

PRESENTACION

“Faros del estrecho de Magallanes. Un patrimonio histórico y arquitectónico”.

Mateo Martinic Beros. Julio Fernández Mallo.

Impresos Vanic Ltda., Punta Arenas, Chile.

Primera Edición, noviembre de 1996, 84 pp.

*Walter Berlinger Landa **

Como parte de las tareas de rescate histórico del Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia de la Universidad de Magallanes, se formuló un proyecto de investigación destinado a rescatar 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.

Así nació esta publicación de los autores Mateo Martinic Beros y Julio Fernández Mallo, en adhesión al Séptimo Congreso de Arquitectura de la Patagonia. Don Mateo Martinic es poseedor de un vasto currículum y además, arquitecto honorario del Colegio de Arquitectos de Chile e investigador del Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia. Don Julio Fernández es arquitecto graduado en la Universidad del Bío-Bío y premio regional correspondiente al año 1988 del Colegio de Arquitectos, sede Punta Arenas.

A partir del año 1867, la navegación mercantil 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).

Desde entonces, de manera progresiva, el paso de naves mercantes, principalmente de vapores, se fue intensificando tanto porque nuevas compañías pasaron a utilizar esa vía 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.

A fin del siglo XIX navegaban regularmente por el estrecho de Magallanes buques de las siguientes 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 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/o confluía al puerto de Punta Arenas, con lo que se podrá comprender la importancia que había adquirido el gran canal interoceánico cuando concluía el siglo XIX.

Para entonces la hidrografía, no obstante lo que habían avanzado los correspondientes estudios y levantamientos a contar de 1826-34, período de los importantes trabajos dirigidos por los capitanes Philip Parker King y Robert Fitz Roy, 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 el país había asumido en 1881 al suscribirse el tratado de

límites con la República Argentina, que había puesto fin el 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.

De esta forma, los trabajos de señalización marítima comenzaron entrada la década de 1870, aunque en forma muy modesta, con la colocación de las primeras balizas y boyas en lugares tales como punta Dungeness, cabo Dirección, bajo Punta Arenas, etc. Si bien los mismos se incrementaron de modo significativo durante los años de 1880, se advirtió que era imprescindible la planificación y desarrollo de obras de mayor envergadura para establecer un sistema de faros que brindara mayor seguridad a la navegación en todo tiempo.

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.

El elegido fue el ingeniero George Slight Marshall, 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 que 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. 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.

Como consecuencia de la extraordinaria labor que desarrolló George Slight al servicio de la navegación del país al construir más de setenta faros, la Institución ha querido recordarlo a las generaciones venideras denominando a la caleta por la cual se abastece el faro Cabo Raper como puerto Slight. Igualmente, el buque de mantenimiento de faros, incorporado al servicio a contar del 5 de febrero de 1997, fue bautizado como BRS *Slight* y el museo del Servicio de Señalización Marítima, ubicado en el Complejo Marítimo Punta Angeles e inaugurado el año 1997, se denomina museo George Slight M.

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

De acuerdo con las características hidrográficas del estrecho 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 bahía Félix (San Félix), en la parte terminal del Paso Largo, próxima a la boca occidental.

En la segunda parte del libro, titulada Planimetría de Faros, se presenta entre otros antecedentes, la planta de arquitectura, el mapa de ubicación y las elevaciones de los faros citados en el párrafo anterior.

La publicación en comento, representa una excelente iniciativa del Instituto de la Patagonia, tendiente a preservar el patrimonio histórico y arquitectónico de los faros del estrecho de Magallanes, que nacieron bajo la dirección del ingeniero Slight, para ayudar a una navegación segura y expedita a las naves que cruzan esta vía interoceánica de gran importancia para el comercio exterior entre los diferentes países del orbe.

* * *

* Capitán de Navío. Magno Colaborador, desde 1999.