



FUNDACIÓN
VALLE HERMOSO



centro de estudios
HEMISFÉRICOS Y POLARES



Newsletter

N°24 / mayo 2021

Mónica Krassa Rowe VIVENCIAS DE UNA PIONERA ANTÁRTICA



Con una vasta trayectoria profesional y una naturaleza curiosa, la periodista Mónica Krassa Rowe ha hecho de todo. Desde ser parte de la primera Orquesta Sinfónica de Niños en Latinoamérica, donde tocaba el piano, hasta ser comentarista internacional y producir programas televisivos, presidir la agrupación de pilotos mujeres de Chile “Alas Andinas” y coordinar proyectos del David Rockefeller Center for Latin American Studies de la Universidad de Harvard en Chile, donde cursó estudios de postgrado.

Contenido

Ciencia antártica: algas invasoras del ecosistema

Juan Castro Mardones y los faros de Magallanes

Actividades Mes del Mar

Desde pequeña sintió fascinación por la geografía y los lugares remotos, intereses que la llevaron a la Antártica, continente que la cautivó y que ha sido parte importante de su trabajo. Originaria de la localidad de El Tofo, en la Región de Coquimbo, es madre de dos hijos (Martín y Lukas Burns, de 33 y 30 años, respectivamente) y una amante de los viajes.

Realizó 23 vuelos al continente blanco en la década de 1980 y organizó una expedición en un bote a remos por el Mar de Drake. Sobre su experiencia supervisando y coordinando viajes con turistas, expedicionarios y medios de comunicación a la Antártica, los desafíos que enfrentó y los proyectos que la motivan conversamos en esta entrevista.

¿Cómo surgió su interés por el continente helado y por qué decidió dedicarle tiempo y trabajo a la divulgación antártica?

Desde pequeña me interesó observar el mundo en un globo terráqueo que teníamos en casa. También en clases en el colegio fijaba mis ojos en un mapa de Chile, donde desde la distancia podía ver unos pequeños anexos del tamaño de una estampilla que representaban Isla de Pascua, la Isla Salas y Gómez, el archipiélago de Juan Fernández y la Antártica.

Para mi sorpresa descubrí que la Antártica Chilena tenía una superficie mayor a la de Chile continental y que el continente antártico, situado en el confín del mundo, era más grande que toda la superficie de Europa. Me desilusioné de los mapas porque no tenían la posibilidad de proyectar la realidad. Más tarde, como alumna de periodismo, pensé que necesitaba comunicar estas grandes verdades, y girar el globo terráqueo para descubrir qué escondía la Antártica bajo sus hielos.

Mientras cursaba mi Postgrado en Educación en la Universidad de Harvard, encuesté a los alumnos y profesores para medir sus conocimientos sobre el fin del mundo, que resultaron ser muy escasos. Esto me llevó a contactar a una cadena de televisión en Estados Unidos y conseguir que financiara el 50% del costo de un documental educativo sobre Tierra del Fuego y la Antártica.

Intenté reunir el otro 50% en Chile, lo que no se logró, pero mientras confeccionaba el guión conocí a varias personas “antárticas” como Oscar Pinochet de la Barra y el geofísico Oscar González-Ferrán, que despertaron mi interés —y luego pasión— por la Antártica.

Usted formó parte de un proyecto impulsado por Sernatur y la FACH en la década de 1980 para realizar los primeros vuelos turísticos a la Antártica, ¿Qué podría contarnos al respecto?

Ese interés en realizar un documental para dar a conocer el fin de mundo me llevó no solo a conocer a expertos antárticos, sino también a golpear las puertas del Servicio Nacional de Turismo.

La directora Margarita Ducci me ofreció un puesto en el Departamento de Relaciones Públicas. Poco a poco fui detectando el interés incipiente de parte de tour operadores, medios de comunicación y expediciones de todo tipo en visitar la Antártica.

Es así como nos pusimos en contacto con la FACH, quienes recibían solicitudes de traslado en sus aviones Hércules C-130, los únicos capaces de aterrizar en el aeródromo de la Base Teniente Rodolfo Marsh, la principal puerta de entrada a la Antártica por este lado del continente blanco (hoy se conoce como Base Frei). De esta manera, en el año 1984 surgió el proyecto FACH-Sernatur para realizar —durante la temporada antártica— tres vuelos en noviembre y tres en marzo, con 40 pasajeros en cada vuelo, intentando así satisfacer la creciente demanda.

El Hotel Cabo de Hornos en Punta Arenas nos facilitó el personal de servicio y la alimentación, y dos toneladas de agua para cada viaje, ya que en la Antártica no nos estaba permitido derretir la nieve.

Las actividades para los turistas comprendían vuelos en helicóptero sobre la península Antártica, aterrizajes sobre glaciares en aviones Twin Otter con esquís, y visitas a las bases cercanas.

En los viajes incluíamos a científicos y expertos en distintas materias antárticas, quienes cada noche exponían temas geopolíticos y de ciencias antárticas, mientras las familias de la Villa Las Estrellas relataban sus experiencias viviendo en la base. La Oficina de Correos cumplía una función importante, ya que era donde los turistas podían estampar sus pasaportes y también depositar sus tarjetas o cartas dirigidas a sus parientes o amigos.

¿Cómo era la experiencia de volar en los Hércules C-130?

