

EL FARO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Luis A. Canales Vásquez*

La luz del Faro "Punta Arenas" como la primigenia señalización marítima del Estrecho de Magallanes, nace por exigencia de los vapores de la carrera regular desde Liverpool a Valparaíso y entró en servicio oficialmente el 26 de abril de 1879, aunque hay registros desde 1868.



Al hacerse presente la navegación a vapor en el Estrecho de Magallanes, su tráfico marítimo comenzó a incrementarse en forma acelerada. En 1867 habían recalado en Punta Arenas cuatro navíos. Al año siguiente, 1868, se registraron 27 barcos. Para 1869 los registros anotaron 35 buques. Teniendo a la vista la ruta naviera de la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico (Pacific Steam Navigation Company), que desde 1867 desarrollaba su carrera regular desde Liverpool a Valparaíso por la ruta del Estrecho, se hacía necesario instalar una señal marítima destinada a orientar a los buques para su recalada a Punta Arenas.

Pese a la facilidad que ofrecía en la época el Estrecho de Magallanes para ser navegado por un vapor, a diferencia de un gran velero, ambos acostumbraban a cruzarlo solo de día y prefiriendo fondear durante la noche, ante lo cual las autoridades de la Colonia se preocuparon para que en este caso fuera Punta Arenas el lugar elegido por los navegantes para su recalada intermedia, aprovechando de esta forma que tanto el aprovisionamiento de

carbón, como la adquisición de otros elementos propios que se requieren a bordo para una larga navegación, fueran adquiridos en el poblado y así contribuir al desarrollo del comercio local.

Es así como ante la imperiosa necesidad de establecer una señal marítima en el naciente poblado de Magallanes, surge el Faro "Punta Arenas" que prestó servicios por más de medio siglo y del cual se desconocen algunos antecedentes, más que nada debido a su itinerante trayectoria en las diferentes etapas que se mantuvo en actividad.

* P. A/C. Gdo 11. Curador del Museo Naval de Punta Arenas.

Etapas históricas del faro

■ Torreón del Cuerpo de Guardia del Cuartel de los Artilleros. (1868 al 12 de noviembre de 1877)

Durante el período de Jorge Schythe, ciudadano de origen danés, en su calidad de gobernador de la Colonia de Magallanes y dada su natural afición a la construcción, desarrolló en Punta Arenas una serie de edificaciones, siendo su obra más importante el Cuerpo de Guardia del Cuartel de los Artilleros, que consistía en un torreón de once metros de altura y el cual en aquel entonces era considerada la obra arquitectónica más imponente del establecimiento, cuyo diseño sorprendía a los diferentes marinos que comúnmente recalaban en la bahía y quienes por tal motivo irónicamente le denominaban casa de marionetas. Éste se comenzó a construir en marzo de 1864 en la entrada principal del cuartel, para concluir en febrero de 1865.

Posteriormente, el Capitán de Corbeta Óscar Viel Toro, otrora gobernador de la Colonia de Punta Arenas, considerando la particular altura del citado torreón que permitía desde su cúspide una privilegiada vista hacia el Estrecho de Magallanes y de esta forma mantener el control permanente y actualizado tanto de las embarcaciones que recalaban, como las que zarpaban del puerto, aprovechó esta estructura haciendo instalar en lo alto una luz para facilitar a los buques su arribo a la bahía, la cual ya funcionaba el 27 de agosto de 1868.¹

El Capitán de la Marina Inglesa Richard C. Mayne, quien desarrolló para el Almirantazgo Británico una expedición hidrográfica en el Estrecho de Magallanes entre 1868 y 1869, fue el primero en publicar el establecimiento de esta señalización marítima, reconociendo que su luz era fija, blanca y de sexto orden sobre una torre cuadrada situada en 53° 9' 40" Latitud Sur y 64° 41' 11" Longitud Oeste.²

En abril de 1869, el viajero George Chaworth Musters, ex Comandante de la Marina Británica y explorador de la Royal Geographical Society de Gran Bretaña, a su paso por Punta Arenas, en relación a la señal marítima instalada en el

torreón del Cuartel de los Artilleros, comenta que el faro funcionaba con un vigía y que se encendía durante las noches.³

El historiador regional Robustiano Vera, haciendo una reseña del estado de la Colonia de Magallanes para mediados del año 1871, señala que Punta Arenas contaba con un faro costeadado por la Compañía de Vapores, aunque de pequeña magnitud, el cual prestaba buenos servicios.

