

LA ARMADA Y EL SERVICIO DE FAROS Y SEÑALIZACION MARITIMA

UNA PERMANENTE CONTRIBUCION A LA VIDA MARITIMA DEL PAIS

Por

Ladislao D'HAINAUT Fuenzalida

Capitán de Navío

Armada de Chile

“De pronto en las sombras del norte hay un claro que crece y se ensancha, que pone un estigma de luz como sangre en la noche. El Faro que alumbra del cielo y el mar el enigma”.

Antonio Bórquez Solar
(fragmento)



Faro de Bahía Félix. Construido en 1907. Ubicado en la ribera sur del Paso Tamar, Estrecho de Magallanes.

Su torre clásica, así como la robusta construcción de piedra de su habitabilidad, simboliza la época de las grandes realizaciones como Evangelistas, Dungeness, Delgada, Raper y otros más.

Es desde muy antiguo que la Armada vela por el mantenimiento de un Servicio de Faros y Señalización Marítima en Chile, realizando desde entonces, ininterrumpidamente, un constante aporte a la seguridad de la vida en el mar y por ende a los navegantes de todo el mundo en su constante ir y venir a lo largo de las dilatadas costas del país, es decir, desde Arica a la Antártida, sin omitir sus Islas Esporádicas.

II. Reseña del Servicio de Faros

La Historia señala que fue en 1837 cuando el Honorable Cabildo de Valparaíso dispuso la construcción e instalación del primer faro chileno en Punta Angeles, el cual fue inaugurado el 18 de septiembre. Poco después el sencillo faro era reemplazado por un verdadero faro, así como también el Gobierno decretaba el cobro de un cuarto de real por tone-

lada de registro de los buques que recalaban al puerto.

En 1857 se recibieron cinco faros, reemplazándose por uno de ellos el de 1837, que también fue inaugurado un 18 de septiembre.

Aun cuando sería útil seguir el derrotero por el cual ha derivado este Servicio de Faros desde antaño hasta nuestros días, no es el propósito actual hacer tal historia. En realidad aún no se ha escrito una monografía sobre este interesante tema.

Preferimos destacar no tanto los aspectos técnicos sino más bien aquellos de índole humana y que nos parece útil difundir hacia ámbitos que sólo ocasionalmente se enteran sobre esta importante tarea que al servicio de la navegación realiza desde tantos años la Armada Nacional.

A la vez, la primera beneficiaria en el desempeño de estas labores, ha sido la propia Armada, pues en el cumplimiento de estas comisiones, realizadas tradicionalmente con los nunca bien ponderados escampavías, se creó una insustituible escuela marinera y una larga tradición en oficiales y tripulantes, que al correr del tiempo han de atesorar el recuerdo de largos viajes salpicados de esfuerzo, vigilia, inquietudes, apremios y también, de vez en cuando, agradables momentos durante las estadías en remotas caletas. Pues no se navega en un mar plácido y en climas tropicales, sino en el dédalo de canales patagónicos donde sólo una eterna vigilancia es el precio de la seguridad.

De Arica a la Antártida, consta en la actualidad nuestro balizamiento con 20 faros habitados, 11 señales de niebla, 5 radiofaros, 23 radioteléfonos, 17 estaciones meteorológicas, 248 faros automáticos, 25 boyas luminosas, 47 boyas ciegas y 180 balizas ciegas.

Como los faros, boyas y balizas no se colocan normalmente en las áreas de costa o islas donde no hay mucho problema para navegar, sino, precisamente en aquellas partes en las cuales más ayudas requiere el navegante para determinar su posición en el mar, es que cada una de estas Ayudas a la Navegación presenta un problema diferente desde el punto de vista técnico y de abastecimiento.

Normalmente los faros se encuentran en lugares inhóspitos y de difícil acceso para su reabastecimiento y relevos del personal de aquellos que lo tienen. Hay muchos ubicados en islas expuestas constantemente a muy malos tiempos, como por ejemplo Huafo, Inchemó, Evangelistas.

Asimismo, las boyas ciegas o luminosas, se fondean, precisamente, en parajes donde existen peligros submarinos, lo que naturalmente envuelve un peligro para el buque que debe revisarlas o cambiarlas.

Después del faro "decano", aquel farol (farola como decían entonces) de Punta Angeles de 1837, tenemos otros también más que centenarios.

Por ejemplo, Punta Corona, de 1859, en el Canal Chacao; Morro Niebla de 1860; Caldera de 1868 y Quiriquina de 1869. Luego viene una serie de importantes faros inaugurados en las postrimerías del siglo XIX, como Punta Ahui, 1873; Punta Galera, 1876; Lutrín, 1884; Punta Tortuga en Coquimbo, 1886; Isla Santa María, 1887; Islotes Pájaros, 1892; Curaumilla, 1893; Punta Carranza, 1895; Lebu, 1896; Islotes Evangelistas, 1896; Bajo Belén en Bahía Concepción, 1897; I. Chañaral y Puchoco también en 1897; Islote Tesner en Seno Magdalena 1898 y Cumberland el mismo año. Faros de Punta Dungeness y Punta Delgada, en el Estrecho de Magallanes, en 1899 y 1898 respectivamente.

A principios de este siglo, se construyeron muchos de los más grandes e importantes faros, en especial en la zona austral, fuera de los ya mencionados de fines del pasado siglo, como fueron Dungeness, Delgada y Evangelistas. Los mencionaremos en este caso, de Norte a Sur. Isla Alacrán en Arica, 1913; Mejillones, 1911; Punta Tetas, 1913; Lengua de Vaca, 1901; Isla Huevos, 1900; Panul, 1924; Topocalma, 1919; Punta Tumbes, 1900; Punta Gualpén, 1914; Lavapié, 1902; Morro Bonifacio, 1926; Punta Tres Cruces, 1900; Calbuco, 1906; Morro Lobos (Dalcachue), 1900; Isla Laitec, 1913; Melinka, 1900; Cabo Raper (Golfo de Penas), 1914; Isla San Pedro, Canal Messier, 1922; Islote Fairway, 1920; Bahía Félix, 1907; Isla Centinela, 1913;



Torre y linterna de Faro Raper, en la Península Tres Montes. Potente faro de 20 millas de alcance, de vital importancia para el cruce del famoso Golfo de Penas.

