



**SSM**  
SERVICIO  
SEÑALIZACIÓN  
MARÍTIMA



# ISLOTES FAIRWAY

Una luz en el Estrecho



Faros que iluminan la historia / Volumen II

# ÍNDICE

- 3** PRÓLOGO
- 4** INTRODUCCIÓN
- 6** **CAPÍTULO I**  
**ANTECEDENTES**  
**COLÓN & MAGALLANES**
- 9** **TRATADOS &**  
**DESCUBRIMIENTOS**
- 10** EN BUSCA DEL MAR DEL SUR
- 12** COMIENZA EL VIAJE
- 13** ENFILANDO AL SUR
- 17** **CAPÍTULO II**  
**ESTRECHO DE MAGALLANES**  
**TOMA DE POSESIÓN**
- 19** ALUMBRANDO EL ESTRECHO
- 22** NACE EL FARO FAIRWAY
- 24** UBICACIÓN ESTRATÉGICA
- 27** NAUFRAGIO VAPOR  
MORALEDA
- 32** **CAPÍTULO III**  
**INFRAESTRUCTURA**
- 33** OPERATIVIDAD
- 36** PRIMERA MUJER
- 37** DOTACIÓN CENTENARIA
- 38** RESERVA NACIONAL
- 40** LÍNEA DE TIEMPO
- 42** ÍNDICE DE LAMINAS
- 45** BIBLIOGRAFÍA

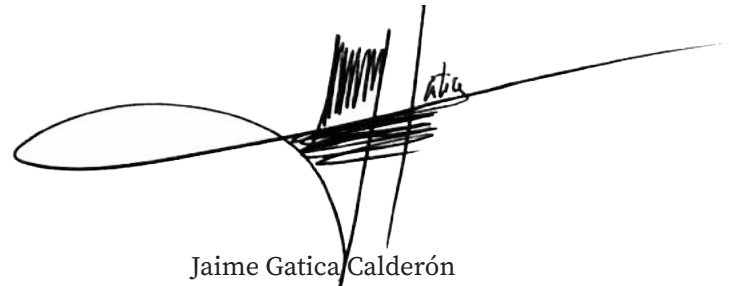


# / Prólogo /

**C**uando nos trasladamos a través del mar o por los caminos cercanos a la costa, nos encontraremos con diferentes tipos de señales que llaman nuestra atención, en el agua vemos boyas y en tierra visualizamos hermosas balizas o faros que evocan una verdadera poesía, todos ellos son parte de la red de Ayudas a la Navegación que superan las 1.200 señales instaladas a lo largo de nuestro país.

Es así que este año, con motivo de la conmemoración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes por parte de don Hernando de Magallanes y de aquella ruta marítima considerada como el paso natural de mayor importancia entre los océanos Pacífico y Atlántico, destacaremos la valiosa labor que brindan los faros en apoyo a los navegantes que surcan aquellas aguas.

Hemos querido dedicar esta publicación especial al faro islotes Fairway, ubicado en el canal Smyth, el que encendió su luz por primera vez el 6 de diciembre del año 1920. Es por lo anterior, que el presente libro tiene como propósito reconocer y exponer, la relevancia de Fairway en la red de ayudas a la navegación del Estrecho de Magallanes y destacar sus cien años de historia colaborando en la seguridad de la navegación y a la salvaguarda de la vida humana en el mar austral.



Jaime Gatica Calderón  
Capitán de Fragata LT Sñ.M.  
Jefe del Servicio de Señalización Marítima  
Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas

# / Introducción /

**E**n la región de Magallanes y de la Antártica Chilena se encuentran hoy las rutas de navegación marítimas más extensas del país, ubicándose en ella el 50% de la señalización marítima instalada del territorio nacional, y el 41% del área de responsabilidad S.A.R. (Búsqueda y Rescate) asignado a nuestro país, además, en esta zona se comunican los océanos Pacífico y Atlántico a través del Estrecho de Magallanes y del Cabo de Hornos, por donde transitan a diario naves y embarcaciones trasladando la carga y pasajeros nacional e internacional, transformándose de esta forma en importantes rutas comerciales.

A lo largo de este libro veremos el relato de como desde hace 500 años, con el descubrimiento del Estrecho de Magallanes que une los mares del Norte y del Sur, esta zona será recorrida por navegantes europeos a lo largo de los siglos XVI al XIX y desde mediados de este siglo, se tomará posesión con la construcción del Fuerte Bulnes a orillas del Estrecho, lo que dará pie a la inauguración y construcción de los primeros faros y señales marítimas para dar seguridad a la navegación del Territorio.

Fue así como se estableció en 1920 un faro en los islotes Fairway, en donde se unen el Estrecho de Magallanes y el canal Smyth, señal que en sus inicios fue del tipo automático para posteriormente en 1943 habilitar como faro habitado con familia.

De esta forma, el faro Fairway es parte de la red de ayudas a la navegación y se encuentra en operación hasta el día de hoy, apoyando a las tripulaciones de las naves mayores y menores en su transitar por los canales. Desde el año 1969 el faro se encuentra ubicado en la Reserva Nacional Alacalufe, actual Parque Nacional Kawesqar, donde se preserva la fauna y flora nativa del sector patagónico, tarea que realiza Conaf y donde la Armada de Chile colabora en esa misión.





## “ El Faro Centenario ”

**Número Nacional:** 841.

**Fecha Inauguración:** 06 de diciembre de 1920.

**Ubicación:** Estrecho de Magallanes entrada canal Smyth.

**Latitud:** 52° 43',9 Sur.

**Longitud:** 073° 46',9 Weste.

**Altura Torre:** 5,5 metros.

**Altura S.N.M.M.:** 39 metros.

**Alcance luminoso:** 19 millas náuticas.



# / Antecedentes /



## I. CRISTOBAL COLÓN & HERNANDO DE MAGALLANES

La vía que une por el occidente a Europa y las Islas de las Especies: el ESTRECHO DE MAGALLANES:

**A**mérica fue descubierto por el navegante genovés Cristóbal Colón, este hecho histórico se produjo gracias al apoyo de los Reyes Católicos de España, quienes estaban dispuestos a ayudar a cualquier empresa o proyecto de navegación que lograra convencerlos a través de sus propuestas, siempre pensando en competir con su rival y vecino Portugal, por aquellos años tratando de buscar una ruta corta y más recta que los llevara a las islas de las especias y en especial a Cipango y Catay (China y Japón).

Colón estaba convencido de que la tierra era redonda (aunque pensaba que era más pequeña de lo que es en realidad) y, en consecuencia, que el Atlántico no era tan extenso, sabiendo de las disputas de España y Portugal, llevó a ofrecer un proyecto de navegación hacia el Oeste a Juan II de Portugal, de quien recibió una rotunda negativa, argumentando que para ellos el camino hacia Oriente, era más corto siguiendo las rutas de circunnavegación de África hacia el este, de esta forma, a Castilla le quedó el camino libre para adoptar una política más agresiva, con el fin de atajar los progresos obtenidos por Portugal en la conquista del Atlántico y los mercados de África.



## “Hernando de Magallanes & Cristóbal Colón”

**C**olón presenta la propuesta a España y obtiene el apoyo de Isabel, se reunieron tres naves, la “Niña”; la “Pinta” y la “Santa María”, y el 3 de agosto de 1492 zarpó en su primer viaje, primero en demanda de las islas Canarias, desde donde comenzó el cruce del Atlántico el 1° de septiembre, luego de más de un mes de navegación y de pasar momentos difíciles, incluido un intento de rebelión por parte de la tripulación, finalmente en la madrugada del 12 de octubre, Rodrigo de Triana, lanzó el grito de ¡tierra!, habían llegado a las islas de Bahamas, luego Cuba y Santo Domingo, en esta última pierde a la “Santa María” al encallar.

El 16 de Enero de 1493, emprende el regreso a España con la “Pinta” y la “Niña”, en el camino y debido a las malas condiciones de tiem-

po se separaron, Colón recala en las islas Azores y luego en Lisboa, después de muchos inconvenientes logra llegar al puerto de Palos para viajar desde ahí a Barcelona para reunirse con los Reyes Católicos e informar de las islas y tierras descubiertas en nombre de la Corona, posesión que fue ratificada por el papa Alejandro VI.

Ante el éxito obtenido y con el apoyo de los Reyes Católicos, el 25 de septiembre de 1493, Colón zarpó en su segundo viaje desde el puerto de Cádiz, con una flota compuesta por diecisiete naves cargadas de pertrechos, colonizadores, soldados, animales, plantas y misioneros, llegando el 3 de noviembre. El 10 de marzo de 1494 retorna con la “Niña” a la península, recalando luego de un viaje dificultoso a Cádiz el 11 de junio.





## 2. Tratados & Descubrimientos

**E**l 7 de junio de 1494 se firmó en Tordesillas un tratado, por el cual las nuevas tierras descubiertas quedaban divididas por un meridiano a trescientas setenta leguas al oeste de las islas Cabo Verde, base de los derechos que reclamará Portugal para su colonia de Brasil. Toda la zona situada al oeste de la línea pertenecía a España; la del este, a Portugal.

El 30 de mayo de 1498, Colón zarpó en su tercer viaje del puerto de Sanlúcar de Barrameda con seis naves, desembarca en las penínsulas de Paria y Cumaná, confundiéndolas con islas sigue viaje a Santo Domingo, allí muy enfermo de gota y oftalmia se tuvo que enfrentar a una rebelión, donde fue apresado encadenado y enviado de regreso a España, al llegar le fueron devueltas sus prerrogativas y privilegios.

Enfermo y viejo, pero con su afán descubridor emprendió su cuarta y última aventura marinera, zarpando el 13 de junio de 1502, abrumado por sus problemas de salud y el mal estado de su nave lo obligaron a permanecer primero en Jamaica y luego en Santo Domingo, desde este último lugar y luego de un fuerte ataque de gota, que lo postró, fue llevado en una expedición de regreso a España, desde el 7 de noviembre de 1504, pasa sus últimos días en su quinta de Valladolid, donde fallece el 20 de mayo de 1506.

España sin saberlo había descubierto y desembarcado en el continente americano el 1° de agosto 1498, al año siguiente llegaron Alonso de Ojeda y Américo Vespucio, éste realizó una serie de levantamientos cartográficos y dibujos de los sectores que exploró, los que fueron tomados por cartógrafos alemanes, quienes estaban dibujando un mapamundi, denominando “Tierra de Américo” a esa zona que había dibujado, lo que posteriormente dará el nombre al nuevo continente, América, y comenzando la exploración y el reconocimiento de todas esas nuevas tierras.

Fue en 1513 cuando Vasco Núñez de Balboa junto a Francisco Pizarro, descubrieron la existencia de un Mar al Sur de las tierras exploradas, al cruzar lo que hoy conocemos como istmo de Panamá, mar que en adelante y hasta nuestros días se conoce como Océano Pacífico.