Estos aviones son reconocidos como los más seguros para vuelos a la Antártica y entre sus características destaca la alta resistencia de su tren de aterrizaje, que les permite aterrizar en pistas semi-preparadas o de *permafrost*, como la que existe en el Aeródromo Rodolfo Marsh.

Hay que tener presente que en esos años trabajábamos en un proyecto piloto destinado a interesar a empresas privadas para que adquiriesen aviones que cumplieran con los requisitos técnicos para volar a la Antártica y aterrizar en la Isla Rey Jorge.

¿Qué aspectos de la Antártica eran los que más llamaban la atención de los turistas y de qué procedencia eran éstos?

En los 23 viajes que realicé desde 1984 a 1990 observé que lo que más sorprendía a los turistas era lo cambiante que podía ser todo en la Antártica. El mandamás mayor era el tiempo y había que adaptarse a cualquier situación nueva, a veces en cuestión de minutos.

La mayoría de los turistas eran viajeros de clubes centenarios, no por su edad –aunque en general eran bien mayores– sino porque muchos de ellos habían viajado por más de 100 países en cuatro continentes, y el único que les faltaba por conocer era la Antártica. Generalmente, eran personas influyentes en sus países, y la experiencia de volar en un avión Hércules de la FACH y pernoctar en una base chilena era una novedad absoluta.



Mónica Krassa con sus hijos el día del juramento a la bandera como piloto de reserva de la FACH.

Un gran porcentaje de viajeros provenía de Estados Unidos, Europa, Japón, Brasil, Francia y de la Polinesia Francesa. Prácticamente no llegaban turistas chilenos. Los pocos que llegaron se sorprendieron mucho al observar que en la Antártica Chilena se encontraran estaciones y bases de otros países con sus respectivas banderas, lo que les cambiaba el concepto que tenían de la Antártica.

En una ocasión llegó a mi oficina de Sernatur el aventurero profesional Ned Guillete, quien estaba organizando la primera expedición en un bote a remos para cruzar el Mar de Drake, desde el Cabo de Hornos hasta la Antártica. Me contó que el *Sea Tomato* (así se llamaba la embarcación) había sido especialmente diseñada y construida para navegar en el peor de los mares y que si se daba vuelta, volvía a su posición original en cuestión de minutos.

Logramos que el domingo siguiente se publicara una foto del bote en la primera página de *El Mercurio*, lo que atrajo el interés de la Armada para hacerse cargo del salvataje y rescate en el caso de ser necesario.

El proyecto contaba con el auspicio de la Revista *National Geographic*, lo que considerábamos muy positivo ya que podrían publicar un artículo sobre Chile y su relación histórica con la Antártica. En los preparativos de esta expedición, acompañé al equipo de Ned Guillete hasta las cercanías del Cabo de Hornos en una barcaza centollera que se alquiló para remolcar al *Sea Tomato*. Esperamos dos semanas para que el tiempo fuera favorable para la travesía, pero en esa temporada no se tuvo suerte.

Primer vuelo con turistas a la Antártica. Mónica Krassa es la tercera desde la derecha.



Al año siguiente, la tripulación logró su cometido y en señal de agradecimiento donaron el bote a la Capitanía del Puerto de la Isla Rey Jorge. Actualmente, el *Sea Tomato* se encuentra en Valparaíso en las dependencias del Museo Marítimo Nacional, y estamos trabajando en una propuesta de restaurarlo, integrando a alumnos de algunas escuelas de Valparaíso.

Como periodista, le tocó representar al National Geographic TV y a diversos cineastas extranjeros en la realización de documentales sobre la Antártica, ¿Podría contarnos acerca de este trabajo?, ¿Cuáles fueron sus mayores satisfacciones y desafíos en esta labor?

El *National Geographic TV* me contrató para coordinar una expedición sobre la Península Antártica, para lo cual *charteamos* un velero que recorrió gran parte de la península, logrando obtener algunas filmaciones desde un girocoptero.

El reconocido piloto inglés Giles Kershaw, a quien yo había conocido anteriormente volando para el British Antarctic Survey, lamentablemente fue tumbado por un viento catabático durante el último día de la filmación, cayendo al suelo y muriendo a las pocas horas.

Cuando me llamaron por radio para contarme sobre este lamentable accidente, optamos por llamar al Embajador británico en Chile para que diera la orden de sepultarlo en territorio británico y no en el territorio chileno que se superpone, lo que supusimos sería bastante más engorroso.

Un grupo de cineastas japoneses de NHK World–Japan me contactó para que los ayudara con un programa de televisión. ¡Cuál sería mi impresión cuando los recibí en la Antártica vestidos prácticamente como marcianos!

Había olvidado comentarles que durante el mes de marzo es muy posible no encontrar nieve en las inmediaciones de la base, sólo hay glaciares distantes y unos pocos icebergs errantes flotando en el Estrecho de Bransfield.

Muy luego se dieron cuenta que el lugar se parecía más al desierto de Atacama... pero lo que al comienzo fue una decepción se fue transformando en una gran oportunidad para filmar la flora antártica, con sus líquenes y musgos.

También encontramos una roca fósil con la figura de un helecho en su interior y así cambiaron el tema inicial del documental al supercontinente de Gondwana, rescatando la época en que la tierra que correspondería hoy a la Antártica tenía una posición tropical.

Conocido es el hecho que el tiempo antártico es muy cambiante y que a veces las condiciones meteorológicas pueden implicar riesgos, ¿Hubo alguna situación que ‘les recordara’ que estaban en un ambiente inhóspito?

