

Construcción del Archivo 46°49'18"S , 75°37'18"O Cabo Raper

Construction of the Archive 46°49'18"S, 75°37'18"O Cabo Raper

Sergio Araneda (1); Francisco García Huidobro T. (2)

(1) Arquitecto Universidad Finis Terrae, Magister en Historia Crítica de Arte y Arquitectura, Magister en Desarrollo Urbano y Territorial
(2) Arquitecto Universidad Finis Terrae, Magister en Investigación y Creación Fotográfica.

RESUMEN: El 18 de enero de 1910, inicia sus funciones del Faro de Cabo Raper, iluminando el extremo occidental de la Península de Taitao, en particular la coordenada 46°49'18"S, 75°37'18"O . Este faro, el último de los que implementa el ingeniero George Slight en las costas chilenas, es el resultado de las labores que el Estado chileno encomendó a la Comisión de Faro de Cabo Raper.

Poco se conoce del extraordinario desafío que fue la construcción de este faro, que entre otras singularidades, requirió de construir una línea de tren de más de 7 kilómetros para acarrear materiales entre puerto Slight y el peñón donde se emplaza la obra.

Las decisiones constructivas de Slight y su equipo no sólo nos remiten a su ingenio y voluntad profesional, a su vez demuestran el conocimiento que pudo reunir el ingeniero respecto de una desconocida costa de Aysén.

Conforme avanza el tiempo, el crecimiento de la selva fría, la erosión del viento costero y terremotos han destruido en parte las acciones del Faro de Cabo Raper. El olvido amenaza también los pocos documentos que guardan los detalles técnicos del proyecto, así como también la memoria de las personas que guardan información de este proyecto relevando la fragilidad de este relato.

Con el objetivo de preservar la memoria de este proyecto, en este artículo presentamos el proceso de fundamentación y realización de fichaje técnico de las piezas constructivas que componen el proyecto. En ello, se configura un archivo que integra el material proveniente de las fuentes oficiales y de fuentes primarias. Levantar y clasificar el material relativo al proyecto, imágenes fotográficas, planos, informes técnicos, bibliografía específica y relatos de personas vinculadas en alguna medida a la memoria del proyecto, permitió contextualizar la obra en su época dando cuenta del contexto geopolítico, territorial y tecnológico en el cual se inserta esta pieza arquitectónica, una obra de vanguardia tecnológica de punta para su época enclavada en medio de la costa de la Trapananda.

PALABRAS CLAVE: Arquitectura patrimonial; patrimonio industrial; conservación patrimonial; Patagonia; construcciones marítimas.

ABSTRACT: On January 18, 1910, the Cape Raper Lighthouse began its functions, illuminating the western end of the Taitao Peninsula, at 46 ° 49'18 "S, 75 ° 37'18" W. This lighthouse, the last of those implemented by engineer George Slight on the Chilean coast, was result of the works that Chilean State required to the Commission of Cape Raper Lighthouse.

The extraordinary challenge was built this lighthouse is almost unknown, which among other particularities, required the construction of a train line of more than 7 kilometers to transport materials between Puerto Slight and the rock where the work is located.

The constructive decisions of Slight and his team not only refer us about his ingenuity and professionalism, they also demonstrate the knowledge regarding by the engineer about an unknown coast of Aysén.

Then, the growth of the cold forest, the erosion from coastal wind and earthquakes destroyed the functions of the Cape Raper Lighthouse. Oblivion also threatens the few documents that keep the technical details of the project, as well as the memory of the people who keep information about this project, highlighting the fragility of this story.

For preserving the memory of this project, we present the process of foundation and completion of the technical record of the construction pieces that make up the project. In it, an archive is configured that integrates the material from official and primary sources. Collecting and classifying the material related to the project, photographic images, plans, technical reports, specialized bibliography and stories of people related to the memory of the project, allowed the work to be contextualized in our times, accounting to geopolitical, territorial and technological context in which this architectural piece is involved, a technological avant-garde work in the middle on the coast of Trapananda.

KEYWORDS: heritage architecture; industrial heritage; heritage conservation; Patagonia; maritime constructions.

INTRODUCCIÓN: UNA ESTRATEGIA PARA PRESERVAR LA MEMORIA TÉCNICA DEL PROYECTO FARO DE CABO RAPER

Este trabajo presenta la realización de un inventario arquitectónico del proyecto "Comisión Faro de Cabo Raper" que consideramos es parte importante del patrimonio moderno de la Patagonia Occidental y que a la fecha no está plenamente reconocido.

La formulación de este proyecto surge en el marco de la investigación "El faro Raper y el dibujo de la primera estrategia territorial sobre la Patagonia occidental". Entre otros puntos, la investigación definió al faro de cabo Raper como la "pieza cúlmine" de la red de faros australes, en tanto "inaugura la primera acción estratégica de la ocupación territorial que comprendió y dibujó un trazado sobre la geografía insular austral (...) la investigación pone en evidencia la urgencia del reconocimiento de estos hallazgos y estado de conservación actual como patrimonio moderno de la Patagonia occidental".

A diferencia de otros faros realizados el ingeniero George Slight (Evangelistas, Dúngenes, Punta Delgada, Posesión, Magdalena, San Isidro, Bahía Félix), el faro Raper no está declarado Monumento Nacional, y las construcciones que lo constituyen, tanto a nivel físico como de relato, están expuestas a un alto grado de olvido y deterioro. En ese contexto, la necesidad de establecer acciones que ayuden a cuidar el patrimonio edificado, así como también de las escasas fuentes documentales que refieren y ayudan a comprender la memoria técnica del proyecto, son importantes para respaldar las afirmaciones enunciadas en el párrafo anterior.

En el presente estudio, la realización de un inventario se define aquí como una operación de registro arquitectónico de las edificaciones que constituyen la construcción original del proyecto en cabo Raper. A través de la realización de fichas técnicas arquitectónicas, se representan y detallan analíticamente las piezas fundamentales que conforman las distintas construcciones del complejo en Raper; Torre de faro, casa de huéspedes y línea de tren. La realización de las fichas considera un método de trabajo que genera un nuevo documento gráfico, desde la comparación de la información recabada desde los planos constructivos con las obras observadas en terreno, muchas de ellas en condiciones de ruina. De esta forma, se presenta en un solo documento todos los aspectos singulares de las edificaciones.

Lo propuesto tiene por objetivo la realización de nuevo archivo técnico y gráfico del proyecto llevado a cabo por la comisión, titulado: "46° 49' 18"S 75° 37' 18" O, Archivo Comisión Cabo Raper", en alusión a la coordenada que ilumina Taitao.

