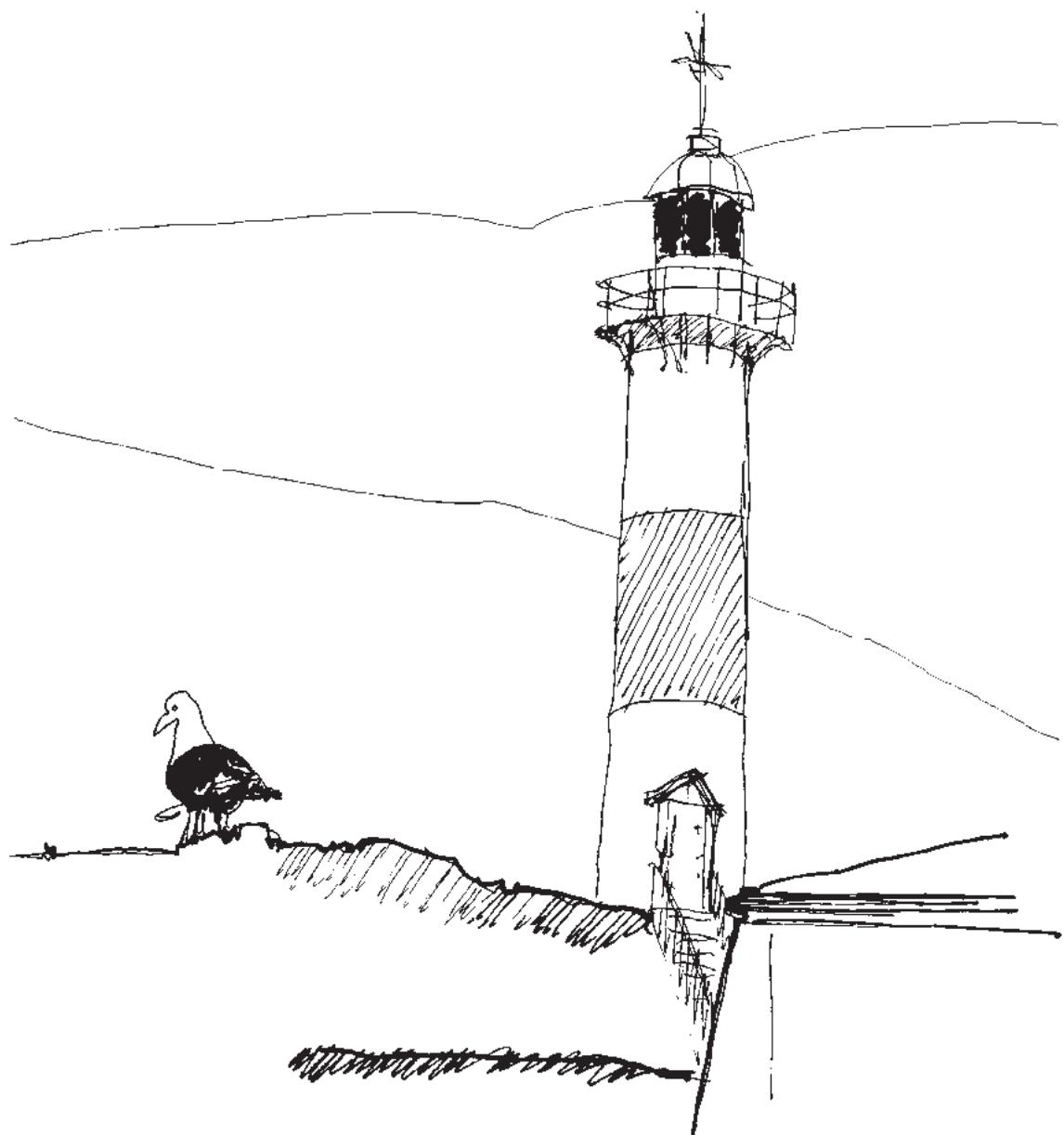
Description

Located in a beautiful place in San Isidro cape, this bigger dimension lighthouse was built. The reinforced masonry rectangular base has the characteristic of incorporating the use of wood for all the roofing structures with a higher inside volume to allow the natural light to enter to the central space, with beautiful metallic tie beams which help the masonry brace. The concrete tower is separate from the biggest volume, enhancing the outside formal aspect, it has the same doublehung doors and windows detail which receive the round arch with fine forged iron treatments.