La Antártica siempre nos recuerda, de alguna manera u otra, que el dueño, jefe y señor es el factor clima. Les decíamos a todos que “the weather is the boss” porque en cosa de minutos el tiempo puede variar, y para esto aprendimos a prepararnos con distintos planes alternativos.

En una oportunidad me quedé sola con otra persona en un glaciar por bastante tiempo, ya que el avión Twin Otter sobre esquís en el cual volábamos tuvo que retornar a la base con un pasajero que no se sentía bien. En cosa de segundos cambió el tiempo y no se veía nada. Tuvimos mucha suerte que el avión pudiera rescatarnos en medio de esa densa neblina.

Otro recuerdo muy impresionante fue cuando un avión Hércules, que presentaba problemas en su tren de aterrizaje, tuvo que aterrizar en el Aeródromo de la Base Tte Marsh con 40 pasajeros a bordo.

La idea de los vuelos *back-to-back* era que debían regresar ese día en el mismo avión los pasajeros que ya habían cumplido el programa. Pero en esa oportunidad no fue así.

Debimos adaptarnos y alojar el doble de pasajeros. Cuando le comenté al chef que no sabíamos por cuanto tiempo tendríamos que quedarnos, me respondió que no tenía cómo conseguir comida suficiente. Le recordé que el contrato estipulaba un mínimo de 10 días adicionales de comida para enfrentar este tipo de situaciones, pero su respuesta fue que “nunca imaginamos que esto nos podría ocurrir”.



Izquierda arriba: Recibiendo a exploradores en el Hotel Estrella Polar. Derecha arriba: Compartiendo en Base Bellingshausen. Izquierda abajo: Entrega de un ramo de flores del Jefe de la Base Polca luego de visita al invernadero. Derecha abajo: Compartiendo en la Base Gran Muralla (China).

Enseguida nos contactamos con los rusos y los chinos quienes ofrecieron comida y sus cocineros para prepararlas.

Usted es una mujer muy activa y de intereses diversos, además de periodista es miembro de Alas Andinas, agrupación que reúne a mujeres pilotos, ¿Qué puede contarnos de esta faceta suya?, ¿La motivó de alguna manera su experiencia en los viajes antárticos para formarse como piloto?

Desde que tengo recuerdo siempre me fascinaron los lugares aislados y, como mi padre ingeniero fue también piloto civil, a veces lo acompañaba cuando era pequeña en los traslados de enfermos en un avión ambulancia desde lugares remotos de la IV Región a la capital. Es así que cuando dirigí la Agrupación de Mujeres Pilotos tenía claro mi norte.

Al igual que él, quería contribuir en aspectos relacionados con la ayuda a la comunidad. De esta manera, realizamos un primer operativo médico-dental en conjunto con la Fuerza Aérea a un lugar aislado al interior del valle de Elqui.

También después del terremoto de 2010 cuando la carretera panamericana quedó interrumpida, en coordinación con la Fuerza Aérea, la Federación Aérea y clubes aéreos, nos unimos como agrupación a la red de auxilio. Por otra parte mi marido, quien ya no está con nosotros, también fue piloto y volé muchas horas con él sin incidentes; sin embargo creo que los viajes antárticos me ayudaron a descubrir que ante una emergencia es mejor estar preparada para enfrentarla y no depender de alguien para mantenerme viva.



Recibimiento del Jefe de Base en pista Marsh.

¿Cuál es su vínculo con el Museo Marítimo Nacional y su Sala Antártica?

A lo largo de los años mi interés hacia la educación antártica me sigue manteniendo motivada. Es así como el director del Museo Marítimo Nacional me invitó a participar en la creación de la primera sala antártica en el país, que inauguramos en septiembre de 2019.

Se espera que en un futuro esté interconectada con la Base Antártica Arturo Prat, permitiendo a investigadores, turistas, estudiantes y público en general, acceder a una muestra interactiva de actividades que se desarrollan en el continente blanco. En este proyecto ha participado la Corporación Patrimonio Marítimo y la Universidad de Harvard a través del David Rockefeller Center for Latin American Studies. ¡Ojalá que este sueño algún día se convierta en realidad!

MATRIMONIOS Y UN ÚLTIMO VIAJE:

“Hay un par de anécdotas más que recordé. La primera fue una ceremonia de matrimonio de una pareja de avanzada edad (más de 90 años) que se conocieron en la Antártica. El Jefe de la Base China aceptó gustosamente officiar de maestro de ceremonias para esta ocasión”.

“La segunda es muy emotiva también. Por casualidad me senté al lado de un turista que temprano en la mañana estaba tomando cerveza. Me comentó que este era su último viaje porque padecía de un cáncer terminal. Fui a despedirlo personalmente al aeropuerto y días después recibí un reloj de sequoia de obsequio de su parte en agradecimiento. Supe después que ya había muerto cuando recibí su regalo”, relató Mónica Krassa.



Colaboración de Alas Andinas en insumos médicos post terremoto, 2010.



Mónica Krassa durante la inauguración de la Sala Antártica, Museo Marítimo Nacional, 2019.

EDITORIAL

Fundación Valle Hermoso.