Se establecen como etapas de trabajo:

a. El estudio y análisis técnico de la información de los planos del proyecto archivados por la Armada de Chile. La lectura arquitectónica de estos dibujos es cotejada a su vez con la necesaria mirada técnica de fareros que colaboran en esta investigación.

b. Transcripción de los planos arquitectónicos originales a un dibujo arquitectónico en formato CAD y configuración de una carpeta del proyecto.

c. Comparación de la información de los planos originales con el registro del álbum fotográfico de la construcción. Esta operación consideró el traspaso a soporte digital de la información de los negativos, para obtener una mejor resolución de cada imagen. Esto permite obtener detalles no representados en los dibujos originales, pero evidenciados en la ampliación digital de la fotografía.

d. Comparación de los planos originales con el registro fotográfico actual, realizado por los investigadores en terreno (feb 2019), a fin de establecer el grado de deterioro de la edificación estudiada y para entender partes de las obras borradas por el territorio y elaborar vistas no disponibles en el archivo original, como por ejemplo las elevaciones, vistas aéreas y axonométricas.

e. Elaboración de fichas técnicas arquitectónicas que describen cada parte del complejo edificado, las cuales incorporan especificaciones que surgen desde entrevistas con los fareros.

Se propone aquí visualizar y comprender analíticamente las partes que conforman la singularidad de esta remota e histórica obra, para desde ahí instalarla como hito patrimonial moderno y su situación dentro del territorio hoy protegido del Parque Nacional Laguna San Rafael. Con ello se pretende difundir el conocimiento disciplinar que contribuye a cuidar del legado que representa Raper en las costas de Aysén.

Se han considerado los archivos oficiales de la Armada de Chile, que proveen los informes de obra y planos utilizados para la construcción en Raper. Complementariamente, se levanta información valiosa, no publicada, ni catalogada, aportes que realizan para este trabajo custodios claves de la memoria de esta obra: la familia del ingeniero y un grupo de ex fareros que prestaron servicio en distintos faros australes, entre ellos el de Cabo Raper. Ambas fuentes entregan información inédita, la que se respalda con el material levantado por los autores en la exploración realizada el mes de febrero del año 2019.

ANTECEDENTES Y RELEVANCIA DEL TEMA: UNA LUZ SOBRE TAITAO.

El de Cabo Raper es el último faro construido por Slight y completa el sistema de señalización marítima austral diseñado por el ingeniero y que se reconoce como Red de Faros de la Patagonia, proyecto impulsado por el Estado de Chile luego del tratado 1881 entre Chile y Argentina, en el marco de asegurar la navegación en las costas australes de la Nación.

Desde una dimensión constructiva, la red de faros es una serie de operaciones específicas que se realizaron sobre un territorio extremo, extenso y débilmente explorado: los canales australes. Enfrentar las condiciones geográficas y climáticas, sin un conocimiento geográfico consolidado, fue una condición determinante para el diseño y construcción de estas edificaciones. El logro de la red de faros fue el de otorgar seguridad naval al paso interoceánico a través del Estrecho de Magallanes, preocupación geopolítica primordial a finales del siglo XIX. Conjunto a ello, propicia un avance importante en la consolidación del conocimiento territorial de la zona del maritorio austral.

El faro Raper ilumina desde Taitao la acometida a la navegación interior del mar de Aysén. El edificio es una pieza de importancia histórica, donde la planificación de su construcción abrió expediciones de exploración y levantamientos que iniciaron la comprensión moderna del espacio territorial de la península de Taitao y su costa.

La familia Slight, conserva 12 negativos de placas de vidrios realizadas por el ingeniero, las cuales han sido difundidas en algunos medios. Este registro es parte de una serie, la cual hoy está en gran parte perdida. Fotos no publicadas, están en manos de los fareros que colaboran para este trabajo.

Las imágenes fotográficas presentan un tren de trocha corta recorriendo la costa de Taitao, trasladando materiales y un grupo de obreros (imagen 1). El proceso constructivo del faro asume el desafío de la edificación de un sistema de transporte para apoyar los trabajos: una línea férrea de más de 7,5 km de extensión, suspendida sobre columnas de concreto y madera del bosque austral. Este registro es muy valioso, pues la fotografía es un documento que permite evocar el espíritu moderno en lo realizado. El despliegue de este recurso nos remite a la inteligencia y mirada industrial en su sentido original. Un tren cruzando paisajes extremos y lejanos de la civilización, cualificando la memoria de la obra en la construcción de un paisaje.

Para comprender arquitectónicamente este edificio y dimensionar su condición de dispositivo de vanguardia, se requiere entender el territorio de navegación austral y la condición tecnológica de los mecanismos de rotación,

sistema de producción lumínica y lentes ópticos, en el contexto de la señalización marítima mundial a comienzos del siglo XX. Adicionalmente a lo señalado, se debe entender la tecnología constructiva para la solución de los cuerpos arquitectónicos y obras civiles.

De acuerdo a lo anterior, el edificio se desarrolla para una coordenada que se "proyecta" hacia un horizonte de 22 millas náuticas: un destello que es amplificado por un lente, el que producto de un giro mecánico, secuencia en el horizonte un destello lumínico. Todo ello desde el punto geográfico continental más occidental de Chile, la coordenada 46°49'18"S 75°37'18"O.

La luz emitida señala un punto crucial para la navegación de la costa de Aysén: el abandonar los canales y salir a mar abierto por la irrupción del Península de Taitao hacia el Pacífico.

Lo anterior supone un conocimiento acabado del territorio patagónico como unidad territorial, así como también del dominio de una capacidad instrumental de medición y registro de este espacio, que permite posicionar un punto georeferenciado sobre territorios que hasta avanzado el S.XIX se conocían desde las crónicas de navegantes, croquis de elevaciones costas y cartografías de levantamientos hidrográficos generales.

Hoy esta península es parte del Parque Nacional Laguna San Rafael, un espacio de conservación natural. Desde este ámbito, las obras de Cabo Raper, adquieren una nueva realidad: faro y línea son piezas materiales de carácter histórico que yacen hoy sobre un territorio protegido, hasta hace poco abandonado.

La exploración realizada (imagen 2), evidencia una condición de olvido para esta obra la que se debe relevar en función de su cuidado. El contexto natural ha ido desdibujando las estructuras de la línea del tren, es posible encontrar hoy rastros de la línea del riel bajo rodados y derrumbes, y también absorbidas por el crecimiento sobre ella de un bosque denso, del tipo selva fría lluviosa, durante ya cien años.

Tras el estudio de los antecedentes originales del proyecto y otros documentos recopilados, constatamos que el olvido amenaza también la memoria de la obra. La información cuidada y rescatada por las personas que han hecho suyo este patrimonio es valiosa, no obstante no son ellas las que pueden garantizar el cuidado sistemático de esta valiosa información, así como tampoco el acceso público a la misma.

De ahí la necesidad de relevar el valor de esta obra a través de un trabajo de inventario que combina el relato y la representación como un ejercicio de cuidado de la memoria.

FORMULACIÓN DEL INVENTARIO ARQUITECTÓNICO DE CABO RAPER

LA FRAGILIDAD DEL “ARCHIVO FARO RAPER”

Los antecedentes reunidos para el desarrollo del inventario arquitectónico presentado en las imágenes publicadas en este ensayo emanan desde múltiples fuentes.