Cooper Key, 1912; Cerro El Morrión, 1912; Isla Ruperto, 1913; Cabo San Isidro, 1904; Isla Magdalena 1902; Banco Nuevo, 1912; Cerro Cono, 1910; Banco Tritón, 1910; Satélite, 1913; Punta Méndez, 1912; Cerro Dirección, 1910; Cabo Posesión, 1900.

De esta larga lista, merecen destacarse aquellos faros que aún hoy, después de tantos años, destacan su hermosa silueta de faro clásico, como el que debió estar en la imaginación del poeta Bórquez Solar, y que datan de la época descrita. Así tenemos los grandes faros de Dungeness en la puerta atlántica de entrada a Chile por el Estrecho de Magallanes, Bahía Félix en el Paso Tamar y el mismo Faro Delgada, en la Primera Angostura.

Estos faros, de un tipo de construcción semejante al de Evangelistas representa-

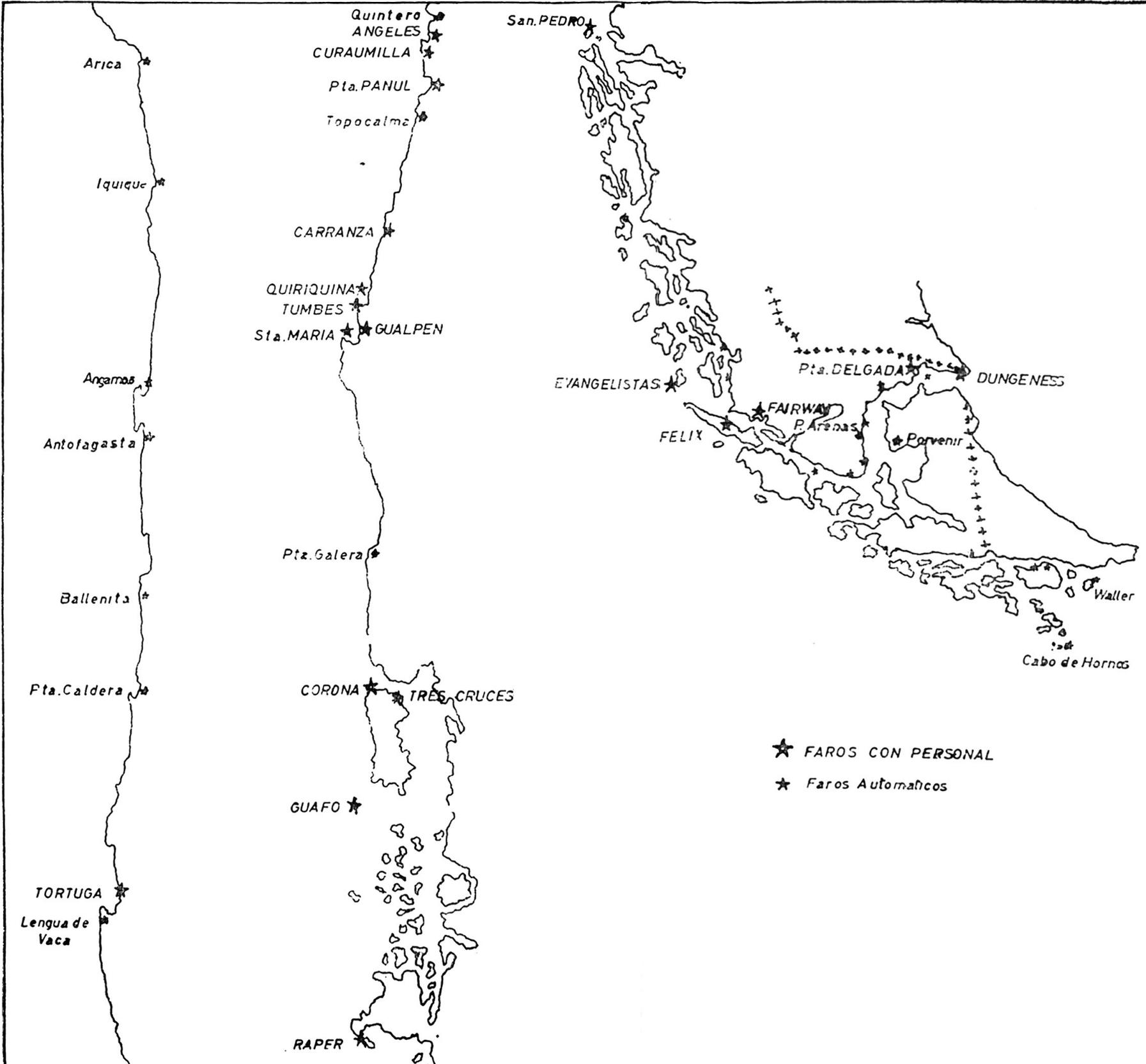
ron un esfuerzo admirable de tenacidad y vigor, en una época en que los medios para acarrear los materiales eran muy precarios y en un ambiente y clima inhóspito por excelencia. La historia de la construcción de Evangelistas, en especial, mueve a la admiración por el espíritu de trabajo, sacrificio e iniciativa de ese tiempo en que se hicieron obras que, sin prácticamente grandes innovaciones ni reparaciones, han desafiado el paso, no tanto de los años sino el efecto destructor de constantes tempestades.

Si nos fijamos un poco en estos dos grupos de faros, es decir, aquellos erigidos en las postrimerías del siglo pasado, y de comienzos del actual, debemos convenir en una cosa: tal impulso se recibió durante el Gobierno de los Presidentes Balmaceda y Jorge Montt, y luego, del Almirante Montt cuando continuó desempeñando la Dirección General de la Armada hasta junio de 1913.

Esto comprueba, circunstancialmente, algo que afirmó el que escribe este artículo algún tiempo atrás, en esta revista, en el sentido de que en Chile "si el Estado es el que está convencido que le conviene una política marítima, será el mismo Estado quien irradiará a todos los ámbitos del país su voluntad de ser potencia marítima". Fue así que con un erario minúsculo encontró los recursos para tan magnas obras y las realizó brillantemente con el esfuerzo y capacidad creadora de su Marina.

