

COLECCIÓN MEMORIA E HISTORIA

HISTORIAS DE FAROS Y ALGO MÁS

Antecedentes históricos, experiencias y memoria

PRÓLOGO
FRANCISCO ORREGO BAUZÁ

Julieta Muñoz Siemsen - José Miguel López Santamaría
April Núñez - Jorge Carvajal - José Crisosto Valderrama - Jorge
Carvajal - JOCARRAM - Farero Itinerante - OCT JE. - M.A.I.S.
JUCAMOL- RETA - Gonzalo Mena Lopez - María Teresa Otárola
Soto - María Teresa Rojas Otárola - Sergio Rojas Otárola - Carmen
Slight Ossandon - Cecilia Acevedo García y hermanos - Yeraldo
Villaruel Córdoba - Valeria León - Diego Medina
Francisco Chahuán - José Mendoza - Roberto Aráneda - Luis García

Francisco Sánchez Urra
EDITOR

Portada Francisco Sánchez Urra
Fotografía Marco Fuentealba.
Historia de Faros...y algo más

ISBN 978-956-9839-11-5

Libro de carácter colectivo que busca resaltar el legado de aquellos que han entregado su vida a la Patria en rincones apartados, salvaguardando la vida humana en el mar, en una labor silenciosa y muchas veces desconocida.

A manera de prólogo: “Los fareros de Chile”	05
Breve reseña histórica del servicio de faros y balizas	07
Día de la Especialidad de Faros	08
“Lazarillos del Mar”	10
Ingeniero artillero, afecto al servicio de faros	12
Heinrich August Siemens	
Breve Biografía del Ingeniero en Faros	14
George Henry Slight Marshal	
Ingeniero de faros Sabino López Díaz	18
Faro “Islotes Evangelistas”:	22
124 años iluminando el Estrecho de Magallanes	
Faro Punta Dungeness 122 años iluminando la entrada al Estrecho de Magallanes	25
Faro San Isidro:	31
Historia a Orillas Del Estrecho de Magallanes	
Fareros de Magallanes cuentan cómo es vivir lejos de absolutamente todo	33
Primera navegación como especialista en el Patrullero “Lientur”, PP-60	37
Mi primer faro aislado	42
Helicópteros navales se posan por primera vez en faro “Islotes Evangelistas”	47
Una comisión de faros tipo tour	50
Comisión por el Canal Chacao en el WPC- 76 “Cabo Odger	58
La piedra “Faro Islotes Evangelistas” Temporal junio 1976, dotación 5 marinos especialistas en faros	64
Temporal junio 1977 dotación 04 marinos especialistas en faros en “Faro Evangelista	67
En el viejo y recordado ATA “Colo-Colo”:	
Náufragos por 48 horas faro automático segunda angostura Estrecho Magallanes	68

Instructores militares de la especialidad de faros en la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisternas” en la Isla Quiriquina	71
Anécdotas de un periodo de aislamiento en el Faro Isla Huafo	73
y el Jefe duro de morir	
Accidentado Reaprovisionamiento en el ATA – 73 “Colo-Colo”	77
Colisión aérea	81
Marea Roja	84
El Farero Cantor	87
Recuerdos de hijos del farero:	
En memoria del farero Sótero Segundo Rojas López	91
Faro “Punta Delgada”	96
Salir o llegar de la isla Santa María	98
Viaje en el Transporte “Angamos”	101
Incendio en Faro “Punta Ángeles”	103
Familia Villarroel Córdoba:	
en el Cabo de Hornos durante el año 2009	105
Faro “Evangelistas”	108
El Evangelistas	110
Día Internacional de las Ayudas a la Navegación	111
Faro “Islas Diego Ramírez”:	
El Faro del fin del mundo	116
A manera de epílogo	
Los Fareros del Fin del Mundo:	118
Historias escritas entre mar y soledad	
Videos de “Los Fareros del Fin del Mundo”	121

A manera de prólogo: “Los Fareros de Chile”¹

“Un líder que actúa como “pequeño es constante -como un faro, no como una veleta, una fuente de luz constante y digna de confianza, no alguien quien gira con cualquier viento social” (Stephen Covey, 2004).

Chile navega en una tormenta. La crisis política, sanitaria y económica que golpea a nuestro país, ha generado un ambiente poco propicio para el diálogo y los acuerdos. Hoy, como nunca, el fuerte oleaje divide a los chilenos. La polarización y la notoria ausencia de liderazgos hacen que algunos sientan que estamos a la deriva, sin rumbo claro. Ante olas y vientos delirantes que azotan nuestra institucionalidad, cuesta ver la luz en el horizonte. El ambiente está oscuro y no hay quién la ilumine. Faltan líderes y sobran polillas. Pero aún queda patria compañeros, ya que la Armada de Chile celebró recientemente el día de la especialidad de Faros, con ocasión del aniversario del primer faro construido en el país. Se trata del faro Punta Ángeles, construido e inaugurado en 1837, en Valparaíso.

A partir de 1867, de la mano del ingeniero danés Enrique Siemens y, posteriormente, del escocés George Slight, se daría inicio a la construcción y operación de una vasta red de faros a lo largo de todo el país, a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar). Actualmente existen 18 faros habitados, especialmente en la región austral, donde cumplen una valiosa y esencial tarea para la navegación y seguridad marítima. Muchas de estas construcciones datan del siglo 19 y merecen toda la protección del Estado como sitios de interés histórico o arquitectónico, tal como las Iglesias de Chiloé. Pero lo más destacable es la historia de los fareros.

Para quienes hayan visto recientemente la película “Keepers, El Misterio del Faro”, sabrán que se trata de una actividad muchas veces realizada en la más absoluta soledad y aislamiento, pero sobre todo de

¹ **Francisco Orrego, Abogado.**

una profunda vocación consagrada al sacrificio y al honor. Detrás de “Los Fareros de Chile” se esconden miles de historias, anécdotas y tragedias, en lugares inhóspitos y alejados del país. Entre las historias, incluso las hay de solidaridad con los fareros argentinos en el extremo austral. Como en muchas otras actividades, poco a poco la automatización de las señales marítimas está terminando con este oficio centenario. Como chilenos amantes del mar y sus tradiciones, tenemos la obligación de movilizarnos para evitar su desaparición.

Con ese fin, propongo que los fareros sean postulados y declarados como Tesoros Humanos Vivos por el Estado de Chile, pues el aporte y rol estratégico que prestan para conservar la cultura de los faros es innegable. Esta noble tradición, en peligro de extinción, debe ser preservada como parte de nuestro patrimonio cultural inmaterial. “Los faros no solo son piedra, ladrillo, metal y vidrio.

Hay una historia humana en cada faro; esa es la historia que quiero contar” (Elinor De Wire). Concluyo formulando un llamado a los Ministerios de las Culturas, las Artes y el Patrimonio y de Defensa Nacional, así como a la Armada de Chile, para concretar esta iniciativa ciudadana y legado institucional. En el intertanto, mientras navegamos en este agitado mar, seguiremos buscando a un faro que nos ilumine y guíe en este viaje a lo desconocido...

Breve reseña histórica del servicio de faros y balizas²

Durante el periodo colonial, no existía alumbrado marítimo que permitiera el fácil y seguro acceso a las costas chilenas, a esto se le sumaba el inconveniente, que a los armadores se les restringían los permisos para viajar a esta parte del continente.

En el año 1837, el honorable cabildo de Valparaíso, tomo la iniciativa de construir un faro en las inmediaciones del puerto para indicar la entrada a dicho lugar, se inauguró el 18 de septiembre de 1837 y se le denominó “Valparaíso”.

Aunque dicho faro era en realidad un simple farol que usaba como combustible aceite de colza extraído de un vegetal, era el combustible de las mejores características que había en la época, por dar una buena luminosidad y poco hollinamiento.

El 09 de noviembre de 1837 se dicta el Decreto Supremo N° 109 donde se autoriza la creación de un faro, en las inmediaciones del puerto en el sector geográfico Punta Ángeles y que reemplazara al levantado por el cabildo de Valparaíso a costas propias y un cobro de un derecho por el uso de esta señal para su mantención, reparación y conservación del faro, por dicho derecho las naves nacionales pagarían un octavo de real por cada tonelada de registro grueso.

Los buques extranjeros, un cuarto de real por cada tonelada de registro grueso, como indemnización del costo alumbrado, decreto firmado por el excelentísimo presidente de la república José Joaquín Prieto, con su Ministro de Marina Ramón Cavareda.

² **José Mendoza, Curador Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas.**

Día de la Especialidad de Faros³

El 09 de noviembre de 1837 se inauguró el Faro “Valparaíso”, que hoy lleva el nombre de “Punta Ángeles”, encendiendo así una historia destellante y fundamental para la segura navegación en nuestro país.

De esta manera se inició la larga historia de los Fareros en nuestro país, especialidad ligada muchas veces a la soledad y aislamiento, pero también a las vidas consagradas al sacrificio y al honor, siendo fundamentales para guiar a los navegantes en zonas críticas de navegación.