El primer registro documentado en la Institución con relación a esta señal es la Memoria de Marina de 1872, a través de la cual el Gobernador Marítimo de Magallanes en su cuenta anual señala la existencia de una luz en el torreón del cuartel, la cual prestaba eficaz servicio a los buques que cruzaban el estrecho durante la noche. En la Memoria de Marina del año 1874, el Gobernador Marítimo de Punta Arenas confirma la existencia de este faro y más tarde, en Memoria correspondiente al año 1877, el Inspector General e Ingeniero de Faros Enrique Siemens, confirma el funcionamiento de la luz de este faro en un ángulo de la torre del cuartel de Punta Arenas, señalando que sería confiado a la Inspección General de Faros.

Más tarde esta señalización marítima, fue reconocida el año 1877 por el Capitán de Fragata Juan José Latorre, entonces Comandante de la Cañonera "Magallanes", quien durante el desarrollo de una comisión de exploración en el Seno Skyring y la parte austral de la Patagonia, al respecto confirma la existencia de la luz correspondiente al faro y señala que funcionaba en una arista del torreón del cuartel, ubicado a once metros sobre el terreno y a 22,5 sobre el nivel del mar.⁴

En los diferentes textos ingleses de la época que daban indicación para la navegación en el Estrecho de Magallanes, a la torre-faro y además cuartel, se le señalaba como block-house y su punto había sido determinado astronómicamente, ya que cada vez que recalaban buques de guerra al puerto, sus oficiales concurrían al lugar para efectuar observaciones solares y comprobar la

1. Vera, Robustiano (1897). "La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego", al referirse a la citada fecha durante los acontecimientos ocurridos y que se relacionan con el intento de insubordinación por parte del Capitán de Artillería del Ejército Sebastián Solís.

2. Mayne, Richard C. (1874). "Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Peñas".

3. Musters, George Chaworth (1911). "Vida entre los Patagones".

4. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1879). "Exploración de las aguas de Skyring o del Despejo y de la parte austral de la Patagonia".



■ Pirámide de madera Faro “Punta Arenas”, dibujo de Taylor Pritchett, 1880.

marcha de sus cronómetros.⁵ Con motivo de los vandálicos hechos acaecidos durante la noche del 11 y la madrugada del 12 de noviembre de 1877, en los que la Colonia vivió el triste episodio conocido como el “Motín de los Artilleros”, donde producto de estos actos, algunas construcciones fiscales y casas fueron saqueadas e incendiadas, produciéndose de esta forma la ruina material de la naciente población, entre lo que se vio afectado el cuartel, por lo tanto este improvisado faro fue reducido a cenizas.

Como una forma alternativa de reemplazar esta importante señal que había sido destruida y mientras se determinaba la construcción de una nueva y definitiva estructura para tal propósito, el Teniente 2º Juan Tomás Rogers de la Corbeta “Magallanes”, propuso la instalación en el cabezo del muelle de una luz verde similar a la de los vapores, que era visible a una distancia de dos millas con tiempo claro.⁶

■ **Pirámide de Madera. (26 de abril de 1879 al 11 de octubre de 1885)**

A fines de 1878, con el firme propósito de restablecer esta importante señalización marítima, el Teniente Coronel Carlos Wood Arellano, en su calidad de Gobernador del Territorio de Magallanes y con el financiamiento por parte de la Compañía Inglesa de Vapores, determinó la reconstrucción de una torre de madera con características de faro, la que fue ubicada en las inmediaciones al lugar de la primitiva luz, lo que se conoce actualmente como el sector de las intersecciones de las calles Colón y Magallanes. Las obras

estuvieron paralizadas por aproximadamente casi un año, con el objeto de priorizar otras necesidades, mientras el único destello del farol color rojo de la playa señalizaba a los navegantes durante la noche la existencia del poblado de Punta Arenas.⁷

La obra una vez finalizada, se distinguía por su altura de 12,5 metros y se encontraba a 24 metros sobre el nivel del mar. Fue pintada con los colores blanco y rojo del código marítimo y puesta al servicio de la navegación con fecha 26 de abril de 1879, estructura que además permitía albergar en su interior hasta 60 soldados y con capacidad de almacenamiento para una gran cantidad de materiales.