Han de pasar, no algunos años, sino que ha de esperarse por decenios para encontrarse, a través de infinitos esfuerzos, recursos magnos para acercarse siquiera a los realizados en ese tiempo.

Porque los que tenemos la experiencia de conocer desde muchos años bastante a fondo este servicio, habiendo desembarcado en la casi totalidad de los faros de Chile, como oficial subalterno, Comandante de buque o Jefe de los Subdepartamentos de las jurisdicciones de Talcahuano y Magallanes, sabemos muy bien con cuánto sacrificio han cumplido sus nobles tareas solitarias generaciones de fareros, en qué precarias condiciones, con qué limitaciones de medios han cubierto sus largas guardias durante meses y meses, años y años, ininterrumpidamente, transhumantes sin ser gitanos y a pesar de ello, trasladándose a muchas



Arica
 Iquique
 Antofagasta
 Antofagasta
 Ballenita
 Pta. Caldera
 TORTUGA
 Lengua de Vaca
 RAPER

Quintero
 ANGELES
 CURAUMILLA
 Pta. PANUL
 Topocalma
 CARRANZA
 QUIRIQUINA
 TUMBES
 Sta. MARIA
 GUALPEN
 Ptz. Galera
 CORONA
 TRES CRUCES
 GUAFO

San. PEDRO
 EVANGELISTAS
 FELIX
 FAIRWAY
 P. Arenas
 Pta. DELGADA
 DUNGENESS
 Porvenir
 Waller
 Cabo de Hornos

★ FAROS CON PERSONAL
 ★ Faros Automaticos

partes con sus familias. Porque aun cuando cueste creerlo, en sitios tan terriblemente inhóspitos como Félix y Fairway en el Tamar, han crecido numerosos niños, así como en Dungeness, Delgada, Corona, etc.

Si hoy resulta antipática la mudanza de "puerta a puerta" vía Carvajal, ¿qué pensar del transbordo vía "Aguila" - "Colo-Colo", bote de Tortuga a Félix por ejemplo?

A las bases chilenas antártidas, que exhibimos con orgullo, por su amplitud y por qué no decirlo, confort, han llegado dos Presidentes de la República.

Tal vez si alguno hubiera podido llegar a cualquiera de los faros habitados, por lo menos ese faro habría exhibido otra faz. Porque en ellos, en la mayoría de ellos, se vive, salvo honrosas excepciones, excepción que no recuerdo, precariamente. Tan cierto es esto que me remito a la fotografía de Evangelistas de 1970.

Es posible que en parte esta situación precaria se deba a sucesivos cambios de dependencia que ha tenido este servicio. Por 20 años fue una Inspección dependiente de la Comandancia General de Marina, hasta 1887, fecha en que se creó una Oficina Central de Faros y Capitanías de Puerto. Luego se separa este servicio, dependiendo a veces de la Oficina

Hidrográfica, otras de la Dirección del Litoral, hasta que finalmente pasó a depender del Instituto Hidrográfico.

Raro ha sido así también el origen del personal de faros y diversa su extracción, contratación y hasta uniforme, ora de una filiación, ora de otra. Tal vez un poco abandonados.

Hay que confesar que el material técnico, no se ha enseñado nunca en la Escuela Naval. Cosa curiosa, ya que ahí se aprenden materias tanto más complicadas. Es un error, pues todos los oficiales deberían conocer bastante bien los principales tipos de faros y balizas luminosas del servicio. Incluso el propio personal, por mucho tiempo ha sido bastante autodidacta con el nuevo material que a través del tiempo se ha ido adquiriendo.

Y se ha tenido serios contrastes por este motivo.

Volviendo un poco sobre el balizamiento existente, después de 1913, más o menos, y hasta 1940, aproximadamente, se erigen unas 40 luces, entre faros automáticos, balizas o boyas luminosas en diferentes partes. Entre los principales de este lapso podemos mencionar: Faro Tablas, Topocalma, Morguilla, Quedal, Queitao, Melinka, Islote Dirección, Isla Inocentes, Porpoise, Bonduca, Brinkely, I. Cisnes, B. Summer, Islote Bradburey, I. Cuttler, I. Rupert, I. Waller.



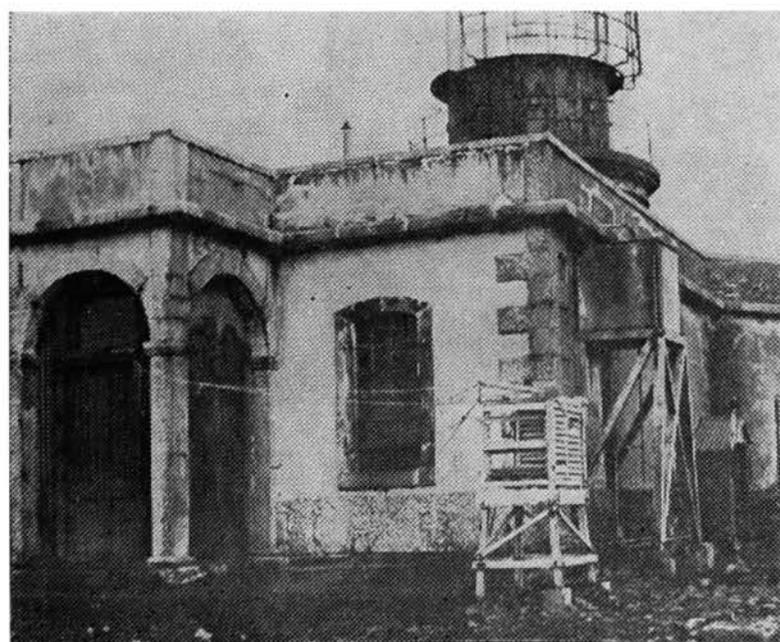
El famoso Faro Islote de los Evangelistas en la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes. Faro que por muchos motivos ha entrado en la leyenda. El paso de los años y el efecto del eterno azotar de las tempestades ha desgarrado sus mamposterías, como se aprecia en las otras fotografías.