Entre ellos, los informes de la Comisión faro de Cabo Raper, el libro de obras llevado para su construcción, las cartografías de la costa patagónica de los años previos y posteriores a la ejecución del faro, los informes de declaratoria de monumento de los faros del estrecho de Magallanes, las placas fotográficas realizadas por Slight del proceso de obra, el registro in situ del estado actual de las instalaciones y entrevistas realizadas por los autores a una nieta directa del ingeniero, la Sra. Carmen Slight, y un grupo 5 de profesionales, especialistas en faros de la Armada de Chile.

La Armada, a través de su Museo Marítimo Naval y el archivo de la Directemar, es uno de los principales custodios de la memoria del proyecto. Aquí se encuentran de manera disgregada y poco sistematizada algunos informes de época, el libro de obras de su construcción, los planos originales de la torre del faro, de la casa de huéspedes y de la línea del tren.

A diferencia de lo que ocurre con los archivos que guarda la Armada, la información que se encuentra bajo la custodia de personas naturales, familia y fareros, carece de los medios de archivo adecuado y por ende también de su cuidado y difusión. Esta condición de la información y documentación del proyecto del faro Raper, obstaculiza su estudio y con ello compromete la posibilidad de transmitir con rigor el proceso constructivo y el valor único que tiene esta obra.

Se hace necesario reunir y catalogar estos antecedentes para evitar su pérdida.

La información provista por los custodios es de un valor singular para la memoria del proyecto, porque con ella se completan datos y especificaciones propias de los mecanismos y funciones técnicas de este edificio que no son materia del archivo de planos disponibles en la Directemar. En otras palabras, sin el conocimiento provisto por la familia Slight y fareros, es difícil contextualizar hoy la envergadura de lo ocurrido en Raper como hecho técnico, comprometiendo con ella la correcta lectura del hecho arquitectónico.

LOS DOCUMENTOS Y LA ESTRATEGIA GRÁFICA

Con el objetivo de visualizar el proyecto original de arquitectura y línea de tren del faro Raper, se consultan

5 planos que componen la carpeta del proyecto archivada en la Directemar (imagen 3), los cuales serán presentados más adelante, en las memorias de las fichas realizadas.

Los planos dan cuenta del proyecto en forma general y permitieron redibujar las distintas partes que lo componen; el emplazamiento del faro, el trazado de la línea de tren, la torre de iluminación, la casa habitación, además de topografía y algunos pocos detalles, donde se destaca el plano del fanal procedente de Francia.

Pese a que el archivo posee dibujos valiosos, la información no es completa y otra se ha destruido. En ese sentido, se debe señalar que el archivo no contiene secciones y planos estructurales de las obras, específicamente de la “casa del farero”, un edificio cuya cubierta y segundo piso fue demolida, por los graves daños que a la estructura ocasionó el terremoto del año 60, hecho que produjo también los rodados y derrumbes que destruyeron tramos importantes de la línea del tren.

Una vez transcritos los dibujos en formato digital, se modelan las edificaciones resaltando en ello la mirada estructural. Se deja fuera de la representación detalles de ornamentación estilística neoclásica muy propia de los faros diseñados por Slight, tema que ha sido estudiado por otros autores.

La información provista por el registro de imágenes del archivo fotográfico de Slight, la exploración en terreno en Cabo Raper, y el aporte de los fareros, permiten dibujar con precisión las edificaciones, los mecanismos y óptica, además del tipo de locomotora utilizado para la construcción.

A partir de lo anterior, se realiza una carpeta gráfica y técnica del proyecto documentada en tres fichas y sus correspondientes memorias como parte del presente inventario.

LAS FICHAS

FICHA 1: LA TORRE

Para realizar el dibujo del inventario de la torre, se utilizan los siguientes archivos base.

“Faro Cabo Raper”, Escala 1:50, sin firma, sin fecha.

Documento que describe el corte de la torre en el que se aprecia con claridad medidas y espesores de muros. La torre mide 15,76 mts, formalmente se trata de un cilindro de concreto armado, el que da lugar a una caja de escala que salva 8,25 mts entre el nivel de acceso y la cabaña, estructura metálica/cristal, que en su interior contiene el sistema de rotación e iluminación y amplificación del faro del tipo “Fresnel”.

1



2



3



4



Placas de vidrio 13x18

1. Objeto
2. Negativo
3. Positivo Digital
4. Copia por contacto

Fotografías tomadas por George Slight
 El año 1910 (aprox)
 Contrucción de linea de ferrocarril ...

Conservadas hasta el día de hoy por
 su nieta, la señora Carmen Slight

Imagen 1. Levantamiento placa negativo de vidrio e imagen fotográfica correspondiente, parte del álbum del proceso de construcción del
 Faro Raper (1 de 12). Foto: Macarena Quezada



Imagen 2: registro expedición año 2019, de arriba abajo: Emplazamiento faro de cabo Raper, Columnas de la línea férrea sobre la costa de Taitao y detalle de la mismas dentro de la selva. Fotos: Federico Maiz y Macarena Quezada

La cabaña se representa como elevación, es posible entender una circulación exterior que posee una baranda de hierro. Sobre este nivel, se resuelve la estructura en hierro que soporta el cristal a través del cual se proyecta la luz conocido como "fanal". Este queda cubierto por una cúpula de hierro que se corona con una rosa de los vientos.

"Phare de Cabo Raper. Appareil de 2° ordre a goup de 3 éclats loutes les 30 secondes avec lanterine de 3.000 de diamètre" Escala 1:10, Paris s/fecha.

Es el plano más relevante del archivo, una sección de planta que muestra el sistema óptico. Pese a su detalle, no hay muchas especificaciones, lo que dificulta la correcta interpretación de las piezas que lo componen.

Para dar cuenta de lo anterior, se incorpora la información aportada por los fareros que permite detallar y comprender el funcionamiento y diseño original de este edificio.

Al respecto, en la entrevista realizada a Gustavo González, se declara:

...estaba compuesto por un faro de segundo orden giratorio, tenía una luz blanca con tres destellos, que se emitían cada 30 segundos. La distribución de los destellos era un segundo de luz, más cinco de oscuridad, más un segundo de luz, más 17 de oscuridad. Eso da un total de 30 segundos.

La altura de la torre al plano focal era de 11,33 metros y la altura de la luz sobre el nivel medio del mar era de 60 metros. La visibilidad cuando fue inaugurado era de 22 millas náuticas. La forma y el color de la torre era cilíndrica de concreto armado de color blanca. Era visible desde el mar en un sector de 204 grados, entre el 175 y el 31 grados. Eso era lo que firmó George Slight en la lista de faros del año 1915."

Por otra parte, las referencias de catálogo estudiadas por González, permiten dibujar y especificar las partes del sistema de iluminación: Sistema giratorio, destellador a gas, y sistema óptico Fresnel.