■ Campamento de la Misión Científica Alemana de Arthur Auwers, a un costado del Faro “Punta Arenas”, 1882.

Con fecha 6 de diciembre de 1882, el mundo de la astronomía esperaba con gran expectación el paso de Venus, congregándose en los más diversos y lejanos parajes para su observación, fue así como las comisiones interesadas en el tema, tanto de Arthur Auwers de Berlín y Williams Arkness de Washington, se establecieron en Punta Arenas y Santa Cruz para realizar sus estudios y análisis. Posteriormente, basado en los cálculos desarrollados por las comisiones antes señaladas, más los antecedentes astronómicos obtenidos durante el año 1867 por el Comandante Fleuriais de la Armada de Francia, la Comisión Brasileira de M. Faye que también se dedicó a la observación del citado acontecimiento, presentó ante la Academia de Ciencias de París un estudio para la “Determinación de las Coordenadas geográficas

5. Navarro Avaria, Lautaro (1908). “Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes”.

6. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1879). “Costas de Chile – Estrecho de Magallanes – Luces de Punta Arenas”.

7. Braun Menéndez, Armando (1972). “El Motín de los Artilleros”.

de Punta Arenas”, considerando como punto de referencia el Faro “Punta Arenas” (block-house).⁸

Con motivo de la recalada a Punta Arenas en noviembre de 1883 de la Corbeta Francesa “*Romanche*” al mando del Capitán de Fragata Luis Martial, que en aquel entonces desarrollaba trabajos científicos en el Cabo de Hornos, le llamó la atención el hecho de encontrarse con este faro en la calle principal del poblado y quien



■ Pirámide de madera del Faro “Punta Arenas”, dibujo del pintor alemán Theodor Ohlsen, 1883.

lo describe como una gran armazón en forma de pirámide cuadrangular pintada de rojo con una faja blanca sobre la cual se ubicaba su luz.⁹

El entonces Capitán de Fragata Ramón Serrano Montaner, mientras se desempeñaba en el transcurso de los años 1884/85 como Jefe de la Comisión Exploradora de los Canales de la Patagonia, describe este faro como una luz blanca colocada sobre el torreón y con alcance de tres millas, la cual se podía confundir con las demás de la población cuando se estaba alejado del fondeadero.¹⁰

La Inspección General de Faros dispuso que las luces correspondientes al “Punta Arenas” y

asimismo la situada para enfilación cerca de la playa fueran suprimidas a comienzos de 1886, instalando en su reemplazo sólo una luz fija en el muelle de pasajeros.¹¹

Sin embargo, la antigua estructura del faro permaneció en el lugar hasta 1890, cuando Samuel Valdivieso en su calidad de Gobernador del Territorio de Magallanes, dispuso la donación de ésta a una familia que procedió a su desarme y aprovechamiento de la madera para la construcción de una casa. De esta forma desaparecía la evidencia de lo que fue la más importante señalización marítima en los comienzos de Punta Arenas.¹²

■ Faro en el muelle de pasajeros. (Comienzos de 1886)

Durante el año 1897 la luz del “Punta Arenas” era la única luz de la rada y se encontraba instalada en el cabezo del muelle de pasajeros. A partir del 1° de septiembre del mismo año, se cambió a color rojo para no confundirla con otra similar de alguno de los almacenes del sector del puerto y era visible con tiempo claro a una distancia de 10 millas.¹³

El Vicealmirante Lindor Pérez Gacitúa, en su calidad de Director General del Territorio Marítimo, en carta dirigida al Director General de Marina de fecha diciembre de 1900, mediante la cual informaba la necesidad de nuevos faros para el Estrecho de Magallanes y entre otras cosas, señala que con excepción del faro existente en el muelle de Punta Arenas, no existe otro en todo el estrecho hasta su salida continental en Evangelistas.