Nos parece ocioso particularizar dónde se encuentran. El profano tendría que proveerse de cartas náuticas apropiadas, pero como le va a ser difícil obtenerlas, le mostramos en hoja especial la ubicación de los principales.

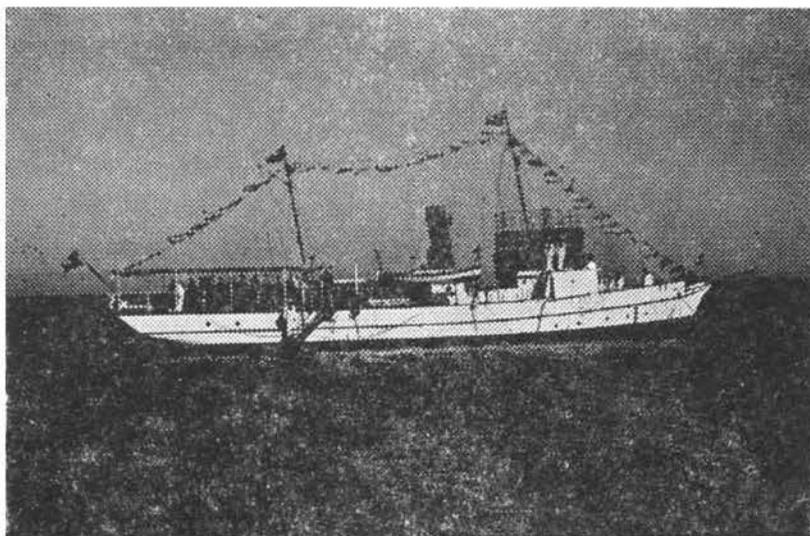
Y hablando de profanos, el buen y experto farero mira un poco por encima del hombro a quienes no entienden de fanales AGA o Pitsh, o del sistema rotatorio de los antiguos faros suecos o de los nue-

vos BBT franceses, ni de alcance luminoso, o de válvulas solares, y es natural, sólo ellos saben de eso.

En el período 1940 a 1960, se crean, nada menos que 117 nuevas señales luminosas, entre faros y balizas. Es éste un interesante período en el cual, en particular, la ruta patagónica queda bien balizada en cuanto al número de faros. Los esfuerzos por mantener, a estas alturas tan alto número de Ayudas a la Navega-



Los dos aspectos del Faro Evangelistas en los que se aprecian el efecto destructor de las constantes tempestades.



Escampavía "Cóndor". Simboliza la antigua época en la que estos minúsculos buques como la "Yelcho", el "Yáñez", el "Porvenir", cumplían denodadamente innumerables comisiones hidrográficas y de atención del Servicio de Faros en el área sur y austral de Chile.

ción, coinciden con el declinar de aquellos magníficos escampavías "Sobenes", "Galvarino", "Colo-Colo", "Cabrales", "Janequeo".

Poco antes, el 57 y 58, habían sucumbido al peso de los años el "Janequeo" y la "Yelcho", esta última con 52 años de servicios en la Armada. Debieron entonces multiplicarse los esfuerzos para lograr mantener el servicio de estos faros y el constante recorrer de tantas boyas. Los nuevos patrulleros "Lientur", "Lautaro" y "Leucotón", se habían sumado a estas constantes tareas, pero eran advenedizos respecto a la experiencia y capacidad de los gavieteros que, sin más andar que sus 9 nudos máximos, sus rumas de carbón en cubierta para aumentar algo la distancia franqueable, su compás magistral celosamente compensado y toda suerte de sacos, jabas, corderos en pie y menajes, emprendían sus travesías ora hasta San Pedro, ora hasta Dungeness en la zona austral, o zarpando de Puerto Montt hasta el Golfo de Penas.

En la década del 50, el misterioso radar de que estaban dotados los patrulleros, así como el eco-sonda, les daba una ventaja tremenda sobre el "bastón del ciego" que tan a menudo se usaba en los escampavías o R.A.M. (Remolcadores de Alta Mar). Después empezó el

jeroglífico de las siglas americanas, ATA, ATF, PP, etc. Lo nacional era muy útil, B.M.S., por ejemplo, Buque Madre Submarinos. Anagramas sencillos sin transposición de letras.

Después de 1960 y hasta ahora en 1971, se erigen otras 44 luces también en especial en el Sur, incluidas muchas luces de puerto en el resto del litoral.

Hay que consignar que, en la larga lista que se ha ido dando, se han hecho muchos cambios o sustituciones de material antiguo al través de los años, buscando siempre, en especial, mayor alcance luminoso, lo que en otras palabras significa una luz más potente. El alcance luminoso es sencillamente la distancia a que puede verse una luz con tiempo claro, y es función de la potencia luminosa y de la transparencia atmosférica.

III. Iluminando y balizando las rutas.

El fin y los medios

De acuerdo con la Lista de Faros en su undécima edición de 1970, nuestro Servicio consta de los siguientes Faros con guardián, es decir, que tienen una dotación de personal por cuanto, dada su importancia, deben agotarse los esfuerzos porque jamás les ocurra fallas o

cuando ellas sucedan, se dé inmediato aviso a los navegantes. Además constituyen Estaciones de Observaciones Meteorológicas y en algunos casos poseen equipos de radiofaro, y en todo caso tienen elementos de comunicaciones de telefonía. Ellos son:

1. FARO PUNTA TORTUGA, ubicado en Coquimbo.

Tiene señal de niebla, radioteléfono y es estación meteorológica. Su potencia luminosa es de 2.250 candelas y 15 millas de alcance luminoso. Dada su altura de 29 metros, su alcance geográfico es de 15 millas, para un observador ubicado a 5 metros de altura sobre el mar.

