

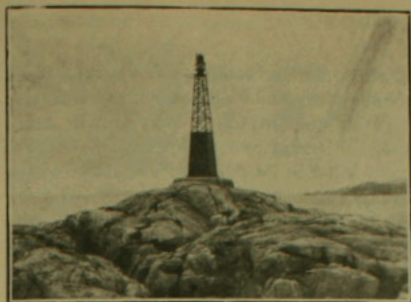
Fbro.
1910

PACIFICO

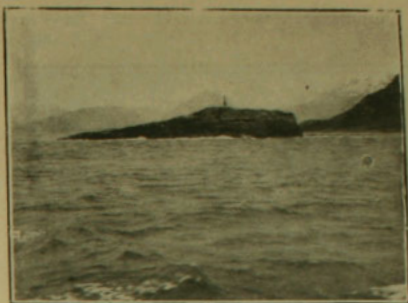
PRECIO
UN PESO

MAGAZINE





Faro sobre pirámide de acero, en la Isla Centinela.



Isla Centinela, en los canales Patagones, en cuya cúspide se ve un faro ubicado sobre columnas de acero.

NUESTROS FAROS

Por —————

MARIO VERGARA Z.

"Fomentar el sentimiento marítimo, es hacer patria".

J. RICART y GIRALT.

Con ilustraciones fotográficas

¿Quién que conozca Valparaíso no ha visto en Playa Ancha la torre blanca, coronada por un fanal de cristales, del faro de Punta Angeles?... Para todos los porteños es tan familiar la silueta del viejo faro, que su presencia nos hace evocar los recuerdos más gratos de nuestra niñez, cuando en alegre caravana íbamos a la elipse del Parque, guiados por nuestros maestros, a jugar cricket o football... ¡Cuántas veces después de terminar nuestros juegos, corríamos hacia la playa, y, saltando de roca en roca, embragados por la brisa salina y el rugir de las olas, nos entreteníamos en ver cómo se hundía lentamente en el horizonte el disco inmenso del sol...! Y luego, cuando las sombras de la noche principiaban a invadir la tierra y nosotros marchábamos perezosos hacia el puerto sobre ese camino que hoy han modernizado el tranvía eléctrico y los tajamares de piedra, volvíamos nuestras cabezas curiosas para admirar el

haz de luz que con movimiento mecánico giraba alrededor de la torre como un diamante inmenso perdido en la negrura infinita de los cielos...

Entonces nuestro maestro, que era hombre esencialmente práctico y gustaba darnos lecciones objetivas, nos hablaba de la importancia de esas luces colocadas por los hombres en los sitios peligrosos de la costa para evitar que los marinos fuesen a destrozarse sus naves en las rompientes de la playa. Y nos hablaba así: "En alta mar, en medio de la más espantosa tormenta, si un buque está bien cargado y tiene suficiente y experta tripulación, está tan seguro como lo estaría dentro de un dique; el peligro mayor con que puede contar un marino es la costa llena de rocas. Es únicamente cuando deja la costa al salir, y cuando llega a ella al regresar, cuando corre peligro de naufragar. Nadie puede conocer tanto los beneficios de esos faros como aquellos



El faro "Morrión" y sus cuidadores.

que se han aproximado a la costa en una estación de noches sin estrellas, temporales y borrascas; que han experimentado la lucha del navegante entre la esperanza diferida y el temor del peligro desconocido y el repentino naufragio...

Y la luz, girando siempre sobre su eje, seguía anunciando a los navegantes la proximidad de los placeres de rocas que arrancan desde la punta de Playa Ancha...

Muchas veces, después de ser hombre, he visto desde diferentes puntos de la costa y desde el mar ese mismo faro. Y cada vez que veo girar su haz de luz recuerdo las palabras del viejo maestro y pienso en lo sacrificado y monótono que habrá de ser la vida en aquellos castillos perdidos en la soledad inmensa de la costa, cuyo objeto es defender la vida de los navegantes contra los riesgos del naufragio...