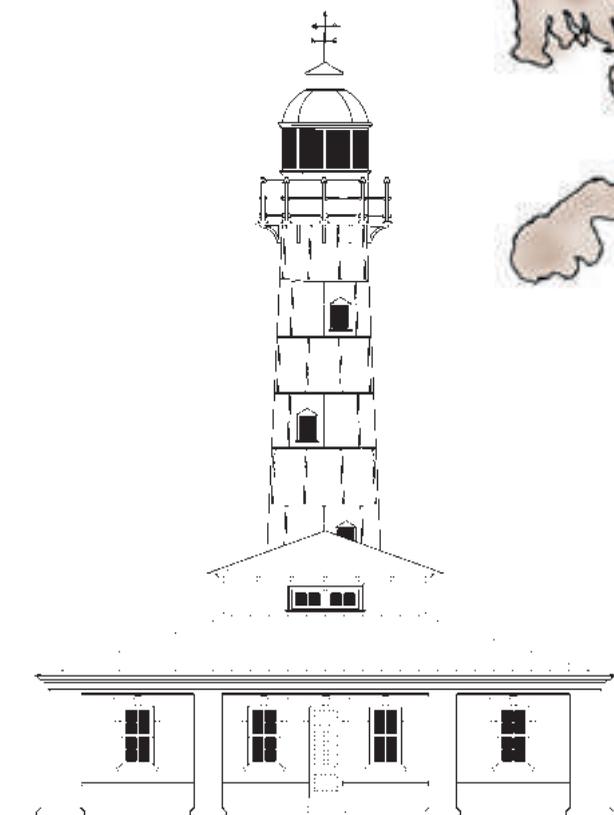


San Isidro Cape Lighthouse





PLANO DE UBICACION



ELEVACION LATERAL

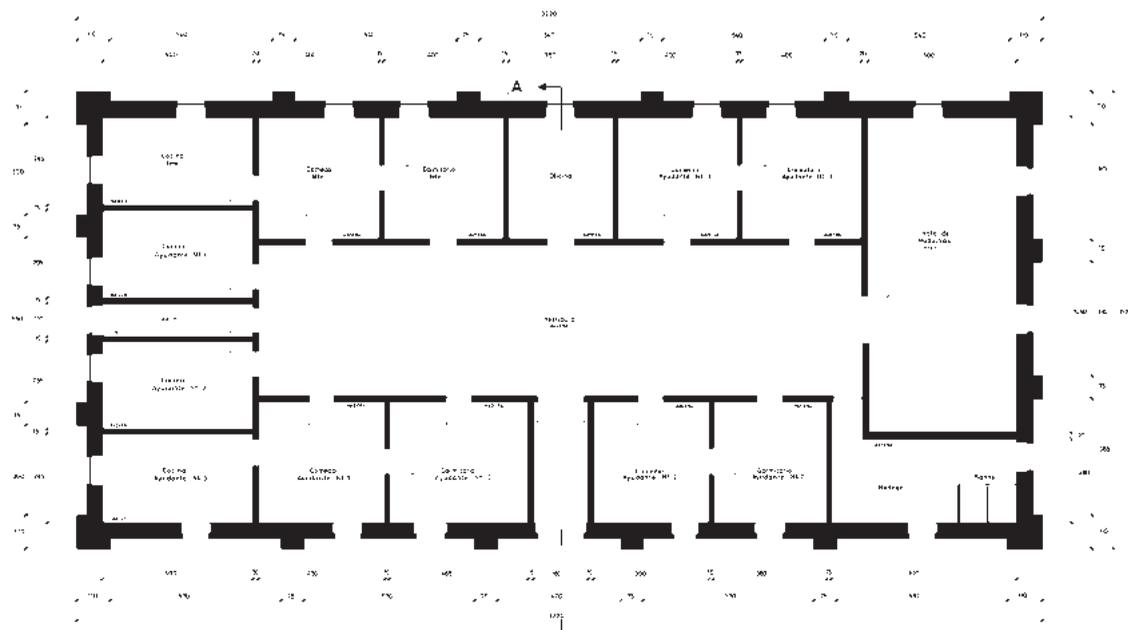


ELEVACION LATERAL

Ubicación geográfica: Latitud: 52° 57',83 Sur
Longitud: 74° 14',15 Oeste

Fanal: TRB - 400 Blanco
Destellador: Giratorio
Característica: 0,2 x 1 + 14,8= 15 segundos
Fanal de respaldo: NIL
Fanal secundario: NIL
Alcance luminosa: 21 mn
Potencia luminosa: 152.000 CD
Lámpara: 100 W
Cambia lámparas: TF - 3B Tideland
Fuente de energía: SMG - 420 (6)
Tipo panel solar: Cargador a la red
Estructura panel: NIL
Tablero control: CJ (1 a 2 PAN) Destellador
Autonomía: 0,2 Indefinida
Peligro que señala: Boca Occidental estrecho de Magallanes
Clase IALA: Señal costera
Tipo de torre: Fierro tipo mecano
Altura torre: 14 m
Forma torre: Cilíndrica
Base torre: Concreto octogonal