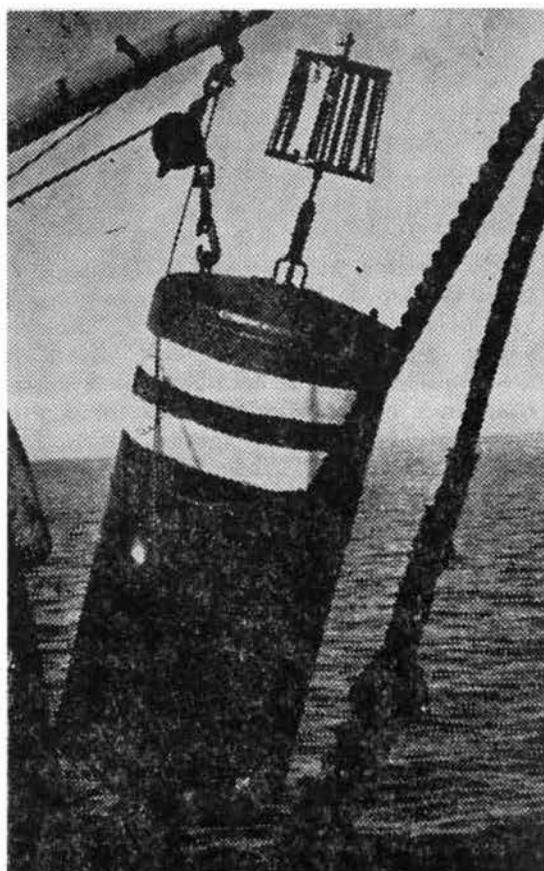
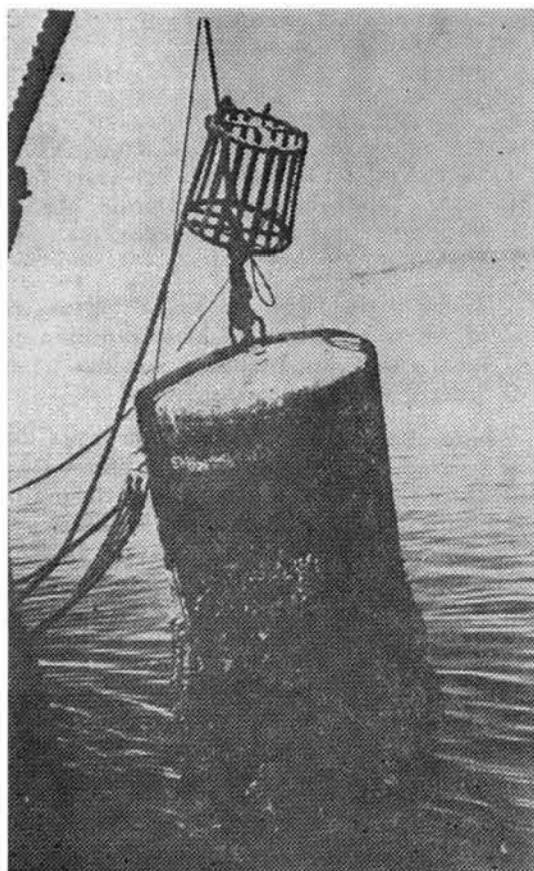
2. FARO PUNTA ANGELES, en Playa Ancha, Valparaíso.

De 1.550.000 candelas. Es radiofaro, tiene señal de niebla y radioteléfono. Está a 60 metros de altura y tiene 44 millas de alcance luminoso, con 21 de alcance geográfico. Es también estación meteorológica.

Es un faro potentísimo y su bella torre, que llena el gusto por lo clásica, data de 1907, habiendo sido cambiado donde ahora se encuentra, desde los terrenos donde se construyó la nueva Escuela Naval.

3. FARO CURAUMILLA, en dicha Punta, al Sur de Valparaíso.

Tiene señal de niebla y radioteléfono. Su alcance es de 23 millas, con 15.000 candelas. Está a 84 metros de altura.



Nótese en estas fotografías la diferencia en la misma boya, desde el momento en que se izó a bordo hasta que es nuevamente fondeada.

Es una boya ciega de labor cuya forma cilíndrica prima sobre su color. A bordo se le soldó un cáncamo lateral para evitar romper su canastillo, como cuando se izaba.

4. FARO PUNTA PANUL.

Tiene señal de niebla y radioteléfono. Alcance luminoso 23.5 millas y 23 geográfico. 89 metros de altura.

5. FARO CABO CARRANZA.

Alcance luminoso 19 millas igual al geográfico, con 6.700 candelas, 52.5 metros de altura.

6. FARO ISLA QUIRIQUINA.

Tiene señal de niebla, radiofaro y radioteléfono. De 2.500 candelas, alcance 16 millas, pero dada su gran altura de 97 metros, sería posible verlo desde 24 millas.

7. FARO PUNTA TUMBES.

Tiene señal de niebla y radioteléfono, de 4.870 candelas, 18 millas de alcance luminoso, 17 geográfico, ubicado a 37 metros de altura. Es estación meteorológica.

8. Faro Punta Gualpén. (Nótese que los siete Faros anteriores han sido escritos con Mayúscula. Ello ha indicado que todos tenían más de 15 millas de alcance luminoso, es decir, son muy potentes).

En cambio este faro es de sólo 220 candelas, lo que le da un alcance de 9 millas, en circunstancias que, como está ubicado a 63,8 metros de altura, su alcance geográfico es de 20 millas. Tiene señal de niebla y radioteléfono.

9. FARO ISLA SANTA MARIA.

Tiene radioteléfono y es de 2.300 candelas. Alcance luminoso de 15 millas y 22 geográfico.

10. FARO PUNTA CORONA.

Tiene señal de niebla, radiofaro y radioteléfono. Es estación meteorológica. De 13.360 candelas, alcance luminoso y geográfico 21 millas, ubicado a 66 metros de altura. Baliza la entrada al Canal Chacao.

11. Faro Punta Tres Cruces.

Tiene radioteléfono. De solo 220 candelas y 8 millas de alcance luminoso, 17 geográfico. En el Canal Chacao, sector oriental.



Crítico momento en que es izada a bordo una pesada boya luminosa. La expedición con que se realiza todo el trabajo revelará la destreza marinera de Comandante a marinero.