Los Servidores Navales que componen los equipos de esta especialidad tienen en sus hombros cientos de historias, las cuales van guiando el quehacer diario de quienes entre mar y soledad desarrollan sus labores, las cuales a pesar de la tecnología aún siguen estando ligadas a la comprensión y dominio de cientos de oficios, así como de la ciencia y técnica más avanzada, siendo una combinación de habilidades que se manifiesta entre el manejo doméstico, como es la elaboración del pan diario, a la mantención de complejo equipo de comunicación satelital, permitiendo el sostén de una red de señalización marítima muchas veces imperceptible para quienes no conocen lo que es navegar.

En la Región de Magallanes y Antártica Chilena la red de faros y señalización marítima es casi la mitad del total nacional, siendo fundamental para la navegación segura, siendo un factor clave para el sostenimiento de las rutas de comercio y abastecimiento de nuestro país, teniendo un impacto insospechado a nivel mundial, actividad que aporta al Desarrollo Nacional y a la Acción del Estado, como también a la Seguridad e Intereses Territoriales.

La odisea de los fareros fue forjada con sacrificio y superando obstáculos para muchos inimaginables, que hombres como Henry Siemsen y George Slight fueron superando y marcando la ruta, a pesar

³ **Francisco Chahuán Chahuán, Senador /
Francisco Sánchez Urrea, Historiador.**

de las inclemencias que presentaba las inclemencias de nuestra geografía.

De esta forma el Faro Punta Dungeness y el Faro Islotes Evangelistas, desde direcciones opuestas, iluminan la ruta hacia el Estrecho de Magallanes, en donde una red de faros y señalización marítima van guiando a quienes siguen tras cinco siglos la blanca estela que Magallanes y Elcano surcaron en tan importante expedición, hazaña que se repite cada día con el transitar de diferentes naves, pero que es posible gracias a quienes en el pasado construyeron y heredaron al presente una noble función que día a día guía al navegante.



“Lazarillos del Mar”⁴

Hacen 183 años nuestro País determino el Nacimiento de una de las Especialidades más maravillosas e inserta de Nuestra querida Armada de Chile “Faros”.

Para su desarrollo, inicialmente se debió formar una dotación de especialistas Torreros, mecánicos y otros con manualidades especiales, ciertamente ninguno pensó en lo que la vida les depararía, sin embargo, el aislamiento, la soledad, el privarse de los beneficios de estar junto a la Familia y la Ciudad, nos hizo y nos hace crecer y desarrollar una mentalidad por el valor de cada una de las cosas que se posee, ello, objeto emplear recursos disponibles y no derrochar, ganando sabiduría e ir avanzando hacia la tecnología en diferentes ámbitos, ello, a fin lograr cumplir con el fin último, “ayuda a la navegación, custodiando la vida humana en la mar, ríos y lagos”, El especialista en Faros y quienes forman parte de este grupo selecto, debió y debe esforzarse en aprender para desenvolverse en el uso y reparación de los diferentes equipos existentes, debido a no contar con

⁴ JUCAMOL

ayuda o auxilio inmediato, ello, debido a las condiciones extremas en las cuales se debe desenvolverse, asimismo, la falta de logística que pudiere tener.

El muchacho aquel, quien voluntariamente eligió Sacrificio y lealtad, hoy permanece en los Cuarteles, descansando y añorando cada momento vivido, los cuales lo hicieron fuerte y orgulloso de lo logrado, *los activos y nuevos especialistas* elevan su pecho con hidalguía al tomar conocimiento de un pasado de sabiduría, por el cual deben velar y por cierto continuar rumbo a los grandes desafíos tecnológicos, humanos y ambientales a los cuales deberán enfocarse y desarrollar eficientemente, logrando así cumplir con su objetivo final.

“Lazarillos del Mar”, Vuestra Misión Fue y Sera “mantener Siempre esa Linterna Encendida”, el Sacrificio, Arrojo y Entrega por la especialidad de Faros y Señalización Marítima, debe continuar “Faros es la Única Especialidad Reconocida por sus virtudes y querida por la entrega de sus Especialistas”, Dicho reconocimiento, logrado por el cimiento fundamental “La Familia”.

Hoy y siempre farero.



El lema del Farero “Si no te lo puedes...arrástralo

Ingeniero artillero, afecto al servicio de faros
Heinrich August Siemsen
1815 - 1875⁵

Nació en el año de 1815 en Rendsburg, Dinamarca, falleciendo el 1875 en la ciudad de Valparaíso, Chile. De profesión Ingeniero Artillero, especializado en Faros, toda su práctica como constructor de faros se desarrolló en Europa, llegando a Chile junto a su esposa e hijos como parte de un contingente de colonizadores alemanes a bordo del barco “Alfred” el 5 de octubre de 1852, radicándose en la localidad de Corral.



Durante la Presidencia de Manuel Montt, el 01 de octubre de 1857 se le encarga la misión de elaborar los planos y presupuestos para construir la torre y edificios para un faro a instalarse en el puerto de Ancud, actual Faro “Punta Corona”.

El 30 de octubre de 1857 se realizó la contratación de dos guardianes de faros, para el faro Punta Ángeles, ellos fueron el Guardián 1° Ramón canales y el Guardián 2° Francisco Parapo, quienes recibían un sueldo de \$ 45 y \$ 30 mensuales respectivamente, ambos

⁵ **Julieta Muñoz Siemsen, bisnieta del Ingeniero Heinrich August Siemsen**

guardianes fueron instruidos por el mecánico francés Adriano Lemaitre, los que se consideran como los primeros guardianes colegiados.

Con el propósito de llevar a cabo la instalación de los equipos de iluminación de los faros, se contrató al mecánico francés Adriano Lamaitre, construyendo el Ingeniero Siemens el segundo faro de Chile, el cual entró en servicio el 01 de noviembre de 1859, manteniendo sus operaciones hasta hoy en día, siguiendo la construcción del faro “Punta Niebla” en Corral, inaugurado en 1860. En el año de 1867 el Ingeniero Siemens se trasladó a Valparaíso, ciudad en donde asume el cargo de Inspector General de Faros, en la Dirección del Servicio de Faros dependiente de la Comandancia General de Marina, construyendo de esta manera los faros de “Punta Caldera” en Caldera y “Punta Tortuga” en Coquimbo en el 1868; así como el faro “Isla Quiriquina” en 1869.

Breve Biografía del Ingeniero en Faros George Henry Slight Marshall⁶

George Henry Slight Marshall, nace en Edimburgo Escocia en el año 1859. Proveniente de una familia de ingenieros británicos, llega a Chile luego de ser contratado por el Presidente Don Jorge Montt Álvarez, para construir una red de faros en las costas del país. Posteriormente se casa con Charlotte Leigh Bunster, hija de la familia Inglesa que lo acoge en su casa de Valparaíso, con quien tuvo dos hijos.



A su llegada al país, vía Estrecho de Magallanes, escribió en su diario al pasar cerca de los islotes Evangelistas:

"Nunca imaginé ver algo tan agreste, salvaje y desolado como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver esos peñones borascosos era sobrecogedor. Con una tenue claridad en el horizonte se podían ver grandes olas rompiendo fuertemente en la parte Oeste de los islotes: una visión que difícilmente alguien pueda imaginar..."

Iniciando su trabajo en el Islote Evangelista. lugar inhóspito sin vegetación y con un clima muy agresivo, a cualquier persona lo hubiera hecho retroceder y declarar el lugar como no apto para llevar a cabo su objetivo por el cual fue contratado, esta obra le llevo cinco años de arduo trabajo el poder dejar la torre y la casa habitación anexada, más otras obras como ser el pescante de izado de la carga, la sala del winche, unas pequeñas bodegas en la parte baja, al centro y la

⁶Carmen Slight Ossandon

superior que resguardan materiales, combustibles y en muchos años se utilizó la bodega del centro como una pesebrera, donde se protegían los corderos, que servirían de alimento a los Fareros, la línea decouillé trocha angosta para los carros subidos por winches manuales que suben la carga, por un sendero hecho a sudor de los obreros, tanto Croatas como Chilotes que enroló el ingeniero para cumplir su objetivo.

Se destacó por su profuso trabajo, que le llevó a construir una red de más de 70 faros en las costas del país, los cuales hasta hoy en día se mantienen en pie, en su mayoría, continuando habitados con personal especialistas en Faros de la Armada de Chile, varios de ellos fueron automatizados quedando sus estructuras y torres al amparo de la soledad, debiendo soportar en otros casos el paso de personas que buscan algo para desgarrar sus estructuras, también hay dos casos que han sido entregados en comodato a instituciones, como es el caso del Faro Isla Magdalena que lo cuida la Conaf con sus Guarda parques, que están allí para proteger la Fauna del lugar que son los Pingüinos y otras aves que usan la isla durante las migraciones para anidar en dicho lugar, (Con el aumento de los Buques de Turismo que pasan por el Estrecho de Magallanes, muchos recalcan en esa isla para visitar las pingüineras) el otro esta resguardado por una institución que tiene un Hostal en las cercanías del Faro, que también fue habitado en su tiempo, este es el Faro Cabo San Isidro.