Altura nivel medio: 30 m
Lugar más cercano: Faro Fairway
Distancia desembarcadero: 20 m
Carta afectada: 1105 - 1108
Color torre: Blanca franjas rojas
Sector visible: del 122 al 294





PLANTA ARQUITECTURA CONSTRUCCION ORIGINAL

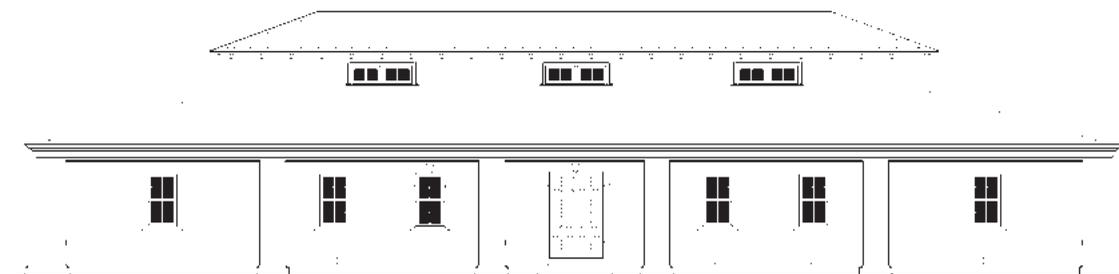


Vista aérea conjunto faro Bahía Félix

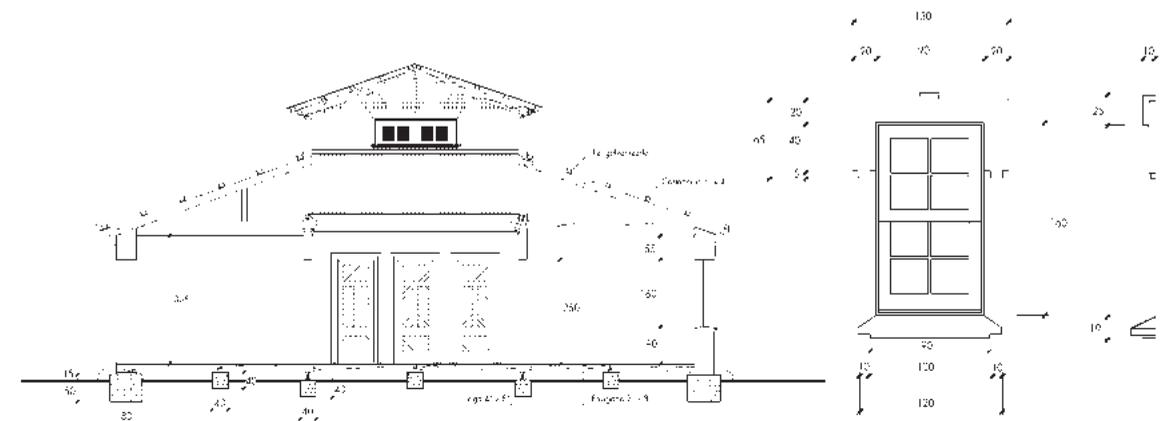
Este faro se construyó totalmente de piedra, de base rectangular, tiene la particularidad de incorporar el uso de la madera en la estructura de techumbre, con hermosos tirantes metálicos que ayudan al arriostramiento de la albañilería. También separa totalmente su torre metálica del volumen habitacional a la mitad, por los serios problemas que significaba calefaccionar sus dependencias. Nunca se construyó el corredor diseñado por Slight para comunicar ambas edificaciones.