FICHA 2: CASA DE HUÉSPEDES

Para realizar el dibujo del inventario de la Casa de Huéspedes, se utilizaron los siguientes planos:

"Cabo Raper", nota en grafito: "Distribución interior de la casa de habitación". Escala 1mts=1.1/2 cm, Firmado por George Slight, fecha 08-04-1914

Describe las plantas del edificio. Ante la ausencia de cortes, es el plano que mayor información nos entrega. Un plano escueto en el destacan las notas y algunas cotas en color rojo y en grafito los nombres de los recintos, además de la indicación en rojo de los muros estructurales del edificio.

Es el único documento que muestra la relación del faro con la casa de huéspedes. Una relación tangencial que da cuenta de que se trata de estructuras independientes. Por otra parte, salta a la luz la propuesta de distintos niveles de fundación para la torre y casa de huéspedes.

La ausencia de la sección es relevante para entender la relación espacial y funcional entre las dos estructuras posicionadas en distintos niveles de terreno. Es el archivo fotográfico de Slight, el que permite aclarar

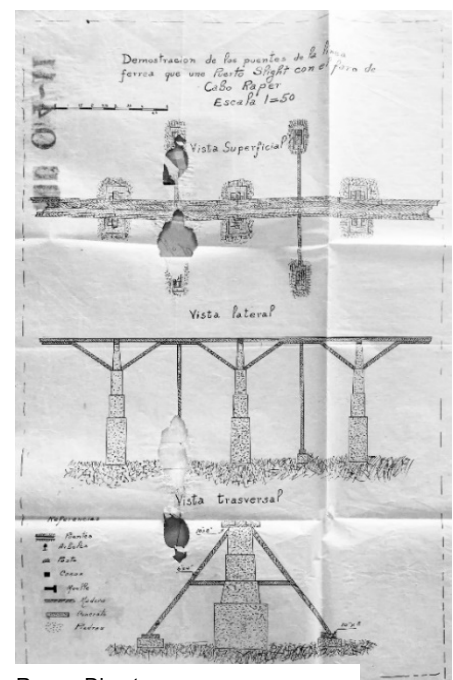
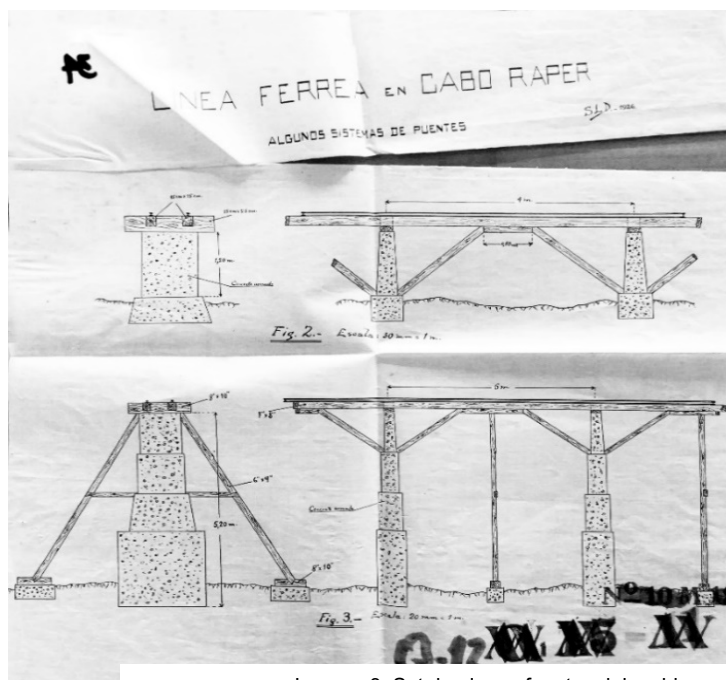
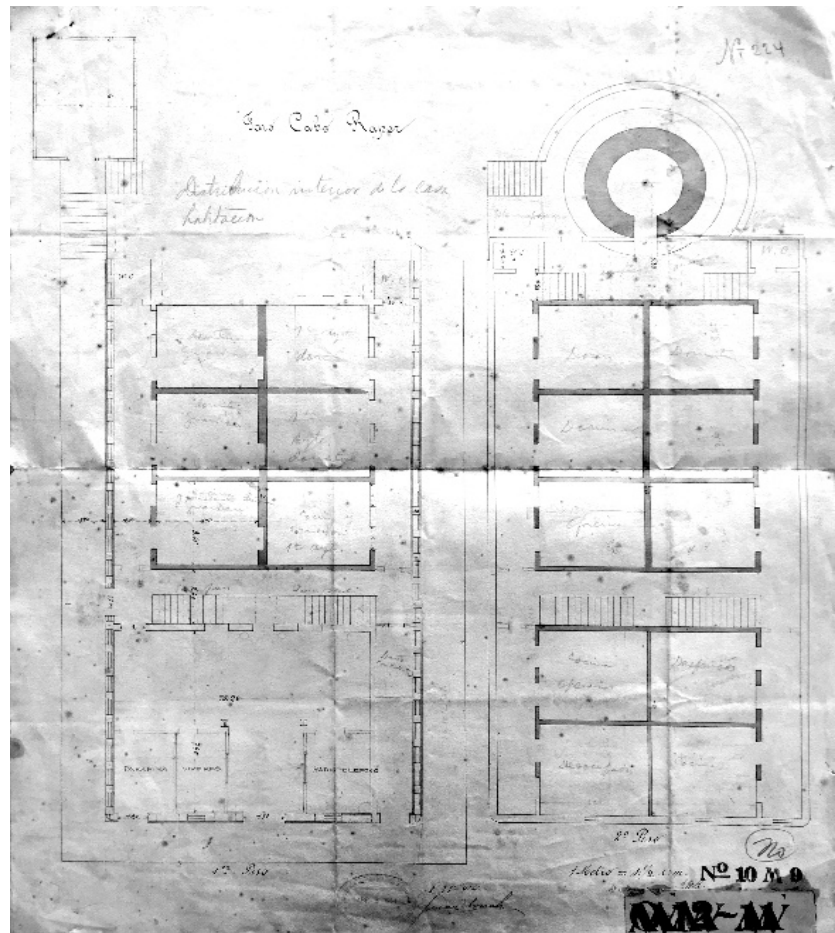
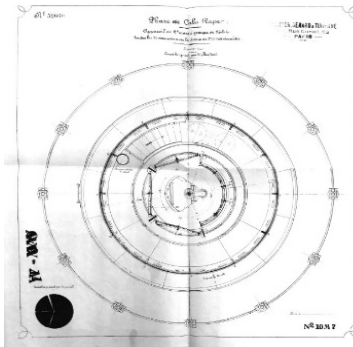
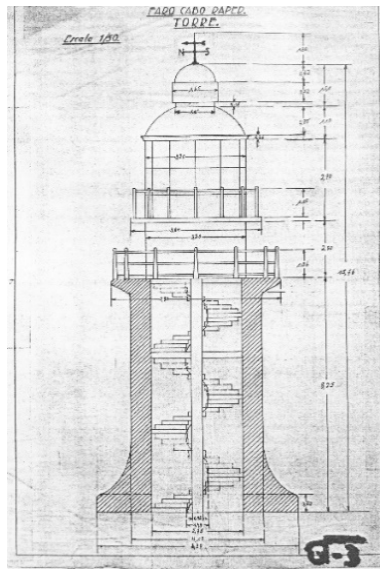


