

El faro Raper y el dibujo de la primera estrategia territorial sobre la Patagonia occidental

Sergio Araneda Maiz, Arquitecto

Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Finis Terrae, araneda.s@gmail.com

Francisco García Huidobro, Arquitecto

Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Finis Terrae, fgarciah@uft.cl

The Raper lighthouse and the drawing of the first territorial strategy on western Patagonia

RESUMEN: Este artículo tiene como objeto analizar la construcción del faro cabo Raper, en la actual región de Aysén, en el marco de la implementación de un sistema de faros australes construidos a finales del siglo XIX y principios del XX, desde su alcance como sistema de medición y definición de un territorio. Se investiga la acción edificatoria de faros, como un plan, que desde su origen como instrumento de señalización marítimo, resultó en la configuración de un marco instrumental que entendió y delimitó la geografía de la Patagonia occidental como una sola unidad territorial.

El especial interés en el faro Raper, levantado en el extremo occidental de la península de Taitao, está determinado por ser este el último faro construido y por tanto se constituye como la pieza cúlmine que inaugura la primera acción estratégica de ocupación territorial que comprendió y dibujó un trazado sobre la geografía insular austral, haciendo visible algunas de las fronteras geográficas que definieron el conocimiento del extremo sur de Chile. La investigación pone en evidencia la urgencia del reconocimiento de estos hallazgos y estado de conservación actual como patrimonio moderno de la Patagonia occidental.

PALABRAS CLAVE: Patagonia occidental, faro Raper, faros australes, estrategia territorial, península de Taitao

ABSTRACT. The purpose of this article is to analyze the construction of the Raper lighthouse, in the current region of Aysen, within the framework of the system of southern lighthouses built in the late 19th and early 20th centuries, from its scope as a measurement and definition system of a territory. The building action of lighthouses was investigated, as a plan, from its origin as an instrument of maritime signaling, resulting in the configuration of a delimited the geography of western Patagonia, as a territorial unit.

KEYWORDS. Wester Patagonia, Raper lighthouse, Taitao, southern coast

INTRODUCCIÓN

La Patagonia chilena es un espacio geográfico caracterizado por la presencia de vastos paisajes y escenarios naturales. Históricamente, la intervención antrópica en estos territorios estuvo exenta de voluntad de parte del Estado, en apoyar el uso efectivo de la región de Aysén. Históricamente, la presencia del estado natural del paisaje se asocia al abandono de su geografía muy poco explorada. Esta situación está presente en las definiciones de los estudios de las ocupaciones y procesos históricos, los estudios histórico-cartográficos, macro geográficos, paisajes hegemónicos, entre muchos otros. Autores como el historiador chileno Mateo Martinic¹, han levantado y comprendido los hechos históricos, detallando los acontecimientos que han forjado su proceso de desarrollo hasta la actualidad. Sin embargo, dado lo vasto y vago de su definición territorial, y también por las fracturas geográficas e históricas de su ocupación, la Patagonia se nos muestra siempre como un territorio fragmentado, un mapa que se configura a partir de segmentos, de la unión de muchas partes que se aglutinan en una misma idea al compartir el diseño de Finis Terrae, y de Terra Australis.

Es en este contexto que esta investigación se hace relevante, al concebirse sobre una mirada que comprende la Patagonia occidental como una sola unidad territorial. Esta mirada busca demostrar y visualizar el principio de unidad del espacio geográfico, desde la revisión de aquellas acciones edificatorias de carácter histórico, que definieron claras fronteras de interés e intervención sobre este territorio austral. En ese sentido, la investigación estudia la red de faros australes como primera acción edificatoria moderna que comprendió la visión macro del territorio austral. Un sistema de puntos

¹ Mateo Martinic Beros, es un abogado e historiador chileno, Premio Nacional de Historia año 2002 y Premio Bicentenario 2006, entre muchas otras distinciones. Ha dedicado numerosas investigaciones y publicaciones acerca de la historia de la Patagonia, especialmente la región de Magallanes. Entre los libros a aportaron a esta investigación

podemos destacar "Archipiélagos Patagónicos, la última frontera", editado el año 2004. "Cartografía Magallánica, 1523-1945", editado en 1999, y el libro sobre la historia de la región de Aysén, "De la Trapananda al Aysén", 2005.

que dibujó una constelación de luz sobre entornos remotos y desconocidos, configurando un trazado fundacional sobre la geografía inexplorada del extremo sur de Chile.

Dentro del sistema de faros, destaca el faro de cabo Raper, la última pieza erigida de todo el sistema, que por tanto inaugura la puesta en marcha de la red. Este faro cuya misión se inicia en el año 1900 inicia sus faenas con la construcción en terreno de una línea de tren de casi 8 km de longitud para poder dar facilidad a la construcción del que podría ser el primer edificio que el Estado de Chile realiza sobre la región de Aysén. Su extraordinario emplazamiento sobre un promontorio rocoso que mira al océano Pacífico se encuentra enclavado en el extremo más inaccesible y alejado del actual Parque Nacional laguna San Rafael, marcando la singularidad de este hito a nivel territorial.

Para fines de la presente investigación, definimos Patagonia occidental al territorio que comprende todo el sistema de islas, canales y fiordos comprendidos entre el sur del archipiélago de Chiloé, y los canales Magallánicos.

Desde una perspectiva metodológica, este estudio posee tres tipos fuentes de consulta, las cuales son integradas, procesadas y verificadas a través de una expedición de trabajo a los terrenos en que se erige el faro Raper. En base a los tipos de fuentes de consulta fueron:

- Material publicado de cartografías primarias que fueron producto del levantamiento y conocimiento científico de las costas occidentales y sus primeras fronteras entre los siglos XVII y s. XX.
- Material bibliográfico especializado en cuanto a historia que ha definido el inicio del desarrollo y comprensión de la Patagonia como una estructura territorial.
- Fuentes primarias de información, levantadas por el presente estudio el cual sistematizó y registró material fotográfico original del proceso constructivo, crónicas y bitácoras de viajes, de edificación de obras entre otros, archivos históricos asociados a la construcción del faro Raper, material facilitado por la Sra. Carmen Slight, Archivo y Biblioteca de la Armada de

Chile, Archivo Directemar, e información entregada por fareros, antiguos y actuales habitantes del faro.

Como se mencionó, la información de fuentes fue procesada, complementada y estudiada a la luz de una experiencia de travesía al territorio de estudio, un viaje de constatación que comprende la Península de Taitao como una frontera transversal en el territorio marítimo austral, y que sumó levantamientos de información inédita, de registros propios, que declaran y demuestran que el proceso constructivo del faro fue una de las acciones más importantes sobre la Patagonia chilena moderna.

EL OLVIDO DE UNA GEOGRAFÍA

Marcada primeramente por las expediciones navieras y luego terrestres; la historia de la Patagonia chilena está estrechamente ligada con la *conciencia* espacial respecto de la definición de sus fronteras.

A mediados del s. XIX para la naciente república de Chile, el confín austral y sus territorios son una referencia débil. Si bien, tempranamente la gobernación de O'Higgins considera y reconoce la importancia estratégica que reviste el dominio del estrecho de Magallanes; lo cierto es que por diferentes motivos el ejercicio de soberanía sobre los territorios australes es vago. En este sentido, el des-estructurado proceso exploratorio de los canales y mares de Aysén, que habían iniciado en el siglo s. XVI los conquistadores y continuado los marinos británicos durante la tercera y cuarta década de siglo XIX constituyen la principal fuente de conocimiento de este territorio en esa época. La proyección de una débil soberanía y la consecuente escasez o nulo proceso de reconocimiento territorial por parte de Chile de sus territorios australes, alcanzan su momento más significativo en las negociaciones que dan paso al tratado de límites suscrito entre Chile y Argentina el año 1881, donde Chile consigna los territorios de la Patagonia oriental. Y aunque, la idea de establecer un dominio marítimo respecto de la navegación a través del estrecho de Magallanes acompaña desde la colonia, lo cierto es que alcanzado el último tercio del s. XIX, la preocupación del gobierno central por ejercer presencia en el territorio de Aysén es tardía respecto de sus intereses geopolíticos de soberanía.



Figura 1. *A new chart of the east and west coast of South América*, Comisiones Hidrográficas Marina Británica, Parker King (18251830) © Archivo Cartas Náuticas, Archivo digital de la Biblioteca Nacional de Chile.