Vista a mano alzada de la conexión a la torre diseñada por Slight nunca construída



ELEVACION PRINCIPAL CONSTRUCCION ORIGINAL

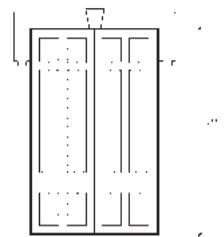


CORTE TRANSVERSAL A CONSTRUCCION ORIGINAL

DETALLE VENTANA



ELEVACION POSTERIOR CONSTRUCCION ORIGINAL

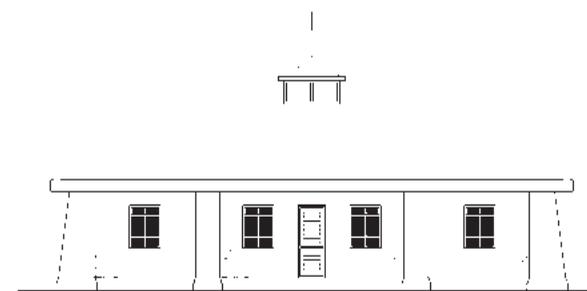


DETALLE PUERTA EXTERIOR

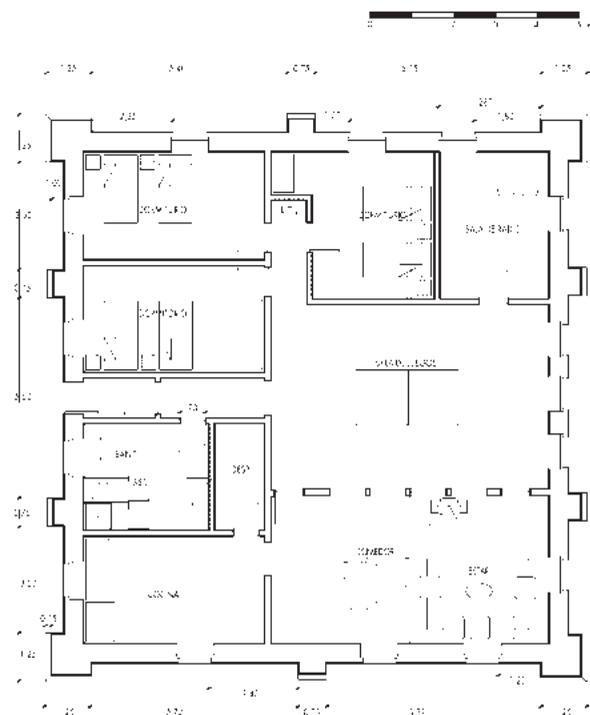




Vista del conjunto y embarcadero



FACHADA LATERAL DE ACCESO



PLANTA ARQUITECTURA

Planos de la restauración de la construcción original anexa al faro realizada el año 1985