Es una institución privada y sin fines de lucro. Su misión principal es “conservar, proteger e incrementar el patrimonio histórico, cultural y ambiental de la nación chilena”, generando, apoyando y promoviendo proyectos en las áreas de educación, investigación y cultura. Su actual presidenta es Consuelo León Wöppke.

www.fundacionvallehermoso.cl

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares

Institución académica dedicada al estudio de las diversas realidades del hemisferio occidental y las regiones polares, con énfasis en el continente antártico, educación y temas patrimoniales. Su actual director es Nelson Llanos Sierra.

nelson.llanos@fundacionvallehermoso.cl

www.hemisfericosypolares.cl

www.facebook.com/HemisfericosyPolares

Fono: +56 32 3186296

Roma 116, Recreo, Viña del Mar.

Comunicaciones

Erika Schubert, periodista.

erika.schubert@fundacionvallehermoso.cl

La excepcional extensión costera de Chile y su privilegiada posición en la cuenca del Pacífico han posibilitado su carácter tricontinental, donde el elemento marítimo sirve como unificador del territorio americano, polinésico, y antártico. Esta singular realidad se conmemora de manera especial desde 1974, fecha en que se instituyó el “Mes del Mar”. Esta efeméride, junto con rendir homenaje a las Glorias Navales, busca también fomentar el conocimiento sobre los recursos del océano, poner en valor el patrimonio marítimo, y contribuir a la cultura, identidad, y conciencia marítima del país.

A pesar de su ventajosa situación geográfica; de la probada capacidad de su Armada y marina mercante; de su desarrollo portuario; y de contar con significativas hazañas realizadas por navegantes chilenos, parece evidente que el país está todavía lejos de consolidarse como una nación marítima. Como se ha dicho tantas veces, la identidad nacional ha sido forjada principalmente en el valle central, tendiendo a “mirar hacia adentro”, en vez de volcar los ojos hacia la inmensidad del océano.

Cabe destacar entonces, la labor que diversas instituciones nacionales realizan para revertir tal situación, fomentando la vocación marítima del país, entre ellas: la Armada, la Fundación Mar de Chile, la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, el Museo Marítimo Nacional, la Liga Marítima de Chile, y tantas otras que -a través de su trabajo- hacen del “Mes del Mar” un compromiso permanente, durante todo el año.

Nelson Llanos Sierra

Director Centro de Estudios Hemisféricos y Polares

Científicos Estudian las Algas Verdes, Potenciales Invasoras del Ecosistema Antártico

- *Estos organismos son capaces de desplazarse de un polo a otro, superando barreras climáticas y generando episodios de bloom.*
- *Gracias a la investigación, publicada en la revista científica *Cryptogamie Algologie*, se identificaron tres nuevas especies para la zona.*



En la naturaleza, todo funciona en un perfecto y delicado equilibrio, más aún si se trata de ambientes extremos y aislados como es la Antártica. Existen numerosos estudios sobre la diversidad y composición de las algas rojas y pardas, endémicas de la Antártica, pero un número menor de investigaciones sobre las algas verdes que, si bien son menos abundantes en el continente helado, la llegada de nuevas especies podría afectar la biodiversidad marítima de la zona.

A raíz de lo anterior, un equipo de investigadores liderados por Hélène Dubrasquet, bióloga marina del Instituto de Ciencias Ambientales y Evolutivas (ICAEV) de la Universidad Austral de Chile (UACH) se volcó a la tarea de identificar las especies de algas verdes presentes en el territorio antártico. "Se asume que por tener bajo número de especies las algas verdes antárticas son muy bien conocidas. Sin embargo el uso de

herramientas genéticas ha demostrado recientemente que existen especies crípticas, es decir, especies con la misma morfología, pero distintas genéticamente. Así, la biodiversidad en algas antárticas está subestimada y realizar estudios genéticos permite levantar información base sobre estos organismos", comenta Dubrasquet.

El estudio, publicado en la revista científica *Cryptogamie Algologie*, consistió en desarrollar una base de datos con información genética de la diversidad de algas verdes en Antártica, con el fin de llevar el registro de cualquier organismo de similares características que pudiese atravesar la Corriente Circumpolar Antártica (CCA).

Según explicó la Doctora Marie-Laure Guillemain, genetista del Centro de Investigación Dinámica de Ecosistemas Marinos de Altas Latitudes (IDEAL) de la UACH, co-autora del estudio, es importante contar con esta información

básica, para saber qué especies están presentes en la Antártica y cuáles están llegando, y así poder reaccionar oportunamente en caso de encontrarnos con alguna perjudicial para el medioambiente.

“Las algas verdes son especies a las que hay que prestar especial atención: por su movilidad entre polos y su capacidad para soportar condiciones extremas pueden convertirse en potenciales invasores de los lugares nuevamente colonizados (...)

Se trata de una variedad muy resistente en comparación al alga roja antártica,

que es muy sensible a factores como la temperatura y no logra reproducirse a temperaturas más altas.

Las algas verdes son muy resistentes y adaptables, lo que les da un *plus* para establecerse en distintos ambientes; el hecho de que habiten en ambos polos nos habla de su resistencia y la capacidad de trasladarse largas distancias, cruzando las aguas tropicales”, puntualizó la experta.

Los investigadores estudiaron el ADN de 122 muestras de algas verdes, las que fueron recolectadas durante las campañas antárticas de los años 2013 y 2014.





El estudio consistió en un levantamiento y clasificación genética de las distintas algas.