Imagen 3: Set de planos fuentes del archivo cabo Raper, Directemar

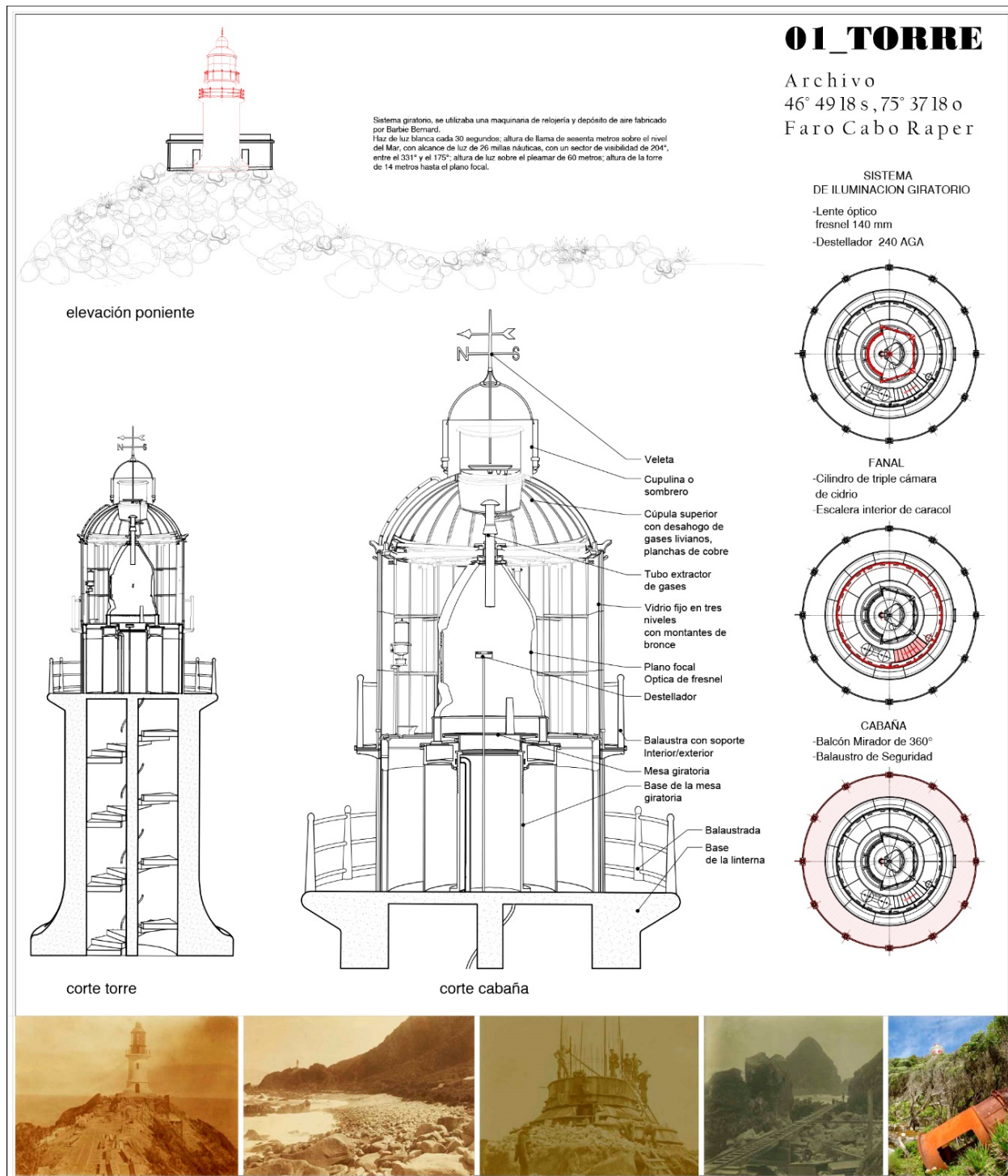


Imagen 4: Torre.