# 1480

Se inicia la búsqueda que permite un paso **hacia el Mar del Sur en 1520**

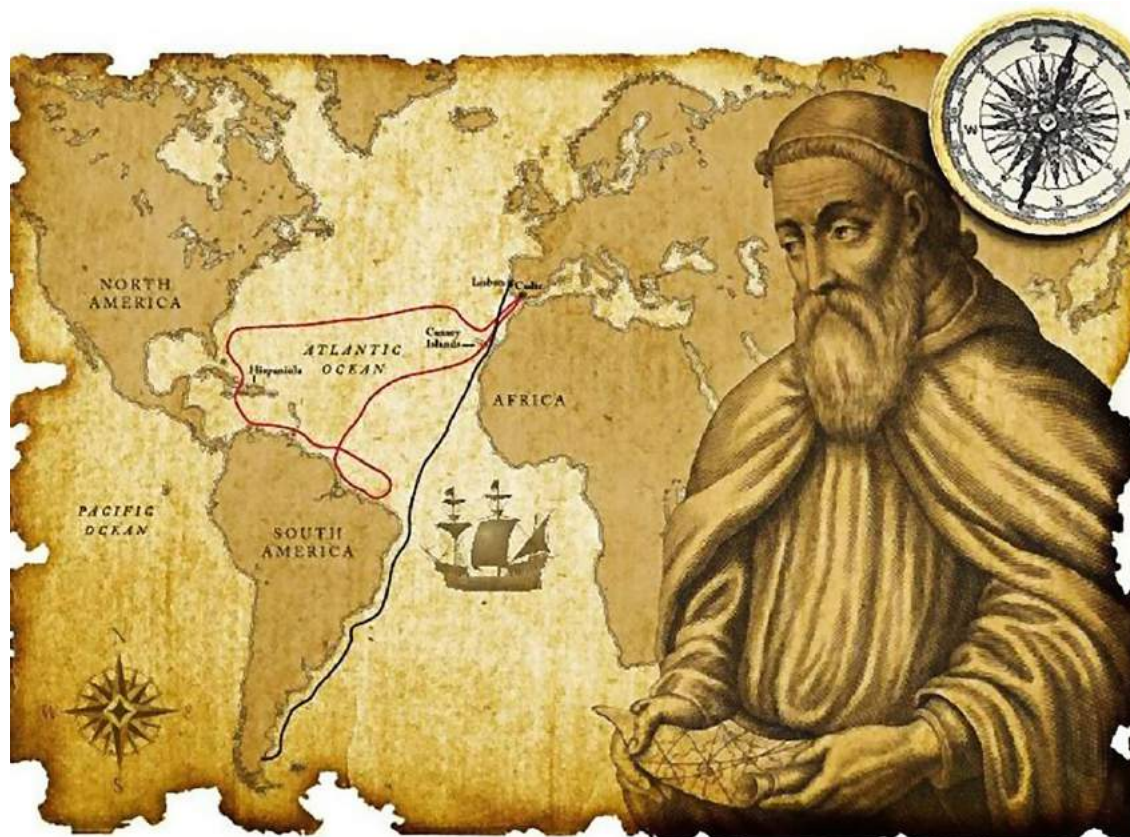


### 3. En Búsqueda del Paso hacia el Mar del Sur:

**E**ran tiempos de búsqueda, expansión, descubrimiento de nuevas tierras y riquezas, los navegantes más entusiastas presentan proyectos a los poderosos reinados de España y Portugal, destacando el joven navegante portugués Hernando de Magallanes nacido en 1480, quien a los 10 años hacía de paje en la corte, luego se aventura en el ejército lusitano, embarcándose en la gran flota con destino a África Occidental, abrazando la carrera de las armas, encuentra el incentivo que andaba buscando para iniciar sus estudios en náutica, geografía, física, cosmografía y navegación, estos conocimientos le indicaron el rumbo que debía tomar su vida.

Hernando de Magallanes, basándose en las ideas que manifestaba Colón (la tierra era redonda); sumado el descubrimiento y avistamiento del Mar del Sur (Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa, como ya dijimos en el istmo de Panamá en 1513, oportunidad en que lo bautizó; más los esfuerzos que hacía España por ubicar algún otro paso que los pudiera llevar a la India, y así llegar a las islas de las especias por una nueva ruta distinta a la del Cabo de Buena Esperanza, al Sur de África, de uso exclusivo de la corona de Portugal.

Por otra parte y gracias a los estudios de cosmografía los resultados le indicaban que al Sur del nuevo continente debía haber un paso, sumado a esto estaban las observaciones geográficas efectuadas que también le hacían concluir con mucha certeza que América tenía forma piramidal y su vértice estaba orientado



- Viaje de H. Magallanes.
- Viaje de C. Colón.

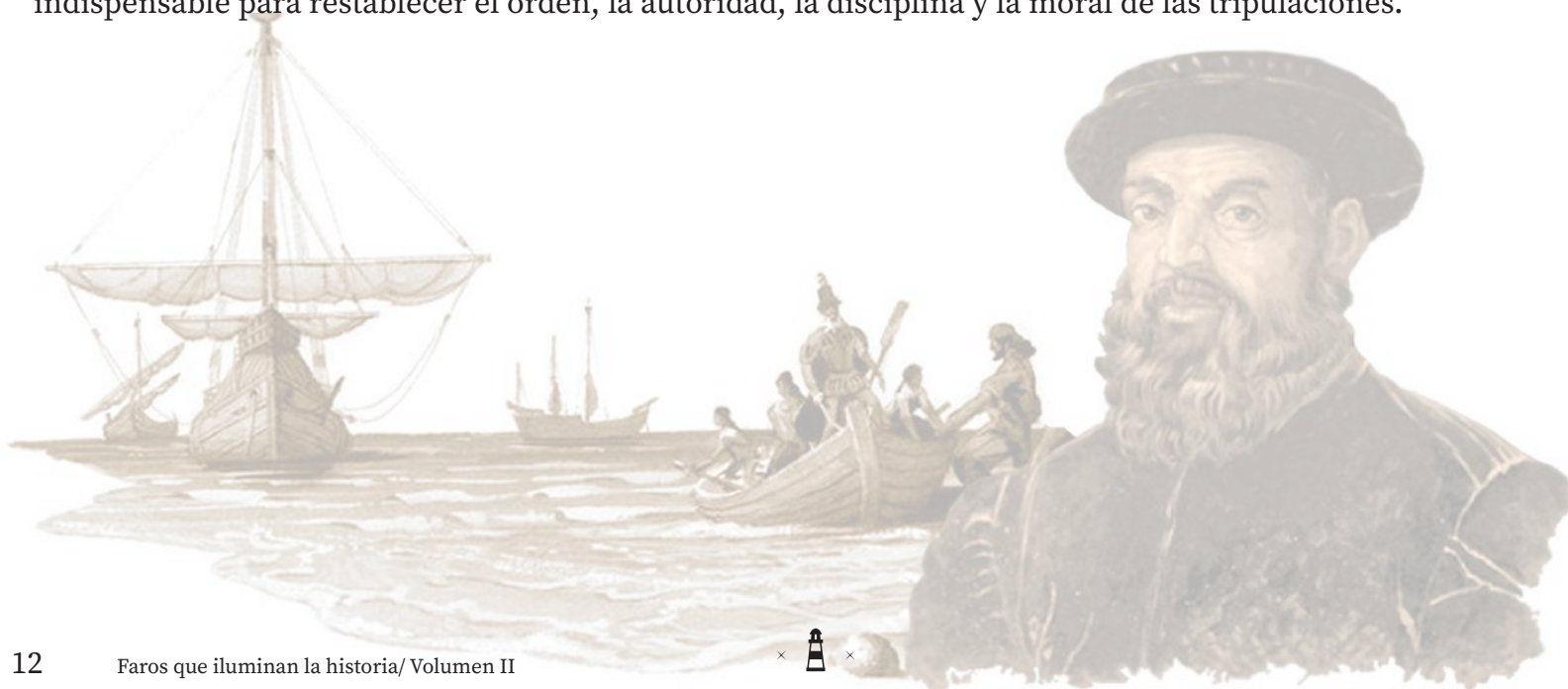
al Sur, este planteamiento intentó hacerlo llegar al Rey de Portugal, quien no le dio la oportunidad de ser escuchado, ante lo cual, en octubre de 1517 acudió con los mismos antecedentes en busca de apoyo en la monarquía española, de quienes en principio no tuvieron la recepción deseada, pero finalmente fue recibido, en una primera audiencia por el Rey y sus ministros, pudiendo exponer sus ideas y pretensiones, luego en una segunda audiencia, se le solicitó hacer llegar su propuesta por escrito, imponiendo dificultad al proceso donde también habían participado y pretendido navegantes españoles sin buenos resultados, Magallanes logró impresionar a la corona y sus ministros obteniendo el apoyo de estos, con lo cual el rey autorizaba la expedición descubridora.

La información de la expedición de Magallanes llegó a oídos del Rey de Portugal, causando preocupación y disgusto en la corte de ese país, quienes le habían desconocido, ahora le trataban de traidor a los intereses de su patria por ofrecer sus servicios a otra nación y esta además lo aceptó, España por esto le otorgó la dignidad de caballero de la Orden de Santiago y el rango de Capitán General de la armada a organizar para esta travesía, llamándose Armada de Molucas, procediendo a la compra y alistamiento de las naves con sus pertrechos y la selección y contrata de las tripulaciones.

## / 4. Se emprende el viaje /

**E**n Agosto de 1519 estaban listos para emprender el viaje, cinco naves conformaban la flota, “Trinidad”, nave capitana, “San Antonio”, “Concepción”, “Victoria” y “Santiago”, tripulada por alrededor de 265 personas, zarpó desde Sevilla el 1° de agosto de 1519, para recalar en Sanlúcar de Barrameda, desde donde parte en la aventura el día 20 de septiembre, al levar anclas los vientos eran favorables, por lo que se hizo a la mar con todo, dejando atrás la península para dirigirse a las Canarias. El día 26 recala a Tenerife para abastecerse de agua, carne y leña, con lo cual estaba preparado para comenzar la travesía.

El 2 de octubre, zarpa de Tenerife navegando a lo largo de la costa noroccidental de África con el objeto de evitar las naves del rey de Portugal, luego enfila a Brasil y recorre su litoral desde Recife al Sur, recalando en Río de Janeiro el 13 de diciembre, continúan bordeando la costa hasta encontrar el estuario del Río de la Plata, donde fondearon por 15 días, efectuando su reconocimiento. Desde ahí en adelante los lugares y parajes que se presentan nunca habían sido explorados, recorren una costa estéril, deshabitada y sin puertos para protegerse de los vientos y del frío, arriban al Puerto de San Julián, donde la flota espera mejores condiciones. En esta recalada hizo crisis la indisciplina que germinaba desde algunos meses, esto era consecuencia de las penurias del viaje, a algunos de los capitanes amotinados se les castigó de forma dura y violenta, siendo esto indispensable para restablecer el orden, la autoridad, la disciplina y la moral de las tripulaciones.