Después he conocido *de visu* todos los faros de la costa de Chile, desde el farol de aceite que hay en el muelle de Arica hasta el faro de primer orden de Punta Dongenes, en el Estrecho de Magallanes. Y navegando de noche por el Estrecho, resalando con cerrazón de nieve a Evangelis-

tas, entrando con neblina a Valparaíso, etc., es como he podido apreciar el servicio incalculable que prestan al país y a la navegación universal todos los faros, boyas, señales y silbatos establecidos por nuestra Armada Nacional, a lo largo de la costa de Chile y en los canales interiores de la Patagonia y Estrecho de Magallanes.

La historia de este servicio no es muy larga; en cambio, es sobradamente interesante. Por eso he querido reunir en estas páginas algunos de sus principales datos:

El Ilustre Cabildo de Valparaíso, en 1837, siendo Presidente de la República don Manuel Montt y Ministro de Marina don Ramón Cavareda, inició este servicio. Veinte años después, el 18 de septiembre de 1857, se inauguró el primer faro, situado en Punta Angeles, ese "faro de Playa Ancha" que tan familiar es a los porteños.

En aquella época, para el mantenimiento del faro de Punta Angeles se estableció una contribución de "Faros y Tonelaje", la que algunos años después, cuando el Supremo Gobierno se hizo cargo del mantenimiento del alumbrado de la costa, dejó de cobrarse.

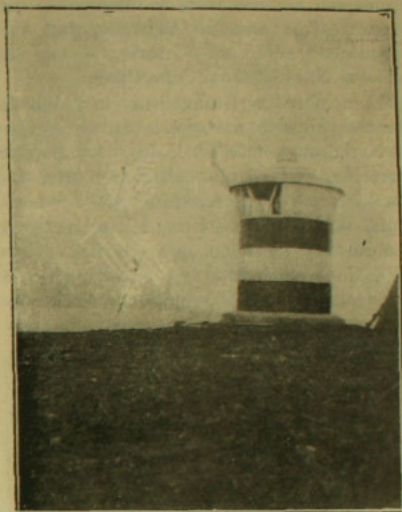
En 1867, tomó a su cargo la dirección del servicio de "Faros" dependiente de la Comandancia General de Marina, el ingeniero don Enrique Siemens, que fué quien construyó el faro de "Punta Corona", en Aneud, "Punta Caldera" en Atacama, y "Punta Tortugas en Coquimbo, "Isla Quiriquina" en la bahía de Talcahuano, "Punta Galera" y "Punta Niebla" en Corral.



Faro de "Evangelistas", casa de los guardafaros y torre del faro.

Los primeros faros que alumbraron nuestra costa usaban sólo el aceite de colza, el que en 1878 fué reemplazado por los mecheros "Farquhar".—En la actualidad existen faros cuya luz es eléctrica y muchos que se alumbran con "acetileno".—Además, en los canales del sur y en el Estrecho, donde existen grandes rocas ahogadas que constituyen un serio peligro para el navegante, se han instalado boyas con farol de acetileno cuyo mecanismo funciona automáticamente y sólo es necesario revisar y cargar tres o cuatro veces al año.