Vista aérea general del conjunto





History

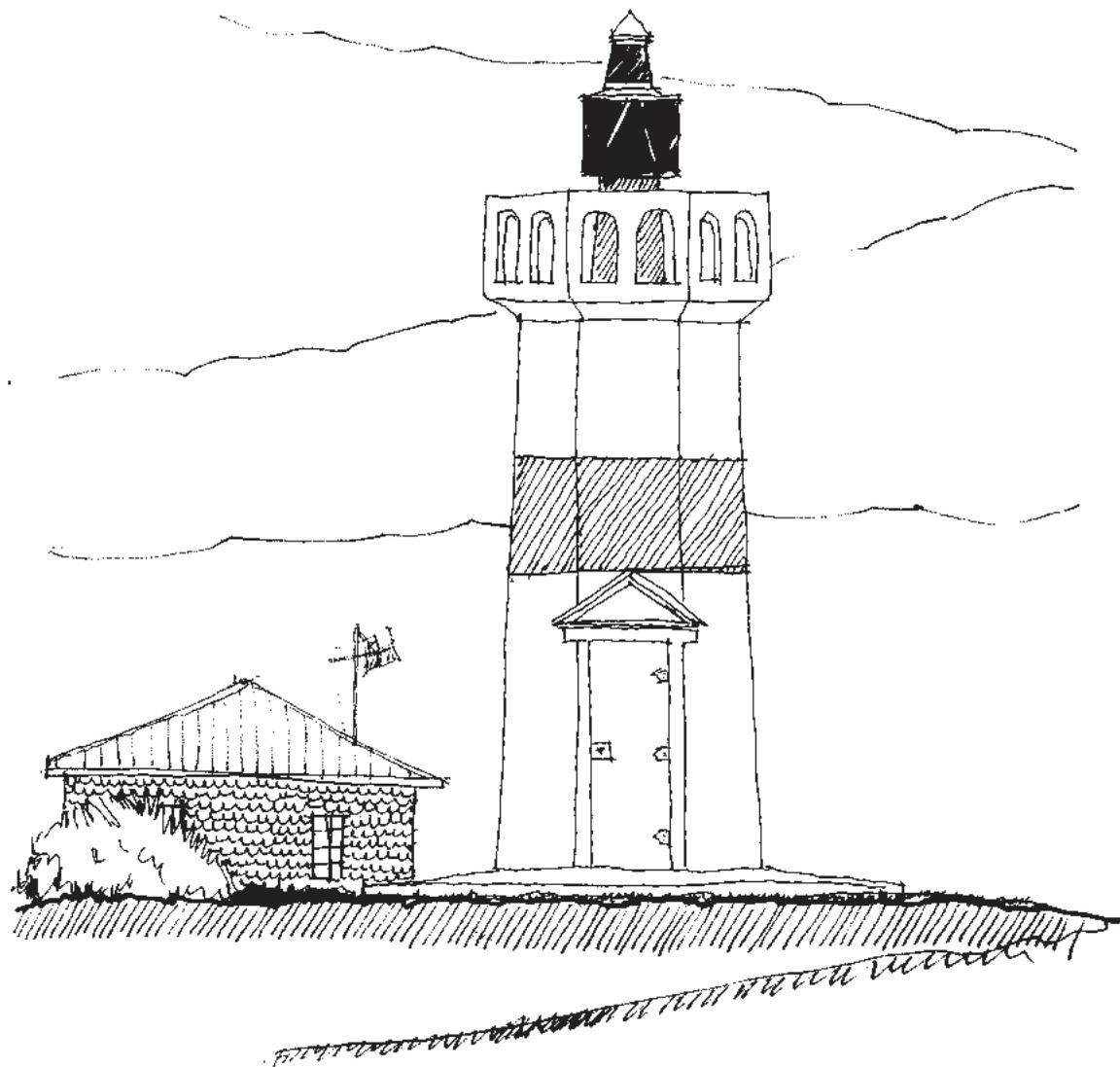
Built completely of edged stone, it is erected on the north coast of the Desolación island, where the dangerous shores have always been feared by the navigators of all times. That is the reason why it was built in 1907 in order to give more security to the navigation at the end of the Strait of Magellan Sea Reach, both going and coming from the Pacific Ocean, like arriving from the Patagonian Channel system to and from the north.

Description