## 5. MEJORA EL TIEMPO Y EL VIAJE CONTINÚA

# 1520

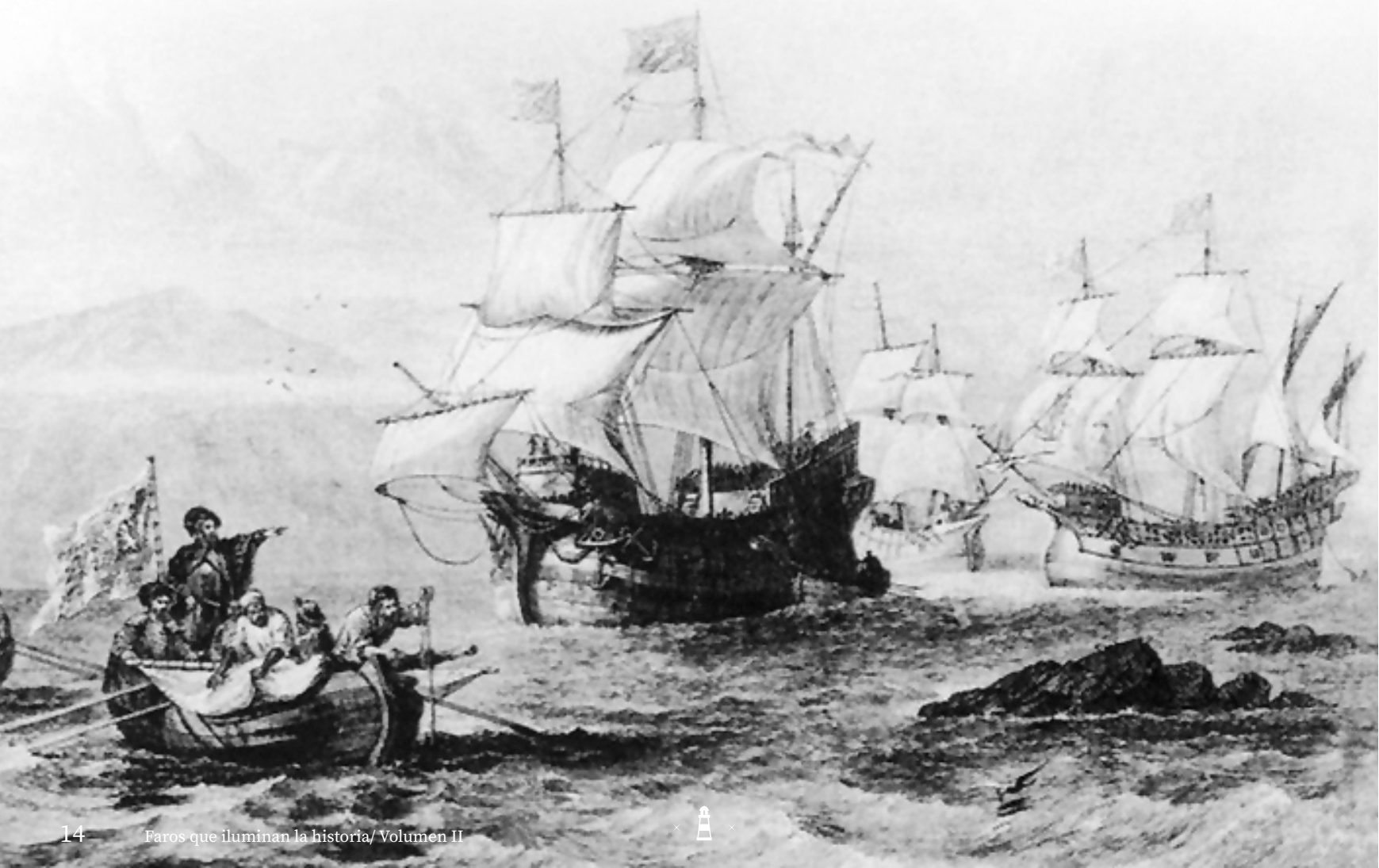
### A LA MAR ENFILANDO AL SUR

**C**uando se apreció una mejoría del tiempo el viaje continúa, el 24 de agosto de 1520 la expedición se hizo a la mar enfilando al Sur, quedaban cuatro naves ya que la “Santiago” había naufragado al encallar en la costa. A los 2 días la flota llega a Santa Cruz en donde debe permanecer fondeada en espera de mejores condiciones de tiempo, el 18 de octubre zarpan y siguen avanzando bordeando la desolada costa. La navegación se hace cada vez más difícil y penosa a consecuencias de tormentas y vientos en contra poco favorables, el 21 de octubre llega una luz de esperanza cuando alcanzan los 52° de latitud Sur, Magallanes observa que la costa formaba un largo promontorio arenoso que luego se prolongaba hacia el sudeste, y detrás se veía un ancho brazo de mar que se internaba hasta perderla de vista, aquella formación de arena fue bautizada con el nombre “Once Mil Vírgenes” (actual cabo Vírgenes), por la festividad de la fecha. Al ingresar en el brazo de mar, pensaron que se trataba de una bahía, sin imaginar que estaban entrando al ansiado paso buscado.

Magallanes dispuso ese mismo día que las naves “San Antonio” y “Concepción” efectuaran un reconocimiento aguas adentro, para esto disponían de 5 días, mientras tanto la “Trinidad” y “Victoria” buscaron un lugar más abrigado y protegido para fondear, haciéndolo en Posesión. Esa noche del 21 de octubre, se levantó un fuerte temporal que tuvo en serio peligro a las 2 naves, el que lograron soportar, durante la noche la “San Antonio” antes de cruzar se amotina y huye emprendiendo el regreso a España, llevándose los víveres de la expedición, la “Concepción” logra pasar sin inconvenientes la Primera y Segunda Angostura, esperando



La demora de las naves exploradoras inquietan a Magallanes pero el regreso de la **Concepción**, trae buenas noticias.



.....  
**“De esta forma se había descubierto el “Gran Paso del Sur” el que fue bautizado “Canal de Todos los Santos”, para más tarde y haciendo honor a su descubridor, fue inscrito en el gran registro de la historia geográfica como “Estrecho de Magallanes”, permitiendo de esta forma efectuar un reconocimiento perpetuo a uno de los más connotados navegantes de todos los tiempos.**  
.....

**Hernando de Magallanes;  
“Descubridor del Estrecho de  
Magallanes, 1901.**

en vano la aparición de la otra nave y permitiendo de esta forma apreciar que este paso se estrechaba en dos lugares y era difícil pasarlo pero después se ensanchaba, sus aguas eran saladas, protegidas y profundas, una vez consiguieron salir del laberinto llegaron al Mar del Sur, con lo recopilado consideraron conveniente regresar e informar a Magallanes, además que estaban excedidos en el plazo concedido para la exploración.

Mientras tanto, Magallanes comenzaba a inquietarse por la demora de las naves exploradoras, pronto regresa la “Concepción” y se pudo informar de los buenos resultados de la navegación, procediendo a dar las instrucciones de internar a toda la flota en el canal, las tres naves logran atravesar saliendo a las aguas del Mar del Sur el día 27 de Noviembre de 1520, dando con esto término a la navegación descubridora del estrecho al cruzar Cabo Deseado, hoy Cabo Pilar e ingresar al Mar del Sur, al que Magallanes reconoció como el “Océano Pacífico”, por no encontrar, además, mal tiempo por tres meses en su viaje hacia las Molucas.

La navegación continuó, la hambruna y el escorbuto mermó a su tripulación, el agua se pudrió, los hombres comían incluso cuero re-

blandecido y aserrín, había que llegar a las islas Molucas, Magallanes y los suyos logran tocar tierra, habían llegado a la isla de Cebú, perteneciente al archipiélago que más tarde se conocería como islas Filipinas, en este lugar fallece el 27 de abril de 1521 luchando contra una tribu del lugar.

Tras la muerte de Magallanes en Filipinas, los miembros de la expedición decidieron quemar la “Concepción”, distribuyéndose en las otras dos naves que quedaban. Fue elegido jefe de la expedición y capitán de la “Trinidad”, Gonzalo Gómez de Espinoza y al mando de la “Victoria”, Juan Sebastián Elcano, tras arribar a las islas Molucas, objeto del viaje, y cargar con las especias, se emprendió el regreso a España.

La “Trinidad” navegaba con problemas y hubo de quedarse para ser reparada, Elcano tomó finalmente el mando de la expedición de regreso, eligiendo navegar por los mares portugueses hacia el Oeste, bordeando África y esquivando los puertos y flotas portuguesas. La expedición finalmente llegó solo con la “Victoria” de regreso a Sevilla en septiembre de 1522, al cabo de casi tres años de travesía.





# / Estrecho de Magallanes /

## 1. El gran secreto español

**H**asta fines del siglo XVI, el Estrecho fue secreto para todos los navegantes no españoles, con la llegada de los piratas a este lado del Pacífico fue conocido por ellos. Sería largo de enumerar y no es el fin de este libro, pero a lo largo de los siglos XVII, XVIII y principios del XIX, son innumerables los exploradores.

## 2. La toma de posesión del Estrecho por parte de Chile

Chile luego de independizarse de España necesitaba organizar la nueva nación, dar un orden para funcionar adecuadamente, nuestro país por su ubicación geográfica en América, se encuentra totalmente aislada del resto del mundo y para esos años solo existía la comunicación y el comercio marítimo, así se dieron cuenta los padres de la patria, que los únicos medios que nos comunicaban con Europa y los jóvenes países americanos eran los navíos que recalaban al puerto de Valparaíso, los capitanes cuando hacían su arribo de día no tenían inconvenientes, pero durante la noche se les hacía difícil acercarse a la bahía ante la cantidad de bajos existentes en las cercanías de su costa, es así como fue instalado un farol en las inmediaciones del muelle del puerto el que daba una orientación de la ubicación de este solo estando cerca, los navegantes manifestaban la necesidad de contar con un faro que los guiara a gran distancia para recalar en cualquier hora, es así como nace el primer faro de Chile y la necesidad de iluminar los nacientes puertos y las vías de comunicación marítima del territorio.

Al acercarse la mitad del siglo XIX, la Patagonia se mantenía sin haber tomado posesión de ella y sin colonizar, la navegación a vela va dejando paso al vapor que empieza a hacer más cortos los viajes, el Estrecho de Magallanes al Sur de América, comienza a recuperar la importancia que tenía hasta antes del Cabo de Hornos, los nuevos adelantos tecnológicos de propulsión incorporados a la navegación, permiten a las naves efectuar una travesía más rápida y segura sin necesidad de contar con la fuerza del viento. Esta importante circunstancia y más las últimas palabras pronunciadas antes de morir por O'Higgins, "Magallanes", hicieron meditar al gobierno de Chile sobre lo importancia de la ruta del Estrecho de Magallanes.

Por este motivo el Presidente Manuel Bulnes, ordenó al Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira para que organice una expedición hacia el Estrecho de Magallanes, disponiendo que el Capitán de Puerto de Ancud, Juan Guillermo, la liderara con el objetivo de tomar posesión de sus costas y confirmando de esta forma la soberanía de Chile sobre esos vastos e inhóspitos territorios, para ello contó con la goleta Ancud, que nos recuerda el lugar de donde zarpó, el 22 de mayo de 1843, recalando al sector denominado Puerto del Hambre, en el Estrecho de Magallanes, el 21 de septiembre del mismo año, tomando en dicha oportunidad posesión real y formal del territorio en nombre de Chile.

.....  
**La navegación a vela va dejando paso al vapor que empieza a hacer más cortos los viajes entre Europa y América, el Estrecho de Magallanes y los canales tortuosos y angostos recuperan la importancia que tenían hasta antes del descubrimiento del Cabo de Hornos, la propulsión mecánica permite a las naves efectuar una navegación independiente de la fuerza del viento por lo tanto más segura, recta y rápida en una ruta sinuosa.**  
.....

El 30 de octubre de ese mismo año, Juan Guillermo fundó el fuerte Bulnes, nombre del presidente y gestor de la tarea, comenzó a explorar la zona en busca de un mejor lugar para establecerse, el que encontró y el año 1848 donde fundó Punta Arenas en su actual ubicación.

Para que se consolidara la ocupación colonizadora de la región de Magallanes, considerando su ubicación geográfica tan extrema en el continente y tan remota

respecto a los lugares civilizados de Chile y los países americanos y en particular de Europa, debieron pasar varios años, especialmente entre 1885 y 1920, para que esta se llevara a efecto.