En el sur de Chile diseñó gran parte de los faros del Estrecho (Recordemos que en esa época el tráfico marítimo de un océano al otro, era paso obligado el estrecho de Magallanes por no existir el canal de Panamá) y de allí la importancia de la iluminación de este paso y la cantidad de faros que se construyen y los más significativos son: Islote Evangelistas, que en el 20 de Agosto de 1896 se instala la linterna del faro y se ilumina oficialmente el 18 de Septiembre del mismo año como un homenaje al Presidente de la republica Don Jorge Montt Álvarez. que ese día dejaba su cargo, quien fuera artífice de la contratación del gran ingeniero Escoses. Después de este hito, se traslada a Valparaíso Donde es nombrado Jefe del Servicio de Faros y

Balizas de Chile, destacándose entre sus obras los Faros que fueron iluminando el estrecho de Magallanes y las costas Chilenas:

Faro Punta Delgada 15 de julio de 1898;
Faro Punta Dungeness, el 20 de febrero de 1899;
Faro Cabo Posesión, el 1° de agosto de 1900; (Con un andarivel para subir la carga desde la playa hasta la base del edificio, altura sobre el nivel del mar 90 metros.)
Faro Isla Magdalena, el 15 de abril de 1902;
Faro Cabo San Isidro, el 15 de julio de 1904;
Faro Isla Huafo, en 1907; (con andarivel para subir la carga desde la playa hasta la primera cabria y luego de esta hacia la base del faro. altura sobre el nivel del mar 114 metros.)
Faro Bahía Félix, en 1907 (También con un tramo de línea decauville, para subir un carro con carga a través de un winche manual., actualmente winche eléctrico).
Faro Cabo Raper el 1° de Noviembre de 1914.(Con ferrocarril, con caldera a vapor, combustible leña del lugar, desde Puerto Slight hasta el Cabo tres Montes App. 7.5 Km.)
Faro Punta Hualpen

Muere a los 75 años en Santiago de Chile, el 26 de junio de 1934. en su tumba en el Cementerio General de Santiago, tiene el siguiente epitafio en Ingles:

"His light will always shine on the waters of the Pacific Ocean"...
Traducción

"Su luz brillará por siempre sobre las aguas del Océano Pacífico"

Homenaje, de la Armada de Chile, al Ingeniero.

Para destacar al ingeniero se nombra como Puerto Slight, al lugar donde fondea el buque para reaprovisionar al Faro Cabo Raper, lugar donde hubo un arduo trabajo en la construcción, primero de una vía

férrea de 7,5 kilómetros, desde el desembarcadero hasta el edificio y torre del faro, debiendo sortear un bosque virgen de aproximadamente 3,0 km. y luego un borde costero, de terreno irregular debido a esto último se construyeron muchos pilares de concreto para llevar a un nivel la locomotora y los carros de arrastre en los cuales se trasladaban los materiales para la construcción del faro, trabajo efectuado por mano de obra Chilota y Croatas llegados a la zona de Magallanes. (Era la gente preferida por el ingeniero en todas sus obras se destacan estas dos razas, totalmente distintas pero con un solo fin construir y hacer caminos).

Actualmente en el primer Faro construido en Chile, el Punta Ángeles, ubicado en Valparaíso, en el antiguo Fuerte Rancagua cuyo camino de acceso se le bautizo en el tiempo de posesionarse la Esclif como avenida Slight.

Posterior a la creación de la Sala de exhibición histórica de faros George Slight que fue bautizada en reconocimiento al legado dejado en nuestro país por el ingeniero escocés y su aporte al desarrollo de los faros. De igual modo, la Armada de Chile denominó al Buque de Rescate y Salvataje “Ingeniero George Slight BRS-63” en su honor. Este se encuentra con base en la Quinta Zona Naval (Puerto Montt) donde cumple funciones de buque boyero y de reaprovisionamiento de la señalización marítima y faros habitados desde el Canal Chacao hasta el Faro Cabo Raper en el Golfo de Penas.

Ingeniero de faros Sabino López Díaz⁷



Nació el 28 de diciembre de 1901 en Lautaro y falleció el 14 de octubre de 1993 en Viña del Mar. En el año de 1919 ingresó becado a la Escuela de Ingenieros Navales en Talcachuanu, al curso de Segundo Año, ocupando los primeros lugares en 3° y 4° año, egresando con el segundo lugar al término de sus estudios en diciembre de 1922.

Titulándose de Ingeniero Naval en enero de 1923, debe embarcarse por dos meses en el Crucero “Chacabuco”, posterior el viaje de instrucción por 10 meses en el Crucero “Blanco Encalada”, al término de este se le transborda al Acorazado “Almirante Latorre”, donde permanece por seis meses en el Departamento de Máquinas y Calderas, como ayudante del Jefe del Departamento.

Tuvo a su cargo la red del Servicio Telefónico del Acorazado, donde le correspondió participar de la primera vez que ingresaría la Unidad al Dique N° 2 de Talcahuano, hubieron muchas reuniones de coordinación y preparativos para la ocasión y las comunicaciones serían vitales para las novedades y ordenes emanadas por los responsables de la maniobra. Hasta acá hemos visto al Ingeniero desempeñarse mucho con la vida de abordo, pero en 1926 llega una

⁷ **José Miguel López Santamaría, hijo del Ingeniero Sabino López Díaz.**

comunicación al Acorazado “Latorre” proveniente del Director del Territorio Marítimo y Marina Mercante, era una convocatoria para especializarse en Señalización Marítima, ofreciéndose voluntariamente para dicha oportunidad.

Es de esta manera que los junto al Teniente 2° Nemesio Ruíz Álvarez, ambos los oficiales más jóvenes del Acorazado “Latorre”, aceptaron la oferta.

Después de estudiar durante seis meses en libros y manuales, se fueron interiorizando en materias relacionadas con los Faros, sus mecanismos, motores maquinarias y bocinas de señales de niebla, visitas a terreno a faros con personal y proyectar levanta más señales, especialmente por los principales lugares de navegación.

El Teniente 2° Ruíz decidió volver a embarcarse como Ingeniero, quedando solo el Subteniente Ingeniero Sabino López, quién debió renunciar a su escalafón de oficial, contratándose como Ingeniero Civil en la Armada.



Es de esta manera que en septiembre de 1926 se le nombra Ingeniero del Servicio de Faros y Señalización Marítima, donde prestó sus

servicios hasta el año 1954. En dicho cargo le correspondió proyectar la construcción de 130 faros, 6 radio faros, 10 boyas luminosas, 15 Radio-Teléfono, algunas luces de enfilación y otras señales a lo largo de nuestro extenso litoral.

Cuando ingresó al Servicio de Faros en 1926 no existían faros en los canales de la Región de Aysén y Magallanes, dirigió personalmente en terreno la construcción de 20 faros y algunas dependencias para los fareros, los cuales son considerados entre los más importantes en los canales de las regiones señaladas, cambiando la forma de navegación la cual se hacía por los canales fondeando durante la noche y navegando en alta mar, donde había menos obstáculos, pero una navegación más dificultosa.



Campamento Faro “Punta Inocente” en 1935.

Con las nuevas construcciones de faros y balizas luminosas, se estaba invirtiendo mucho capital en la compra de gas acetileno a la empresa

AGA, resultando más factible la adquisición de una planta para producir el esencial elemento por tal motivo la Armada de Chile debió adquirir una fábrica de gas acetileno en el año de 1945, esto exclusivamente para el uso en los faros. Dicho montaje de la planta fue dirigido por el Ingeniero López, la cual funciono hasta la década de 1970, estando ubicada a un costado del Estadio “Naval” de Las Salinas, cargándose allí los acumuladores que se usaban desde Arica hasta la Antártica.

En el año de 1954 el Ingeniero Sabino López Díaz se acoge a retiro de la Institución, contando con más de 35 años de servicios, dejándonos un gran legado con sus señales, sobre todo en aquellos canales de ruta, siendo sus torres muy características de concreto armado y octogonales, las cuales siguen vigentes hasta el día de hoy al servicio de la ayuda a la navegación.

El nombre de este ingeniero se mantiene en la Plazoleta de “Fanales, Ingeniero de Faros, Sabino López Díaz”, al costado del Faro “Punta Ángeles”, en el puerto de Valparaíso.



Campamento Faro “Boncuda”, Canal Sarmiento en 1938.

Faro “Islotes Evangelistas”: 125 años iluminando el Estrecho de Magallanes⁸



Faro “Islotes Evangelistas” 2020.

Erguido en la boca occidental del Estrecho de Magallanes, Faro “Islotes Evangelistas” o “La Roca” como le llaman los fareros, es demostración del triunfo de la voluntad y la audacia de hombres, los cuales superando inhóspitas condiciones, escribiendo una historia que cruza tres siglos y que aún sigue iluminando al navegante.

Ubicado a 13 millas del continente las condiciones climáticas en aquel peñón son extremas, con un promedio anual de precipitaciones de 2.000 a 3.000 milímetros, vientos sobre los 120 kilómetros por hora, con temperaturas a veces inferior a los -15 grados Celsius y temporales con olas que superan los 20 metros de altura.