Durante el año 1907, este faro aún permanecía en servicio en el muelle de pasajeros y lo constituía una cabaña con columna de fierro pintada de color blanco y su luz se confundía con el alumbrado del poblado para los buques que procedían desde el sur.¹⁴

■ Proyecto para construcción del nuevo Faro “Punta Arenas”. (Entre 1876 y 1887)

Con fecha 21 de junio de 1875, el Gobernador Marítimo de Magallanes informaba la necesidad

8. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1888). “Determinación de las coordenadas geográficas de Punta Arenas” presentado a la Academia de Ciencias de París por M. Faye. Trabajo que fue publicado en los Comptes rendus de l’Académie des Sciences, París el año 1887.

9. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1889). “Trabajos de la Comisión Científica francesa del Cabo de Hornos en 1882-83, Primera Parte narración del viaje de la “*Romanche*” por el Capitán de Fragata Luis Martial.

10. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1886). – Estrecho de Magallanes – “Reposición de las luces de Punta Arenas”.

11. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1887). Cuarta Parte – “Faros o luces recientemente encendidos o modificados”.

12. Navarro Avaria, Lautaro (1908). “Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes”.

13. Rivera, J. Boonen (1897). “Geografía Militar de Chile”. Chaigneau, J. Federico (1900) “Derrotero del Estrecho de Magallanes”.

14. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1907). “Derrotero del Estrecho de Magallanes” confeccionado por el Capitán de Navío Baldomero Pacheco C.

de un faro en el puerto de Punta Arenas, solicitud que no fue considerada, por encontrarse sometido a un estudio por parte de la comisión luces y faros, quienes debían proponer la señalización marítima que sería implementada en la costa y puertos de nuestro litoral. En Punta Arenas se consideraba la construcción de un faro de 4º orden sobre la parte sur y extrema de Sandy Point, que reemplazaría al faro del torreón.¹⁵

En 1887, los Capitanes de Navíos Jorge Montt Álvarez y Francisco Molinas, además del Capitán de Fragata Ramón Vidal Gormaz, fueron comisionados para efectuar un estudio sobre el proyecto de alumbrado, balizamiento y servicio de remolcadores en el Estrecho de Magallanes. Según el informe emitido con fecha 25 de agosto del citado año, entre otras cosas, se proyectó la construcción de un faro de 4º orden en Punta Arenas.¹⁶

El Gobernador Marítimo de Punta Arenas durante el año 1889, propone que el citado faro que se encontraba en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros sea trasladado a la cumbre del cerro que se ubica detrás de la colonia, con el objeto que su luz pueda ser vista a mayor distancia, debiendo considerar sobre el particular que éste sea materia de estudio en un futuro próximo y se piense en la economía y el buen efecto.¹⁷

Ante la imperiosa necesidad de contar con un gran faro en el puerto de Punta Arenas y las obras de construcción de faros que se proyectaban para el Estrecho de Magallanes, el Gobierno contrató al Ingeniero Luis Ragoza quien diseñó los planos correspondientes para este nuevo faro, el que contemplaba ser íntegramente de material sólido, piedra y ladrillo, además techado con zinc galvanizado. Éste constaría de una alta torre, quedando la luz a 21,5 metros de altura y sobre el nivel del mar el foco de luz quedaría a 25 o 26 metros. El farol sería giratorio con destellos a cada minuto y la luz de cuarto orden. Alrededor de la base de la torre habría cuatro habitaciones para dos empleados y una cocina. También se consideraba un gran almacén y pieza para oficina.

La construcción de una sólida infraestructura proyectada para la época en relación a este faro, siempre fue el gran anhelo para dar solución a la carente señalización marítima en el Estrecho de Magallanes, sin embargo estos proyectos nunca se concretaron a pesar de ser una gran necesidad y el tema fue perdiendo su importancia en el tiempo, por lo tanto su luz continuó manteniéndose precariamente en servicio en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros.