Por otra parte, la posición geográfica tan extrema del nuevo puerto de Punta Arenas y el clima severo hacia muy difícil las comunicaciones, el abastecimiento y las exportaciones; las vías marítimas eran el elemento esencial para el territorio que una vez consolidado, requirió de una estructura con diferentes actores que permitieran dar forma y pusieran en funcionamiento el nuevo y floreciente asentamiento, que además comenzaba a ser visitado por navíos que requerían entregar carga, asistencia médica y/o abastecerse de víveres y carbón en el.

El creciente tránsito de vapores y veleros que competían por hacer más viajes, la ausencia de otras rutas, sumado a las escasas y casi nulas ayudas a la navegación en el difícil Estrecho de Magallanes, permitieron que muchos capitanes se arriesgaran a navegar sin conocer los parajes, hacer este cruce por el estrecho y no por el Cabo de Hornos significaba ahorro de tiempo y combustible para los vapores, es así como también muchos naufragaban en su intento, por lo que el gobierno central escuchó las recomendaciones del delegado del Supremo Gobierno en el territorio, Don Mariano Guerrero Bascuñán, que manifestaba la necesidad de iluminar la ruta por este paso que unía los océanos Pacífico y Atlántico para dar mayor seguridad a las naves, ésta creciente industria marítima que hacia escala en el puerto de Punta Arenas, en 1896 registraba las siguientes recaladas en cabotaje 144 buques y 183 del extranjero, y durante el mismo periodo zarparon 143 en cabotaje y 178 al extranjero.



### 3. Alumbrando el Estrecho

## Los Inicios de la Señalización Marítima

Debido al sostenido desarrollo de los intereses marítimos y del aumento de la cantidad de naves que transitaban por la zona austral de nuestro país, en el año 1888 la Oficina Central de Faros y Capitanías de Puerto, realizó el primer llamado a Propuesta Pública orientada a balizar el Estrecho.

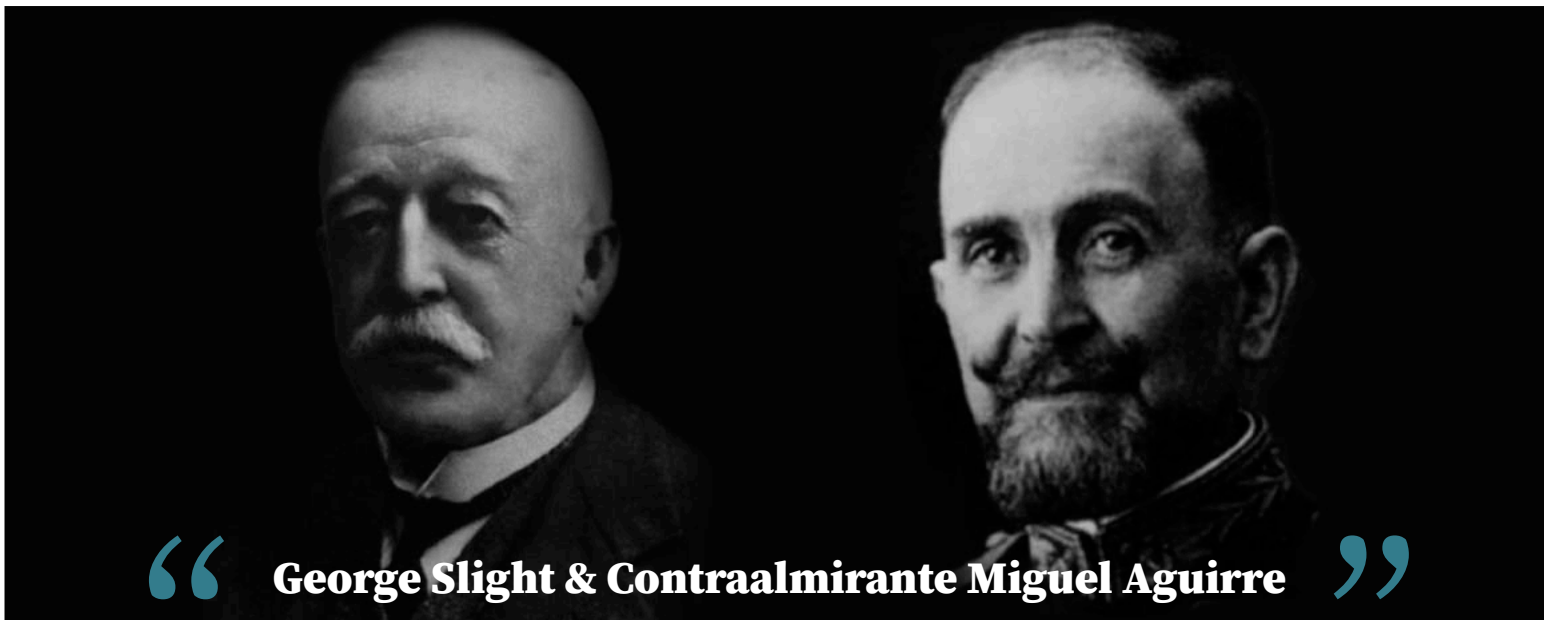


“

**La Goleta "Ancud", navegando por el Estrecho de Magallanes.**

”





## George Slight & Contraalmirante Miguel Aguirre

**E**n el año 1892, bajo el gobierno de Jorge Montt Álvarez, fue contratado el ingeniero George Slight Marshall, para estudiar la posibilidad de construir faros en la región Austral.

Este ingeniero, había nacido en Edimburgo, Escocia, en 1859, y provenía de una familia constructora de faros, además fue miembro de la Trinity House, responsable de los faros en Gran Bretaña, donde trabajó algunos años.

Llegó a Chile en 1893 y se puso en campaña, junto al ingeniero austriaco Luis Ragosa, en hacer los estudios para iluminar el Estrecho, el trabajo tesonero con un inclemente tiempo, fueron dando frutos, así con la inauguración del faro Islotes Evangelistas en 1896, le siguieron Punta Delgada (1898); Punta Dungeness (1899); Cabo Posesión (1900); Isla Magdalena (1902); Cabo San Isidro (1904) y Bahía Félix

(1907), todos ellos faros habitados y operados con personal de Guardianes, Ayudantes y Asistentes.

Entre 1910 y 1913, y ante la incorporación del gas de acetileno a las señales que se iban inaugurando en el país y que funcionaban en forma automática y sin Guardianes, en el Estrecho de Magallanes se construyeron 13 de estas nuevas señales automáticas en los lugares con más peligro que se sumaron a los ya existentes faros habitados, inaugurando en sus costas el primer faro automático, el 19 de julio de 1910 en cerro Cono, con lo cual se daba mayor seguridad a la navegación por el gran canal interoceánico, George Slight en su último informe del año 1916 indicaba en uno de sus párrafos: “Con la introducción del gas acetileno disuelto y comprimido, sistema sueco A.G.A., adoptado desde 1910, se ha completado el alumbrado del Estrecho de Magallanes (que ahora es más fácil navegar de noche que de día)...”.

## “ LAS AUTORIDADES NAVALES EN 1920 ”

### < Dirección del Territorio Marítimo >

#### **Director :**

- » Contraalmirante Miguel Aguirre L.

#### **Ayudante Mayor :**

- » Capitán de Navío Exequiel Pérez V.

#### **Contaduría:**

- » Contador de Corbeta Gabriel Zelada.

### < Sección Faros y Balizas >

#### **Inspector de Faros:**

- » Ingeniero de Navío Juan Lavarello (Ingresado el 1 de enero de 1919).
- » Ingeniero 1° Enrique Dupouy (Ingresado el 10 de marzo de 1913).
- » Jefe de Sección 2° Eduardo Muñoz (Ingresado el 31 de julio de 1908).
- » Dibujante 1° Román Alvarado (Ingresado el 23 de mayo de 1918).
- » Dibujante 1° Armando Zamora (Ingresado el 1 de enero de 1919).
- » Oficial 2° Roberto García (Ingresado el 10 de febrero de 1913).
- » Oficial 3° Ricardo González (Ingresado el 11 de marzo de 1920).

## “ LOS CANALES ALEDAÑOS AL ESTRECHO ”

La costa occidental de la Patagonia o costa suroeste de Chile, entre el Estrecho de Magallanes y el Golfo de Penas, está formada por una sucesión de islas de considerable extensión, entre las cuales hay buenos canales navegables, denominados canales de la Patagonia, los cuales constituyen una vía por aguas tranquilas de 300 millas de longitud.

Esta vía es frecuentada especialmente por los buques que desean evitar las mares gruesas y los malos tiempos que con tanta frecuencia se experimentan en la navegación del Pacífico desde la boca occidental del Estrecho hacia el Norte.

Las grandes naves que tienen sus viajes arreglados a un itinerario fijo o sus esloras y calados le impiden navegar estos canales, salen generalmente al océano por el cabo Pilar, la experiencia les dice que de este modo economizan mucho tiempo, pero los buques con máquinas de menor poder y que no requieren cumplir itinerarios apretados y tampoco correr riesgos de averías en mar abierta, encuentran ventajas al navegar la vía de los canales.

Navegando hacia el occidente por el Estrecho de Magallanes después de doblar la isla Tamar, encontraremos el canal Smyth y al medio de este los islotes Fairway, estos se pueden navegar por ambas bandas y siguiendo las instrucciones que indica el derrotero de la zona, esto debido a las rocas sumergidas cubiertas de sargazos que se encuentran en las cercanías, ejemplo de ello es la roca Lynch, la que se ubica a poco más de 3 cables (560 metros) del mayor de los islotes Fairway, y este se descubre en marea baja,



el sargazo se extiende desde la isla hacia la roca.

Pasando los islotes el canal tiene allí entre 1 a 1.½ millas de ancho, por lo que se puede navegar sin inconvenientes hacia el paso Shoal, de ahí para adelante la carta y el ojo marinerero son los mejores guías.

El Canal Smyth, no será recorrido por los navegante sino hasta principios del siglo XIX, el que más cerca estuvo de reconocerlo fue el navegante Pedro Sarmiento de Gamboa, en el año 1579, quien al entrar por un canal vecino, que lleva su nombre, no continuó a este paraje.

.....  
**En julio de 1829 es reconocido por los tenientes Skyring y Graves, de la expedición inglesa de los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz-Roy, en las naves "Adventure" y "Beagle", dándoles aquellos la denominación, en recuerdo del marino W.H. Smyth, bajo cuyas órdenes habían servido en el Mediterráneo.**  
.....

## **4. Nace el faro en los Islotes Fairway:**

Las autoridades consideraron necesario la instalación de un faro en los Islotes Fairway, hacia el año 1920, para ello, encontramos en la Memoria de Marina del año 1921, como se da a conocer que en el Taller de Faros de la Dirección del Territorio Marítimo, se habían realizado una serie de tareas, como el ingreso de acumuladores tanto de faros como de boyas a gas de acetileno, los que eran enviados desde la Fábrica de gas ubicada en Las Salinas, y en el Taller se encargaban de tomar su presión, pintarlos y encajonarlos, para luego ser enviados a sus destinos.



Entre los arreglos realizados, en el Taller, estuvo el de un faro a gas de acetileno que sería destinado a Fairway, para ello se aprovechó un fanal de boya y un quemador a gas de acetileno AGA, también allí se le construyó una torre de fierro en forma de tronco piramidal.