En los resultados se identificaron tres nuevas especies para la zona: *Rosenvingiella radicans*, *Urospora wormskioldii* y *Ulvella islandica*. La identificación molecular reveló grandes coincidencias entre estas algas de la Antártica y muestras obtenidas en el hemisferio norte, confirmando que tienen una distribución anfipolar (presencia en ambos polos del planeta).

Según la científica, las algas verdes que viven en aguas frías de otras regiones podrían ser capaces de traspasar la Corriente Circumpolar Antártica (CCA), que actúa como barrera natural, llegando a las costas del continente blanco a través del agua de lastre y el casco de los barcos.

“En la Antártica existe una menor diversidad de algas verdes, son menos las especies reportadas. No obstante, tienen la capacidad de sobrevivir en condiciones muy estresantes y algunos de estos organismos pertenecen al mismo género que las algas que han generado proliferación (*bloom*) en varias zonas del mundo, como en China durante los Juegos Olímpicos de 2008, causando grandes problemas”, comenta la Dra. Guillemín.

“En el caso de las algas verdes, que por sus características intrínsecas son candidatas a ser especies invasoras, es de suma importancia poder identificarlas y monitorearlas en el contexto del cambio global y del aumento del tráfico marítimo en la zona antártica”, explica Dubrasquet.

CF LT Juan Castro y la vida en los faros de Magallanes

“Muchas veces la soledad, el aislamiento y la falta de la familia pasan la cuenta”

En 1984, el entonces Teniente Primero Litoral de la Armada Juan Castro Mardones fue transbordado a la Gobernación Marítima de Punta Arenas para asumir el mando de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada y comandar la BOEM (Boca Oriental del Estrecho de Magallanes), cuya jurisdicción abarca los faros de Punta Delgada, Dungeness y Cabo Espíritu Santo.

Respondiendo a la necesidad de desarrollar un sistema automático de navegación por radar (AIS), que permitiera monitorear el área y dar seguridad a la navegación de las plataformas petroleras del proyecto costa afuera de la Empresa Nacional del Petróleo. Sobre su trabajo en la zona Magallánica y la dura vida en los faros conversamos en esta entrevista.

¿Cómo era la actividad marítima en esos años? ¿Por qué lo destinaron a usted a esa zona?

En esa época, la BOEM concentraba un alto tráfico de naves mercantes, remolcadores, plataformas petroleras, aeronaves y artefactos navales. Entonces decidieron mandar a un oficial especialista con experiencia y antigüedad, yo estaba en mi último grado de Teniente Primero y de ahí ascendía a Capitán de Corbeta y eso era muy extraño, o sea, mandar un oficial de ese grado era poco usual.



Tenía a mi cargo la jurisdicción de BOEM, todo el proyecto costa afuera de Enap –lo que incluía lanchas navales y mercantes–, las estaciones de transferencia de prácticos y todo el tráfico marítimo que cruzaba el sector, además de los faros Dungeness, Espíritu Santo y Punta Delgada. La condición de permanencia de todas las dotaciones de esa área era aislada, o sea, sin familia, siendo muy excepcional mi caso con el grado de Teniente Primero (...)

Uno de los puntos de mayor importancia para proteger la vida humana en el mar era el cruce de la Primera Angostura, dado que es el único paso que existe para cruzar del territorio chileno al argentino (...) En esa época, contábamos con excelentes dotaciones de especialistas en faros –pero no de otras especialidades– e infantes de marina, que estaban a cargo de la seguridad militar del cruce del Estrecho de Magallanes, ya que estábamos en tiempos limítrofes difíciles.

¿Cómo es la vida aislado en los faros magallánicos?

La vida es muy dura y sacrificada por el aislamiento y lejanía de la familia, además de las condiciones meteorológicas: fuertes vientos, bajas temperaturas y malas condiciones del mar. Uno de los deberes de las dotaciones es reportar las condiciones meteorológicas, tráfico marítimo y avistamiento de naves no identificadas; hay protocolos que se deben seguir si la nave no se identifica; ahora, por lo general, nosotros ya sabemos de las naves que vienen porque por ley de la OMI (Organización Marítima Internacional) tienen que avisar su llegada con 24 horas de anticipación (...)

Estar aislados implica que las dotaciones completas del faro deben lavar, planchar, cocinar, encargarse de los víveres, hacer aseo, limpiar los baños, mantener el faro y normalmente teníamos dos o tres generadores que están permanentemente

funcionando; hay un generador que está funcionando y cuando se detiene su ciclo, tras seis horas, parte el otro generador automáticamente, pero siempre tiene que haber alguien vigilando que eso pase porque a veces falla y no podemos tener un faro apagado; además, es como que se corte la luz en tu casa, sin luz nos quedábamos también sin agua porque no funcionan las bombas, se pueden echar a perder los víveres que están refrigerados, entonces uno vive preocupado de estos generadores, de hacerles mantención para evitar que fallen.

Diariamente deben ocuparse de la mantención del faro, de mantener sus propias vidas, del aseo, las guardias. Cada uno tiene sus deberes, puede que te toque estar toda la noche vigilando el radar, que te toque dictar la meteorología y justo cuando terminas alguien te dice 'te toca de rancho, te pilló el rol', y hay que hacerlo no más.



Vista posterior de la Capitanía de Puerto, Estación de Prácticos y ayuda de navegación por radar.

¿Cómo era la relación entre los fareros chilenos y argentinos en esa época, más allá de los conflictos políticos?