Cartografía realizada por las comisiones inglesas del siglo XIX, que recorrieron la costa patagónica de sur a norte. En la imagen superior del mapa aparece el límite de exploración, la península de Taitao. Esta cartografía es la primera donde aparece nombrado el cabo Raper, frontera norte del levantamiento de costas.

Lo anterior sirve de contexto para entender y apreciar el valor de las primeras acciones de soberanía sobre la Patagonia occidental iniciadas por el Estado Chileno, las que se inician a partir del año 1870 en adelante. Es en esa fase inicial donde la Armada de Chile, a través de la Comandancia General de Marina, es encargada de dar inicio al reconocimiento de la hidrografía al sur de Chiloé, asumiendo con ello la labor de constituir una base de conocimiento y registro oceanográfico que permita garantizar una navegación segura para las embarcaciones que pasen al mar Pacífico por el estrecho de Magallanes, cosa que es observable en el desarrollo cartográfico de la época.

Es importante señalar que la navegación marítima conforma un hecho relevante en el desarrollo histórico de Chile y en específico para la zona dentro de la época estudiada. Hacia finales del s. XIX, la navegación a vapor era un hecho rutinario de los países del Pacífico con tráfico desde Europa hacia la costa oriental de América. Eran muchos los barcos que preferían aventurarse al cabo de Hornos que atravesar el estrecho de Magallanes, dado que éste no poseía referencias, ni señalización de las angosturas peligrosas. Así mismo, durante la navegación la observación de la costa y acceso del estrecho de Magallanes desde el Pacífico era difícil de precisar.

Resulta comprensible que, ante los problemas limítrofes con Argentina, desde Santiago el gobierno central haya puesto su mirada sobre el dominio físico del estrecho de Magallanes. Con ello aseguraba las rutas navieras entre el Pacífico y el Atlántico, proyectando con esto la soberanía sobre el territorio marítimo Austral, bajo el hecho que para ese momento el Estrecho de Magallanes ya era un canal interoceánico obligatorio para todo el transporte de mercancías. Chiloé y Valdivia eran reductos consolidados de la soberanía de Chile hacia la puerta al mar del sur.

Hacia 1890, y en el mismo contexto de tensión histórica respecto de las necesidades de definición de soberanía, paralelamente a la ocupación marítima se hace urgente la necesidad de intensificar el reconocimiento de la geografía del territorio Patagónico, a fin de defender la correcta interpretación del tratado de límites suscrito con Argentina. Esto obligará a dar inicio a las expediciones de las cuencas hidrográficas en los ríos de mayor envergadura del territorio de la Patagonia occidental, tarea que fue encomendada al geógrafo alemán Hans Steffen (Sanhueza, 2012).

EL DOMINIO DEL MAR AUSTRAL

Para el Estado de Chile, el inicio de la última década del siglo XIX, está marcada por el despertar de una conciencia soberana, dando paso a la preocupación respecto de sus dominios australes que hasta esa fecha habían sido descuidados. La preocupación geopolítica, da paso a una acción que se concreta a partir de 1887 año en el cual se realizan los primeros estudios para el desarrollo e instalación de un sistema de señalización que asegurara la navegación interoceánica. Así para 1893 y tras varios años de estudios, el Estado Chileno da inicio al diseño de un plan para instalar un sistema de faros en el estrecho de Magallanes (Martinic y Fernández, 1996, p. 20-23).

Cabe señalar que el contexto histórico referido, el reconocimiento continental del territorio de Aysén es prácticamente nulo. En contraposición a las evidentes carencias de una ocupación efectiva de los territorios australes, se impone un sentido de dominio de rutas y canales marinos. La República se hace presente a través de las labores de la armada, el resultado y producto de estos trabajos son una serie de cartas de navegación. Se allana el camino para el despliegue de una serie de exploraciones de registro oceanográfico, que aseguran la navegación del seno de Reloncaví a través de los canales del archipiélago de Chonos, el canal Moraleda, al interior del archipiélago de las Guaitecas, el golfo de penas, el canal Messier, y todo un sistema de canales interiores hasta esa fecha poco reconocidos.

Con estas acciones, y a través de instrumentos gráficos, Chile delinea y levanta técnicamente un saber naviero sobre el territorio, haciendo suyos siglos de reconocimiento geográficos y oceanográficos levantados por los imperios de ultramar europeos, que remiten por medio de cartográficas hidrográficas y costeras desde la colonia hasta nuestros días.

Así, el dominio de las rutas navieras australes, asociadas al tránsito por el cabo de Hornos, son la marca concreta de un ejercicio de presencia soberana. Bajo ese entendido es que aquí se plantea a la red de faros australes como signos o marcas soberanas sobre el territorio. Los faros, son el testimonio de una República que fue capaz de proponer a través de la implementación de una señalética naval, una navegación segura bajo el alero de la nación, en las complejas latitudes de la (casi) deshabitada Patagonia de inicios de siglo XX.

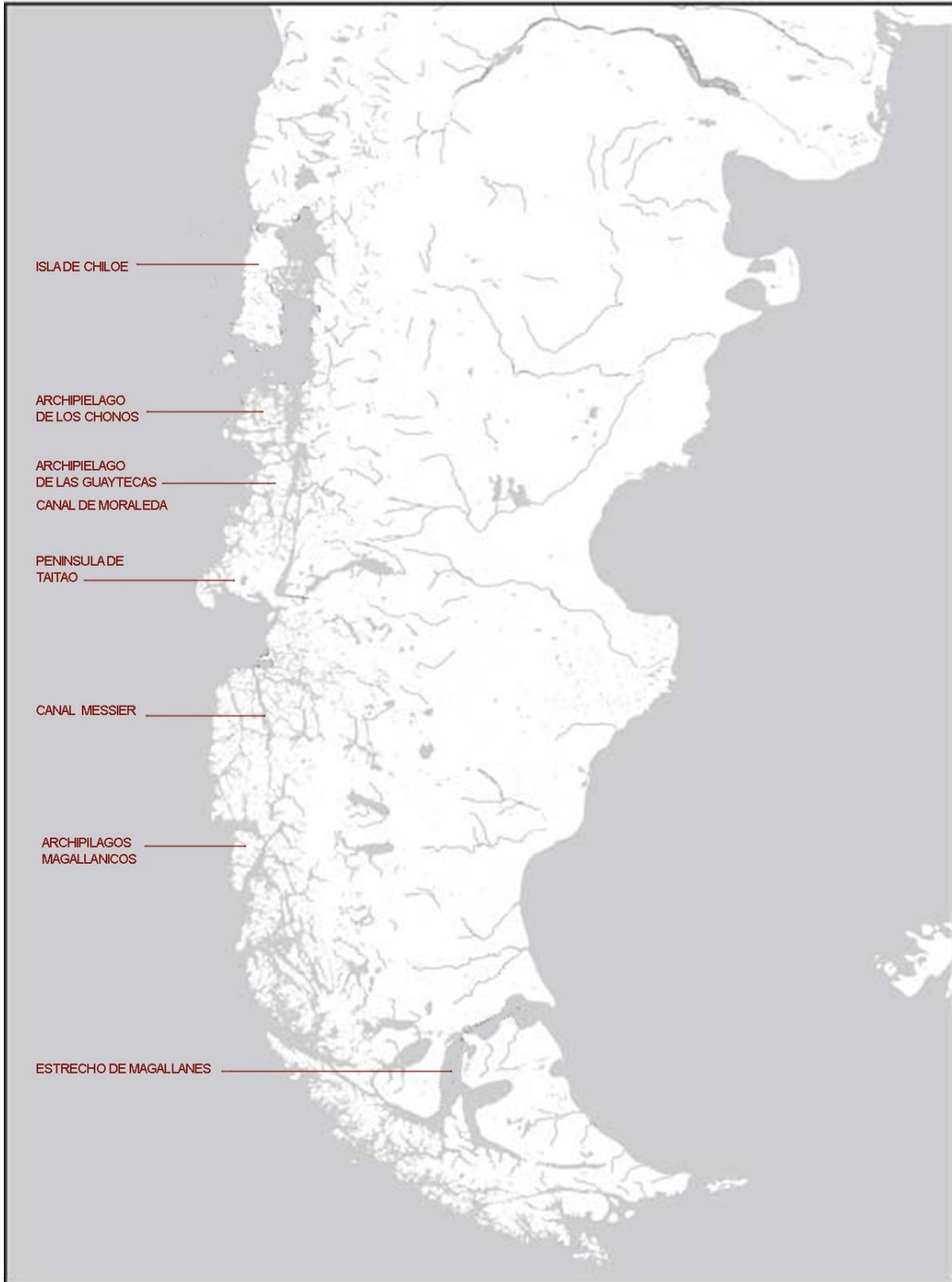


Figura 2. Mapa de contexto geográfico Patagonia occidental. Imagen de elaboración propia.