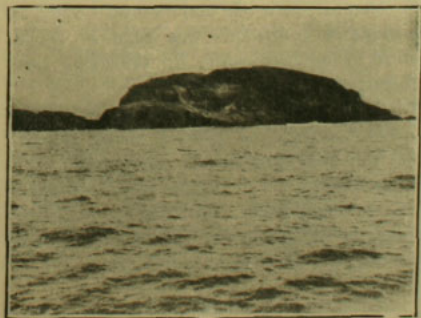
Como decía, el faro más antiguo de nuestra costa es el de Playa Ancha; luego después se construyeron: el de Ancud—"Punta Corona"—en 1859; el de "Punta Caldera", en el puerto de su nombre, en 1868; el de "Punta Tortuga", en Coquimbo, en el mismo año que el anterior y que en 1900 fué reemplazado por otro de construcción moderna con instalación de "señal de neblina"; el de "Quiriquina", en la bahía de Taleahuano, en 1869; el de "Punta Niebla", en Corral, en 1860; el de "Punta Calera", al sur de Corral, en 1876; el de "Iquique", en la Isla Serrano, que fué obstruido durante la administración peruana y pasó a depender de la Comandancia General de Marina en virtud de la ocupación; el de "Antofagasta", en el puerto de su nombre, en 1881; el de "Lutrin", ubicado en el Parque de Lota, en 1884; el de Punta Arenas, de 1885; el de la "Isla Santa María", de 1887; el de "Isla de Pájaros", de 1891; el de "Punta Curaumilla", al sur de Valparaíso, construido en 1893; el de "Punta Carranza", entre Valparaíso y Taleahuano, construido



Faro de construcción moderna, con torre de acero y luz de gas acetileno, ubicado sobre la cumbre de una montaña de la costa.

en 1895; el de la "Isla Mocha", en 1893; el de "Evangelistas", sobre un peñón a la entrada del Estrecho de Magallanes, construido en 1894; el de Punta "Tucapel", en 1872; el de "Punta Puchoco", en 1897; el de "Banco Belén", en el puerto de Taleahuano, en 1897; el de "Isla Chañaral", de 1896; el de "Punta Agüi", en Chiloé, en 1896; el de "Laytee", en 1898; el de "Dungeness", en el Estrecho de Magallanes, en 1897; el de "Punta Delgada", también en el Estrecho, en 1893; el de "Punta Tumbes", en 1900; el de "Lengua de Vaca", entre Valparaíso y Coquimbo, en 1899; los de "Isla Huevos", "Cabo Posesión", "Isla Magdalena", "Punta Lavapié", "Bahía Félix", "Isla de Huafo", etc., construidos entre los años 1900 y 1906.

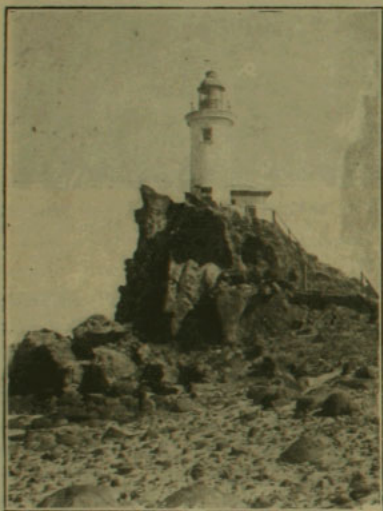
Entre todos los establecimientos distribuidos a lo largo de nuestras 2,000 millas de costa ninguno tan importante, y que haya costado tanto dinero y sacrificios, como el de Evangelistas.—Para darse cuenta de lo inhospitalaria y peligrosa que es esa región basta leer lo que sobre ella dice en su libro "Derroteros de Estrecho de Magallanes" el malogrado capitán de navío don Baldomero Pacheco:



Faro de "Evangelistas", mirado desde el desembarcadero.

Los "Evangelistas" es un grupo de cuatro islotes con algunas rocas y rompientes, que se encuentra fuera del Estrecho, once millas al S.S.O. del Cabo Victoria y veinticinco millas al N. 60° O. del Cabo Pilar.

"El nombre de Evangelistas le fué dado por los primeros navegantes españoles, pero Narborough más tarde los denominó de Dirección, por cuanto constituyen una excelente marca para reconocer la boca occidental del Estrecho.—Estos islotes son muy escabrosos y absolutamente estériles, y antes de la erección del faro en el mayor de ellos, constituían un punto muy frecuenta-



Faro del oeste, en la Isla Mocha.

do por los cazadores de lobos. El mayor y más alto es el más occidental, que mide 60 metros de altura; con tiempo regularmente claro es visible desde la distancia de 15 millas.—Al oriente de él, y a distancia de dos cables (400 metros) próximamente, hay un segundo islote, y en el espacio comprendido entre ambos se puede, en caso necesario, largar el ancla.—El tercer islote, y más meridional, ha sido designado por su forma con el nombre de Pan de Azúcar (Sugar loaf) y desde él se desprende hacia el E. N. E. una larga restinga sumergida, sobre la cual se forman grandes rompientes cuando el mar está agitado.—En general,

las aguas al oriente de los Evangelistas son recelosas y no es prudente arriesgarse por ellas si no hay estricta necesidad".