Era excelente. Nuestras dotaciones tenían una muy buena relación, dado que los hermanos argentinos eran muy simpáticos, normalmente nos regalaban víveres, cigarrillos y unos potes de mayonesa maravillosos que traían de la zona franca de Ushuaia. Te voy a contar una anécdota que me pasó estando en el faro Cabo Espíritu Santo, cuyo suboficial tenía un minibús particular que usaba para conocer la zona.

Sucedió que, en el lado argentino, un vehículo con infantes de marina se volcó, resultando varios heridos graves y no contaban con medios para trasladarlos a un hospital, por lo cual nos pidieron ayuda para transportarlos. El suboficial me dijo 'yo puedo llevar a los heridos' así que, coordinando con el mando argentino, rompimos la reja y pasamos al lado argentino para ayudarlos. En esa circunstancia, informé por radio de la situación a mi mando operativo con base en Punta Arenas.



Faro Cabo Espíritu Santo, ubicado en la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes (BOEM), sector sur.

Lo anecdótico de todo esto es que trajo muchas consultas del mando superior y fui llamado a dar explicaciones, pero al final todo resultó bien y recibimos felicitaciones por haber cumplido una labor humanitaria, ayudando a salvar la vida de los hermanos argentinos.

¿Cómo era su rutina en el faro de Punta Delgada?

En Punta Delgada teníamos la misión de controlar todo el tráfico marítimo y terrestre nacional e internacional que cruzaba la Primera Angostura. Como estación de embarco y desembarco de prácticos, teníamos dos lanchas LEP, cada una con un oficial y cinco especialistas con base a la gira en el sector de Punta Delgada y el régimen de relevos era cada 30 días; a veces se enfermaban o tenían inconvenientes. Cabe recordar que las unidades LEP debían ser reabastecidas con agua, víveres y petróleo, a flote, siendo una faena muy dura (...)

En verano casi no hay noche y los vientos son de 100 a 110 kilómetros por hora; y en invierno se congelan los caminos, todo se llena de nieve y apenas se puede andar. Y adivina cuando el comandante de la unidad tenía que bajar a tierra, ¿Quién lo reemplazaba? ¡Yo, que fui el comandante del BMD 111 Cirujano Videla! Así me tocaron muchos relevos difíciles, entonces después ante cualquier emergencia, debía hacerme cargo de las unidades como su comandante (...). La vida era muy dura emocional y espiritualmente, yo soy católico y eso me ayudó mucho, pero muchas veces la soledad, el aislamiento, la falta de la familia, pasan la cuenta; se sufre emocionalmente (...)



Lancha de estación de prácticos (LEP) Ona.



Capitán de Puerto TT1 LT Juan Castro junto a su esposa y tripulantes de yate francés, en travesía E.M. LEP Ona.

Nosotros teníamos agua de mar solamente, no hay agua dulce en Punta Delgada, así que al agua de mar le hacíamos osmosis inversa. Teníamos una planta desalinizadora en base a filtros, juntábamos el agua dulce en pozos y teníamos que echarle cloro, desinfectarla y subirla con una bomba eléctrica hacia un estanque que medía como 20 metros y alimentaba todas las instalaciones del faro y lanchas.

¿Qué anécdotas recuerda de esos años?

Estando en el faro de Punta Delgada implementé un sistema de servicio de los faros con relevos (...) arreglamos la antigua casa del faro, la reaprovisionamos y la dejamos como casa de huéspedes de los suboficiales y sargentos casados. Entonces organizamos un sistema de régimen de franco, donde los días de pago y algunos fines de semana largos, podían bajar a la base, porque mandábamos cuatro marineros o un sargento con tres marinos a cuidar los faros, y ellos hacían la mantención, para que pudieran bajar a ver a las familias.



Eso trajo pros y contras, algunos se indignaron, decían '¡Eso no es aislamiento!', pero los fareros hasta el día de hoy me lo agradecen (...) Yo también caí en ese régimen y me vi beneficiado porque en algunas oportunidades mi señora y mis hijas me visitaban y, si había buen tiempo, el Estrecho de Magallanes es maravilloso, viví momentos muy felices (...)

Tengo otra anécdota para contarte. Fue cerca del 18 de septiembre. De repente del transbordador avisaron que había un fallecido en el sector, que podía ser un pescador que naufragó durante el último temporal, entonces recuperamos el cuerpo conforme a la ley, lo depositamos a la orilla de playa e informamos al Juzgado correspondiente.

Por motivos de aislamiento, el mando operativo dispuso que el fallecido debía ser trasladado al pueblo más cercano y, aquí viene la anécdota: nos tocaba a nosotros levantarlo porque los marinos son la policía del mar.

Así que mandé al suboficial a levantar el cuerpo. Pasó un rato y de repente llega el suboficial pálido y me dice 'mi comandante, no podemos sacarlo' '¿Y por qué?', 'es que está muy malo, que venga alguien más, la dotación se niega a sacarlo'. '¿Cómo que se niegan a sacarlo?', dije yo (...)

Pasó un rato y me avisaron que el Ejército tenía un campeonato de baby fútbol al otro lado del Estrecho y la dotación quería asistir a la final porque estaban por ganar el campeonato, así que los autoricé a ir, fueron todos y me quedé solo con la dotación mínima, y se fueron a jugar.