Los estudios de su construcción comenzaron en diciembre de 1892, por el Teniente Primero Baldomero Pacheco, quién al mando del Escampavía “Cóndor”, definió el lugar más apropiado en los Islotes

⁸ **Diego Piedra, Cientista Político.**

Evangelistas, realizando un detallado informe que el entonces Gobernador de Magallanes, Capitán de Navío Manuel Señoret, remitió a las autoridades nacionales recomendando realizar la obra a la mayor brevedad.

El hombre a cargo de concretar dicha tarea fue el ingeniero escocés George Slight, quien viajando a la zona de los islotes, a bordo del vapor “Potosí” a principios de mayo de 1894, registró en su diario *“nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje y desolado, como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver estos peñones borrascosos era realmente sobrecogedor. Con una tenue claridad en el horizonte se podía ver grandes olas rompiendo fuertemente en la parte oeste de los islotes. Una visión que difícilmente alguien pueda imaginar”*.

El 25 de mayo de 1894, los ingenieros Slight y Luis Ragoza inspeccionan personalmente el islote, comenzando en abril del año siguiente, junto a un equipo de trabajo escogido para realizar esta difícil y arriesgada obra. Primero se construyó un estanque de captación de agua, se abrió un camino en la roca, además de instalar un pescante (grúa de operación manual) en el costado del acantilado por donde se izarían los bultos y materiales, siendo acondicionada una pequeña cueva existente para guardar material y almacenar provisiones.

El 7 de noviembre de 1895, se izó la bandera chilena y fue colocada la primera piedra de la torre del faro. En una piedra labrada, se depositó una caja de plomo conteniendo monedas chilenas e inglesas, más un acta firmada por Slight, Ragoza y algunos obreros. Para mayo de 1896 la torre de 13 metros estaba terminada y lista para recibir el fanal, el cual fue instalado el 30 de agosto. El 18 de septiembre de 1896 se encendió el faro por primera vez, siendo las naves “Iberia” de la Pacific Steam Navigation Company y “Menés” de la naviera alemana Kosmo las primeras en ver su luz el 20 de septiembre de 1896.

Hoy Faro “Islotes Evangelistas” continúa iluminando al navegante, siendo el lugar donde hombre y mujeres al servicio de la Patria continúan escribiendo una historia en el Estrecho de Magallanes, guiando a los navegantes y demostrando con cientos de historias de sacrificio y entrega que **“el corazón de un farero no late, destella”**. Aquellos fareros del fin del mundo son hombres y mujeres especiales, que entre viento y soledad tienen clara su misión que es proteger al navegante, siendo herederos de la epopeya de George Slighth con su gente, quienes en una roca en medio del mar lograron construir lo que esta fraguado en el corazón del marino, junto a su entrega y el sacrificio servir a la Patria.



Faro Punta Dungeness 123 años iluminando la entrada al Estrecho de Magallanes⁹



Corría el año 1837 y el Presidente José Joaquín Prieto autorizó el primer faro chileno, construido en Valparaíso, medida trascendental que permitió a los fareros chilenos llegar a prestar un servicio fundamental para la ayuda de la navegación con alta capacidad técnica y tecnológica.

Sin embargo pasarían casi seis décadas hasta que se construyera finalmente el faro que ilumina la boca oriental del Estrecho de Magallanes, dando de cierta manera hoy la bienvenida a aquellos que tras casi 500 años vuelven a surcar la ruta que Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano trazaran como parte de la primera circunnavegación del mundo.

⁹ **Francisco Sánchez Urra, Historiador.**

El Estrecho de Magallanes es una de las rutas más importantes para unir los océanos Pacífico y Atlántico, de esta manera se desarrolló hace más de 120 años el Balizamiento del Estrecho de Magallanes, el que consideró la construcción de 7 faros de gran envergadura. Dichas señales, de estilo inglés y de una gran belleza arquitectónica, fueron construidas y supervisadas por el ingeniero escocés George Slight.

Por lo cual el faro instalado y en pleno funcionamiento en la Punta Dungeness, es la luz que guía a las naves que ingresan al Estrecho por la boca oriental del paso bioceánico o que navegan en dirección al Océano Atlántico después de haberlo cruzado, de la mano de un práctico, desde las aguas del Pacífico.

Los trabajos para su construcción se iniciaron el 10 de junio de 1897, a cargo del ingeniero Alan Brebner, por medio de contratistas, quienes lo entregaron sin terminar, por lo que hubo que concluirlos con personal de la Armada de Chile. En este faro se utilizó el antiguo aparato de Punta Curaumilla, con un sistema Fresnel de 4º Orden con un sistema óptico cuya luz era producida por un manto incandescente a lámpara de parafina y un mecanismo de reloj que lo hacía girar. Este fue montado en la torre metálica de 25 metros, la cual estaba destinada originalmente al Faro “Islote Evangelistas”, una vez terminado fue habitado por tres guardafaros, estructura que se mantiene hasta nuestros días.

Este faro fue inaugurado el 20 de febrero de año 1899 a escasos días del “Abrazo del Estrecho” entre los presidentes de Chile y Argentina, acto que venía a dar fin a una fuerte disputa diplomática entre ambos países. De esta forma el Faro “Punta Dungeness” es parte de una historia que involucra tres siglos, prestando valiosos y vitales servicios a la navegación por aguas que muchos califican como “peligrosas”, tanto por las corrientes marinas como por las condiciones climáticas que imperan en el área.

La luz del faro puede apreciarse desde una distancia de 21 millas náuticas, es decir, a poco más de cuarenta kilómetros e indica que la boca oriental del Estrecho de Magallanes “está ahí”.

Visitar el Faro “Punta Dungeness” es de una u otra manera volver a aquellos días de fines del siglo XIX, en donde la soledad de los paisajes pero el cumplimiento de una misión se unen en una vocación de servicio naval, en donde la preparación y la entrega son parte del día a día.

La edificación en sí es imponente, marcando la soberanía de nuestro país en aquel rincón para muchos olvidados, pero que para miles de naves que ingresan al Estrecho de Magallanes es una ayuda fundamental para orientar su ingreso y salida.



En la actualidad la dotación está compuesta por dos familias, la del Jefe de Faro Cabo 1° (Farero) José Ponche junto a su esposa Maritza Sánchez, junto a sus hijos Vicente y Catalina; y la del Cabo 2° (Farero) Giovanni Lanfranco Sias junto a su esposa Marjorie Sepúlveda Miranda y su pequeño hijo Alexander, siendo los residentes de este apartado rincón de nuestro país.

Fareros y sus familias, junio 2021.

Ingresando al terreno en donde se encuentra el faro uno puede apreciar una reproducción a escala del primer hito construido en 1875, estructura piramidal pintada con franjas rojas y blancas, a metros de ésta se encuentran las bases originales de la estructura, cercano a la alambrada que marca el Límite Político Internacional y el actual hito límite, una pequeña plaza de juegos infantiles y un invernadero, nos recuerda que familias acompañan a quienes son parte de la dotación de esta imponente construcción. De igual manera se puede apreciar la estación meteorológica, la cúpula metálica del faro, que según la leyenda fue “sacada por el viento”, y un monolito en recuerdo al naufragio del escampavía “Meteoro” en 1918, además de un monumento que recuerda los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes instalado el año 2020.

A un costado de la puerta del edificio del faro se puede apreciar el reconocimiento como Monumento Histórico Nacional, placa metálica instalada en el marco del bicentenario de nuestra independencia.

Con una estructura funcional, cada espacio tiene su objetivo específico, a los costados del pasillo de ingreso se encuentran las casas de las familias residentes, la sala de operaciones en donde se sigue el monitoreo de las naves que ingresan y salen del Estrecho de Magallanes manteniendo constante comunicación radial.



En la base de la torre del faro un pequeño museo en donde nuestro pabellón y escudo nacional en el centro “iluminan” al visitante. Ahí se exponen diversos hallazgos naturales como barbas y

huesos de ballena, fotografías de faros emblemáticos de la Región de

Magallanes, antiguos materiales de operación radial y de iluminación, máquinas de escribir y focos, así como un antiguo manual de estudios de 1902 para operarios de faros, recordándonos que Faro “Punta Dungennes”, en sus primeros años, contó con palomas mensajeras para mantener comunicación y la importancia de la carpintería en las tareas de mantención.

Subir las escaleras para llegar a lo alto de la torre del faro da la oportunidad de poder apreciar el complejo trabajo de construcción realizado, materiales traídos desde distintas partes de Chile y el mundo encontraron en este apartado rincón de Chile su sentido, la leyenda del extinto astillero “Lever-Murphy Valparaíso” en distintos ángulos y soportes de construcción nos transporta al siglo XIX, así como la cándida pintura mantiene la solemnidad de las murallas mientras los peldaños pasan de un rojo a un verde en un ascenso solemne hasta la cima.

Con una vista impresionante del Estrecho de Magallanes se puede ver claramente como el Atlántico se encuentra con el Pacífico, mientras el incesante giro de fanal espera la oscuridad para poder iluminar al navegante, la misma ruta que dio la bienvenida a Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano en 1520.

Las tareas de quienes operan el faro son diversas, en donde la disciplina y cumplimiento de horarios es fundamental, tales como el chequeo cada 3 horas de los instrumentos meteorológicos, operación de radio y tarea de mantenimiento de la estructura. Sumado a lo anterior, la visita esporádica de visitantes que buscan conocer un poco más de aquella estructura que rompe con el paisaje patagónico, quienes registran en el “Libro de visitas” diferentes países, ciudades e impresiones.