12. FARO ISLA GUAFO.

Es radioestación. Funciona como radiofaro y radioteléfono. De 14.000 candelas, 22 millas de alcance luminoso y 29 geográfico. Es estación meteorológica. Faro ubicado en una región en extremo tempestuosa y muy lluviosa. De difícil acceso. De suma importancia por su ubicación geográfica. Su fanal se eleva a 144 metros del nivel del mar.

13. FARO CABO RAPER.

En la Península de Taitao, Golfo de Penas, de 13.360 candelas, 20 millas de alcance y 22 geográfico. 61 metros de altura. Es estación meteorológica. Faro de vital importancia en este famoso golfo.

14. FARO ISLA SAN PEDRO.

Estación de radio. Funciona como radiofaro, de 2.380 candelas, 16 millas de alcance. Sus datos meteorológicos tienen extraordinaria importancia, sobre todo en relación a los de Punta Arenas y Evangelistas. Baliza la entrada al Canal Mesurier y junto con RAPER, siempre han marcado una delimitación entre la región de los canales de Chiloé con la zona más austral patagónica. Altura 39 metros.

15. FARO ISLOTE FAIRWAY.

Tiene radioteléfono. De 2.257 candelas y 18 millas de alcance luminoso y geográfico. Ubicado a la salida hacia el PASO TAMAR desde el Canal Smyth.

16. FARO ISLOTES EVANGELISTAS.

Radioestación. Estación meteorológica. 29.000 candelas, 26 millas de alcance luminoso y 20 geográfico. 60 metros de altura. Baliza la aproximación de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Su fama es legendaria y su abastecimiento, tal vez el más difícil de Chile. Pocas regiones son más tormentosas.

17. FARO BAHIA FELIX.

Con radioteléfono. 28.000 candelas, 25 millas de alcance luminoso y 15 geográfico. Combina su luz con la de FAIRWAY siendo ambos Faros utilísimos para el cruce del TAMAR. 30 metros de altura.

18. FARO PUNTA DELGADA.

Con radioteléfono. 26.000 candelas, 25 millas de alcance luminoso, 16 y 13 geográfico, 20 metros de altura. Ubicado en la Primera Angostura.

19. FARO PUNTA DUNGENESS.

Radiofaro y radioteléfono. 26.000 candelas, 25 millas de alcance luminoso y 16 geográfico. 32.1 metros de altura. Boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Desde hace pocos años, dejaron de tener dotación los faros de Punta Galera, San Isidro, Isla Magdalena y Posesión, los 3 últimos en el Estrecho de Magallanes, y Galera próximo a Valdivia.

Existen además 243 faros automáticos sin guardián, 25 boyas luminosas, 47 boyas ciegas, y además unas 180 balizas ciegas.

Fácil es entonces darse cuenta de lo que debe realizarse para mantener en funcionamiento este vasto complejo de faros con dotación, los automáticos, boyas y balizas, representando, como hemos dicho, cada uno de ellos un problema logístico particular.

Lo más curioso tal vez es que nunca el organismo del cual ha dependido este Servicio de Señalización Marítima, ha contado con lo que es esencial para atenderlo, esto es, los buques. Siempre ha tenido a su cargo la responsabilidad de su aspecto técnico, pero las tareas prácticas de su reabastecimiento y recorridas, se han realizado a cargo de unidades navales dependientes de las Comandancias en Jefe de las Zonas Navales.

Aparece como una cosa lógica que el Instituto Hidrográfico, de quien depende el Servicio en su aspecto técnico y de aprovisionamiento, contase con un buque adecuado para realizar estas tareas. Es decir, habría una sola responsabilidad. Hay, sin embargo, aspectos de Mando, que no han permitido apoyar y materializar esta idea. Las Oficinas Hidrográficas de otros países, como Brasil y Argentina, están organizadas así como se indica. En el caso de los EE.UU., es el Servicio de Guardacosta quien con sus buques atiende el balizamiento.

En la actualidad, y con la mejora o progreso de ciertos caminos, es posible abastecer determinados faros desde Valparaíso, Talcahuano o Punta Arenas, por tierra, como ser Curaumilla, Carranza, Gualpén, Tumbes, Delgada, Cono, Posesión, Dungeness.

Así también, y muy ocasionalmente, hasta se ha aprovechado el helicóptero. En los primeros días de diciembre de 1968, efectué un apoyo a Evangelistas con el AP. "Piloto Pardo", luego de una navegación directa oceánica desde Valparaíso. Anteriormente, en el invierno, la misma cosa en el faro Inchemó.

En estas mismas tareas, pero en los canales interiores, el "Pardo" perdió un helicóptero en 1966.