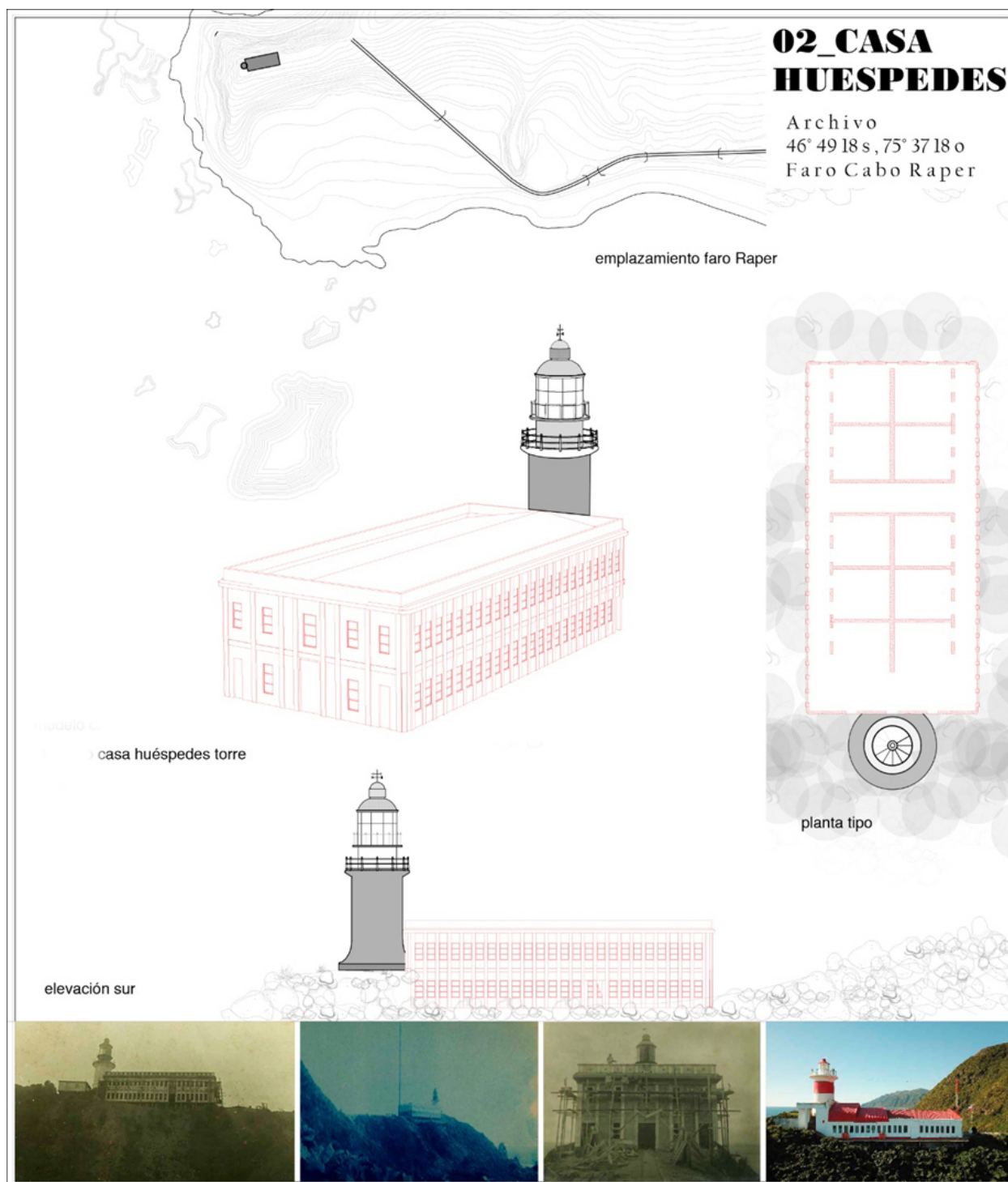


Imagen 5: Casa de Huéspedes

lo anterior. Las fotos dan cuenta de la torre situada sobre una roca, el punto más alto del promontorio del Cabo Raper. Adosado a ella, pero en un nivel inferior, la casa de huéspedes asentada contra el terreno mediante una plataforma de concreto apoyada sobre columnas, un criterio similar a la solución de apoyo de la línea de tren elevada.

La observación del número de gradas para las escaleras dibujadas en la planta, nos permite dar cuenta que el nivel de primer piso de la casa de huéspedes es de 22 gradas más abajo que el de la torre y mientras que el segundo es de -7 gradas. En esta condición de niveles la conexión interior de los edificios es resuelta en el segundo piso de la Casa de Huéspedes.

En la Casa de Huéspedes, la circulación vertical permite organizar la planta en dos sectores, la solución estructural de muros portantes de 30 cms de ancho, continuos para primer y segundo piso, subdivide el espacio generando recintos de medidas y espacialidades equivalentes para ambas plantas. Este criterio se interrumpe por única vez en el primer nivel, en la zona de máquinas, las que resuelven mediante el apoyo de dos pilares H, logrando con ello una magnitud espacial mayor acotada en 10.20 x 7.40 cms.

La solución de las circulaciones a nivel es importante, dispuestas al modo de corredores de 1.50 mts de ancho, aíslan el sistema de recintos del contacto directo con el exterior. El corredor cierra con la fachada (norte y sur) del edificio, una estructura rigurosamente modulada por una serie de columnas de 30 x 30 cms, separadas entre sí cada 1mts para posicionar vanos.

No existen los planos de elevación del faro, por lo que las imágenes del archivo de fotos del ingeniero son fundamentales para reconstituir esa información y apreciar el resultado de la operación que destaca por su visualización del contexto.

FICHA 3: LÍNEA DE TREN Y MÁQUINA

Para realizar el dibujo del inventario de la Línea de tren, se utilizan los siguientes archivos base:

"Demostración de los puentes de la línea férrea que une Puerto Slight y Faro de Cabo Raper", Escala 1:50, Firmado por A.V. Stambuck, 15-7-1912.

"Línea Férrea en Cabo Raper, algunos sistemas de puentes", Escala indicada, Firmado S.D.L, 1926.

Los planos dan cuenta del trazado y niveles a salvar para la línea de 7,5 kms de extensión. Columnas de concreto que varían entre los 1,20 y 5,20 mts de altura, van salvando cada 4 ó 5 metros la relación con un terreno irregular y cambiante. Sobre cada columna una pieza de madera de 8x10" asienta dos vigas de 15 x 15 cms, sobre las que se montan los rieles para una locomotora de trocha corta.

Como ya se mencionó, una de las imágenes paradigmáticas del archivo de Slight para este proyecto es la de tren atravesando los paisajes de la costa de Taitao, en la primera década del S.XX. Nos pareció necesario relevar en esta ficha la máquina de locomotora y vagones para los que fue diseñada la solución ferroviaria.

Las recopilaciones realizadas por Vargas, han permitido establecer una "ficha preliminar" de especificación en base al resto de piezas de carros y locomotora que se encuentran en Raper, además de las imágenes del archivo de Slight.

La máquina modelo Hanomag 475 de procedencia Alemana, fue fabricada el año 1911 y su número de construcción es 30019. Se trata de una locomotora de trocha corta "Decauville", que posee una fuerza de entre 30 y 50 caballos de fuerza, que prestó funciones hasta el año 1933. El motor estacionario se alimenta a carbón o leña. Los carros eran "de volteo", modelo GRADNER 4AF.

CONCLUSIONES

Las fichas permitieron contextualizar, comprender y comunicar los alcances constructivos del proyecto de cabo Raper. La consideración del dibujo como herramienta de comunicación arquitectónica permite presentar el proyecto en su concepción original, esta vez de desde una conciencia representacional que comprende la obra como un legado patrimonial.

El inventario permitió recopilar en torno a una preocupación patrimonial, los pocos antecedentes que van quedando del proyecto que hace un siglo ejecutó la "Comisión Faro de Cabo Raper". A ello, se le suman los testimonios y recopilaciones de personas naturales que tangencialmente y por distintas razones, han estado vinculadas al territorio del Raper.

La Sra. Carmen Slight, Jose Rodríguez Latorre (1940), Jorge Carvajal Ramírez (1950), Gustavo González Cortez (1956), Iván Vargas Marín (1966), Miguel Sáez Mellico (1969), forman parte de una generación cuyos conocimientos, archivos y registros, constituyen a nuestro entender un modo de custodia relevantes de la memoria de la obra en estudio. Esa condición particular y a la vez frágil que asoma desde la perspectiva de la conservación de la memoria del faro Raper, es algo que quisimos revertir con el proceso de recopilación realizado para la investigación que hemos realizado, la cual se presenta aquí desde una operación de dibujo arquitectónico.

El archivo propuesto toma el relevo de ese modo de cuidado en el que se encuentra la memoria de la obra del cabo Raper, para disponerlo en un ámbito de valorización disciplinar desde la perspectiva patrimonial, argumentando este inventario la condición singular de piezas y partes clave en la comprensión de este edificio, como parte de la historia de extremo sur de Chile.