Este faro, tan conocido, fotografiado y apreciado en la Región de Magallanes, es parte de la inmensa serie de señales de ayuda a la navegación, de las cuales 549 son faros, balizas y otros implementos

presentes en la zona austral, siendo el 49% del total nacional, las cuales son parte de la vital red que la Armada de Chile opera en el litoral que posee nuestro país, desde el límite con Perú hasta el continente antártico, las cuales deben ser mantenidas en buenas condiciones, dada la importancia que tienen para la navegación y la salvaguardia de la vida humana en el mar, implementando nueva tecnología de vanguardia en la crucial tarea de la ayuda de la navegación.

De esta manera el Faro “Punta Dungeness” cumplió 122 años iluminando a los navegantes, una historia que transcurre por tres siglos y que son muestra de una tarea incansable de la Armada de Chile en donde diferentes dotaciones de fareros han marcado hitos en un proceso que comenzó “sobre rocas adyacentes al mar, resguardando al navegante”.

Faro San Isidro: Historia a Orillas Del Estrecho de Magallanes¹⁰

Permaneció habitado hasta mediados del año 1950, pero su luz continuó en servicio en forma automatizada hasta el día de hoy.



Hace 117 años, un 15 de julio de 1904 fue inaugurado el Faro “San Isidro” en el extremo sur de la Península de Brunswick, junto al Estrecho de Magallanes, a 74 kilómetros al sur de Punta Arenas, teniendo como fondo a la Cordillera Darwin y junto a un tupido bosque nativo, siendo considerado por muchos como el “Último Gran Faro del Continente Americano”.

¹⁰ **Francisco Sánchez, Historiador.**

Siendo construido entre los años 1903-1904 a instancia de un estudio realizado por el ingeniero escocés George Slight Marshall, en ese entonces Inspector General de Faros, junto al contratista chileno Luis Camuzi.

Se eligió este lugar ya que era el único que presentaba un sitio accesible para el emplazamiento. Se construyó en base a ladrillos y concreto, teniendo como características un fanal de 500 milímetros de lentes escalonados Fresnel, una torre de concreto de 12 metros, de altura, con una lámpara de aceite que entregaba una intensidad luminosa capaz de proyectar la luz a una distancia de 15 millas náuticas (27 kilómetros), ubicado a 18 kilómetros del sector donde se establecieron las primeras avanzadas de conquistadores españoles durante el siglo XVI en el Estrecho de Magallanes, quienes en sus primeras incursiones no tuvieron favorables resultados.

Permaneció habitado hasta mediados del año 1950, pero su luz continuó en servicio en forma automatizada hasta el día de hoy.

Como una forma de recuperar y proteger su arquitectura, la Armada, mediante un convenio lo ha cedido en comodato a la empresa Marítima “Cabo Froward”, a partir del 11 de diciembre de 1998, donde se ha rediseñado su interior y se ha habilitado un museo y lugar de visita masiva de habitantes y turistas en Punta Arenas, siendo parte importante de la historia del Estrecho de Magallanes.

Fareros de Magallanes cuentan cómo es vivir lejos de absolutamente todo¹¹

Su rutina diaria tiene de todo: desde armar reportes meteorológicos hasta cocinar



El farero es el encargado de mantener la luz de esas torres de concreto que iluminan el camino de los navegantes en el mar. Pero más allá del romanticismo, la labor de estos marinos es compleja. Y el desafío es aún más extremo para quienes viven en el Estrecho de Magallanes. Pero la pega es la pega.

“Todos los días hay algo distinto que hacer. A diferencia de lo que la gente podría imaginar, no solo nos encargamos de encender el faro”, cuenta el cabo 1° (F) José Ponce, jefe de Faros Punta Dungeness. La “(F)”, por cierto, designa su especialidad en la Armada: técnico en faros o en señalización marítima.

¹¹ **April Núñez. Periodista.**



Esta es la lista de rutinas diarias del cabo Ponce: “Realizamos labores de control de tráfico marítimo, para saber en todo momento dónde se encuentran navegando los buques, brindar seguridad a la navegación y apoyo en caso de ser necesario. Hacemos informes meteorológicos cada 3 horas; inventarios, documentación, mantención y reparación, además de las tareas que surgen a diario”. Él ya lleva ya 3 años viviendo en el límite con Argentina junto a su familia: ocupan

una de las dos casas aledañas al faro; en la otra vive el otro farero con quien se turna para sus labores.

Los fareros de Magallanes viven alejados de todo. Cada 2 meses (a veces cada 4) reciben aprovisionamiento. “La Armada nos trae todos los víveres que necesitamos. Llevamos un inventario de todo: la comida, el combustible, el gas, etcétera. Tenemos que saber hacer de todo y en caso de no saber, nos las ingeniamos para reparar lo que haga falta. Es un trabajo muy entretenido porque no es monótono, siempre hay algo nuevo”, afirma Rodrigo Pérez, cabo 1° (F) jefe de Faro Cabo Espíritu Santo, quien ya cumple 3 años lejos de todo junto a su señora e hijo.

En estos puntos estratégicos del extremo austral a los fareros se les permite vivir con su familia. “Está considerado el grupo familiar, ya que les presta contención y apoyo psicológico. El acceso a este faro no es tan dificultoso, lo que permite evacuarlos fácilmente en caso de alguna emergencia. Este funcionario y su familia pueden estar un mínimo de dos a cuatro años en el lugar”, detalla el suboficial (F.MC.ELN.TC) Roberto Araneda, subjefe del Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas. Vamos por partes: la “F”, ya sabemos, es por los faros; “MC”, por mecánico; “ELN”, por electrónico; “TC”, por telecomunicaciones.

Un caso aparte es el faro Islotes Evangelistas, ubicado a 13 millas del continente. Ahí las condiciones climáticas son inclementes, con un promedio anual de precipitaciones de 2.000 a 3.000 milímetros, perpetuos vientos sobre los 120 kilómetros por hora, temperaturas que pueden llegar a -15° y temporales con olas que superan los 20 metros de altura.

Ese es el hogar del cabo 1° (F) Marco Fuentealba, jefe del Faro; el cabo 1° (MC.EL, la “EL” es por electricista) Luis Sepúlveda, a cargo de ingeniería y control de averías; y el cabo 2° (F) Diego Ovalle, a cargo del abastecimiento y meteorología. Los tres llevan aislados desde hace ya cuatro meses. “Es muy complicado llegar acá. Además, hay que hacerlo en helicóptero, ya que no hay desembarcadero. El buque llega cerca de los islotes y luego toda la carga y personal se trasladan vía aérea. Es una experiencia única”, cuenta Fuentealba.

Para llegar a ser fareros, los aspirantes cursan un año en la Escuela de Grumetes; luego eligen la especialidad para formarse como especialistas del Litoral y Señalización Marítima en la Escuela de Litoral y Faro. “Pasan por varias etapas de preselección, pruebas físicas, psicológicas y médicas para calificar si son aptos para cumplir estas labores; su malla curricular abarca cursos de enfermería, cocinería, repostería, tecnología, electricidad, electrónica, mecánica, carpintería y albañilería, entre otras”, detalla Araneda.

El farero no vive siempre en el mismo faro. El Servicio de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación -cuyo objetivo es “permitir la navegación segura de las naves por las rutas nacionales habilitadas”- está compuesto por 960 faros desde el límite marítimo en la Línea de la Concordia, en la frontera con Perú, hasta el territorio Antártico Chileno. Por eso, los traslados son constantes.

Primera navegación como especialista en el Patrullero “Lientur”, PP-60¹²

Habíamos llegado en Febrero transbordados a la Subfaromag, recién saliendo de curso en la Escuela de Electrónica y Telecomunicaciones de la Armada en la especialidad de Faros.

Estábamos conociendo lo que sería nuestro trabajo, además conociendo un poco la ciudad y algunos lugares interesantes como la plaza Muñoz Gamero y su monumento al indio patagón y Hernando de Magallanes, unos lindos edificios como el Hotel “Cabo de Hornos”, el edificio de la Enap. y muchas construcciones del siglo antes pasado, se nota que hubo mucha riqueza por lo que veíamos, entre estos recorridos y nuestro trabajo en un edificio antiguo de un piso ubicado en la calle 21 de Mayo, donde estaban las oficinas y talleres, hacíamos como cualquier repartición naval las guardias militares, conociendo a nuestro Jefe un Teniente 1° O.M. Sr Carlos Osiel Gómez Plaza de Los Reyes, al Empleado Civil Administrativo Sr. Crisologo Deney Orellana, Subjefe Suboficial de Faros Héctor Burgos Romero y varios Sargentos y Cabos.