Pasaron unas horas y cuando venían de vuelta me avisan desde la barcaza que ya regresaban y estaban todos contentos porque habían ganado el campeonato y ahí pido que me pongan al suboficial a la radio y le dije 'dígame a la gente que, bajándose, el jeep los va a estar esperando para que carguen el cuerpo y lo vayan a dejar (ríe). Hasta el día de hoy me dicen 'pucha que nos salió caro el partido'.



Juan Castro en la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, década de 1980.

Faros Emblemáticos del Estrecho de Magallanes

En la Región de Magallanes y Antártica Chilena la red de faros y señalización marítima es de 628. Considerados desde siempre elementos fundamentales para la navegación segura, son un factor clave para el sostenimiento de las rutas de comercio y abastecimiento de nuestro país, toda vez que funcionan como nexo entre la tierra y el mar.

El uso del Estrecho de Magallanes para la navegación mercante demoró en consolidarse debido a lo peligroso de estas costas y al elevado número de accidentes que se registraban durante el siglo XIX. Fue así como, en 1872, el gobernador de la colonia de Magallanes, capitán de corbeta Oscar Viel sugirió la instalación de un faro en la entrada oriental del estrecho y el balizamiento de otras zonas de su curso que ofrecían peligros para la navegación y surgió la idea de instalar un sistema de iluminación compuesto por faros estratégicamente ubicados a lo largo del estrecho.

El escogido para llevar a cabo esta tarea fue el ingeniero escocés George Slight, quien lideró el diseño y edificación de los primeros faros magallánicos habitados. En reconocimiento a su gran trabajo, fue nombrado jefe de la sección Faros y Balizas de la Dirección del Territorio Marítimo, cargo que ocupó por dos décadas (1894-1914), período durante el cual dirigió la construcción de 64 faros, 17 de los cuales estaban en el Estrecho de Magallanes.



Óscar Viel Toro (Armada de Chile)



FARO ISLOTES EVANGELISTAS

Ubicado en el islote más al noroeste de los islotes homónimos, el faro Evangelistas se erigió frente a la boca occidental del Estrecho de Magallanes, siendo el primer faro en instalarse en la zona, en 1896.

Su construcción fue toda una proeza de ingenio y tesón, puesto que se trata de islotes desprovistos de vegetación, azotados por un fuerte viento y con una lluvia constante todo el año, condiciones que hicieron muy difícil todo el proceso, desde llevar los materiales y trabajadores para la construcción, proveer alimentación regularmente a los operarios, hasta la edificación misma.

La construcción de la casa y la torre del faro demoró dos años y requirió el trabajo de 80 hombres. Como principal materia prima se usó piedra canteada, extraída desde una cantera abierta en el puerto Cuarenta Días, que era labrada en el mismo islote por obreros croatas de Dalmacia, famosos por su habilidad para trabajar la piedra.

Según consigna Mateo Martinic en su obra "Faros del Estrecho de Magallanes", Evangelistas fue y sería considerado uno de los faros habitados más aislados y difíciles de aprovisionar del mundo, tarea que recayó en la Armada de Chile.

FAROS DE PUNTA DUNGENESS Y PUNTA DELGADA

Cuando las obras del faro Evangelistas estaban en su etapa final, la Dirección del Territorio Marítimo dispuso el levantamiento de otros dos faros habitados: Punta Dungeness y Punta Delgada, ubicados en el lado oriental del Estrecho de Magallanes. Al poco tiempo de instalarse, fueron clave en la interconexión del territorio de Magallanes con el resto del mundo, al servir como sedes del servicio telegráfico territorial y del servicio telefónico.

Ubicado en la punta arenosa de la boca oriental norte del estrecho de Magallanes, el emplazamiento del faro Punta Dungeness requirió extremar las medidas de seguridad, "cautelando con un pilotaje de gran tamaño la erección de la monumental base de su esbelta torre metálica; la más alta de los ocho faros elevados, llena de hermosos detalles estructurales interiores como exteriores; se destacan la unión de piezas atornilladas, escaleras, linternas y barandas", como explica Mateo Martinic en su obra.

Por su parte, el faro Punta Delgada se sitúa en el comienzo oriental de la primera angostura del Estrecho de Magallanes y desde sus orígenes ha incorporado tareas de registro meteorológico y de radiocomunicaciones. Actualmente, es un sitio concurrido debido a su situación inmediata al cruce terrestre-marítimo entre Patagonia y Tierra del Fuego. El año 2008, Evangelistas, Punta Dungeness y Punta Delgada, junto a los faros San Isidro y Bahía Félix fueron declarados monumentos nacionales, sumándose a los faros magallánicos de Isla Magdalena y Cabo Posesión, que ya contaban con esta categoría.



Foto: El Pinguino



Foto: monumentos.gob

INAUGURACIÓN DE LOS FAROS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Islotes Evangelistas: 18 septiembre 1896

Punta Dungeness: 20 febrero 1899

Punta Delgada: 15 mayo 1901

Cabo Posesión: 1 agosto 1902

Isla Magdalena: 15 abril 1902

Cabo San Isidro: 15 julio 1904

Bahía Félix: 1 junio 1907

Islote Fairway: 28 marzo 1920

En la actualidad, del total de la red de faros a nivel nacional, la mayoría opera en forma automática, sin embargo 18 de ellos alojan a personal especializado de la Armada y algunas veces a sus familias.