EDIFICATORIA DE FAROS

De cierto modo, este plan de señalación naviera se sitúa como una bisagra de tiempo respecto de las maneras en que Chile ha entendido y gobernado su territorio austral. Por un lado, el plan se enmarca en la visión clásica de dominio territorial que se arrastra desde la colonia, y que apunta al estrecho de Magallanes como la *Finis Terra*. Por otro lado, el plan se instala desde una visión progresista que inicia la acometida sobre el territorio olvidado de la Patagonia occidental. Será clave para la evolución, determinación y culminación del proyecto, el escocés, ingeniero mecánico y especialista en faros, Georges Slight Marshall².

Respecto a la seguridad naviera, el plan inicial consideraba solo la iluminación del estrecho de Magallanes, sin embargo, pronto el plan se extiende por la costa hacia el norte; dibujando la densidad necesaria para hablar de un sistema de faros que iluminan las rutas navieras desde las costas Patagónicas.

Durante el proceso de construcción del faro en el islote Evangelistas, Slight navega sistemáticamente tanto por el estrecho de Magallanes, como por los canales occidentales. Estas navegaciones, de carácter exploratorio, permiten al ingeniero la medición, el conocimiento y registro de las costas y pasos navieros³. El proceso y transcurso de las exploraciones se traduce en la formulación de una precisa y compleja estrategia de iluminación de los mares del sur.

1. Faro Islote Evangelista, 52° 24' S 75° 06' W, 1892-1896, acceso y salida occidental
2. Faro Punta Dungenes, 52° 24' S 68° 26' W, 1897-1899
3. Faro Punta Delgada, 52° 27' S 69° 32' W, 1897-1901, acceso y salida orientales
4. Faro Posesión, 52° 17' S 68° 58' W, 1897 1902
5. Faro Isla Magdalena, 52° 55' S 70° 34' W, 1901-1902, inicio norte del paso ancho
6. Faro San Isidro 53° 47' S 70° 59' W, 1901-1904, paso del hambre

² Georges Slight Marshall, nacido en Edimburgo, Escocia, en 1859, fue ingeniero mecánico especialista en faros, descendiente de familia de ingenieros en faros. Su abuelo trabajó como especialista en la construcción del famoso faro de Bell Rock construido entre 1807 y 1810 en Escocia. Al llamado inicial de la Presidencia de Jorge Montt en 1892 para evaluar la construcción de un faro que alumbrara la entrada occidental del Estrecho de Magallanes (Faro Evangelistas), su labor se prolongó, construyendo toda la red de faros australes, siendo el último de ellos el faro Raper. Murió en Santiago en 1934 dejando esposa e hijos chilenos.
Fuente: filialnaval.cl

³ Georges Slight escribió diarios personales, paralelos a las bitácoras e informes oficiales de navegación, en el curso de sus exploraciones, levantamientos y edificaciones. La revisión de las descripciones que hace del territorio patagónico a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, junto con el registro fotográfico que realizó, permiten declarar que el encargo de erigir los faros tenía por sí mismo un componente de exploración y de

7. Faro Bahía Félix, 52° 58' S 74° 04' W, 1900-1907, boca occidental

(Martinic y Fernandez, 1996, p. 43)

Iluminado el extremo sur, luego de la consolidación del Estrecho como un territorio seguro, aparece la necesidad de iluminar la puerta norte del territorio, y es así como se construye y entra en operación en 1907 el faro isla Guafo, 43° 33' S 74° 49' W, al extremo sureste del archipiélago de Chiloé, y faro más al norte del sistema.

Con estos 8 faros quedaban señalizados los dos extremos de la Patagonia, dejando entre ellos una enorme pieza territorial oscura, inhóspita y deshabitada, de la cual no se tenía mayor conocimiento, y donde una singularidad geográfica obligaba a cualquier navegación salir de la interioridad de los canales hacia el Pacífico y quedar entre los vientos rugientes de los 46 grados de latitud sur⁴, el golfo de Penas, y las costas verticales de los Andes.

A continuación (Fig. 3.) se presenta una infografía de la edificatoria de faros australes que muestra la red completa de faros planificados y construidos por Georges Slight entre 1892 y 1914. En este transcurso de tiempo se instalaron 9 faros desde el Evangelistas al occidente del estrecho de Magallanes, hasta el Raper en la península de Taitao, centro de la Patagonia. En la infografía se muestra la red en sistema que mide y se apropia de la escala total de la Patagonia chilena, y también se muestran acercamientos a cada uno de ellos, con sus alcances lumínicos y su emplazamiento remoto.

levantamiento territoriales determinantes y necesarios para el éxito del proyecto. El 2 de mayo de 1894 durante su navegación desde Valparaíso hacia Punta Arenas a bordo del vapor "Potosí", escribió:

Nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje y desolado, como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver estos peñones borrascosos era realmente sobrecogedor. Con una tenue claridad en el horizonte se podía ver grandes olas rompiendo fuertemente en la parte oeste de los islotes. Una visión que difícilmente alguien pueda imaginar. Diario de Georges Slight Marshall, Faro Evangelistas, 1894. Museo Marítimo Nacional. Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada.

⁴ Los cuarenta rugientes, entre los paralelos 40 y 50 sur, son vientos de dirección Oeste-Este, y que estaban catalogados por la navegación histórica como una de las corrientes de vientos más fuertes del mundo.



Figura 3. Elaboración propia.

EL INGENIERO EXPLORADOR EN LA COSTA DE AYSÉN

Pleno de un espíritu técnico a la vez de expedicionario, el trabajo del ingeniero Slight permite comprender una estructura geográfica que históricamente fue muy difícil de descubrir y por tanto de describir: esa pieza oscura a la que referimos anteriormente es la *Terra Incógnita*, una estructura geográfica donde el territorio marítimo y terrestre se entrelazan caprichosamente, en un unísono de fragmentos terrestres y canales interiores.

Al evaluar la obra de Slight en la costa de Aysén, debemos entender la dimensión territorial que subyace en la propuesta del ingeniero hecho que complejiza y desborda el problema técnico-naviero atingente a la señalización del mar austral.

Dos siglos antes de Slight, José de Moraleda realizó una de las primeras expediciones de interés científico y de conocimiento geográfico en este territorio, avanzó por las regiones de Chiloé, Palena y parte del archipiélago de los Chonos llegando hasta la altura del río Aysén, paralelo 44 Sur. En su crónica se le resta importancia al levantamiento completo de las Guaitecas y la península de Taitao (Moraleda, José, 1786-1793, p. 336).

Entre los años 1826 y 1830 la Expedición Inglesa de los buques HMS Beagle y el HMS Adventure, flota a cargo del comandante Phillip Parker King, recorrió e hizo un primer levantamiento hidrográfico de la costa pacífica de la Patagonia.

Esta exploración, que venía avanzando desde el Atlántico -y por tanto en el Pacífico se realizaba de sur a norte- realizó los levantamientos y fundamentos cartográficos que iniciarían el dominio de los mares del fin del mundo y el punto norte cúlmene de su recorrido fue un promontorio montañoso de olas rompientes, al extremo norte del golfo de Penas, en las coordenadas 46° 48' 12" S 75 °38' 18" W, donde en palabras de Parker King se *abría todo el mar del sur* (Parker King, 1839 p.171), y que el propio comandante inglés llamó *cabo Raper*.

El mapa resultante de esta expedición es el titulado *A new chart of the east and west coast of South America* de la Marina Británica y fue publicado en Londres en 1853. Este documento es la cartografía más completa hasta ese momento (Martinic, 2004, p. 121), y en este mapa el cabo Raper aparece en su extremo norte.

Exploraciones comandadas por el Comandante Enrique Simpson, fueron realizadas de norte a sur. El sentido de estas exploraciones era levantar cartografía de las costas patagónicas y llegar a la frontera natural que habían levantado las exploraciones inglesas en Taitao, a la vez de explorarla posibilidad de encontrar conectividad entre el canal de Moraleda y Canal Messier, asegurando

la navegación interior. El mapa muestra el área desde la isla de Huafo, punto donde Slight pondría el faro más norte del sistema, y en el extremo sur del mapa la península de Taitao, formación geográfica que limita la continuidad de canales y donde Georges Slight levantaría el último faro, en el peñón que los ingleses habían nombrado cabo Raper.