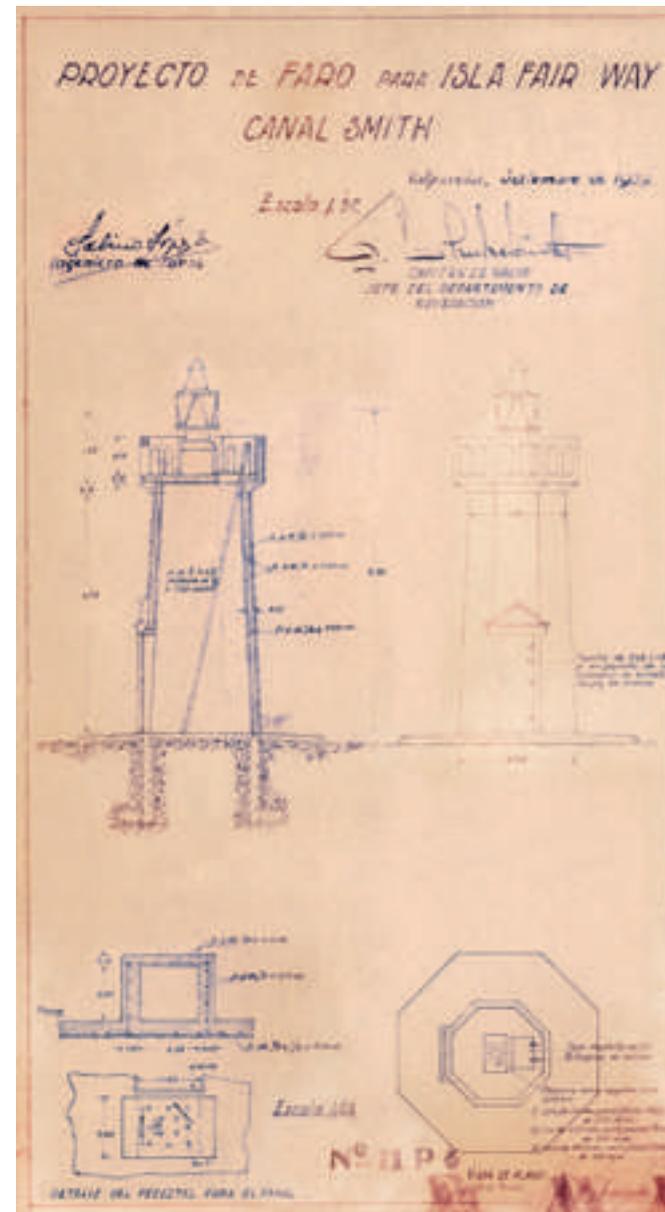
This lighthouse was built completely of stone. With a rectangular base, it also has the characteristic of incorporating the use of wood for the roofing structure, having beautiful metallic tie beams which help the masonry brace. It also separates totally the metallic tower from the inhabited volume. In the 1980's the inhabited volume was reduced to the half, because of the serious problems about heating the rooms. The corridor designed by Slight to connect both buildings never was built.