■ Reemplazo de la luz del Faro “Punta Arenas”

Por Decreto N° 2822 de fecha 4 de diciembre de 1920, se licitó la construcción de un muelle de concreto armado para el puerto de Punta Arenas, el cual es actualmente conocido como el Muelle Fiscal “Arturo Prat”. Esta obra se desarrolló en tres etapas, en la primera se construyó un tramo de 162 metros, luego en 1927 fue ampliado hasta los 270 metros y finalmente en 1931 se completó su construcción quedando con una extensión total de 373 metros.

Antes de ser inaugurada esta obra, se instaló en el cabezo de dicho muelle una luz que pasó a denominarse faro “Cabezo Muelle Prat”, la que comenzó a funcionar durante el año 1930 y reemplazó en definitiva a la histórica luz del faro “Punta Arenas” del viejo muelle de pasajeros.

El primer faro de Punta Arenas

De acuerdo al primer Listado de Faros publicado en Chile por George Slight (31 de marzo de 1895), en éste se considera erróneamente que el Faro “Punta Arenas” comenzó a alumbrar el 12 de octubre de 1885, hecho que en la realidad aconteció antes del mes de agosto del año 1868, según relato del historiador Robustiano Vera en su libro “La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego” y asimismo, lo confirma el capitán de la Armada británica Richard C. Mayne en su obra “Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Peñas”.

A partir de entonces, la mayoría de los listados institucionales que se refieren al citado faro adolecen del mismo error, producto de confundir la fecha

15. Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile (1876). “Faros proyectados para completar la iluminación general de las costas chilenas”.

16. Documento de archivo del Museo Naval de Punta Arenas, titulado “Informe sobre proyecto de alumbrado, abalazamiento y servicio de remolcadores en el Estrecho de Magallanes” de fecha 25 de agosto de 1887, obtenido del Archivo del Ministerio de Marina el 27 de agosto de 1887.

17. Memoria del Ministro de Marina presentada al Congreso Nacional el año 1889.

que corresponde a su cambio de dependencia a la Dirección General de Marina, por haber sido éste anteriormente de responsabilidad del Ministerio de Hacienda, razón por la cual, no se registran antecedentes al respecto en las Memorias de Marina, sino que solo a partir de 1872.

Queda de manifiesto que la luz de este faro históricamente tuvo tres etapas, se encendió por primera vez en el Torreón del Cuartel de los Artilleros, luego fue trasladado a la torre de madera especialmente construida con características de faro y finalmente fue instalada en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros.

De acuerdo a los antecedentes antes descritos, se concluye que el "Punta Arenas" fue el primer faro del Estrecho de Magallanes y que marcó un hito en aquel entonces por el significativo aporte al desarrollo de la navegación, por lo que se debe reconocer y destacar en la memoria colectiva su interesante historial, recordando que su luz nació con gran creatividad ante la necesidad de apoyar a las embarcaciones, brillando con su humilde resplandor por más de medio siglo en la Colonia de Magallanes, hecho que debiera ser recordado con la instalación de un monolito o escultura monumental que represente la estructura de este primer faro del Estrecho.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile año 1876, 1879, 1880, 1881, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1898 y 1900.*
2. BRAUN Menéndez, Armando – "El Motín de los Artilleros" – año 1972.
3. MARTINIC Beros, Mateo – Libro "Recorriendo Magallanes antiguo con Theodor Ohlsen" – año 1975.
4. MARTINIC Beros, Mateo – FERNÁNDEZ Mallo, Julio - Libro "Faros del Estrecho de Magallanes – Un patrimonio histórico y arquitectónico – año 1996.
5. MAYNE, Richard C. – Capitán de la Armada Británica - "Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Peñas" – año 1874.
6. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional del año 1872.*
7. MUSTERS, George Chaworth – Libro "Vida entre los Patagones" – año 1911.
8. NAVARRO Avaria, Lautaro – Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes – año 1908.
9. VERA, Robustiano – Libro "La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego – 1843 a 1897" – año 1897.