La historia de la construcción de este faro ha causado verdadero asombro en el mundo de los navegantes, pues, en un peñón que, como puede verse por la opinión del capitán Pacheco, es poco menos que inabordable, cualquiera obra de construcción es casi imposible de realizarse.

El alma de esta construcción, y de los principales faros modernos de nuestra costa, ha sido el ingeniero inglés Mr. George H. Slight.

En abril de 1894 la Comandancia General de Marina comisionó al ingeniero Mr. Slight y al capitán de navío—entonces teniente 2.º—don Baldomero Pacheco para estudiar la posibilidad de establecer un faro de primer orden en los islotes de Evangelistas.—El informe de Mr. Slight y teniente Pacheco y el del comandante Wilson, actualmente contralmirante, fué favorable, no obstante se hacía presente las dificultades con que habría de tropezarse por lo inabordable de los islotes y lo azotado por los vientos y lluvias que era aquel paraje.

Ese mismo año, en el mes de septiembre, el Gobierno concedió \$ 36,000 para la compra de materiales, herramientas, víveres, etc. y pago de la tripulación del escampavía "Yáñez" y goleta "María Teresa", que habían sido adquiridos con ese objeto.

La erección del faro de "Evangelistas" fué toda una odisea. Varias veces los operarios quedaron aislados sobre los peñones, expuestos a morir de hambre y de frío, y en más de una ocasión la labor de varias semanas fué destruida por la marejada en unas cuantas horas de mal tiempo.—Pero la tenacidad y constancia que todo lo vence, triunfó, y en septiembre de 1896 este faro fué entregado al servicio.

El costo total de la obra fué de \$ 300,000 moneda corriente de aquella época, desembolso que está por demás compensado con los importantes servicios que este faro presta a la navegación, por demás peligrosa en aquella región, lo que mereció los aplausos generales del mundo marítimo.



Hace siete u ocho años tuve oportunidad

de visitar los islotes de "Evangelistas". Después de dos semanas de espera en Puerto Cuarenta Días, en el archipiélago del continente, sorprendimos un día de buen tiempo y fuimos al faro. Llevamos el relevo de guardianes y las provisiones para los mismos.

Gracias a que había una calma absoluta, cosa rara en aquella región, pudimos subir a la casa del faro sin grandes dificultades. Una vez arriba, desde la torre donde envuelto en fanal de finísimos cristales reposa el complicado mecanismo de la linterna y sus lentes y pantallas, contemplamos el espectáculo grandioso de la inmensidad del mar, de esa inmensidad que embarga el espíritu y nos hace comprender cuán pequeños somos en presencia de la naturaleza... La vivienda de los guarda-faros es de piedra, abovedada, y está construida para resistir las más fuertes tormentas. Tienen allí una hornalla donde constantemente queman carbón y leña para levantar la temperatura. Una mesa, tres sillas y tres camas componen lo principal del amoblado de aquella vivienda perdida en medio del océano. Los guardas son tres y hacen turno de cuatro en cuatro horas, de tal suerte que siempre hay uno que duerme el turno que le toca reposar, el otro preparar la comida y el café y hace el aseo de la casa, y el tercero vela en lo alto de la torre, en el día, para hacer señales a los buques que entran o salen del Estrecho y en la noche para cuidar que la luz del faro mantenga constantemente su intensidad y sus eclipses.