Mejorar la seguridad de la navegación en la unión del gran canal interoceánico con los canales de la Patagonia, se logró el 6 de diciembre de 1920, cuando se inauguró una baliza de fierro en forma de pirámide triangular pintada de color blanco, y coronada por una linterna luminosa automática alimentada por gas acetileno de color rojo, de luz automática y muestra un destello cada 3 segundos, con sectores blanco y rojo, siendo visible a 10 millas náuticas, clasificado como de 6° orden. Sumabase de esta forma al Estrecho una señal luminosa que alertaba a los navegantes de los peligros que podían encontrar.

.....

**Para mejorar su infraestructura y considerado desde sus inicios para funcionar en forma autónoma, en septiembre de 1939, el ingeniero de faros Sabino López firma los planos para el proyecto de construcción de una torre octogonal de concreto armado, la que reemplaza a la estructura metálica que tenía, la que hasta nuestros días alberga la luz del faro.**

.....

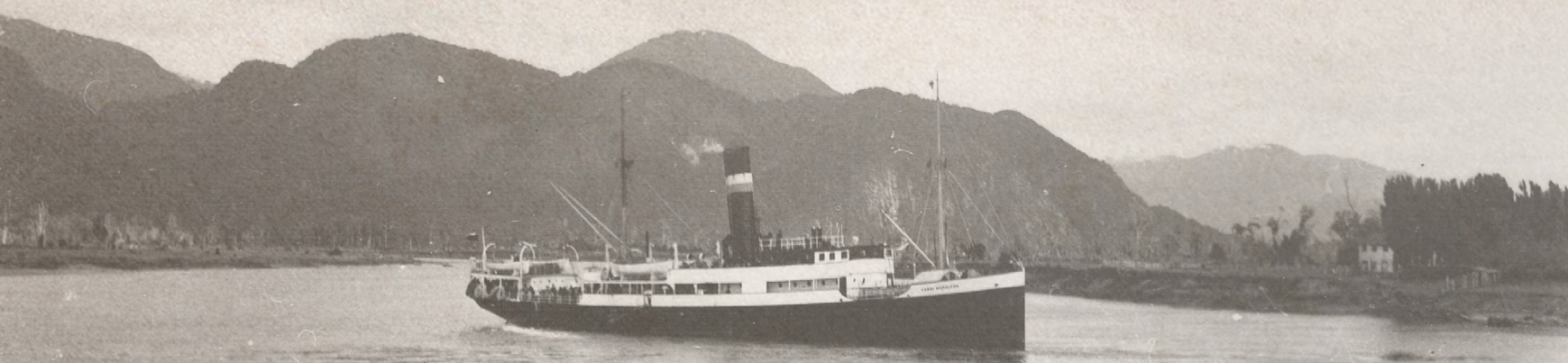


## 5. Naufragios en las cercanías del Faro

Toda esta parte de la ruta de navegación debe lamentar varios naufragios dramáticos, podemos nombrar por ejemplo: el ocurrido muy cerca de Fairway en la roca Lynch al vapor “Moraleda”, acontecido el 03 de agosto de 1940 a las 05:20 de la madrugada, de un total de 112 tripulantes y pasajeros que iban abordo en viaje desde Puerto Montt y Castro hacia Punta Arenas, perdieron la vida 80 personas y sólo 32 sobrevivieron al accidente.

Durante la madrugada con las primeras luces empleando salvavidas y unas puertas lograron fabricar una balsa que junto a un voluntario, un modesto obrero de apellido Oyarzo, carpintero que no sabía nadar y que iba a Punta Arenas en busca de trabajo, lograron llegar a un bote del Moraleda que se encontraba varado en un islote cercano, transformándose en héroe de la jornada, juntaron unos pocos víveres y abrigo y luego de tres viajes, a las 11:30 horas de la mañana los sobrevivientes se guarecieron en el islote Fairway, ahí permanecieron por espacio de casi dos días en espera de ayuda.

El primer auxilio llegó a través del vapor noruego “Vest”, quien los rescató del islote y los subió a bordo a las 08:00 horas del lunes, poco más atrás venía el destructor Condell de la Armada de Chile, buque que finalmente los trasladó a Punta Arenas.





“ En este accidente perdieron la vida trece niños que viajaban de pasajeros junto a sus familiares. El vapor “Moralada” fue declarado con pérdida total. ”

# LA UNION

— ES PROPIEDAD —  
FUNDADO EL 23 DE ENERO DE 1855  
VALPARAISO — CORRE: MARTES 4 DE AGOSTO DE 1939

## personas desaparecieron en el naufragio del “Moralada”! Ciento y dos años el comercio chileno se reunió en Valparaíso para organizar la actual Cámara Central

El día de 1839 se reunió en este puerto el comercio para organizar una Convención la que se ha mantenido hasta nuestros días. —Lo que se ha mantenido en Valparaíso por el desarrollo comercial en todo el país.

El día de 1839 se reunió en este puerto el comercio para organizar una Convención la que se ha mantenido hasta nuestros días. —Lo que se ha mantenido en Valparaíso por el desarrollo comercial en todo el país.



Don Adolfo Illanes, actual presidente de la Cámara Central de Comercio.

El día de 1839 se reunió en este puerto el comercio para organizar una Convención la que se ha mantenido hasta nuestros días. —Lo que se ha mantenido en Valparaíso por el desarrollo comercial en todo el país.

## El barco que iba con pasajeros chocó con la llamada roca Lynch en medio de espesa neblina

La tragedia ocurrió en la madrugada del sábado y solo ayer en la mañana el “Cendell” y barcos mercantes llegaron al sitio del suceso. —El “Moralada” era un barco que hacia la carrera entre Puerto Montt y Punta Arenas en el Servicio Marítimo de la Empresa de los Ferrocarriles. —Honda consternación produce la tragedia en todo el país. —El “Cendell” llegó con los heridos y sobrevivientes a Punta Arenas.

## EL TELEGRAFISTA NO ALCANZA A LANZAR EL S.O.S.

Después el vapor Tuam llegó al puerto de Valparaíso. —El telegrafista no pudo lanzar el S.O.S. debido a la espesa neblina que cubría el puerto.

## en Breña rota va a ser el estaño

El estaño es un metal que se encuentra en Breña y es muy valioso. —Se espera que pronto se comience a extraer.

## Los empleados municipales y su jubilación

El problema de la jubilación de los empleados municipales es un tema que preocupa a muchos. —Se debe encontrar una solución pronto.

## el interior del vapor Moralada se encuentran los cadáveres de muchas víctimas, pero los buzos no pueden todavía rescatarlos

estañ, otro botín de la guerra europea. —Se han encontrado muchos objetos de valor en el interior del barco.

## Tres decretos del Ministro

El ministro de Fomento ha emitido tres decretos importantes. —Estos decretos afectan a la industria y al comercio.

EN VALPARAISO  
TELEFONO N.º 11111  
10 PAGINAS

GOBIERNO GENERAL Y JUNTA DE LA LEY  
EN VALPARAISO  
CALLE BOVEDA N.º 1111  
TELEFONO N.º 11111 — CABLES 1111  
12 PAGINAS



Sierra Patilla, y mapa de las repúblicas cercanas de Bolivia y Perú.

## Que se adelante la hora en el verano

El gobierno ha decidido adelantar la hora durante el verano. —Esto se hará para aprovechar mejor la luz del día.

## La Rouga de Paja

La Rouga de Paja es una enfermedad que afecta a los animales. —Se debe tomar medidas preventivas para evitarla.

## El Cerezo el Usher

El Cerezo el Usher es un tipo de fruta que se produce en Chile. —Es muy sabrosa y nutritiva.

## El Huelo de la Ciudad

El Huelo de la Ciudad es un problema que afecta a la salud pública. —Se debe tomar medidas para eliminarlo.



Don Florencio Corvalán, jefe del “Moralada”, en los momentos que ocurrió el trágico suceso.

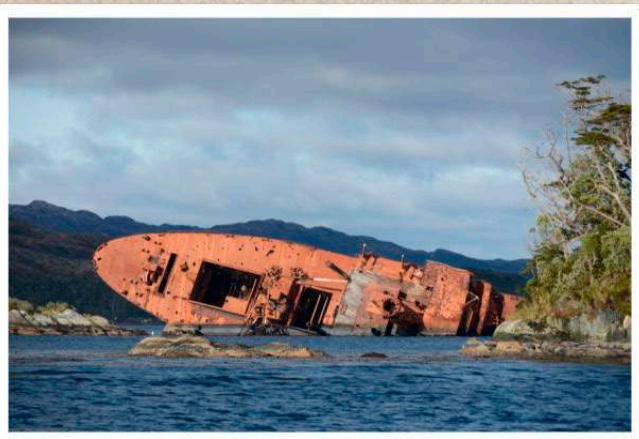
El día de su aprehensión a las 10 de la mañana. —El barco estaba en el puerto de Valparaíso.

Un Consejo

“

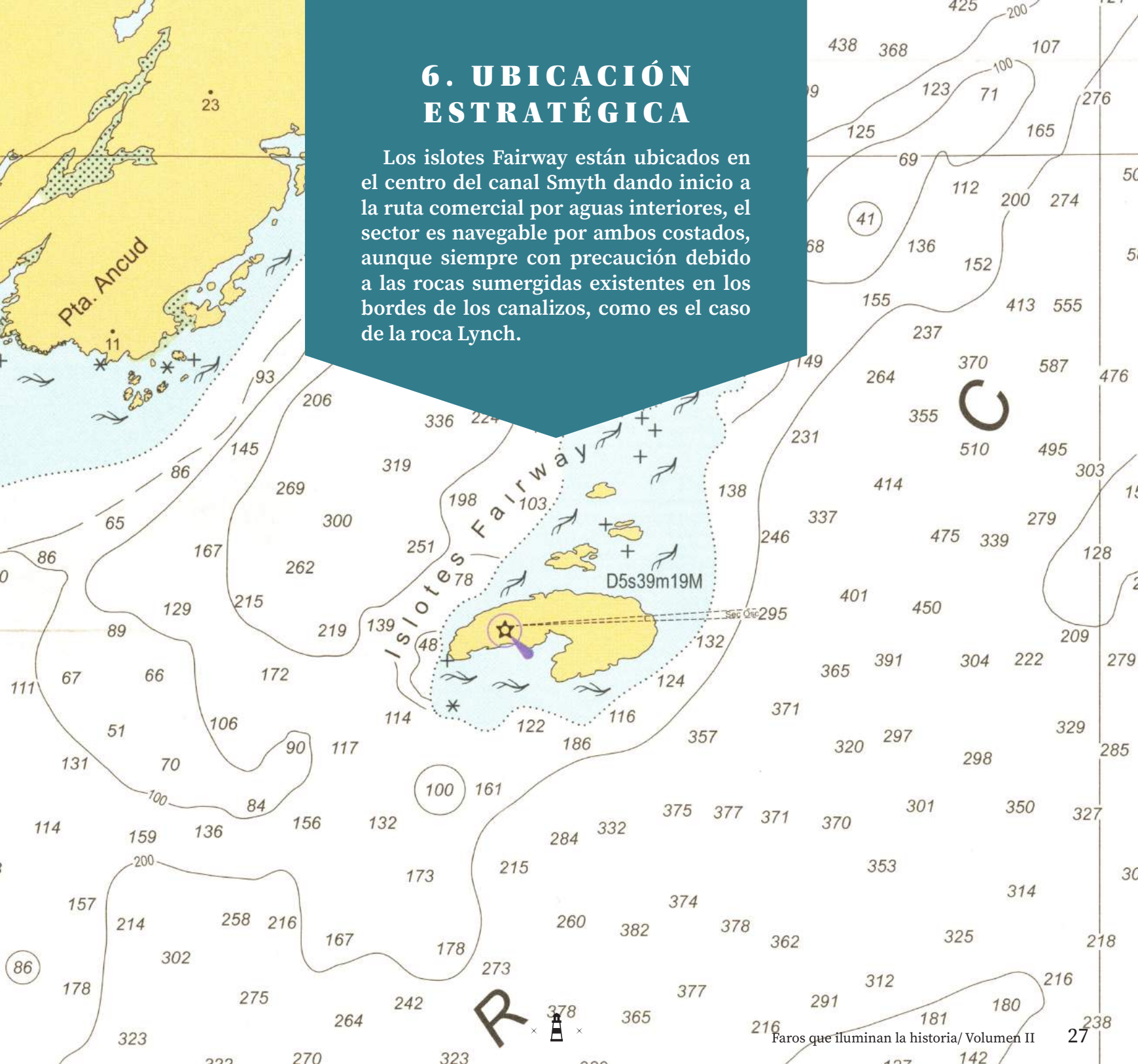
Otro accidente que podemos reconocer, fue el que ocurrió en el paso Shoal, al Mercante “Santa Leonor”, que viajaba de Buenos Aires a Valparaíso el 31 de marzo de 1968 a las 01:00 de la madrugada, salvando ilesos sus 51 tripulantes y 7 pasajeros, el mercante también fue declarado como pérdida total por los armadores (Fuente Naufragios en el Estrecho de Magallanes, José Perich Slater, 1998 y Prensa de la época).