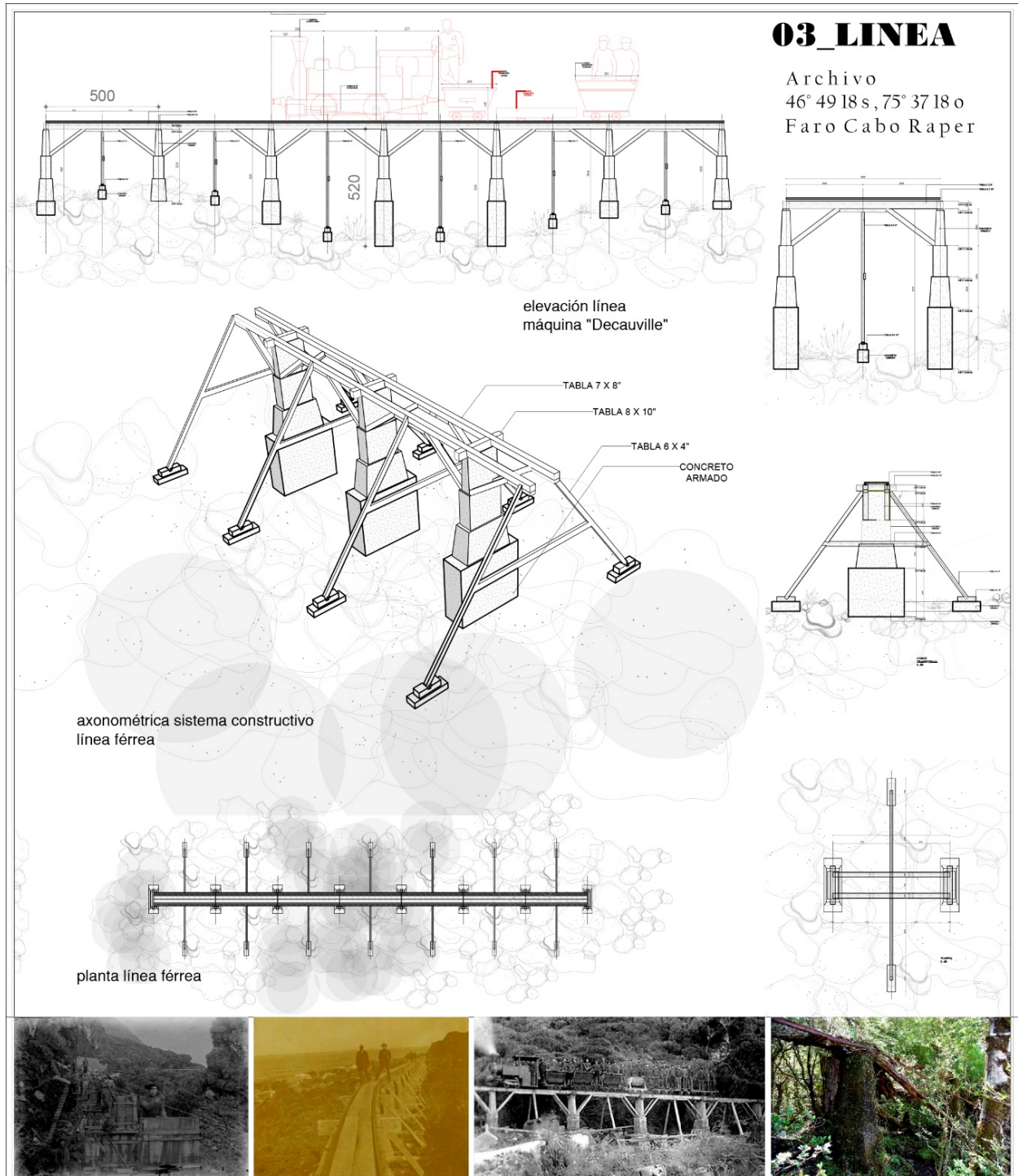


Imagen 6: Línea.

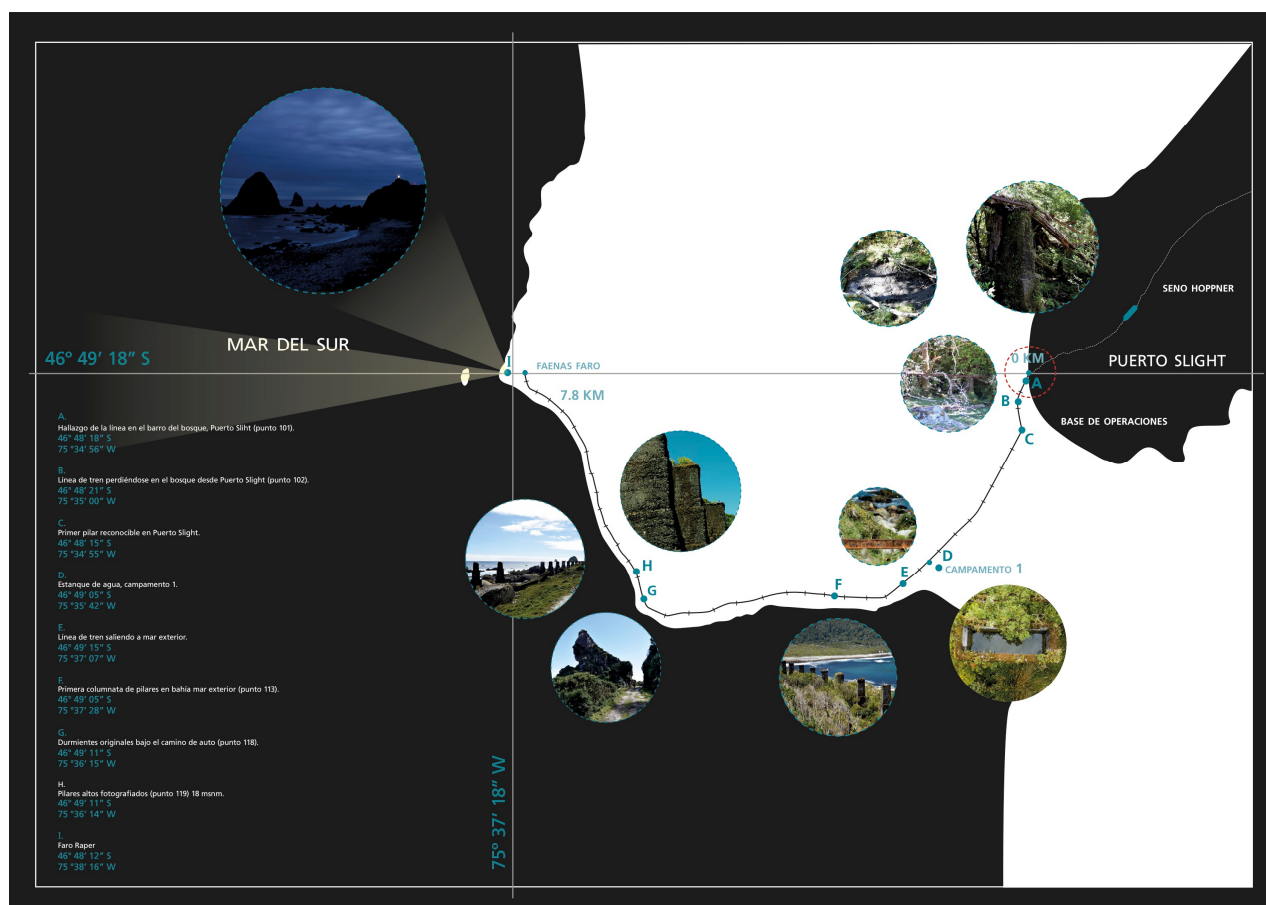
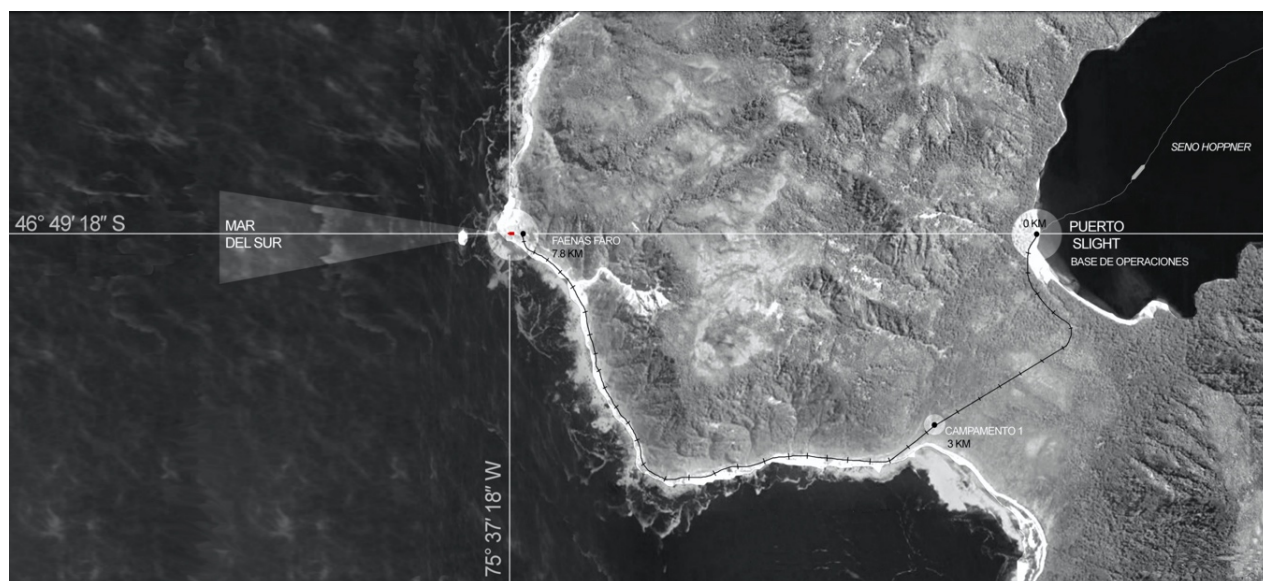