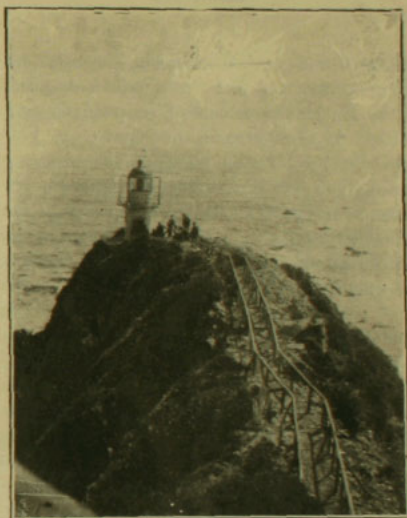
Y así pasan meses de meses aquellos miserables hombres, encerrados en su torre, aterridos de frío y con escaso alimento, manteniendo el fuego sagrado de aquella señal que marca uno de los peligros más inminentes de la navegación en el sur!... Luego, cuando les llega el relevo, se van a Punta Arenas, y con el sueldo de tres, cuatro o más meses en el bolsillo, embrutecidos por el aislamiento, aguijoneándose por el deseo de olvidar, de cambiar rápidamente el giro de la vida, se pierden en las tabernas y buscan en el alcohol un poco de consuelo...

Uno de los faros de más reciente construcción, y de los más importantes de la

costa del norte de la Patagonia, es el de Cabo Rapper, en la península de Tres Montes, poco al norte del Golfo de Penas.

Para llegar hasta Cabo Rapper, uno de los más salientes de la región, ha habido necesidad de talar los bosques inmensos, bosques donde no había penetrado jamás el hombre; ha sido necesario llevar el camino por los bordes del precipicio, sobre puentes artificiales, etc. Y sobre ese camino se ha tendido una línea férrea que ha servido para llevar hasta el Cabo todos los materiales de construcción y las provisiones.

En esta obra, como en las demás de esta



Faro de "Cabo Rapper", en la península de Tres Montes.

índole, ha sido el "alma mater" el ingeniero Slight, ciudadano británico que tanto brillo ha sabido unir su nombre a una de las mayores obras de progreso de nuestro país.

El gobierno ha gastado sumas cuantiosas en el servicio de faros.—El capital invertido en concepto de aparatos ópticos y linternas, torres, columnas, casas, muebles, señales de neblina, líneas telefónicas, boyas luminosas, silbato, etc., asciende a \$ 2.787,006; todo esto ha salido del presupuesto anual de Marina. Además, anual-



Faro de "Cabo Posesión", en el Estrecho de Magallanes.

mente, para la conservación de este servicio se invierten mas de un millón de pesos.

Y, sin embargo, cuando se trató de establecer la contribución de "Faros y Valizas" todo el mundo se opuso, los congresales dijeron que era recargar extraordinariamente los gastos de las naves que recorrían nuestras costas, y, atendiendo antes a los intereses privados que a los de la nación, se opusieron al proyecto de ley que creaba este nuevo impuesto.—Hubo necesidad de que la Armada librase una verdadera cruzada para llevar a nuestros gobernantes al terreno del convencimiento por medio de infinidad de estadísticas y trabajos demostrativos que dejaban establecido un hecho que es tan claro como la luz del sol. Y sólo así se consiguió que se crease la contribución de "Faros y Valizas", la que ha venido a formar una fuente de recursos para el erario nacional, pues, este impuesto ingresa a áreas fiscales en vez de utilizarse en dar mayor desarrollo a este servicio.

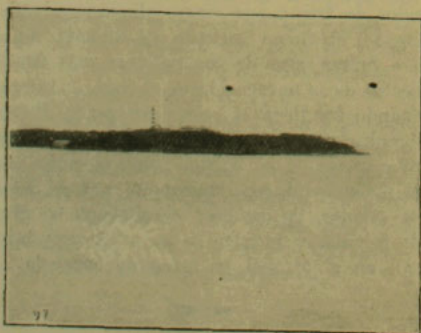
Por otra parte, en Chile todo esto se ha hecho con la sola ayuda del fisco, sin que las compañías aseguradoras contra riesgos de mar contribuyan ni con un centavo, lo que hubiese sido muy natural ya que, como puede verse, las luces de la costa evitan los naufragios, y, por lo tanto, evitan los riesgos a los aseguradores.