”



## 6. UBICACIÓN ESTRATÉGICA

Los islotes Fairway están ubicados en el centro del canal Smyth dando inicio a la ruta comercial por aguas interiores, el sector es navegable por ambos costados, aunque siempre con precaución debido a las rocas sumergidas existentes en los bordes de los canalizos, como es el caso de la roca Lynch.



## 7. Ampliación del Faro:

# 1941

**E**l naufragio del vapor *Moraleda*, quizás empujó a considerar habilitar con una dotación permanente la señal automática del islote Fairway, sumada la importancia estratégica para el control de las naves y embarcaciones que navegan en sus alrededores, más el apoyo meteorológico que se puede brindar, la Dirección del Territorio Marítimo a través de su sección de Faros y Balizas, decide finalmente habitar con personal el faro, en diciembre del año 1941, el ingeniero Sabino López firma los planos para el proyecto “casa para el guardia del faro isla Fairway”, quedando disponible para habitar con dotación permanente desde el año 1943. El accidente ocurrido el año 1968 al *Santa Leonor* ratificó la necesidad de contar con este faro habitado en el lugar.

De las torres y casas de faros construidos en el Estrecho de Magallanes, esta es la de menor dimensión; la torre con su materialidad de albañilería reforzada y hormigón armado de forma octogonal y de pequeña altura no deja de ser elegante en su diseño, con una puerta coronada con un pórtico de tipo románico, que remata en una baranda sobre la terraza a la cual se incorpora la linterna; en cuanto a su casa está construida en material ligero, con su entramado y forro interior en madera y su forro exterior con planchas metálicas, tiene una distribución que considera dos habitaciones grandes, cada una con su baño independiente, una despensa, una cocina, un comedor y una oficina, todo pensado en un jefe de faro casado y un ayudante soltero.



.....  
**Las fotografías nos muestran los cambios que ha tenido Fairway, en la imagen superior se aprecia la torre en 1940 y en la imagen inferior, el Faro Islotes Fairway 40 años mas tarde.**  
.....

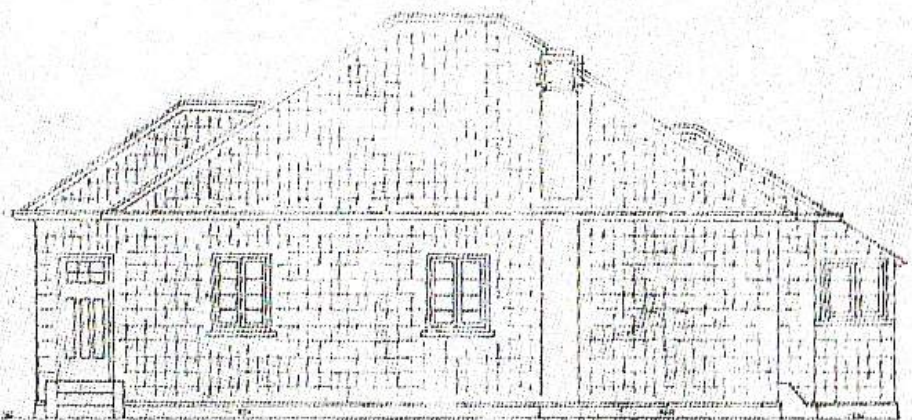


“ **Plano del proyecto de casa, en la página siguiente...** ”

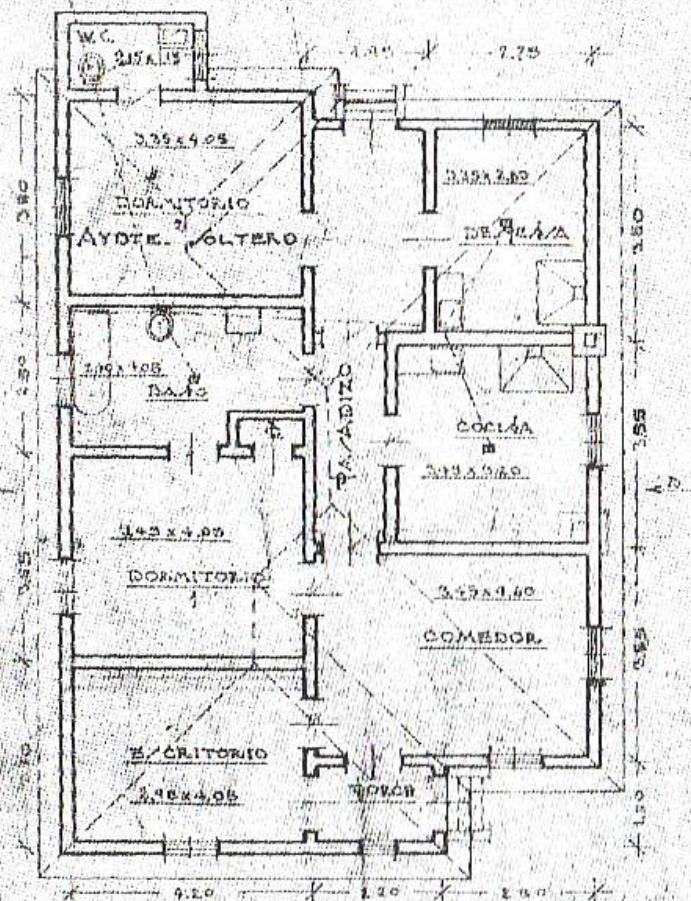




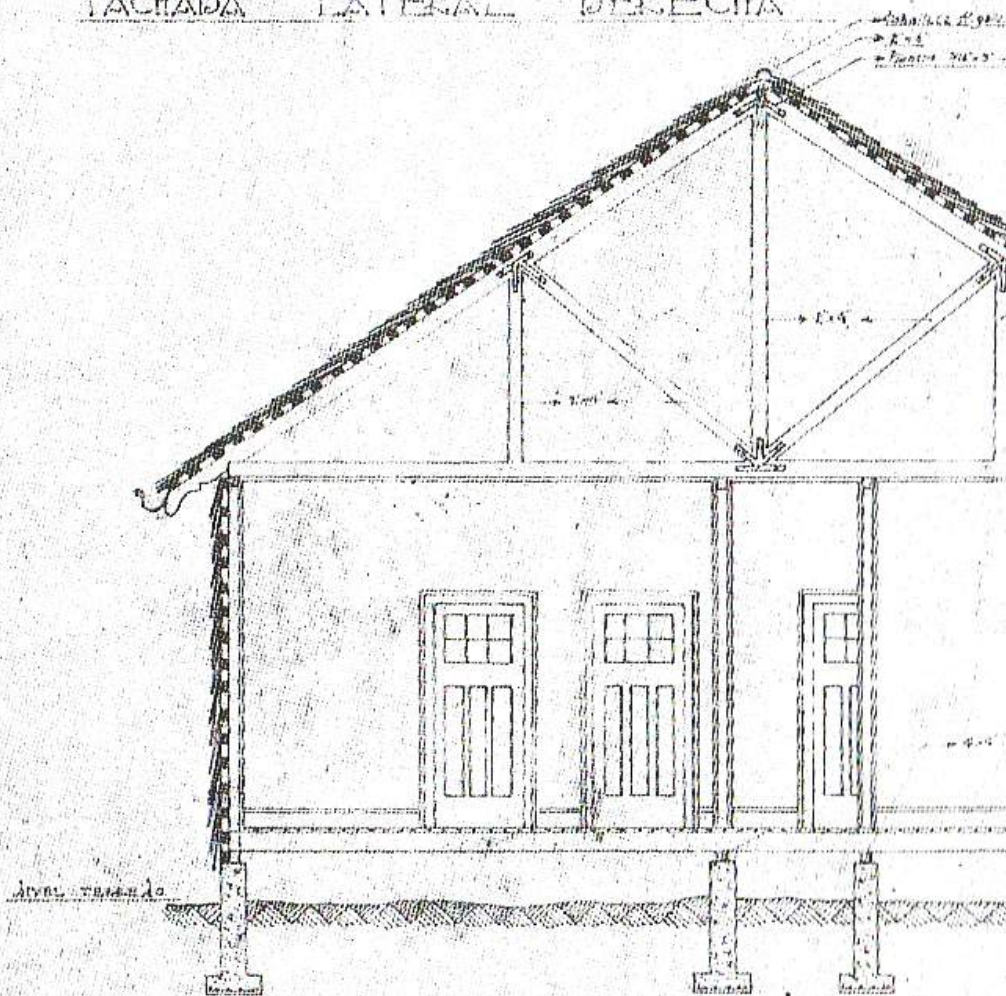
FACHADA PRINCIPAL



FACHADA LATERAL DERECHA



PLANTA



SECCION A-B





# / Fairway en la actualidad /

## 1. Infraestructura:

**E**l Faro Islotes Fairway, ubicado en el canal Smyth, en la principal ruta de navegación por aguas interiores y es ahí donde se levanta la torre octogonal de cinco metros con un sistema de iluminación automática que alcanza los 35 kilómetros de visibilidad con el objetivo de guiar a los navegantes que transitan diariamente la principal Ruta Comercial de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

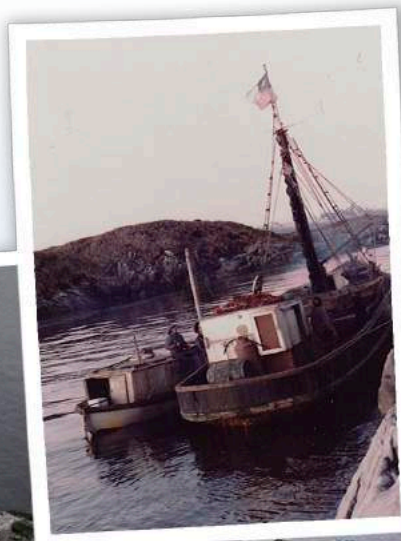
El recinto posee además de la casa habitación y la torre, cuatro bodegas, una destinada a recibir la carga general, otra para recibir y almacenar los combustibles, una carpintería y sala de baterías y una sala de motores, además cuenta con un helipuerto, un pequeño muelle y un atracadero para recibir al buque que lo abastece, que por lo general es una barcaza o una lancha de servicio general, ambos además se utilizan en su rol de control de embarcaciones menores, ya sean yates o pesqueros.