Pasaron 40 años para que entre 1870 y 1873 se continuaran los levantamientos del territorio explorado por los británicos (Martinic, 1999, p. 148). La tripulación de la Corbeta Chacabuco, liderada por Enrique Simpson navegó de norte a sur los contornos de la península de Taitao y los fiordos vecinos hasta su extremo meridional (Steffen, 2010, p. 215). Esta operación, se enmarca en la campaña requerida por la Armada de Chile que abarca los territorios marítimos entre el golfo Corcovado y la península Tres Montes con la finalidad de explorar y abrir nuevas rutas de navegación, en específico una que permitiera conectar el canal de Moraleda con el Golfo de Penas. Esta exploración ya había sido iniciada en la comisión de Francisco Hudson el año 1857. Tras finalizar sus exploraciones Simpson es categórico: *Se ha explorado todo el mar interior norte de la península de Taitao; estableciendo para siempre, el hecho de no existir paso alguno para el Sur* (Simpson, 1874, p.66-71). Para las exploraciones de Simpson el cabo Raper, también se presenta como una frontera de su exploración, a diferencia de lo ocurrido con Parker King, para quien el cabo Raper constituyó el límite norte de su expedición, para Simpson constituye la frontera sur de su avance marítimo.

Luego de establecida de manera definitiva la península de Taitao como la frontera geográfica para la navegación (moderna) y a través de los canales, fue el geógrafo alemán Hans Steffen quien entre los años 1898-1899 avanza en el reconocimiento del área referida. Su misión, marcada por la Comisión de Límites con la Republica Argentina, pone su mirada en el reconocimiento desde el mar hacia hoyas hidrográficas interiores de Palena, Puelo, Aysén, Baker y Cochrane. La misión hidrográfica recorre la península de Taitao y es el mismo Steffen, quien había estudiado las cartas y crónicas de exploraciones anteriores, el que realiza junto a diez hombres la primera expedición que atraviesa el istmo de Ofqui, hito geográfico que separa las aguas del canal de Moraleda de las del golfo de Penas (Steffen, 2010, p. 229). El resto de la expedición continúa la ruta de navegación abierta por el Pacífico en una travesía operativa para llegar a reunirse con la avanzada de Ofqui, en la bahía San Quintín. Por tanto, no se levantará información sobre la península Tres Montes. Quedando esta formación geográfica, nuevamente fuera de los estudios y levantamientos.



Figura 4. Cartografía de las Comisiones Hidrográficas Armada de Chile. Comandante Simpson (1870-1873) © Archivo Cartas Náuticas, Biblioteca Nacional de Chile.



Dada esta cronología de exploraciones y frente a la situación de la península de Taitao, específicamente en su condición de frontera occidental hacia el Pacífico y barrera natural de difícil acceso, es que toma relevancia el trazado de puntos geográficos que se constituye la red de faros. Es el cabo Raper, el extremo de esta singularidad geográfica que es Taitao, donde se determinará construir el último punto de iluminación del sistema: El faro Raper, al extremo poniente de la formación rocosa Tres Montes, península de Taitao, en el extremo continental más occidental de Chile.

ESTUDIOS Y LEVANTAMIENTOS

Para Slight el compromiso macroescalar tras la estrategia de faros, no finalizaría hasta señalar la totalidad del territorio. En ello se pone de manifiesto la comprensión que Slight desarrolla respecto de la unidad geográfica de la Patagonia occidental. El compromiso del ingeniero pone una luz sobre la oscuridad geográfica de la *Trapananda*. Este hecho da continuidad a la tradición de expediciones anteriores, al demarcar un punto remoto sobre uno territorios más desconocidos del continente a fines del siglo XIX, cuestión que se refleja en el hecho de que para aquella época, gran parte de la costa de Aysén estaba incompletamente levantada (Urbina, 2013).

El proyecto “Comisión del Faro Cabo Raper” en las coordenadas 46° 48’ 12” S 75 °38’ 16” W, iniciado el año 1900 en lo que en esa época era la provincia de Llanquihue, demuestra las condiciones propias que arrojaba el territorio en cuanto a hostilidad climática y topográfica. La dificultad de acceso al emplazamiento sobre un promontorio rocoso, significó que todo el trabajo de desembarco de materiales y aprovisionamiento de

insumos, se realizara en un fondeadero ubicado en una bahía interior que fue encontrada bordeando la península Tres Montes. Esta última fue nombrada bahía Slight.⁵ Un sitio de mar interior protegido, fuera del alcance del oleaje y el rompiente del mar abierto del Pacífico. No obstante, para acceder a ella se debía entrar y perfilar algunas horas por el golfo de Penas , para luego acceder a la cara sur-oriental de la Península al extremo del seno Hoppner⁶.

Una vez determinado el punto de desembarque para el material, el inconveniente era poder llegar con este al punto donde se levantaría el faro, que quedaba a casi ocho mil ochocientos metros de distancia.

Existen dos documentos clave para comprender el sentido exploratorio que tuvo la “Comisión Cabo Raper”. El primero de ellos, un informe del año 1900 que relata el viaje de George Slight desde Valparaíso hacia cabo Raper⁷, con el objetivo de *estudiar la mejor y conveniente ubicación de un faro en cabo Raper, Península de Tres Montes*.

Además de definir el punto exacto de emplazamiento del faro, este documento describe a modo de bitácora, el seguimiento diario de cada una de las actividades realizadas, dando cuenta de notas detalladas del interior de seno Hooper, de las faenas de aperturas de fajas de exploración y de la geografía de costa exterior de la península.

⁵ El nombre de Puerto Slight lo encontramos por primera vez en el Informe que realiza el Ingeniero Enrique Dupouy casi 8 años después del estudio para la mejor ubicación del faro echo por el propio Slight en 1900. Informe sobre el Faro Cabo Raper , Diciembre 1908, Enrique Dupouy. Museo Marítimo Nacional. Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada.

⁶ Información registrada por los propios investigadores en el marco de la expedición realizada en Febrero del 2019, Expedición investigación Faro Raper.

⁷ Slight, Georges, Informe Exploración Comisión Cabo Raper, 23 de Mayo de 1900 Archivo Histórico Directemar

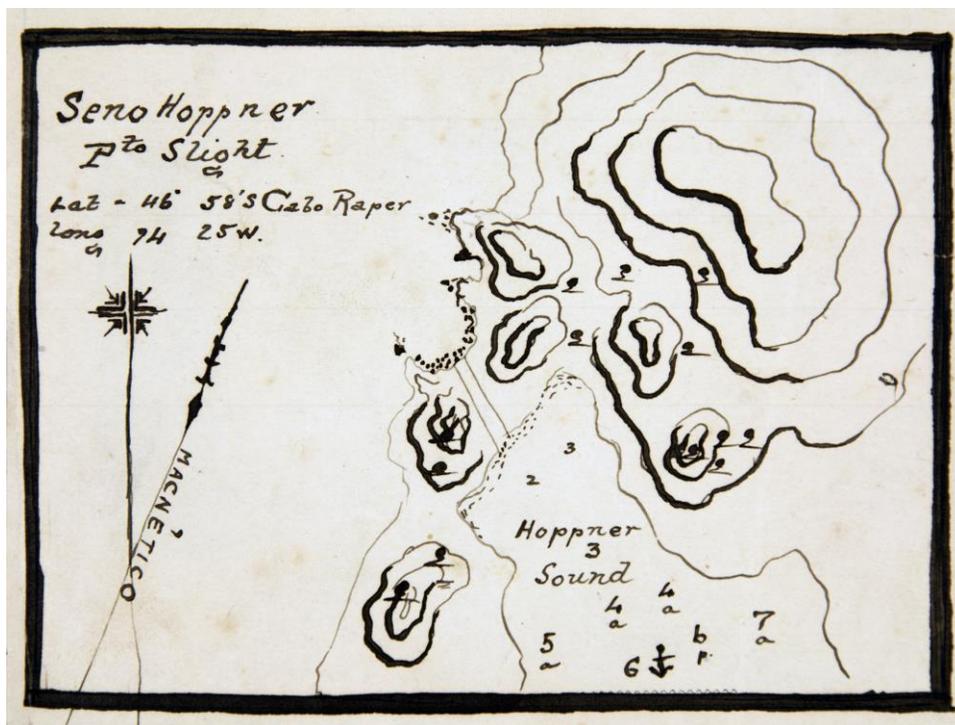


Figura 6. Croquis número 1 del Informe del Ingeniero Enrique Dupouy en el marco de la expedición para estudiar las posibilidades constructivas del faro en el cabo Raper, 1908. Fotografía del original.
Fuente: Museo Marítimo Nacional, Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada.