❧ ❧

Quien haya leído la obra intitulada "Historia de los naufragios célebres en la costa de Chile", por el capitán de navío Vidal

Gormaz, habrá visto que la mayoría de las catástrofes marítimas se deben a errores de navegación por falta de orientación en la noche. Nuestras playas son bastante acantiladas y profundas, no obstante, hay parajes como Punta Carranza, Lengua de Vaca, Las Cajas, Tumbes, etc., de donde se desprenden restingas traicioneras donde han ido a perecer muchos hermosos navíos repletos de valiosos cargamentos y de pasajeros.

Aún recuerdo que uno de los hechos que más me impresionó en mi niñez, cuando principiaba a leer, fué la relación del naufragio del "John Elder", transatlántico de la Pacific Steam Navigation Company que se perdió en Punta Carranza a las pocas horas de haber salido de Valparaíso en viaje a Liverpool. El buque llevaba a su bordo una compañía de opereta inglesa y en el salón se celebraba una animada reunión. Las damas en traje de *soirée* y los caballeros de frac bailaban y charlaban animadamente cuando de pronto una conmoción horrorosa sacudió todo el buque... La noche estaba obscurísima, la nave navegaba en buen rumbo, pero la fuerte corriente y el viento la habían aconchado hacia la costa y se encontraba suspendida en un semillero de rocas, en medio de una mar alborotada que serpenteaba por sus flancos... Lo primero que mandó el capitán fué "dar atrás a toda fuerza la máquina", pero, ya era tarde, pues el casco se había hecho pedazos y el agua entraba a torrentes a las bodegas... Entonces se pensó en los botes y se dispuso todo lo conveniente para el abandono del



Faro de bahía "Félix", en el Estrecho de Magallanes.

buque. La confusión fué grande, las damas, poseídas del terror que produce una catástrofe en el mar, estaban enloquecidas; los hombres, ante el peligro de morir ahogados como ratas, se abalanzaron a los botes y defendieron sus asientos con revólver en mano. Y cuando todo estuvo listo y las embarcaciones fueron arriadas, muchas de estas, al caer sobre las olas embravecidas, se volcaron o se hicieron pedazos, vaciando sobre el agua toda su carga humana...

Después de aquel naufragio se construyó un faro de tercer orden en Punta Carranza, y esa luz, cuyos destellos son visibles a 18 millas, es la mejor señal para orientar la navegación entre Valparaíso y Talcahuano, y, una vez situados por el faro, todos los navegantes corrigen sus errores de navegación y hacen rumbo al puerto de recalada.



No hace muchos años la navegación del Estrecho era considerada como una de las más difíciles del mundo. El largo canal que une dos océanos está repleto de rocas ahogadas, de restingas y le picachos. Las cartas de navegación tenían pequeños errores de orientación que no habían sido debidamente comprobados; y, en muchos parajes, unos pocos metros fuera del verdadero rumbo, se encontraban bajos, rompientes o remolinos en los cuales la catástrofe era inevitable.