Félix Bay Lighthouse



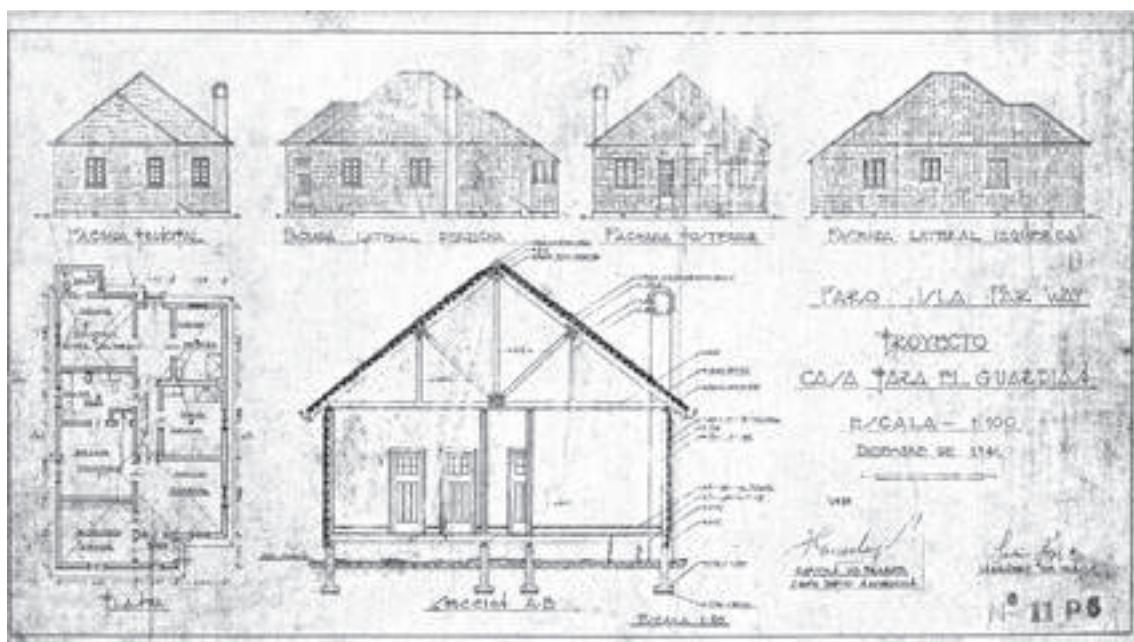
PLANO DE UBICACION



Detalle del plano original (copia) realizado por Slight

- Ubicación geográfica: Latitud: 52° 43',9 Sur
 Longitud: 73° 46',9 Oeste
- Fanal: TRB - 400 Blanco
 Destellador: Giratorio
 Característica: 0,1 x 1 + 4,9= 5 segundos
 Fanal de respaldo: NIL
 Fanal secundario: NIL
 Potencia luminosa: 95.000 CD
 Lámpara: 100 W Halo
 Cambia lámparas: TF - 3B Tideland
 Fuente de energía: SMG - 420 (6)
 Tipo panel solar: Cargador automático
 Estructura panel: NIL
 Tablero control: NIL
 Autonomía: Indefinida
 Peligro que señala: Entrada al canal Smyth
 Clase IALA: Señal costera
 Tipo torre: Concreto
 Altura torre: 5,5 m
 Forma torre: Octogonal
 Altura nivel medio: 39 m
 Lugar habitado más cercano: Faro Bahía Félix
 Distancia desembarcadero: 300 m
 Carta afectada: 11110 / 1980
 Color torre: Blanca con franja roja
 Sector visibilidad: 360°
 Radiofaro: NIL
 Señal de niebla: NIL





Plano de la vivienda construida en el año 1946, que alberga hasta la actualidad el destacamento de fareros de Fairway

Es el más pequeño de los faros diseñados por George Slight. Su ubicación en el paso Shoal, inmediata al estrecho de Magallanes, fue prevista para asegurar un sector especialmente peligroso para la navegación mercante, por sus roqueríos ocultos, donde han ocurrido muchos siniestros marítimos al punto que se ha conocido como “Cementerio de los Barcos”. El faro fue construido e inaugurado en 1920 como una unidad automática, pero desde el año 1946 se encuentra habitado permanentemente.



Vista general del faro con el desembarcadero



Vista del faro en invierno



Vista general del faro Fairway

De los faros construidos, este es el de menor dimensión; su materialidad de albañilería reforzada y hormigón armado de forma octogonal y de pequeña altura no escatima elegancia en su diseño, con una puerta coronada con un pórtico de tipo románico, que remata en una baranda sobre la terraza a la cual se incorpora la linterna.



Vista invernal del islote Fairway con el faro en primer plano; al fondo el estrecho de Magallanes





History

It is the smallest lighthouse designed by the engineer George Slight and its location in the Shoal Reach, close to the Strait of Magellan, was foreseen to secure a especially dangerous area for the merchant navigation, because of hidden rocks, where many sea fires have been occurred to the point of being called "Ship Cemetery".

The lighthouse was built and inaugurated in 1920, as an automatic unit, however since 1946 it is permanently inhabited.

Description

From the built ones, it has the smallest dimensions, the reinforced masonry material, the octagonal-shaped concrete and the small height give in the same way elegance to the design, with a door crowned with like a Romanesque porch. It is finished in an attractive railing on the terrace where the lantern is incorporated.



Fairway Islet Lighthouse

Fuentes de consulta

a) Inédita

Carpeta con diferentes documentos y antecedentes.
Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas.

Correspondencia con doña Carmen Slight O.

Correspondencia Gobernación de Magallanes. Año 1872.
Archivo Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago.

George Slight. *Diario de viaje años 1894 y 1895.*
Archivo de doña Carmen Slight O.

Dirección del Territorio Marítimo de la Armada de Chile. *Bases, especificaciones de los faros Isla Huafo, Punta Angeles, Cabo Raper y Punta Delgada.*

Planos de los faros Bahía Félix, Cabo Raper, Punta Delgada, Evangelistas, Punta Dungeness e Islote Fairway.

b) Impresa

Ardemagni, Mirko, 1929 *Viaggio alla Terra del Fuogo e in Patagonia.*
Casa Editrice Giacomo Agnelli, Milano.

Armada de Chile. Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante 2000 *Faros de Chile.* Valparaíso.

Association Internationale de Signalisation Maritime IALA,
1996 *Phares du Monde.* Editions Ouest-France, Rennes.

Bonacic D., Lucas, 1943 *Historia de los Yugoeslavos en Magallanes. Su vida y su cultura.* Tomo II, Punta Arenas.

Diario *El Mercurio*, Edición del 9 de octubre de 1890, Valparaíso.

Dirección del Territorio Marítimo, Armada de Chile, 1960 *Breve reseña histórica del Servicio de Faros y Balizas.* Valparaíso.

Dassori, Luis, 1950 *El alumbrado marítimo de nuestro extenso litoral.*
Revista de Marina, VII. 66. N° 6 Noviembre-Diciembre, Valparaíso.



Hurst, Alex A., 1988 *Thomas Somerscales, marine artist*.
Teredo Books, Brighton.