Desde el 5 de marzo del año 1900, Slight estuvo abriendo una senda con hacheros contratados en Chiloé con el fin de averiguar en qué punto podríamos empezar a cortar las sendas necesarias para pasar a la costa de afuera y fijar la dirección del camino hacia el cabo.

El día 11 del mismo mes, llega a la costa occidental del istmo: *En lugar de encontrar menos bosques en la costa de afuera, como lo esperaba, resultó que era mucho más tupido todavía, y los cerros que forman la costa al norte del istmo, mas escarpados que los anteriores.*

Con respecto a la ubicación exacta del faro, el informe de Slight indica:

El día 11 de marzo llegamos a una punta que domina el Cabo Raper, con sus dos islas, en forma de pan de Azúcar." (...) Aunque todavía nos queda una milla de línea directa para llegar al verdadero Cabo Raper, resolví no seguir adelante, pues era necesario volver antes del oscurecer, contentándome con tomar algunos datos sobre la configuración del terreno (...) Según las observaciones hechas, hay lugar para colocar el faro sobre la planicie que forma la punta mas

saliente del cabo que tiene una elevación de 60 a 70 m, más o menos, igual a la altura de la isla mayor y mas cercana. Atrás de esta punta se elevan los cerros a una altura de 600 a 700 m, muy escarpados y cubiertos con bosque tupido hasta la orilla del mar.

Después de revisar otras alternativas de senderos y accesos al peñón rocoso mas occidental de la península de Taitao, Slight termina el informe con una declaración que anuncia lo difícil que sería poner el plan en acción: *En vista de los resultados, me convencí que el único modo practicable para llegar al Cabo Raper era haciendo camino por la senda cortada a la costa exterior a pesar de lo dificultoso que es (Slight, 1900).*

Además de ser escrito a modo de crónica, el informe de Slight da cuenta de todas las actividades realizadas y contiene valiosas descripciones de este punto del continente, las cuales se constituyen como las primeras realizadas de este lugar a la fecha de 1900. Se hacen referencias geográficas, geológicas, botánicas, mediciones pluviométricas, además de realizar mediciones de alturas de cumbres, ente muchos otros aspectos⁸.

⁸ Es muy probable que estas primeras descripciones de la península de Taitao, hayan despertado el interés de conocimientos por parte de otras Instituciones. La región estaba totalmente inexplorada, y fue así como el año 1908, en torno a un viaje de explorativo a propósito del proyecto de la apertura del istmo de Ofqui, coincide esta expedición con el viaje de estudio

del cabo Raper que realiza el Ingeniero Enrique Dupouy, siendo tripulante, y haciendo expediciones a pie, tanto en Ofqui como en Cabo Raper el señor Zacarias Vergara, naturalista del Museo Nacional. Una segunda exploración a Taitao, esta vez enviada unicamente por el Museo Nacional, fue realiza en 1916.

Un segundo documento relevante que da cuenta del carácter monumental que tomaría la futura construcción del faro, corresponde al informe realizado por el Ingeniero Enrique Dupouy. Hacia el año 1908, Dupouy retomará el levantamiento de Slight, esta vez con el objetivo de hacer estudios más específicos respecto de la ubicación precisa del faro.

El informe acomete de manera directa el hecho constructivo. Una vez despejada la antigua apertura del tramo desde Puerto Slight⁹ que 8 años realizó Slight, Dupouy alcanza la costa exterior. Después de varios días intentando llegar al cabo Raper, el ingeniero logra acceder hasta el promontorio de roca, el cual procede a describir:

La altura sobre el nivel del mar con plomada dio 80 metros y la meseta que forma la planicie del cabo tiene 12 metros x 32 de E a W, pudiéndose hacia tierra labrar lo que sea necesario el lomo buei para ubicar la casa habitación y demás anexos del nuevo faro (Dupouy, 1908).

El informe, el mismo Dupouy reseña como “Estudios de ubicación faro Raper, península tres Montes y camino para la conducción de materiales y servidumbre una vez instalado”¹⁰, es de suma importancia por cuanto en él queda establecida la factibilidad constructiva del faro, y las alternativas para realizar las obras. Se da cuenta del largo que debía tener el futuro muelle en Puerto Slight según estudios de mareas, se levanta la disponibilidad de recursos alimenticios del área (mariscos y peces), se asegura la existencia de agua dulce en torno al futuro emplazamiento, se levantan y estudian recursos materiales del terreno posibles de utilizar para la construcción como áridos y madera, y se constatan medidas y aspectos geográficos para la planificación de la faena.

Con la experiencia y conocimiento que tengo de todos los faros de la costa, la construcción del camino a cabo Raper, la considero, aunque mas costosa, mucho mas fácil y hacedero que “Huafo”¹¹ por ser un camino plano, si se toma en consideración que la distancia desde el muelle en proyecto, hasta la cima del cabo es de 7020 metros más o menos.

Dupouy estuvo con su equipo veinte y un días en el área, y su informe termina con un resumen que propone dos alternativas de estrategia constructiva. La primera propone realizar la operación completa desde bahía San Andrés al norte del cabo. La segunda es realizar la obra desde Puerto Slight, apoyado logísticamente desde Puerto Barroso. Complementan la primera estrategia datos climáticos y meteorológicos llevados a cabo durante su expedición. Ellos describen los problemas a los que se expone la obra, al planificar el desembarco de

materiales desde el océano abierto de la costa exterior de Taitao

...la lucha abierta con los elementos desencadenados que constantemente azotan la región. A lo que se uniría el peligro de embotellarse en San Andres, son poder salir adelante ni atrás.

En la segunda alternativa Dupouy propone un plan de trabajo. Este corresponde a la instalación de dos campamentos, uno base en bahía Slight y otro (campamento 1) en la bahía exterior, considerando la posibilidad de que en los primeros metros se realice una senda realizada con relleno de madera y piedra, a fin de poder contar con:

...una vía férrea y carrito plano, del sistema Decauville, todo lo que quedaría estable para las necesidades futuras del nuevo faro, y su construcción, como digo, no incluiría mucho gasto por cuanto la madera necesaria esta al pie de la obra y bastaría solo con un martinete de peso regular para formar la estacada y el fierro necesario para los pernos y amarraz.

El plan de un segundo tramo, que va desde el campamento número 1 hasta el promontorio Raper, comprometería una obra más grande aún, por cuanto al mismo informe indicaba que: *queda por hacer la parte del camino que a mi juicio considero más difícil*. Para realizar este tramo, propone extender la línea férrea, al tender sobre madrinas de madera, un sistema de rieles Decauville: *hasta llegar a la subida de la senda al pie del cabo, lo que daría según medidas del croquis, una extensión de 7020 metros más o menos de rieles que es menester adquirir para habilitar el camino único encontrado, tomando en cuenta de que es imposible tomar otro (Dupouy, 1908).*

El informe de Dupouy termina con un listado de materiales de construcción, recursos disponibles en la zona y el listado de personal humano y especialistas necesarios para las faenas, donde se mencionan hacheros, 50 jornales, cuatro carpinteros, un herrero, un minero y un barretero. El tiempo de construcción que estima Dupouy para el primer tramo es de 45 días y 90 días corridos para llegar a la meseta del faro con los materiales. En total se estiman 135 días para entregar la obra, estimación que se superaría con creces en la realidad.

En agosto de 1909 una comitiva parte desde Valparaíso hacia Puerto Montt con el fin de efectuar el reclutamiento de gente y compra de víveres para iniciar trabajos. Luego de una visita de inspección a los faros de isla Huafo y faro Melinka, comienzan los trabajos en

Emilio de Vidts, Estudios del Proyecto de Apertura del canal de Ofqui, 1910, Memoria chilena.

⁹ En este informe se nombra por primera vez, este lugar con este nombre.

¹⁰ Dupouy, Enrique, Informe sobre el faro “Cabo Raper” Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

¹¹ Faro Huafo, en isla Huafo, islote suroeste del archipiélago de Chiloé.

Taitao con un total de 22 hombres¹² el día 10 de septiembre.