Entre los Sargentos estaba mi Jefe de Guardia Juan Pardo Pérez, el cual nos enseñaba cosas para salir en comisión y cuales eran algunas cosas importantes pero simples a la vez en estas misma, por ejemplo como guardar los fósforos en cada bajada y no se mojen por el estado del mar o por las condiciones climáticas de lluvia o nieve y menos que se olviden en el buque, porque no se permitía cometer un error de volver al buque a buscar Fósforos y salir al faro nuevamente (ocurrió en más de alguna vez) estaban formándose la dotación para cumplir los dos periodos de aislamiento en el Faro Islotes Evangelistas, donde el Jefe del Faro seria el Suboficial (F.) Héctor Burgos Romero, Cabo 1° (F.) Pedro Venegas y de los cuatro Marineros había que elegir a uno y para eso estábamos siendo observados quien seria, no sé cuál fue la fórmula de elección cuando en una guardia me dice el Jefe que me

¹² **Jorge Carvajal, Farero.**

alistara para irme a Evangelistas, sobre la misma le pedí que fuera mi apoderado y me orientara hacer la lista de cámara personal y que me sirviera de aval en el Emporio “Livacic” donde casi todos los fareros sacábamos los pedidos de Cámara General y la personal, la función del apoderado era de ir cancelando las deudas mes a mes así como también, efectuar los giros a nuestras casas quienes ayudábamos a la Familia.

Los preparativos son arduos y más todavía cuando se juntaban los dos o tres Faros en el mismo buque, esta vez fueron dos, Faro Bahía Félix y Faro Islotes Evangelistas, a faro bahía Félix se iba el Cabo 2° (F.) Orlando Canales Muñoz con su Familia, esposa e hijo, se hizo la faena de embarcar todas las cosas previamente embaladas marcadas y protegiendo los elementos que no debían mojarse por las condiciones climáticas o el estado del mar, para estas faenas participaba todo el personal del Subdepartamento y las cosas personales las veíamos cada interesado, buscando un buen lugar donde guardar en el buque, al principio se hace difícil al no conocer a nadie pero al correr el tiempo uno ya tiene más llegada con la tripulación y después lo conocen por las varias salidas en comisión de faros y pasa a ser uno más de la dotación del buque.

Casi a fines de Marzo llegó el día del Zarpe y para mi comenzaba la aventura que nos contaban los instructores y los cabos que cursaron con nosotros y ellos ya por lo menos tenían uno o más periodos aislados yo tenía sentimientos encontrados con irme al Faro Evangelistas, porque el año anterior estando en curso el 13 de Agosto nos da una mala noticia el Sargento Instructor, Edgardo Sandoval Carroza, que en ese Faro se perdió el Marinero Pedro Núñez Lagos, por efecto de haberlo arrastrado una ola y no salió nunca más por la condición geográfica del lugar es una roca casi cortada a pique y pronto me encontraría en ese mismo lugar, si no era en ese periodo, igual habría sido en otro.

Lo principal para el buque es mantener comunicación con el faro y estar recibiendo las observaciones del tiempo presente, para ir

calculando, una ventana de buen tiempo y salir a mar abierta hasta los islotes rocosos donde se encuentra el Faro Evangelistas, ya que reaprovisionando esta estación, es más de media comisión lista aunque le queden muchos faros automáticos por delante e incluso se deja de pasar por el Faro Félix (Este se encuentra en una Bahía y muy pocas veces se encuentra con malas condiciones de mar, quedando a la pasada por el Estrecho de Magallanes) ya que la observación de tiempo emitida por el faro indican que las condiciones de tiempo estarían mejorando y nos iríamos a un puerto a resguardo, que se ha tomado desde su construcción del faro como Puerto Base y se llama 40 días en honor al tiempo que debió esperar un escampavía en salir abastecer de materiales y víveres a los constructores de magna obra.

Pero no todo sale como se programa, ya que un llamado de S.O.S. de un buque Mercante hizo hacer cambio de ruta y de tareas, nos dirigimos al paso Shoal donde se había hundido parcialmente la Motonave de Bandera Norteamericana el “Santa Leonor”, al acercarnos a dicho lugar ya se encontraba el Remolcador ATA-73 Colo-Colo resguardando el buque siniestrado y antes había pasado por ese lugar el AP-47 transporte Aquiles quien llevaba rumbo norte y se llevó a los tripulantes del Santa Leonor. Fue un cuadro que no se había visto nunca en tanto naufragios, por la forma en que quedo el buque.

Cuando viene una mala a veces no viene sola ya que al Patrullero Lientur le dan la orden de dirigirse al otro lado de la angostura inglesa, donde varo otro buque, de bandera Griega y se trata del “Capitán Leónidas” quien tomo mal la señal de la boya ciega que indicaba el peligro, este quedo montado en la roca con una rotura del casco, con pocas posibilidades de sacarlo de allí, en ambas naves no se registraron pérdidas humanas, este buque quedo como navegando proa al Sur y además ha servido para hacer muchas bromas a los nuevos marinos tanto gente de mar como a los subtenientes nuevos, como bautizo en la zona de Magallanes.

Después de varios días de andar en otras funciones el buque retomo su comisión y volvimos al Puerto 40 días y de acuerdo al pronostico del

tiempo estaría en condiciones de zarpar de amanecida y pillar buenas condiciones en el fondeadero y desembarcadero del Faro Evangelistas, zarpando del Puerto 40 días de amanecida, en dos horas de navegación llegamos al fondeadero y todo el buque estaba concentrado en la faena de Evangelistas, así fue como se echaron los deslizadores y las chalupas al agua, siendo los relevos los primeros en partir y algunos de dotación del buque en apoyo a la faena en el peñón.

Las chalupas a remos con los patrones y su bayona eran los más experimentados en esta faena, iban y venían con carga, de regreso se devolvían los envases de Gas de 45 Kg. Los tambores de combustibles, los enseres personales de los salientes y los que veníamos llegando atentos a que bajarán nuestras cosas, más los víveres secos y envasados para seis meses, aunque el periodo es de cuatro meses, se deja una reserva marinera, porque nunca se sabe que puede pasar y se atrasa el buque, dentro de toda la carga llevábamos corderos vivos y una buena cantidad de forraje para alimentarlos, debido que los musgos o pequeños líquenes no son alimento para mantener a estos animales, en el Faro no habían refrigeradores o conservadores para alimentos congelados, que era la única forma de mantener carne fresca, fuera del charqui y la carne en conserva que era una ración especial.

Pasaron varias horas de la Faena y quedaban solamente los tambores de combustibles para los Generadores de corriente y estos serían varios chinguillos que izar de dos o tres tambores en cada maniobra, una vez terminada la faena vino un relajo y mientras el buque se encontraba en trincar toda la carga de envases y bultos del personal saliente a nosotros nos faltaba por dejar guardadas las cosas que no eran tan imprescindibles de llevar en el día, pero debían quedar protegida porque también hubieron dotaciones que se relajaron y un cambio en las condiciones climática y las olas barrieron la superficie, donde habían quedado los tambores de combustibles y algunos balones de gas que salieron a navegar sin rumbo, al poco rato los pitazos del buque anunciaban una buena estadía y se inicia su navegación al Faro Félix , donde los salientes estaban esperando la llegada del Patrullero.

Para mí todo era novedad desde el tipo de construcción de las bodegas y sala del huinche en el sector desembarcadero y la construcción del edificio habitabilidad con cuatro Camarotes, uno del Jefe de Faro, el segundo Camarote del primer y segundo ayudante, el tercer Camarote del Jefe de la Radio estación Marítima y el cuarto camarote habían tres literas y un catre de Campaña que era para el último de la dotación y ese era yo.

Los camarotes eran los originales desde su construcción en la parte superior tenían un habitáculo de la cama de una plaza, luego una corrida de tres cajones, dos corridas de dos cajones para guardar las cosas personales, eran unos muebles indicados para los espacios que debían cubrir y dar comodidad a cada servidor.

Una vez que se estaban guardando las cosas el jefe de la Radio, el Sargento Fernández y yo como ayudante, subimos al Faro uno para enviar el mensaje y los dos para preparar algo de comer ya que estuvimos con colaciones que mandaba el buque durante la faena, del buque se veía solamente la silueta ingresando al Estrecho de Magallanes.

Mi primer faro aislado¹³

En un día chubascoso y con marejada del 14 de Julio de 1956, llegué a mi primer faro aislado en la Isla Auchilú, ubicada a 230 millas al Sur de Puerto Montt y al final del canal Darwin. Alrededor de las 15:00 horas, desembarqué de la barcaza Goicolea, junto a mi Jefe de apellido Santa Cruz, al 1er. Guardián de apellido Collado y al Kuke de apellido Cerón.



José Crisosto Valderrama

Subimos por dos escalas de unos 70 peldaños de varas de árboles regionales, que estaban muy resbalosas producto de los musgos, a causa de las intensas lluvias del lugar. Llegamos a unos 20 metros sobre el nivel del mar. Luego caminamos por un sendero formado por palos redondos continuos, que llevaba a la casa distante más o menos a 220 metros. La noche cayó antes de llegar a ella. Todos llevábamos botas de goma, mientras el resto casi corría por los palos, yo caí de bruces 4 veces antes de llegar a la casa habitación.