En aquella época la pasada del Estrecho duraba varios días, pues sólo se podía navegar de día y en las horas en que la claridad de la atmósfera permitiese dominar en

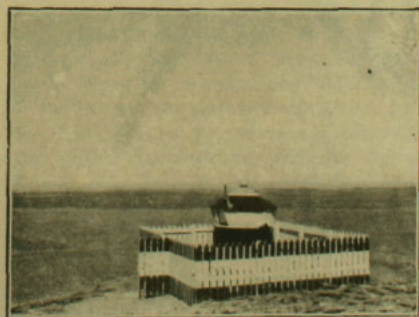


Faro y establecimiento semafórico de "Punta Delgada".

absoluto el panorama. Pero, luego después, la Marina de Chile tomó a su cargo el levantamiento prolijo de toda esa región, obra a la cual unieron sus nombres marinos de la talla de Chaigreau, de Señoret, de Pacheco y casi la totalidad de los que actualmente son jefes de la Institución, y hoy las cartas del Estrecho son tan detalladas y perfectas como las mejores que se hayan construido hasta la fecha.—Una vez realizadas las cartas se hizo el avalizamiento y la ubicación de los faros y boyas luminosas, y en tal forma se ha facilitado tanto la navegación de aquella vía, que hoy puede navegarse de día y noche desde el Cabo Virgenes hasta el Cabo Pilar.

A principios del año último crucé el Estrecho en el vapor "Orema", de la P. S. N. C. y pude admirar la grande obra realizada por nuestro gobierno. Habíamos salido del puerto de Port Stanley con tiempo bastante duro y recalamos al Cabo Virgenes a la hora que se oculta el sol.—Una vez dentro del Estrecho, aún no habíamos perdido de vista la luz del faro de Virgenes cuando nos encontramos circundados por las luces de las boyas "Orange" y "Tritón" y los faros de "Posesión", "Punta Dungeness", "Punta Delgada" e "Isla Magdalena" y Punta Arenas.

Fondeamos al amanecer en la metrópoli del Estrecho, y permanecemos allí hasta la media noche de ese día, dejando carga y pasajeros. Luego abandonamos el puerto y con la ayuda de los faros de "San Isidro", "Bahía Félix" y "Evangelistas" llegamos al Pacífico en medio de una tormenta que



Faro del "Cerro Dirección", en Magallanes.

nos hizo rodar sobre las olas como si el "Orcoma", con sus 18,000 toneladas, hubiese sido una frágil goleta.

En toda esta navegación el buque barajó centenares de peligros en medio de la obscuridad de la noche, guiado sólo por las luces de los faros, y, en todas partes, frente a los majestuosos vertisqueros de Field, en el Long Reach, en el Sea Reach, en las Angosturas, etc., fué el servicio de avalizamiento y alumbrado de la costa, organizado por nuestra Marina de Guerra, lo que permitió que saliésemos airosos de ese viaje que antiguamente pasaba por ser uno de los más peligrosos y arriesgosos.

Es de noche, una de esas noches primaverales que envuelven la tierra en la tenue luz de las estrellas.—El viento duro del sur hace cabecear fuertemente nuestra nave y ha revuelto cuanto hay a bordo. Desde la toldilla no se ve más que el cielo y mar, mar revuelto, agitado. cuyas olas se deshacen en copos de blanca espuma... Nuestra ruta ha quedado marcada sobre las aguas negras por

una estela luminosa de brillantes fosforescencias mientras que la proa de nuestro barco, que corta las olas con su agudo espolón, embarca torrentes de agua que inundan la cubierta...

Se diría que vamos perdidos en la inmensidad del océano, que no tuviésemos más guía que el compás y el fulgor de las estrellas, de la Cruz del Sur y de las Tres Marías...

Pero, al caer la tarde alcanzamos a situarnos por la luz del faro de "Lengua de Vaca" y en este momento se avista el faro de "Isla Huevos", que está a siete millas de distancia de nuestro barco. Ya sabemos que estamos frente a Los Vilos, y que siguiendo nuestra ruta siempre al sur, mañana al amanecer volveremos a ver una vez más el faro de "Curaumilla" y el de "Punta Angéles", el viejo playanchino, ese faro cuya vetusta torre blanca coronada por fanal de cristales trae a mi memoria tantos y tan hermosos recuerdos de la niñez, de aquella etapa de la vida en que aún se ignora la amargura, el desengaño y la interminable lucha de la existencia...

En la mar, agosto de 1915.