Por tratarse de una nación eminentemente marítima el Estado de Chile a través de la Armada, históricamente ha resguardado las costas manteniendo un importante número de faros y de ayudas a la navegación como señales de niebla, boyas, dispositivos electrónicos como respondedores de radar, sistemas de identificación automática o estructuras para facilitar a las naves el uso de referencias visuales.



EFEMÉRIDES

Protocolo de 1893

1 mayo de 1893: Firma del protocolo adicional y aclaratorio del Tratado de 1881 entre Chile y Argentina. Modificaba tanto el límite internacional en Tierra del Fuego como en Última Esperanza, donde la cordillera de los Andes penetraba en el océano Pacífico a la altura de Puerto Natales. Fue firmado por Isidoro Errázuriz Errázuriz y Norberto Quirno Costa, en representación de Chile y Argentina, respectivamente.



Laudo Arbitral canal Beagle

2 de mayo de 1977: La reina Isabel II notifica a los embajadores de Chile y Argentina el resultado del laudo arbitral sobre la disputa de soberanía del canal Beagle. El arbitraje del gobierno británico fue solicitado por ambos países en 1971, poniendo en vigencia los mecanismos acordados por ambos en el Tratado General de Arbitraje de 1902.



Sociedad Ballenera de Magallanes

5 mayo de 1906: Se funda la Sociedad Ballenera de Magallanes, empresa que operó en los mares australes de Sudamérica y la Antártica entre 1906 y 1916, constituyéndose en uno de los principales antecedentes de la ocupación soberana del Territorio Chileno Antártico. La instalación en caleta Balleneros –Isla Decepción– de una estación ballenera se considera el primer establecimiento semipermanente en la Antártica en el cual flameó la bandera chilena.



Foto: armada.cl

Buque "Piloto Pardo"

12 de mayo de 1959: Arriba al puerto de Valparaíso el buque antártico "Piloto Pardo". La nave, construida en Haarlem, Holanda, por N.V. Haarlemshe Scheepsbouw Maatschappij, fue entregada a Chile el 7 de abril de 1959. Prestó servicios en el continente blanco por casi cuarenta años, siendo dada de baja del inventario naval el 7 de enero de 1997.

Faro Punta Delgada

15 de mayo de 1901: Inauguración del faro de Punta Delgada, uno de los faros habitados del país, ubicado en la sección oriental del Estrecho de Magallanes. Recientemente restaurado, la Armada de Chile instaló en sus dependencias una muestra museográfica referida a la historia de la navegación y de la señalización marítima del Estrecho de Magallanes.



Pactos de Mayo

28 mayo de 1902: "Pactos de mayo". Firma del Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad entre Chile y Argentina para poner fin al conflicto de límites y consolidar la amistad entre ambos países. Este tratado dejó asentada la renuncia expresa de ambas naciones a las expansiones territoriales, excepto "las que resultaren del cumplimiento de los tratados vigentes o que más tarde se celebraren" y la obligación de las partes a someter a juicio arbitral las controversias que surgieren entre ellas y que no pudiesen resolver mediante negociaciones directas.

Fundación de Puerto Natales

31 de mayo de 1911: Fundación de Puerto Natales (Última Esperanza) por decreto del Presidente de la República Ramón Barros Luco. Situada a 247 kilómetros al norte de Punta Arenas, esta ciudad es considerada la puerta de entrada al parque nacional Torres del Paine. Los primeros habitantes fueron los kawéskar y aónikenk, indígenas nómades dedicados a la caza y la recolección. Hacia la segunda mitad del siglo XIX, se inicia una época marcada por expediciones de carácter científico y militar, muchas de ellas de origen inglés, y atrajo la atención al tratarse de un área apta para la explotación económica.

Algunos colonos negociaron la compra de tierras con el gobierno chileno y se establecieron en la ciudad. Más tarde, la instalación del frigorífico de Puerto Bories por la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, la llegada del ferrocarril y el desarrollo de la industria ganadera ovina y bovina propiciaron la masiva llegada de inmigrantes a la zona. Su nombre proviene del latín “natalis”, alusivo al nacimiento de Cristo, dado que su avistamiento se produjo en vísperas navideñas.



Mes del Mar y Antártica

Diversas instituciones han organizado interesantes actividades con motivo de una nueva conmemoración del Mes del Mar. De manera especial, este año se ha promovido la vinculación entre lo marítimo y lo antártico.

En tal sentido, la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, ha organizado una conferencia online para el día 27 de mayo a las 18:00 hrs. Esta actividad, denominada “De Héroes y Pioneros”, contará con la participación de Consuelo León y Nelson Llanos, quienes expondrán los trabajos “Marinos que deben ser parte integrante de nuestra identidad antártica nacional”, y “El inicio del desarrollo turístico y la llamada colonización de la Antártica Chilena”, respectivamente.

Asimismo, y continuando con su afán por difundir el conocimiento y la historia del continente helado, Fundación Valle Hermoso y el Centro de Estudios Hemisféricos y Polares han organizado una serie de entrevistas online denominadas “Conversaciones Antárticas”.

La primera de estas entrevistas tendrá como invitado especial a Eduardo Reyes Frías, pionero del periodismo científico en Chile y miembro de la expedición antártica de 1948. Esta actividad, liberada y abierta a todo tipo de público, se llevará a cabo el martes 18 de mayo a las 16:00 hrs. vía Zoom.

<https://us02web.zoom.us/j/87480303070>



Eduardo Reyes Frías, periodista científico.