## 2. Operatividad:

**E**sta ruta posee dentro de sus canales y pasos, 592 tipos de señales marítimas entre balizas, boyas, pilotes y luces de sector para hacer más segura la navegación y en donde servidores navales se ofrecen a ser parte de esta importante labor, haciendo soberanía en algunos casos con sus familias, custodiando el funcionamiento de los faros, reportando el ingreso y salida de cada embarcación que diariamente transitan muchas veces en condiciones extremas y estando alerta 24/7 ante cualquier posibilidad de emergencias y apoyo a los navegantes.



## < FUNCIONES GENERALES EN EL FARO >

1. Mantenimiento general a la ayuda a la navegación.
2. Verificar diariamente el funcionamiento de las señales Boston, Lautaro, Oscar, Green, Walker y Buckley.
3. Evacuación de datos Ais ATON instalados en el canal Smyth.
4. Control naval del tráfico marítimo.
5. Observaciones meteorológicas siguientes horarios: 12; 15; 18; 21 y 00 UTC.
6. Observaciones de tiempo presente (WX) a Magallanes radio, faro bahía Félix y faro islotes Evangelistas a las 07:00 y 19:00 horas.
7. Difusión en frecuencia HF y VHF del tiempo presente del área, incluye faro bahía Félix, faro islotes Evangelistas, faro islotes Fairway y pronóstico marítimo de estrecho Nelson AM y PM.
8. Control de embarcaciones menores en trabajos de extracción de erizos, centollas y centros de cultivos de salmoneras en bahía Beaufort.
9. C.N.T.M., últimos 12 meses se efectuaron 729 avistamientos de naves mayores y 700 de embarcaciones menores.



## < ACTIVIDADES DIARIAS EN FAIRWAY >

1. Esto sumado al monitoreo de las seis balizas ubicadas en la boca occidental del Estrecho de Magallanes siendo éstas: Isla Boston, Islote Oscar, Cabo Walker, Isla Green, Islote Lautaro y Punta Buckley.
2. Mantenición y operación a los grupos electrógenos.
3. Recolección de agua lluvia y elevación a estanque en altura para el consumo.
4. Alimentación de aves de corral (07 gallinas y 01 gallo) AM y PM, obteniendo diariamente un promedio de 5 huevos.
5. Alimentación diaria de mascotas domésticas las cuales también cumplen roles de vigía.
6. Riego de verduras y hortalizas en invernadero.
7. Actividades deportivas en máquinas de ejercicio.
8. Mantenimiento general a las dependencias.
9. Reaprovisionamiento del faro (ver foto)



# 2016

### 3. La mujer en la Armada de Chile y en los Faros:

#### Islotes Fairway y la primera mujer Jefe de Faro.

**E**l gran Islote Fairway, por primera vez en la historia de las Fuerzas Armadas, una mujer es Jefe de Faro, rompiendo todo paradigma ha demostrado la visión de la Armada de Chile en cuanto a la gestión de género en reparticiones que generalmente eran ocupadas por hombres. Se trata de la Cabo 2° LT (Nv.) Cindy Gutiérrez, quien desde el 14 de diciembre del 2016 junto a su marido el Cabo 2° IM (Inf.) Óscar Alarcón, custodian durante un año el control del tráfico marítimo necesario para otorgar seguridad a la navegación de aguas interiores y, por consiguiente, proteger la vida humana en el mar.

“

Me siento muy orgullosa de poder hacer patria junto a mi marido en este lugar tan inhóspito, siendo la primera mujer Jefe de Faro en 179 años de historia naval, manteniendo siempre el prestigio institucional en cuanto al cumplimiento de nuestro deber.

”



## 4. Dotación del Faro Islotes Fairway en el Año de su Centenario:

**D**esde el 2018 la incorporación de matrimonios en servicio activo ha sido también una innovación en las dotaciones de Faros Aislados. Esto conlleva un gran desafío tanto en lo profesional como en lo personal, ya que implica adaptarse a la soledad y a un clima que en ocasiones es muy adverso, exige que las tareas sean distribuidas por igual en dónde se trabaja compartiendo deberes y diversas actividades.

### **Primer ayudante:**

C2° (Mc.Mq.) María MORAGA Venegas.

### **Jefe faro :**

C1° (F.Mc.Eln.Tc.) David MALDONADO Rivera.



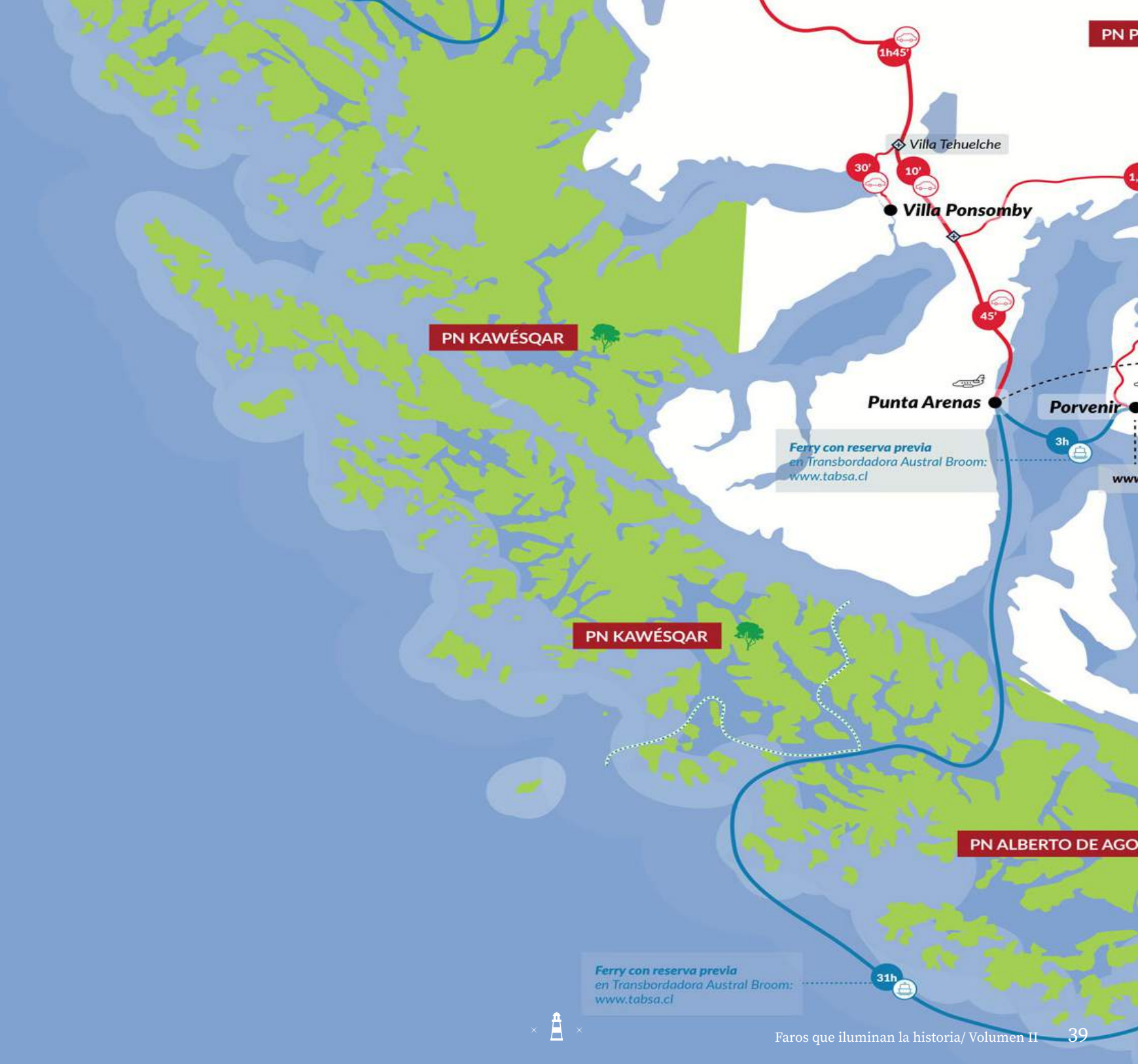
# / RESERVA NACIONAL /

Islotes Fairway se encuentra dentro de los terrenos que comprenden la Reserva Nacional Alacalufe (actual Parque Nacional Kawésqar), administrados por la Corporación Nacional Forestal (CONAF), está ubicada en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, comprende los archipiélagos occidentales de las provincias de Última Esperanza y Magallanes. La Reserva fue creada el 22 de julio de 1969 por D.S. N° 263 del Ministerio de Agricultura.

Con el objeto de velar por la seguridad de la vida humana en el mar y ejercer el control y vigilancia marítima y soberanía, CONAF entregó en comodato a la Armada de Chile 10.000 metros cuadrados (una hectárea) del Islote Fairway, para hacer cumplir sus funciones institucionales de soberanía y profesionales, esta entrega tiene una duración indefinida y mientras persistan en el tiempo los objetivos de las instituciones que lo suscribieron en Punta Arenas el 01 de diciembre del año 2010.

El parque destaca por la protección de las especies de fauna como el zorro culpeo y el huemul en ambientes marinos, se ven ejemplares de foca leopardo, ballenas, delfín austral y chileno. Además, habitan aves tales como el fío-fío, churrín del sur y carpintero gigante. En cuanto a flora, están los árboles siempre verdes, como el coigüe de Magallanes, ciprés de las Güaitecas y canelo, con un paisaje en que predominan islas, montañas bajas, canales y fiordos; a esta reserva solo se puede acceder por vía marítima





1h45'

Villa Tehuelche

30'

10'

Villa Ponsomby

45'

PN KAWÉSQR

Punta Arenas

Porvenir

Ferry con reserva previa en Transbordadora Austral Broom: [www.tabsa.cl](http://www.tabsa.cl)

3h

www

PN KAWÉSQR

PN ALBERTO DE AGO

Ferry con reserva previa en Transbordadora Austral Broom: [www.tabsa.cl](http://www.tabsa.cl)