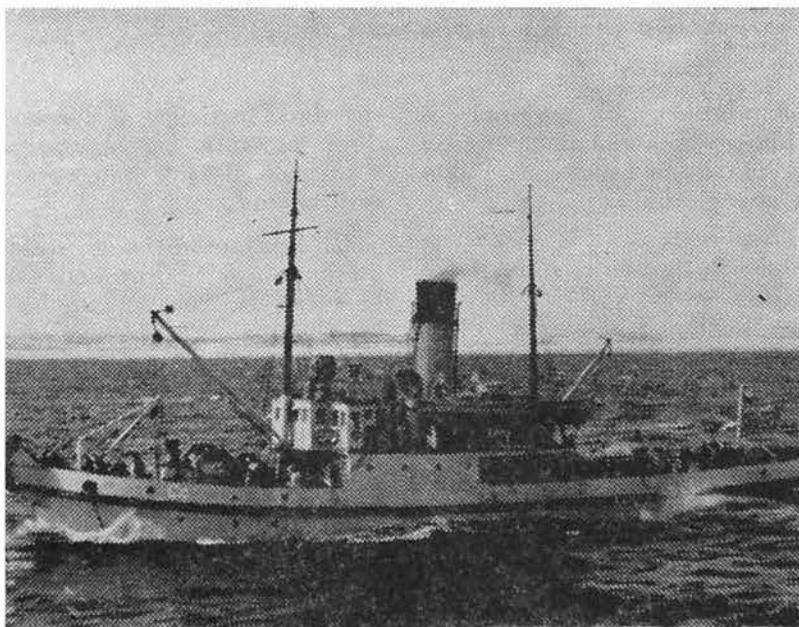
Los buques tradicionales

En nuestra Marina, jamás hemos tenido ninguna unidad verdaderamente apropiada por diseño para trabajos de esta naturaleza. Hemos debido actuar con lo que se ha contado. Afortunadamente, y para no hacer historia de muy atrás, hemos tenido nobles buques, de los cuales sería muy injusto no hacer mención con detenimiento. Me refiero a los antiguos RAM, tipo "Colo-Colo", el último de esa noble estirpe, que con 40 años a cuestas, si bien muy remozado, el 30 de diciembre, se encontraba, como tantas veces, reaprovisionando Evangelistas, luego de largas esperas y repetidos intentos en el mes. Estos buques, construidos en Inglaterra durante el Gobierno del Presidente Ibáñez y siendo Ministro de Marina el Capitán de Navío don Carlos Froedden, entre 1928 y 1931, eran cinco, "Colo-Colo", "Cabrales", "Sobenes", "Janequeo" y "Galvarino".

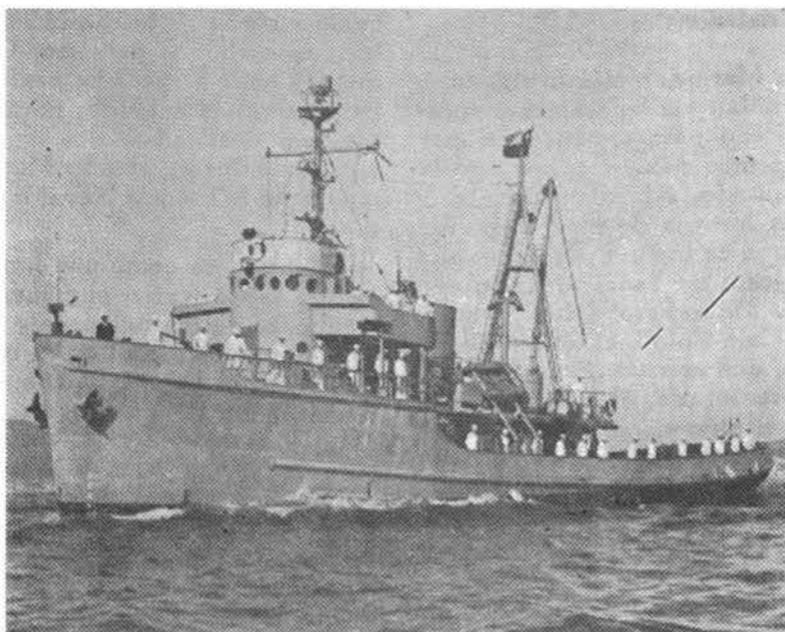
El más "austral" de ellos fue el "Colo-Colo", que permaneció casi siempre con base en Punta Arenas, excepto raras veces para sus transformaciones mayores,

como cuando se le cambió su combustible, de carbón a petróleo. Creo que no más de unas 3 veces ha venido al Norte. Estas robustas unidades normalmente estuvieron destinadas, dos en Punta Arenas, otras dos en Puerto Montt y una de tender de la Escuela Naval o en la Escudra.

Su casco era como una boya. Originalmente, todos tenían el camarote del Comandante detrás del puente, y la cámara y camarotes de oficiales bajo la toldilla. Como el baño quedaba por estribor, bajo el puente y en cubierta, no fue nunca muy agradable el trayecto; no habíamos de época, pues siempre hacía frío en la zona austral. Esto era particularmente pintoresco durante los primeros días después de los zarpes a comisiones hasta San Pedro, con la cubierta atestada de carga y transbordados. Nótese que los transbordados van al final. Por años fue así, había que acomodarlos como se pudiera. Estos buques eran de 760 toneladas, 1.040 HP, una hélice, dos calderas a carbón, máquina motriz de triple expansión. Con buen carbón de Lota, la cosa andaba, mezclado con regional de



Escampavía "Colo-Colo", remolcador de alta mar que junto con sus otras unidades gemelas, hicieron escuela marinera en la Armada y contribuyeron grandemente a completar el balizamiento de los canales patagónicos. Se le ve aquí en su estampa primitiva. Sobrevive aún este mismo buque, último de su estirpe, si bien remozado y con silueta algo distinta.



Patrullero "Lientur". Junto al "Lautaro" y "Leucotón", llegaron muy oportunamente a reforzar y luego a reemplazar a los vetustos R.A.M.

Su radar, ecosonda y máquina diesel, así como otras características los hicieron de inmediato grandes servidores del Servicio de Señalización. Pero los modestos R.A.M. no por ello se dejaron de usar, insustituibles en las faenas de boyas pesadas y grandes maniobras con cadenas.

Mina Josefina también, con regional solo no. Pero hubo veces que se ayudaron con leña. En una larga espera en Bahía Woodsworth por ejemplo.

Medían 126 pies de eslora y 27 de manga. Calaban bastante más del agua que encontraban —en numerosas ocasiones—; por suerte sus cascos resistían mucho. Y si no, los cajones de cemento hacían su parte. La grasa de carnero y carbón vegetal también.

Tenían muy buena capacidad de achique. Un gaviote y un enorme cabrestante, así como una robusta pluma a proa y otra menor a popa.

Teóricamente, de acuerdo a sus acomodaciones, debieron ir tripulados por un Comandante y 3 ó 4 oficiales. Creo que desde 1944 más o menos, nunca hubo más de dos oficiales por buque fuera del Comandante. De ahí las guardias de 20 a 02 y de 02 a 08 horas. Entregada la guardia, a la chalupa y de vuelta del faro, a tomar la guardia siguiente. Con po-

ca edad, se siente el cansancio, pero todo se aguanta. La vida parece que fuera a ofrecer mucho. Eso es lo hermoso de la juventud.

El contramaestre en estas tareas es hombre muy importante. Con uno malo, se sufre. Lo mismo con los patrones de las chalupas. Parece que es un anacronismo no emplear embarcaciones motorizadas. Para esto no resultan. Una falla de motor y se está listo. Los remos no. Además aquí se desarrolló un producto nacional de primera calidad. La chalupa ballenera, que es grande, fuerte, de buena capacidad y emplea bayona, no timón.