FARO CABO RAPER

En Puerto Slight, punto establecido como centro de operaciones de la obra equipado con una grúa de desembarco de materiales, se construyeron algunas casas para trabajadores. Desde este lugar se empezó el trabajo de construir una senda de tres kilómetros de largo a través del frondoso bosque templado, hasta alcanzar la costa exterior que enfrenta el océano Pacífico. Terminado este primer tramo, se levantó un campamento nombrado "Campamento número 1", para desde ahí trazar los restantes kilómetros por la costa, hacia el norte, hasta el promontorio del cabo Raper donde se levantaría el faro.

A diferencia del plan original de Dupouy que consideraba un primer tramo de riel, para luego avanzar por una senda de relleno que llegaría al campamento 1, desde la cual luego se reiniciaría la línea férrea hasta la base del futuro faro. Lo que pudimos constatar en la visita a terreno en el marco de esta investigación, es que la construcción del trazado de la línea de tren se realizó de manera completa e íntegra, desde el muelle hasta el faro. Hecho que también describen algunos documentos de estudios que se hicieron en los años 20.

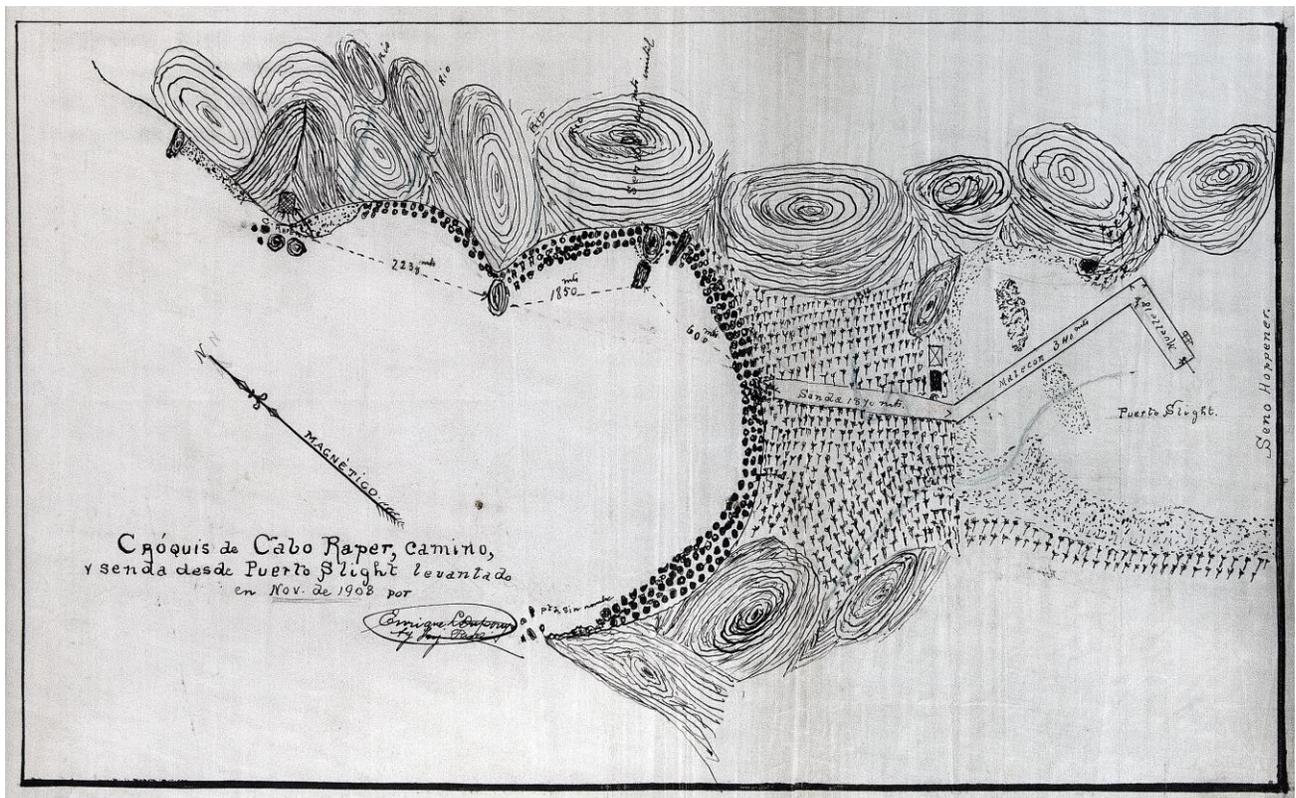


Figura 7. Croquis número 2 del Informe del Ingeniero Enrique Dupouy en el marco de la expedición para estudiar las posibilidades constructivas del faro en el cabo Raper, 1908. Fotografía del original. Fuente: Museo Marítimo Nacional, Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada.

¹² Es importante mencionar que muchos de estos trabajadores ya habían participado en la construcción del faro Evangelistas y

San Felix. Slight, Georges, Informe "Cabo Raper", 23 de Marzo 1912, Archivo Historico Directemar.



Figura 8. Levantamiento de la línea de tren realizado el año 1926 por la Armada. Muestra claramente el trazado continuo de la línea de tren, desde el muelle construido hasta el peñón donde ya en esa época el faro estaba terminado y operando. Reproducción de plano original. Fuente: Archivo Histórico Directemar.

En una visita a terreno, se identifican rastros y testimonios que perduran hasta el día de hoy sobre el trazado y construcción de la línea férrea que va desde Puerto Slight hacia el faro. Aún es posible encontrar vestigios tanto de la línea como de los machones y pilares que la soportaban y elevaban.

Muchas de las soluciones constructivas utilizadas en esta obra debieron presentarse como solución *in situ*, ya que la accidentada topografía, ríos, quebradas y rocas presentes, significaron una serie de acciones y modificaciones que debieron realizarse para poder mantener el nivel de la línea en tan abrupta geografía.

En el tramo que va desde Puerto Slight hasta el campamento 1, llama la atención constatar el cómo la estructura metálica de la línea férrea está recubierta y bien protegida de la salinidad, por la capa vegetal que ha crecido sobre la obra. Esa preservación natural, permite que la línea de tren esté reconocible en algunos tramos, haciéndose posible aún seguir el trazado en todo el largo del recorrido que se le dio a la línea de tren. Entre medio del bosque, aparecen pilares de hormigón armado, también cubiertos en alguna medida por nuevas capas vegetales, propio del crecimiento sostenido de más de un siglo del bosque siempreverde, protegido en la zona por encontrarse al interior del Parque Nacional y Reserva de la Biosfera Laguna San Rafael.

Actualmente y en términos de percepción del paisaje: *Si el primer tramo asombra por la presencia de la línea al interior de un bosque impenetrable, el segundo tramo impresiona por lo sublime del paisaje construido.* (extracto de bitácora de investigador, 2019).

Tras salir del bosque y poder reconocer en terreno los perfiles del emplazamiento del campamento ¹³, observamos como la línea férrea re-aparece nuevamente frente al océano Pacífico, pegada en el suelo, sino como memoria de un riel suspendido mediante la presencia de un viaducto construido por pilares de hormigón armado, que ininterrumpidamente avanzan hacia el norte, a una distancia de 4 metros entre cada uno de ellos. Esta marcha de pilares que promedian los 4 a 6 metros de altura, y donde en algunos bajos del terreno toma la altura de 8 metros de alto, atraviesa 3 bahías, perfora rocas y promontorios de cerros, toma nivel natural y luego nuevamente se suspende en un diseño que entre la topografía del lugar y su ingeniería, salvaguarda la cota de nivel necesaria para avanzar hasta el emplazamiento de la torre de iluminación que corona el cabo Raper.

LUZ SOBRE LA TERRA INCÓGNITA

La acción edificatoria del faro Raper es la culminación de una obra de magnitud mayor: La red de faros australes.

¹³ El reconocimiento de la ubicación exacta de este punto se hizo por dos métodos paralelos. El primero de ellos mediante la observación del entorno geográfico en fotografías en poder de la Sra. Carmen Slight, tomadas por el propio ingeniero Slight durante las obras, fotografía que tienen descrito el nombre "campamento1", y la segunda mediante entrevistas y conversación con fareros que estuvieron en servicio en el faro

Raper, y que identificaban esa área con la presencia de un antiguo estanque de agua que fue construido en la época del trazado ferroviario para almacenar agua dulce en ese lugar. En viaje a terreno encontramos el estanque mencionado, y el entorno geográfico concidía con las fotografías de 1910.