Imagen 7. Planos de elaboración propia que muestran la extensión de las obras en Rape; línea de tren y posición del faro y casa de huéspedes.

Lo anterior ha consolidado el relato que los custodios mencionados otorgan a la "memoria oficial", y con ello se da cuenta de este edificio en su contexto tecnológico y en su especificidad de función como un edificio arquitectónico de vanguardia a inicios del siglo XX en la Patagonia.

El dibujo arquitectónico de la obra es aquí un punto de partida propuesto como una acción de cuidado sobre las fuentes que fueron relevadas en la investigación. El material desarrollado constituye evidencia disponible para fundamentar una declaratoria y otras acciones de cuidado más decididas para patrimonio arquitectónico de Cabo Raper.

Creemos urgente establecer acciones por parte del Estado y otros actores relevantes para preservar las edificaciones y sus lugares de emplazamiento en función del cuidado de los valores culturales implícitos en esta obra para la historia moderna de Aysén y la ingeniería Chilena. En el contexto actual de Parque Nacional Laguna San Rafael, vemos posible la definición en terreno de un museo de sitio, que permita administrar, cuidar y difundir a la comunidad el histórico tramo de 7 kms (imagen 7) que reúne la historia del proyecto desarrollado entre Puerto Slight y la coordenada 46° 49'18"S 75° 37'18" O.

Esa condición particular y a la vez frágil que asoma desde la perspectiva de la conservación de la memoria del faro Raper, es algo que quisimos revertir con el proceso de recopilación realizado para la investigación que hemos realizado, la cual se presenta aquí desde una operación de dibujo arquitectónico.

El archivo propuesto toma el relevo de ese modo de cuidado en el que se encuentra la memoria de la obra del cabo Raper, para disponerlo en un ámbito de valorización disciplinar y desde la perspectiva patrimonial, argumentando este inventario la condición singular de piezas y partes claves en la comprensión de este edificio, como parte de la historia de extremo sur de Chile.

Por último, el dibujo arquitectónico de la obra, es el punto de partida para la ejecución de una propuesta de dibujo, que se propone como una estrategia de la memoria, la cual ha sido materializada en las fichas presentadas aquí como resultado de una acción de cuidado desplegada a través de la articulación y síntesis de diversos tipos de registro. El archivo propuesto posee como horizonte consolidar el relato que los custodios mencionados otorgan a la "memoria oficial", y con ello dar cuenta de este edificio en su contexto tecnológico y en su especificidad de función como un edificio arquitectónico de vanguardia a inicios del siglo XX en la Patagonia.

AGRADECIMIENTOS

A los Especialistas en Faros de la Armada Naval, los señores Jorge Carvajal, Juvenal Castillo, Roberto Fernández, Gustavo González, Miguel Sáez, Noé Salomón e Iván Vargas. Fareros y ex fareros de Cabo Raper quienes con sus testimonios y conocimiento colaboraron de manera determinante en la recopilación de antecedentes técnicos e históricos para esta investigación.

Desarrollo gráfico de fichas: Trinidad Hermosilla, Brigitte Woodward, Claudio Araya, arquitectos Universidad Finis Terrae.

REFERENCIAS

-Araneda S. y García Huidobro, F. (2020a) El faro Raper y el dibujo de la primera estrategia territorial sobre la Patagonia occidental, Revista Aysenología, N-9, <https://www.aysenologia.cl/9-diciembre-2020>

-Araneda, S. y García Huidobro, F. (2020b) Luz Sobre Taitao, organizada por Museo Regional de Aysén y Escuela de Arquitectura y Diseño de la Universidad Finis Terrae,

<https://www.youtube.com/watch?v=odlanKftpgg>

-de Vidts, E: (1910) Estudios del Proyecto de Apertura del canal de Ofqui, Memoria chilena.

-Mártinich, M. y Fernández, J. (1996). Faros del estrecho de Magallanes. Un patrimonio histórico y arquitectónico, Punta Arenas, ediciones Vanic.

-Archivo Directemar