El contramaestre puede lucirse especialmente en las recorridas de boyas, maniobras que son siempre difíciles y peligrosas. Levantar una, cuando lleva a veces años fondeada, recorrerla y luego volver a fondearla limpiamente, requiere suma destreza y experiencia. A veces es desesperante porque si hay algo que los

marineros nunca dejan de hacer es pasarse por debajo de la boya cuando está a besar en la pluma y están crujendo todos los aparejos, y hay un enredo de vientos y retenidas por todos lados, y empieza a descomponerse el tiempo en los momentos críticos o a acabarse la luz. Se ve las diferencias en estas lides, cuando se reciben tareas de esta clase en unidades normalmente empleadas en otras misiones.

Ya habíamos mencionado las ventajas de los patrulleros tipo "Lientur". No pueden en cambio recorrer boyas pesadas por carecer de gavieta y tener una pluma débil.

Fuera de su trabajo específico en el mantenimiento de los faros, todos estos buques, han realizado, paralelamente una labor inmensa en hidrografía y en general, en el reconocimiento de nuestras costas, en todas partes.

Recordando el encabezamiento de esta parte, "El fin y los medios", creo que siempre hemos tenido como un despropósito, una irrealidad en dos sentidos.

Primeramente, en lo económico, los recursos para atender financieramente tan vasto y difícil servicio han sido muy exigüos para haberlo hecho progresar sos-

tenidamente. Esto parece contradecirse entre el farolito de 1837 y los centenares de faros de hoy.

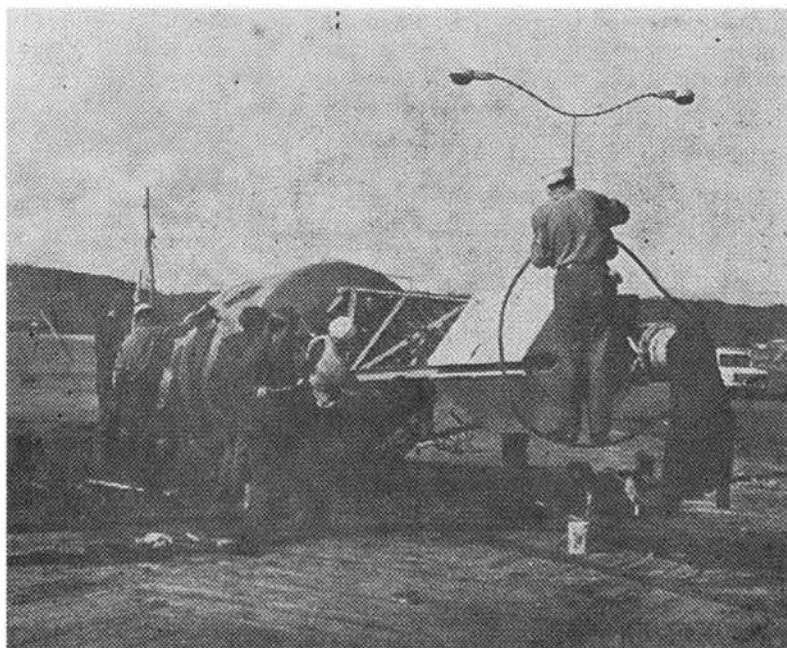
Por cierto que tenemos mucho material moderno. Pero en un todo, el servicio es aún pobre. Todavía tenemos por ejemplo docenas y docenas de balizas de fortuna, diminutas.

La Ley que creó el Instituto Hidrográfico ha sido un gran paso en cuanto a la administración de recursos, aún muy insuficientes.

Debemos reconocer que en cuanto a Oficiales, el Instituto ha estado extremadamente poco dotado siempre. Tenemos aún sólo 2 Oficiales de Mar de especialidad de Faros. Durante años por ejemplo, los Subdepartamentos de Talcahuano y Punta Arenas, han sido y son atendidos por Jefes designados por los Comandantes en Jefe de Zonas y algunas veces de otra especialidad.

En cuanto a renovación de material de faros y boyas, y en base a un crédito inglés de CORFO, el Servicio dará un gran paso adelante.

En efecto, este material, parte del cual ya viene en camino, representará la futura modernización de muchos de nuestros faros que serán reemplazados ya sea



Typica faena de recorrida de una boya luminosa, cuando ésta se ha traído a tierra para limpiarla y reacondicionarla.

de sus antiguos sistemas de parafina/acetileno por faros eléctricos de gran potencia con fuente propia a base de electricidad obtenida de la combustión de gas licuado que alimenta baterías modernísimas, todo ello, de larga duración y confiabilidad.

Del mismo modo, se contará con gran número de modernas boyas y balizas plásticas que han de reemplazar ventajosamente a las de madera o de fierro.

Paralelamente, se espera poder mejorar sustancialmente el mobiliario de los faros con personal.

Lo que no aparece aún claro es poder reparar, o reconstruir, las obras de gran envergadura, pues su costo aparece sumamente elevado. Ese es el caso, por ejemplo, de Raper, del mismo Evangelistas y en general de aquellos faros con guardián, muy antiguos. En Tudor, por ejemplo, hace años que se siente la necesidad de dotarlo de guardián por su importancia, erigiendo las obras correspondientes.

Pero no es lo mismo construir en el Norte, que en tan inhóspitas regiones, donde debe llevarse a gran costo toda clase de materiales y erigir construcciones que soporten y den algún confort frente a constantes vientos huracanados.

Así, a grandes rasgos, hemos visto esta labor que realiza la Armada, cuyo fin no es otro que contribuir a salvaguardar la vida en el mar de todos los navegantes, chilenos y extranjeros, que cruzan sus aguas.

Los medios, son en realidad no sólo aquellos propios de la Armada, sino la contribución de muchas entidades, organismos, compañías y personas que con su aporte, con su conocimiento, su dedicación, su esfuerzo y cumplimiento del deber, permiten mantener el parpadeo de las luces y señales que en último término significan trazar unas rayas sobre la carta náutica y llevar la confianza a los pilotos de las naves.