Su emplazamiento, en la frontera central de la costa patagónica de Aysén, constata la importancia de la navegación interior, por tanto, el faro señala las acometidas norte (bahía Anna Pink o bahía Darwin para acometer el canal Moraleda) y sur (paso entre la isla Wager y península Larenas donde se inicia el canal Messier), de los mares interiores de la Patagonia occidental.

Por otro lado, la acometida de lo que significó esta empresa, tuvo que enfrentar y resolver enormes dificultades para su construcción y puesta en operación. Con una dimensión macro-escalar y cuya huella aún es posible reconocer: la línea de tren nos parece hoy como un testigo y memoria material de una acción de vanguardia colonizadora que nos revela de manera clara lo primordial y necesario de la presencia de los faros en los mares del sur en cuanto a elemento clave de legibilidad del sistema de navegación austral.

En el transcurso de los 14 años de planificación y construcción, las obras fueron dirigidas en un comienzo por el Ingeniero que había establecido la estrategia de levantamiento, el señor Enrique Dupouy. Al verse obligado a tener que dejar las obras por algunos meses, situación derivada de los problemas de aislamiento y dificultades de abastecimiento de provisiones; el

ingeniero es reemplazado por el inspector de obras, el señor Juan Ursich y el guardián visitador de Faros, señor Andrés Stambuk (Slight, 1912)¹⁴. Sobre este proceso constructivo se tienen importantes antecedentes que se describen muy detalladamente en los informes del propio Ursich dirigidos a Georges Slight, y del propio Slight a la Dirección de Territorio Marítimo, esto entre los años 1912 y 1913.

Además de estos documentos ya comentados, durante esta investigación se pudo pesquisar el libro de obras que llevaron con rigor Slight, Ursich y Stambuk. El libro entrega datos de la contabilidad y registros de materiales que hacen suponer que la construcción se realizó bajo el sistema de administración, hipótesis que se apoya en algunas correspondencias entre Slight y el Vicealmirante J.M. Simpson (Slight, 1912).



Figura 9. Fotografía que corresponde al estado actual (febrero 2019), de los pilares de concreto correspondientes a trazado de nivel de la línea en el segundo tramo de las obras, en la costa exterior de la península de Taitao. Fotografía: Maíz, Federico (2019), para esta investigación.

Figura 10. Imagen corresponde a una reproducción del levantamiento original realizado en 1926. Fuente: Archivo Histórico Directemar.

¹⁴ En el informe mencionado, Slight comenta que el Guardia Visitador de Faros, Andres Stambuk, fue el que construyó el faro Bahía Felix.



Figura 11. Imágenes de la etapa de construcción del Faro Raper y línea de abastecimiento. La primera imagen corresponde al comienzo del tramo desde Puerto Slight, y en las segundas se ve la línea ferroviaria en su camino hacia el cabo Raper. Fuente: registro de Quezada, M. (2019), para esta investigación, a las placas fotográficas originales de autoría de Georges Slight. Archivo perteneciente a la Sra. Carmen Slight Ossandón.

El seguimiento y empuje de las obras impreso por el propio Slight, consta en la documentación de la época, él mismo financió en alguna oportunidad el pago de jornales como insumos de construcción¹⁵. Existe correspondencia de la época que muestra como Slight logra mantener la obra en marcha, al conseguir en 1910 un decreto del Gobierno que obligaba a los vapores que navegaban entre Punta Arenas y Valparaíso de la firma *Braun & Blanchard*, a recalar en la Bahía Slight para abastecer el campamento²⁵.

Sobre esta solicitud de decreto, podemos mencionar que el proyecto "Comisión Faro Cabo Raper" tuvo un importante apoyo por parte del Vicealmirante Juan Manuel Simpson¹⁶, en esa época Director del Territorio Marítimo, quien en 1909 escribe al Director General de la Armada:

La paralización de los trabajos en "Cabo Raper" ha causado entorpecimientos graves que es necesario subsanar antes de empezarlos nuevamente, y esta Dirección cree ha llegado el momento de insistir en que el Supremo Gobierno fije "PUERTO SLIGHT" como recalada para los vapores de Braun y Blanchard en los viajes entre Valparaíso y Punta Arenas. Llevar a cabo una obra de esta magnitud como es la del "Cabo Raper", la más importante en toda nuestra costa, en un sitio aislado y distante de todo recurso, es casi impracticable en caso de no contar con la ayuda i comunicación regular de vapores y puede traer consecuencias difíciles para la terminación del trabajo (J.M Simpson, 1909) .

La luz que prende el Faro Raper el día 18 de Enero de 1914 visualiza la red de ocupación territorial de mayor

¹⁵ Durante el año 1911, año 2 desde el inicio de la obra, Georges Slight tuvo que pagar con dinero propio a los trabajadores y cuentas de insumos de materiales. Slight, Georges, Informe "Cabo Raper", 23 de Marzo 1912, Archivo Historico Directemar.

¹⁶ Juan Manuel Simpson, hijo de Robert Winthrop Simpson, y hermano menor de Enrique Simpson, fue un actor naval importante en la Guerra del Pacífico, participando en el combate

de Angamos, además de participar en los bloqueos del Callao, Iquique. En 1896 fue nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra Naval,. La carta emitida por Simpson habla de una importancia estratégica, que podemos entender a partir de una visión geopolítica que contemplaba en el proyecto del faro Raper, asegurar el total dominio del mar austral.

magnitud con la que Chile se ha aproximado al paisaje de la Patagonia Occidental, donde por medio de una infraestructura naviera de precisión geométrica, se dibuja una constelación de señalización marítima en la que hoy, a más de un siglo de su implantación, aparecen a modo de memoria patrimonial como marcas y signos en el paisaje, y de recuerdo sobre un territorio esquivo y desolado en la magnitud insular del Chile Austral.

Observando su emplazamiento, podemos dimensionar el importante aporte al conocimiento levantado respecto de la costa de la Patagonia occidental en una época donde el territorio austral era mayoritariamente desconocido y las cartografías navieras aún incompletas. He ahí la importancia que reviste el estudio de este punto geográfico y la situación peninsular de su faro.

Taitao, un apéndice continental de la cordillera de los Andes, que se adentra en el sentido de los paralelos geográficos, hacia la vastedad del Pacífico- entrega en su avance el perfil andino de una costa conformada por una abrupta y boscosa cordillera. Desde el mar se avista como un gran murallón, constantemente asolado por los fuertes vientos y rompientes de los oleajes australes. Un paisaje de fricción, de acantilados, promontorios e islotes rocosos. Hacia el sur de la península, la concavidad hacia el continente anuncia la costa norte del mítico golfo de Penas.

(Extracto de bitácora de investigador,2019)

La península de los Tres Montes –un subgrupo de montañas que presiden el extremo más occidental de Taitao- se nos presenta a modo de barco rompehielos, una cuña geográfica que irrumpe y divide las aguas, entre

el mar abierto y el comienzo del golfo de Penas. En esa apertura de las aguas, el emplazamiento del faro marca y enfatiza la dirección oriente-poniente: La edificación de la torre de iluminación un volumen cilíndrico de 15,76 m de altura y de base circular de un basamento de 6,3 m, junto a la casa habitación de planta rectangular de 14 x 28 metros¹⁷, se sitúa sobre un doble desfiladero a sesenta y un metros sobre el nivel del mar, y frente a un promontorio rocoso que emerge desde el mar, llamado el *Pan de Azúcar*¹⁸. La torre de iluminación, de catorce metros de altura, corona la dirección oriente-poniente entre el mar abierto, y el propio edificio que hace del acantilado su basamento natural.

Observando el terreno hemos reconocido en el emplazamiento de este edificio, una estrategia espacial de escala territorial, la cual proyecta hacia el mar la real magnitud de la edificación, articulando la dimensión geográfica como una condición que complementa las funciones para las que fue creado el faro en cuanto a dispositivo de señalización y advertencia. Reconocemos una operación arquitectónica, una tensión e interacción entre los elementos naturales y el edificado, que en conjunto dibuja una línea oriente-poniente sobre el punto continental más occidental de Chile.

Así, el emplazamiento proyecta y despliega una estrategia sobre el mar del sur, profundizando la dimensión occidental de la península. Un trazado que subraya y demarca el paralelo 46 S, y que superponiéndolo al sentido longitudinal que describe la costa de la Patagonia, establece el primer faro habitado de la región de Aysén.