López D., Sabino, 1974 *El Faro Islotes Evangelistas y algunas referencias del Servicio de Señalización Marítima*. Valparaíso.

Martinić B. Mateo, 1975 *Recorriendo Magallanes antiguo con Theodor Ohlsen*. Editorial Andrés Bello, Santiago.

Martinić B. Mateo, 1977 *Historia del estrecho de Magallanes*. Editorial Andrés Bello, Santiago.

Martinić B. Mateo, 1988 *Punta Arenas en su primer medio siglo (1848-1898)*. Edición del autor. Punta Arenas.

Martinić B. Mateo, 1992 *Historia de la Región Magallánica*. Edición del autor, Santiago.

Martinić B. Mateo, 1999 *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Navarro Avaria, Lautaro, 1908 *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes*. Punta Arenas.

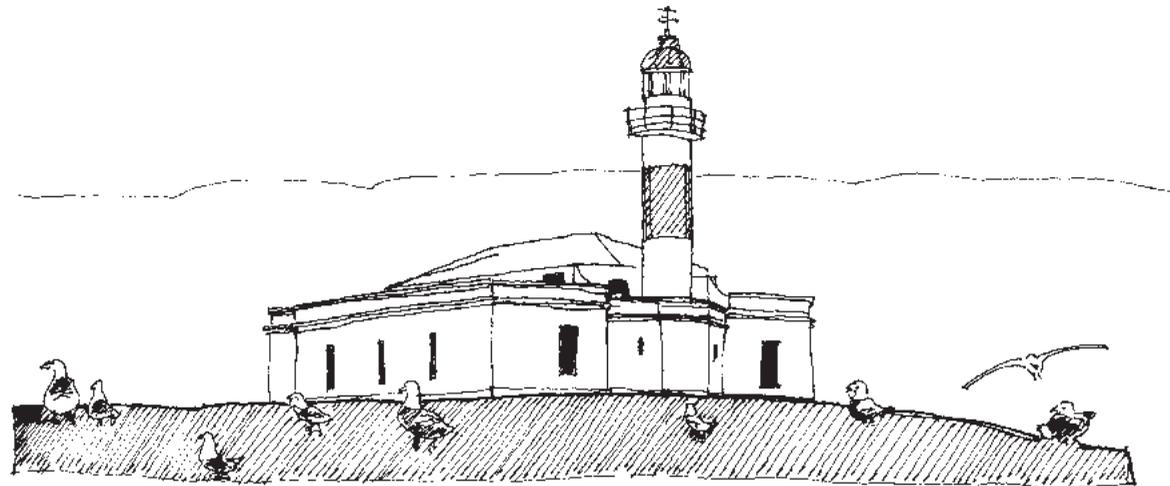
e) Iconografía

Archivo de doña Carmen Slight O.

Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

Archivo de Julio Fernández Mallo.

Archivo de Guido Matic L.



El libro ha sido elogiado por todos mis amigos e incluso lo llené a Osorno, donde estuve la semana pasada. ¡ No puedo ocultar una rica sensación de sano orgullo cada vez que lo he mostrado !

Que ganas de volver nuevamente algún día, y recorrer esos lugares y visitar " mis faros " como cariñosamente les digo. - pero ahora sueño con llevar a mis hijos para que ellos sigan traspasando a las nuevas generaciones este lindo legado.

Recibe don Mateo, mis sinceros agradecimientos y felicitaciones. Por favor hazlos extensivos en forma especial a don Julio Fernández y a todos los que colaboraron e hicieron posible esta hermosa edición.

Lo abraza con mucho cariño

Carmen Slight O.

Texto de agradecimiento de doña Carmen Slight, luego de su visita a Magallanes donde tuvo la oportunidad de conocer -entre otros- el Faro Evangelista, ubicado en la boca occidental del Estrecho de Magallanes.



Los Faros del Estrecho de Magallanes, *Un Patrimonio Histórico y Arquitectónico*,
es una edición auspiciada por la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas.

Los autores nos presentan una visión del desarrollo tecnológico iniciado a fines
del siglo XIX en favor de la navegación en el Estrecho de Magallanes.

Punta Arenas, abril de 2019.



Ediciones Universidad de Magallanes

Ilustre
**Municipalidad
de Punta Arenas**

 **La
Prensa
Austral**
EDICIONES ESPECIALES