La casa era de forma rectangular, con una superficie construida de aproximadamente 800m², con tejuela exterior pintada de color plomo. Cada departamento contaba con 2 dormitorios, un comedor, una cocina a carbón y leña, un baño y una salamandra y todos ellos conectaban con un hall que tenía en el centro una mesa de ping pong

¹³ **José Crisosto Valderrama, Farero.**

y en una esquina 2 tambores de 200 litros cada uno destinados a recibir agua de lluvia del techo. El faro quedaba a 150 mts. de la casa con una subida pronunciada y por un sendero similar a lo antes descrito. Era un faro casi completo, porque también tenía Radiofaro, que emitía una señal en telegrafía con la palabra “CILU”, los primeros 30 minutos de cada hora par en tiempo claro y permanente con neblina, este era un equipo que le servía a los navegantes para posesionarse, para lo cual debían tener un equipo para recibir la señal y un radio operador, Por ser un Radiofaro, contábamos con un lujo: había luz eléctrica hasta las 00:30hrs en forma continua, en otros faros la luz con generadores era hasta las 22:00 Horas. Y en horarios de emisión de tiempo al aire, unos 15 minutos por emisión.



Casa Radio-Faro Isla Auchilu

El Jefe me entregó el Departamento, con su Inventario correspondiente. Hice mi cama y encendí la salamandra, comencé a ordenar mis enceres personales en un estante y Sentí un llamado del Kuke (Cocinero) cerca de las 20:00 hrs., para la cena. Atravesé el hall en diagonal y llegué al comedor en donde todos me esperaban. El Jefe había preparado un vino blanco con durazno para darme la bienvenida y desearme mucho éxito en mi carrera Naval. Yo había hecho mi curso

de Faros, en el Faro Punta Ángeles, los seis primeros meses y después fuimos trasladados a la Escuela de Artillería y Torpedos, en las Salinas en el año 1955, era el más mote de todos los egresados.

Luego de una amena cena y cerca de las doce de la noche, cada uno se retiró a su departamento para aprovechar los 30 minutos restantes de luz, porque a partir de allí, el motor lentamente comenzó a disminuir su velocidad, la ampolleta en igual forma comenzó a apagarse, hasta quedar en una oscuridad total. Para no tener problemas nocturnos, antes de acostarme dejé en el velador una palmatoria con una vela nueva y los fósforos a mano, un farol pequeño a parafina que no alcancé a cargar y una linterna que había adquirido con antelación.

Acostado, pensaba en mi elección de vida y en lo mucho que había perdido. Debía olvidarme de las pichangas de fútbol junto a los cabros del barrio Prat con Carrera en Concepción, todos los días en la tarde, en las enormes extensiones de arena que quedan en el río Bío-Bío, cuando se recoge por varios meses en verano. Muchas cosas pasaron por mi mente esa noche, tan bien pensé en ella, pero por un instante me dije: si los otros han podido estar aislados y juntar platita yo no puedo fracasar.

Estaba muy cansado, por todo lo que habíamos trabajado y me estaba quedando dormido cuando la puerta de mi dormitorio se abrió y cerró. Enojado pregunto ¿quién es? y hecho mano a mi velador, tomo los fósforos y enciendo la vela, me levanto, salgo al hall que estaba totalmente oscuro y no encuentro a nadie. Regresé a la cama, el cansancio hizo presa de mí y me dormí profundamente.

A las 07:15 horas sonó el despertador, me afeité, bañé e hice la cama. Llegué a la sala de máquina a las 07:55hrs y allí el primer guardián me mostró los 4 motores del faro. En la habitación siguiente estaban los equipos del Radiofaro y en otra el taller. Hizo funcionar un motor para dar el primer Boletín de tiempo local, de 5 minutos de duración para los navegantes, en donde se les informaba la presión atmosférica,

estado del mar, dirección y fuerza del viento, el estado del cielo y una apreciación general del tiempo.

Durante el desayuno, almuerzo, once y cena, busqué algún rictus facial en ellos para poder descubrir al responsable de la broma de la noche anterior, pero no encontré a nadie a quien atribuir esa responsabilidad, tampoco les mencioné lo que había pasado.

Dos días más tarde, cerca de las 17:30 hrs., estábamos todos en la cocina conversando con una lluvia torrencial y con todas las puertas cerradas, cuando de pronto, se abrió y cerró con fuerza la puerta que daba a la sala de máquinas. Miré a los otros tres y pregunté ¿sintieron eso?, el Jefe me miró y me dijo: Ah se me había olvidado decirle que acá mora junto a nosotros, el espíritu del Chinito Ibarra. No hay que tenerle miedo, él sólo abre y cierra las puertas a cualquier hora, incluso a veces uno tiene la sensación que va acompañado a encender o apagar el faro.

El empleado Civil de Faros Juan Ibarra, había llegado junto a 8 carpinteros a construir toda la edificación, había instalado los cuatro grupos electrógenos y el Radiofaro. Pero lamentablemente como el clima era muy lluvioso, había enfermado y no había querido dar aviso a la Jefatura de Puerto Montt y lentamente se fue agravando. Hasta que un día, alguien sin que él se diera cuenta, informó de la situación e inmediatamente fue el Patrullero Leucotón a rescatarlo.

Salió en camilla en un día muy lluvioso y debió soportar un terrible aguacero desde la casa hasta el patrullero, lo que agravó su estado febril y falleció antes de arribar a Puerto Montt; desde entonces, su espíritu nos acompaña.

El Jefe me comentó además, que el sillón que está en el hall con el cuero de oveja, había sido hecho por él y era en donde solía descansar. Para finalizar, me indicó con su dedo índice y me dijo “Ud. está recién comenzando su carrera Naval y por naturaleza el personal de Faros no es miedoso, a veces pasan estas cosas sobrenaturales y hay que acostumbrarse”.

Así pasaron los días y las puertas se continuaron abriendo y cerrando.

Las pocas veces que había sol, el Jefe nos daba permiso para ir al otro extremo de la Isla, a unos 5 km aproximadamente, a una hermosa playa con forma de herradura, de arena de color blanco invierno, muy abrigada por los cerros y con grandes erizos y lapas en sus rocas.

Así pasó el tiempo en forma rápida, hasta que al tercer mes llegó el buque de aprovisionamiento y el relevo para los otros tres, más la correspondencia oficial y particular que era la forma de tener noticias con la Familia y amistades, los víveres, combustible, así continuó la vida durante mis primeros siete meses de aislamiento.

Guardo en mi disco duro, gratos recuerdos por la amistad sincera, compañerismo, espíritu de cuerpo y armonía que hubo entre mis colegas, en mi primer faro de aislamiento.

Helicópteros navales se posan por primera vez en faro “Islotes Evangelistas”¹⁴

El año 1968, siendo dotación de este faro, estábamos por cumplir el periodo de aislamiento y en los primeros días del mes de noviembre con un excelente tiempo, que no habíamos tenido durante los casi ocho meses que llevábamos en dicho lugar, un llamado por radio de un bravo alfa (buque armada) del ap-45 piloto pardo, hace un comunicado por radio, el Comodoro de la Flotilla Antártica, Comodoro Raúl Herrera Aldana, solicita atención con el jefe del faro, suboficial de faros Héctor Burgos Romero, quienes se conocían desde el Instituto Hidrográfico de la Armada (actual SHOA) donde era el director, informa que en una hora más enviaría los helicópteros al islotes y que si la dotación necesitaba algo personal, que lo encargaran lo más pronto posible y que se abriría la cantina seca para la dotación del faro.

Las cantinas secas de estos buques son bien completas y tienen de todo, como un emporio de la época, cada uno hizo su listado y sabiendo que habría que firmar el vale correspondiente y que saldríamos en un par de semanas más, solicitamos lo justo y casi eran más golosinas, cigarrillos, algunas bebidas, algo para el pan, unas pocas papas, cebollas, verduras y con eso seríamos felices, no teníamos considerados el paso de este buque, ya que en la mayoría de los faros pasan y solo va el comunicado y saludo por radio, ya nosotros nos habíamos puestos intranquilos y salíamos a mirar donde venía el buque.

Hacia el norte se veía la silueta y el mar era un espejo, eso nos favoreció, que en vez de tomar el track de navegación por canales interiores, tomara la ruta pacifico para ingresar directo por el estrecho de Magallanes, al rato se escucha el motor de uno de los mosquitos como se les conocía a este tipo de helicópteros, los bell 47-g y 47-j (burbujas) sobre voló en círculos para ver el lugar donde posarse y el sargento rt. Don Juan esparza jefe de la radio estación evangelistas,

¹⁴ **Jorge Carvajal, Farero**

toma el control para posar al helo con señales de brazo, comienzan a bajar unas cajas y sacos con los encargos, más un bulto con diarios y revistas que se reciben con mucha ansias para tener noticias más variadas y frescas, se baja el piloto teniente aviador naval Fredrick Corthorn Besse y nos pregunta donde se puede tomar una fotografía, que sea lo más significativa del faro y lo llevamos a una de las viseras que es una punta sobresaliente y se le saco la fotografía, volviendo al lugar del helo, dio una vuelta por el interior del edificio, para conocer las instalaciones, subiendo hasta la torre del faro, venia el otro helo que no se posó y también trajo otros bultos, allí mi contingente Juvenal estaba nominado para decepcionar los envíos, a esa altura del tiempo el buque estaba a la cuadra del faro y a la vista de prismáticos se podían casi distinguir los tripulantes, un par de minutos más se retiró el helo posado en el islote, ya que el otro estaba en maniobra de trincado abordó, todos con nuestras listas en la mano, nos fuimos al living comedor y sala de radio a retirar los encargos hechos por cada uno, que deberíamos de pagar a través de nuestro apoderado en punta arenas, pero un nuevo comunicado del comodoro con el jefe del faro, le dice que no se preocupen, que los encargos que se hicieron por la dotación del faro, son una atención del buque y allí cambiaron las cosas ya que el jefe tomo el control, distribuyendo lo llegado en toda la dotación por partes casi iguales, según el jefe siempre nos dijo, que por el pasaron los helos, al ser amigo del comodoro.