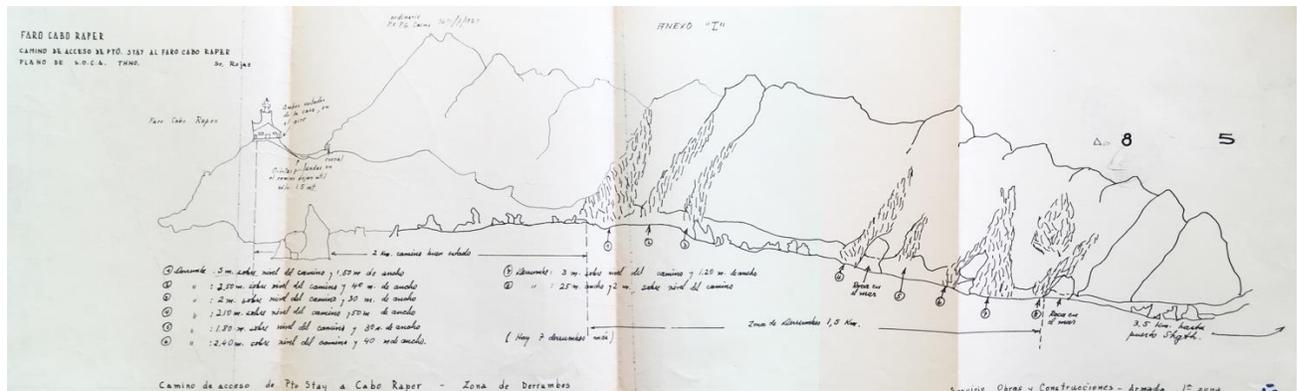


Figura 12. Croquis de frente pacifico del cabo Raper, en el tramo del recorrido del trazado de línea de tren.

El estudio corresponde al levantamiento de derrumbes y estado de la línea el año 1963, post terremoto de Valdivia del año 1960. Según se documenta, parte del segundo piso de la casa de fareros, anexa a la torre se derrumbó por el barranco para ese terremoto, parte de esa mampostería y escombros hoy se pueden encontrar en el mismo lugar donde cayeron. Fuente: Archivo Histórico Directemar.

¹⁷ Dimensiones rectificadas en terreno, según revisión de planos originales.

¹⁸ El *Pan de Azúcar* debe su toponimia a los propios trabajadores que construyeron el faro. El nombre aparece por primera vez en un informe de Slight del año 1900.

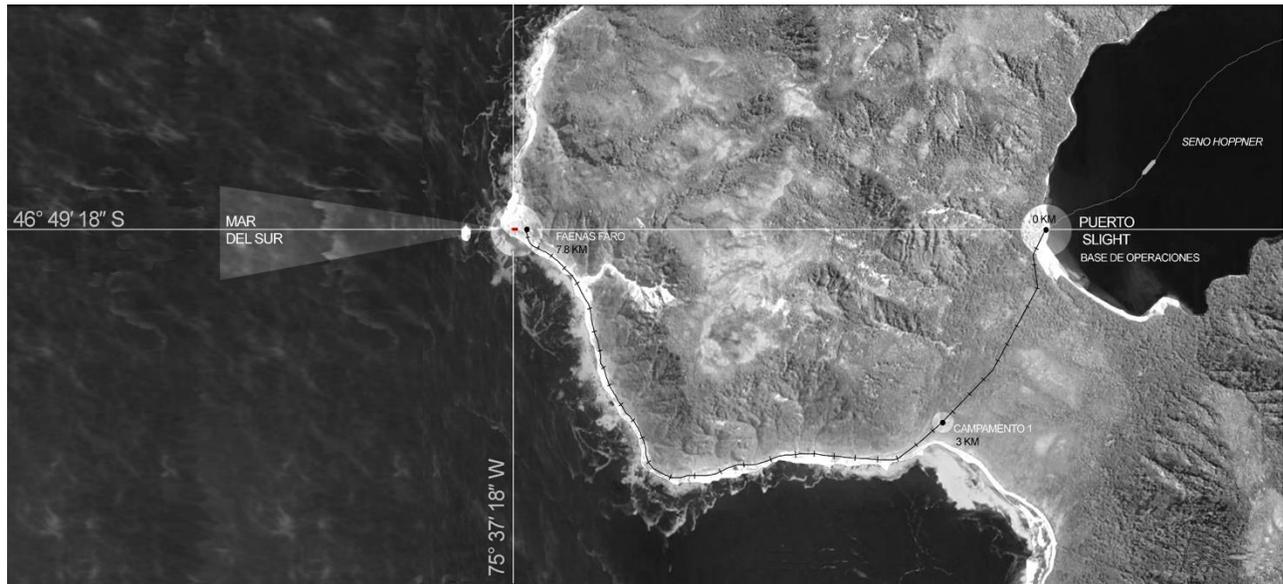


Figura 13. Esquema geográfico que muestra el trazado desde Puerto Slight hasta el faro Raper.
Imagen de elaboración propia



Figura 14, Fotografía del emplazamiento del faro Raper (Febrero 2019).
Fotografía Maiz, Federico. (2019), para esta investigación.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes:

Archivo Histórico Directemar.:

-Slight, Georges, (1900) *Informe Exploración Cabo Raper*.

- Simpson, J.M, (1909), Carta de solicitud dirigida a la Dirección General de la Armada.

-Ursich, Juan, (1913) *Informes construcción Faro Raper, Junio, Julio, Agosto, Octubre, Noviembre*

-Planos originales y documentos, cartas y archivos de época.

Museo Marítimo Nacional, Archivo y Biblioteca Historia de la Armada:

-Dupouy, Enrique, (1908) *Informe sobre el Faro Raper*.

Entrevista al suboficial Mayor de Faros, Sr. Jorge Carvajal Ramírez, quien fuera parte de la dotación faro Raper en 1978 y en 1982.

Entrevista al Sargento 1º, especialista en faros, Sr. Carlos Santana, Jefe dotación faro Raper, Febrero 2019

Entrevista y acceso al archivo personal de la señora Carmen Slight, nieta de Georges Slight Marshall, 2018

Araneda, M, Sergio & García Huidobro, T, Francisco. (2019) *Expedición de Exploración Faro Raper* Viaje realizado con la colaboración de la Armada de Chile, en operación de mantenimiento de señalización marítima, barco PSG Contra maestre Ortiz.

Hevia, C. & Vargas, I. (1997). Faros históricos chilenos que obtuvieron distinción internacional, Reportaje histórico, Asociación Internacional de Señalización marítima, IALA. Valparaíso: *Revista Marina*.

Martinic, M. & Fernandez, J. (1996). *Faros del estrecho de Magallanes. Un patrimonio histórico y arquitectónico* (pp. 20-23, 43). Punta Arenas: Ediciones Vanic.

Martinic, M. (2004). *Archipiélagos Patagónicos, Última Frontera* (p. 212). Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.

Martinic, M. (1999). *Cartografías Magallánicas 1523-1945* (p.148). Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes.

Martinic, M. (2005). *De la Trapananda al Aysen. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysen*

desde la Prehistoria hasta nuestros días, Santiago: Ediciones Pehuén.

Moraleda, J. (1888). *Exploraciones Geográficas e Hidrográfica de José de Moraleda y Montero*, Introducción de Diego Barros Arana (pp. 336). *Documentos para la Historia Náutica de Chile*. Santiago: Imprenta Nacional.

Parker King, P. (1839). *Narrative of the Surveying Voyages of the Majesty's ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836* (p.171). London.

Sanhueza, C. (2012). *Un saber geográfico en acción, Hans Steffen y el litigio Patagónico 1892-1902*, Magallania, 40 (1). Recuperado a partir de <http://www.magallania.cl/index.php/magallaniaarticleview44>

Simpson, E. (1874). *Exploraciones hechas por la corbeta Chacabuco al mando del capitán de fragata don Enrique M. Simpson en los archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao* (p.66-71). Santiago: Imprenta Nacional.

Steffen, H. (2010). *Viaje de exploración y estudio en la Patagonia Occidental 1892-1902, Volumen II, Capítulo VII, Exploraciones en la región de los fiordos comprendida entre los 46 y 48 de latitud sur* (p. 215, 229). Santiago: Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile.

Urbina, X. (2013). Expediciones a la Costa de la Patagonia Occidental en el Periodo Colonial, *Magallania*, 41(2). Recuperado a partir de <http://www.magallania.cl/index.php/magallaniaissueview16>

Urbina, X. (2019). Tres expediciones salidas desde Chiloé a los archipiélagos australes, 1767-1770: el interés de la metrópoli y la realidad local, *Aysenología*, n-7. Recuperado a partir de <https://www.aysenologia.cl/7-noviembre-2019>