31h



# / Línea de Tiempo /

**1480**

Nace en Portugal  
**Hernando de Magallanes**

**1492**

**Cristóbal Colón  
descubre América**



**1513**

**Vasco Nuñez de Balboa  
y Francisco Pizarro  
descubren el Mar del Sur**



**1519**

**Zarpe de Magallanes de  
Sanlúcar de Barrameda**



**1520**

**Descubrimiento  
del Estrecho de Magallanes**



**1579**

**Pedro Sarmiento de Gamboa  
descubre canal Sarmiento**



**1829**

**Tenientes Skyring y Graves  
reconocen y dan nombre  
al canal Smyth.**





**1843**

Toma de posesión del Estrecho de Magallanes y funda fuerte Bulnes



**1888**

Primer llamado a Propuesta Pública para balizar el Estrecho



**1920**

Se inaugura el faro automático Islotes Fairway



**1943**

Se construye casa en Fairway y habita con personal



**1969**

Se declara Reserva Nacional Kawesqar



**1974**

Se modifica la señal cambio de gas por electricidad



**2016**

Primera mujer Jefa de Faro



# / Índice de láminas /

N° lámina	Título	
1 (portada)	Faro Fairway, 2020 Fotografía: C 1° (F.MC.ELN.TC) D. MALDONADO	
2 - 3	Faro Fairway, 2020 Fotografía: C 1° (F.MC.ELN.TC) D. MALDONADO	Navegando el canal Smith en demanda del Estrecho de Magallanes.
4 - 5	Atardecer en Fairway Fotografía: SOM Sr. G. González C.	
6	Mapa De América Hacia El Año 1500 Fotografía Archivo: Pinterest	Cristobal Colón y el descubrimiento de América.
7	Hernando De Magallanes y Cristobal Colón. Montaje Digital: Nicolás Del Canto Q.	
8 - 9	Descubrimiento de América. Montaje Digital: Nicolás Del Canto Q.	
10	Navegación de las carabelas. Fotografía archivo: Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.jpg	Fuente: <a href="http://www.artistasplasticoschilenos.cl/biografia.aspx?itmid=357">http://www.artistasplasticoschilenos.cl/biografia.aspx?itmid=357</a>
11	Estrecho de Magallanes. Fotografía Archivo: Infobae	Artículo publicado originalmente en la revista Herodote.
12	Goleta Ancud Montaje Digital: Nicolás Del Canto Q.	
13	George Slight & Contralmirante Miguel Aguirre. Montaje Digital: Nicolás Del Canto Q.	El año 1892, bajo el gobierno de Jorge Montt Álvarez, fue contratado el ingeniero George Slight Marshall, para estudiar la posibilidad de construir faros en la región Austral.
14	Faro Fairway en sus inicios. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	



15	Fanal AGA Fotografía Archivo: Señalización Marítima	
16	Vapor Moraleda Archivos Históricos de Prensa.	
17	Recortes Diario La Union, 1940. Archivos Históricos de Prensa.	Recortes extraídos del diario La Union de Punta Arenas.
18	Casco Hundido Buque Santa Leonor, Paso SHOAL. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	
19	Recorte Carta 11100 Fotografía Archivo: SHOA	
20	Faro Fairway, 1982. Fotografía: SOM Sr. G. González C.	
21	Fotos antiguas de Fairway. Fotografía Archivo: Señalización Marítima & SOM Sr. G. González C.	Fotografías tomadas en el año 1982.
22	Plano Proyecto casa para el guardia. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	Planos firmados por el ingeniero de faros Don Sabino López Díaz, 1941.
23	Toma aérea Faro Fairway. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	
24	Dotación Faro Fairway, 2020. Fotografía: C 1° (F.MC.ELN.TC) D. MALDONADO	
25	Muelle y Aduana Faro Fairway. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	
26	Paisaje Canal Smith y Casa del Faro Fairway. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	

27	Cabo Cindy Gutiérrez en Faro Fairway. Fotografía: Revista Vigía.	
28	Dotación Faro Fairway, 2020. Fotografía: C 1° (F.MC.ELN.TC) D. MALDONADO.	Dotación centenaria, quienes habitan Fairway desde el año 2018.
29	Vista Aérea del Parque Kawesqar. Fotografía Archivo: CONAFa	
30	Plano Aéreo del Parque Kawesqar. Fotografía Archivo: CONAFa	Los parques nacionales son áreas protegidas que se encuentran bajo control de CONAF.
31	Plano Proyecto de Faro para Islotes Fairway. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	
32	Contraportada. Fotografía Archivo: Señalización Marítima	

## / Colaboración /

<b>Idea Original:</b>	CF LT. Jaime Gatica Calderón
<b>Redacción:</b>	SOM Gustavo González Cortés Francisco Astudillo Tapia
<b>Edición:</b>	CF LT. Jaime Gatica Calderón SOM Gustavo González Cortés Francisco Astudillo Tapia
<b>Diseño y Diagramación:</b>	Nicolás del Canto Quiroz
<b>Colaboración:</b>	Damaris Hidalgo



# / Bibliografía /

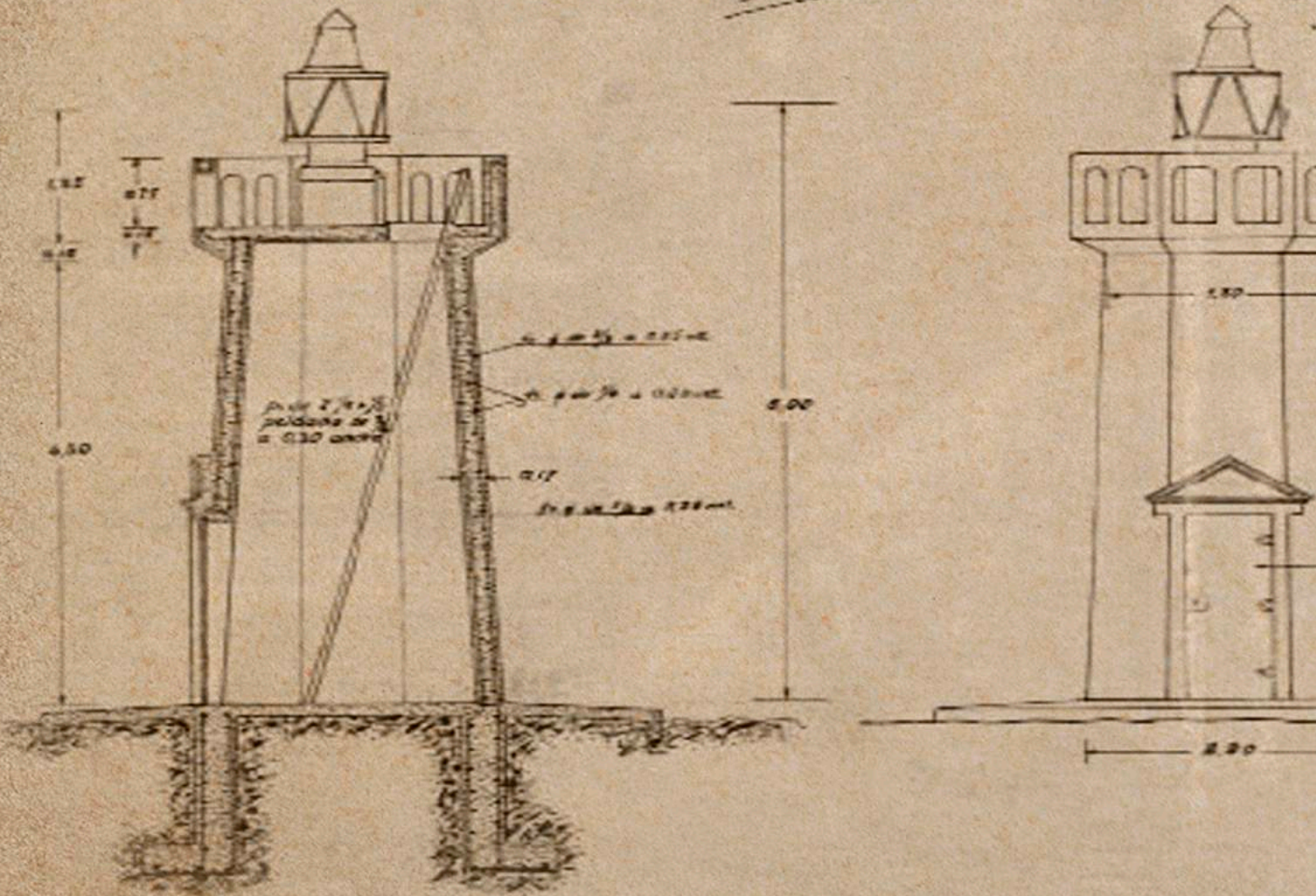
1.-	Memorias de Marina	1889 al 1942
2.-	S.H.O.A.	Anuarios Hidrográficos Vol 33; 38 Y 43
3.	Archivo Historico DGTM y MM	Fondo Señalización Marítima, Expedientes Varios
4.-	Nafragios en el Estrecho de Magallanes	Jose Perich Slater, 1998



# PROYECTO DE FARO CANAL SA

Escala 1/50

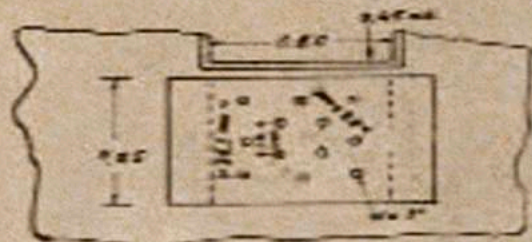
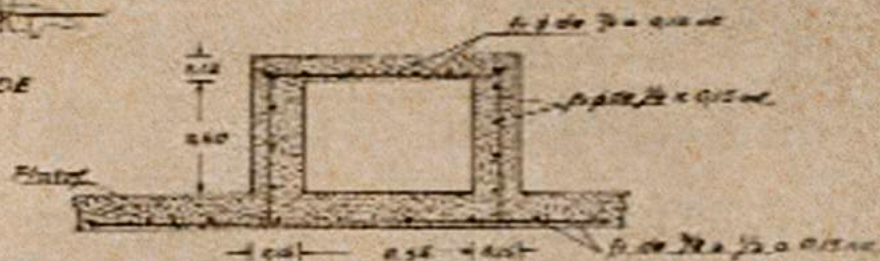
*Salvador Lopez*  
Ingeniero de Toros



# PADA ISLA FAIR WAY MITH

Valparaíso, Setiembre de 1939.

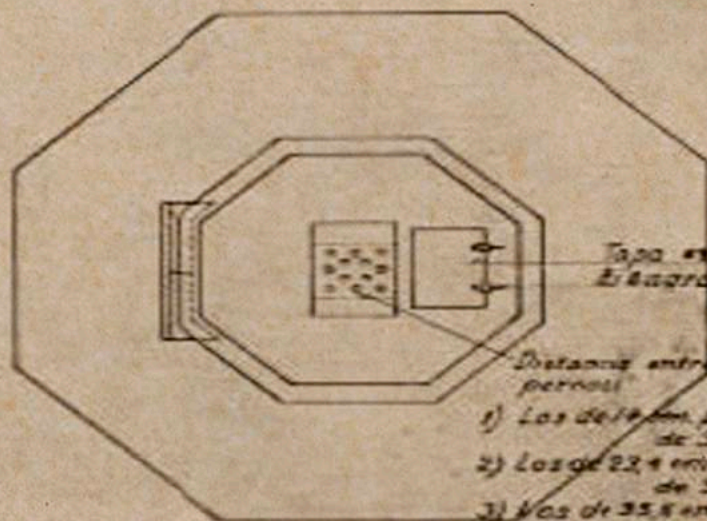
*[Signature]*  
CAPITAN DE NAVIO  
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE  
NAVEGACION



Escala 1/25

DETALLE DEL PEDESTAL PARA EL FANAL

Paredes de 200 x 200  
en plancha de 1/2  
distancia de bronce  
cuerpo de bronce



Tapa estufa de f.  
Estructura de bronce

Distancia entre agujeros para  
pernos

- 1) Los de 19 mm. para fanal AGA  
de 300 mm.
- 2) Los de 22 mm. para fanal Pintado  
de 300 mm.
- 3) Los de 25 mm. para fanal Pintado  
de 300 mm.

VISTA DE ABAJO