Como una hora más se veía la silueta del piloto pardo ingresando al estrecho por la boca occidental rumbo a punta arenas y de allí a la antártica.

El buque venia de Valparaíso, desde donde tiene el primer zarpe con destino al continente blanco haciendo la campaña antártica y el resto de los viajes con puerto base, Punta Arenas.

Al ocurrir estas cosas es una inyección de ánimo para toda la dotación. Aunque estábamos bien ya que nos faltaba poco tiempo para salir y lo mejor, que se pudo variar el rancho con verduras frescas, ayudando a los rancheros o cocineros a realizar un mejor menú hasta nuestra salida.

El piloto pardo navegando a la cuadra del cabo pilar, todos deseándole una buena comisión.

Dotación primer periodo: suboficial (f.) Héctor burgos romero jefe del faro, Sargento 1° (f.) Ángel Fernández primer ayudante, cabo 1° pedro Venegas segundo ayudante, marinero 2° (f.rt.) Mario Muñoz Sapunar tercer ayudante y marinero 2° (f.) Jorge Carvajal cuarto ayudante.

Radio estación naval evangelistas: sargento 1° (rt.) Juan Esparza jefe de la radio Cabo 1° (Rt.) Calvin y marinero 1° (Rt.) José Silva Veas,

En el segundo periodo, salen del faro el Sgto. Fernández y el marinero. Muñoz, llegando de relevos los marineros. Ramón cerda gamboa y juvenal castillo molina, juntándonos tres contingentes en la dotación.

Una vez en Punta Arenas, fuimos a una de las recalada del Piloto Pardo al Muelle Fiscal y contactarnos con el teniente Corthorn piloto del helicóptero, a cobrarle la palabra de que nos tendría copias de las fotografías sobre todo las aéreas que saco del islotes y al faro, nos llevó al laboratorio fotográfico del buque y de allí saco un sobre que nos tenía guardado y otro especial para el jefe del faro, imagínense como recibimos esas fotografías, mucho más que agradecidos y lo único que nos da, un raspa cacho por haberlo llevado a la visera, para que se sacara una fotografía que lo destacara de haber estado en el peñón, el pidió una buena fotografía y se nos ocurrió ese lugar, pero otra cosa es verlo después con más calma.



DOTACIÓN FARO ISLOTES EVANGELISTAS NOVIEMBRE 1968

*Sentados: Marinero (Rt.) José Silva Veas Y Marinero (F.)
Ramón Cerda Gamboa.*

*De Pie de izquierda a derecha: Marineros (F.) Juvenal Castillo
Molina y Jorge Carvajal Ramírez, Sargento (rt.) Juan Esparza,
Cabo (F.) Pedro Venegas y SO (F.) Héctor Burgos Romero.*

Una comisión de faros tipo tour¹⁵

Estando de dotación en Subfaromag y con varias comisiones a mi haber, a fines del mes de Marzo de 1970 se me nombra para salir en otra comisión, esta vez en el “Piloto Pardo” AP-45, transporte que había terminado su comisión antártica y retornaba a Valparaíso y en todos estos casos se aprovechan los medios Navales para solucionar anomalías de señalización marítima, en la ruta de navegación habían dos faros apagados que debía reencender y luego desembarcarme en Puerto Montt y embarcarme de retorno en la LST-92 “Aspirante Morel” que se encontraba en espera de carga para el Faro Isla Huafo y Faro Cabo Raper, yo conocía esa barcaza en varadero, porque fue nuestra residencia de los Marineros de Faros, recién llegados a Punta Arenas en el año 1968, por gestión de su Segundo Comandante Teniente 1° O.M. Señalización Marítima Don Carlos Osiel Gómez Plaza de los Reyes, ya que en aquella época no teníamos habitabilidad y había que pagar una pensión en las cercanías de la Subfaromag.

Y como recién contratados y transbordados no teníamos sueldo hasta como en dos meses más, que llegaban los ajustes y por eso nos acomodaron en la barcaza para economizar y no partir nuestra vida marinera con deuda, quedaban conocidos de aquella época y me dieron una ubicación a popa, me presente al Segundo Comandante de la barcaza y era un Teniente Primero hijo de un Empleado Civil de Faros, me dio las instrucciones de cooperar en las faenas que se hicieran para recibir los materiales y con mayor razón cuando llegáramos a los Faros Huafo y Raper que yo no conocía, al día siguiente comienzan a llegar camiones con maderas, cajones muy pesados, cemento fierros de construcción y muchas cosas más, que se fueron ubicando a continuación de un tractor grande con orugas del C.M.T. (Cuerpo Militar del Trabajo) que iba para el Faro Raper, también conversando con los tripulantes se hacían muchos comentarios por la cantidad de carga que se está embarcando y descargarla a través de chalupas será

¹⁵ **Jocarram**

una gran faena, yo no podía dimensionar dicha faena por no conocer los lugares, ni los desembarcaderos. La zona de Puerto Montt tiene sus atractivos el navegar por los canales y por lo que me comentaban, los Faros a visitar se encontraban en el Golfo Corcovado y el otro pasado del Golfo de Penas, la comisión de la “Morel” se trataba solamente de estos dos Faros y no llevaríamos ningún faro automático que reabastecer, llevábamos dos días en la faena de carga y al tercer día zarparíamos rumbo Sur.

Pero como siempre hay imponderables se atrasó un día más por falta del personal de la cuadrilla de trabajos del Contratista que era gente de la quinta región, lo que me llamo la atención que dentro de la gente que se embarcaba habían cinco Militares a cargo del Teniente Vargas que yo conocía de vista y era un coterráneo de Quillota, iban en comisión al Faro Raper, primero pasaríamos al Faro Isla Huafo, donde tendríamos una gran faena que dependiendo las condiciones del tiempo podríamos estar en ese lugar, hasta una semana descargando materiales para reconstruir las dependencias, que dos años atrás un temporal o tromba marina dejo en ruinas la casona de madera de pino Oregón de dos pisos y en esta ocasión se llevarían maestros del contratista civil Fortunato Onetto. Quien es un gran conocedor de los Faros Habitados y Automáticos por la cantidad de trabajos que ha realizado en ellos.

El día del zarpe, también me llamo la atención del embarque de dos Sargentos de Faros que iban en comisión a los faros Huafo y Raper, a quienes Tampoco conocía, los salude y eso fue todo, saliendo del Canal Tenglo, a la cuadra de la Base Naval, los saludos protocolares desde tierra deseándole un buen viaje a la nave que inicia su comisión y respuesta desde la barcaza todo esto con banderas de señales.

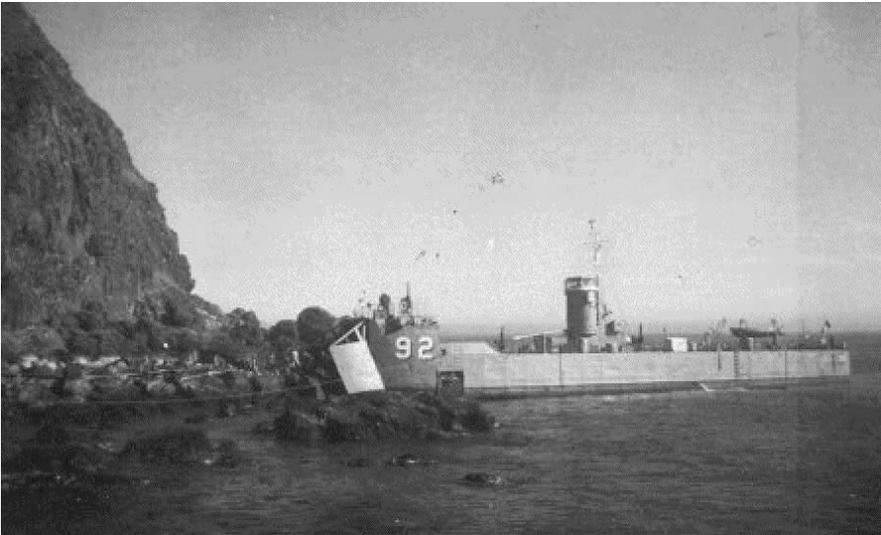
En menos de una hora por el Mc. (Equipo de Comunicaciones interna del Buque). Se escucha Aclara a toda la dotación y personal en comisión al pozo y a los cinco minutos llamada, la cosa fue media informal por motivo de la carga y nos acomodamos lo mejor y más seguro que se pudo, cuando se asoma desde el puente de mando con

un megáfono en mano el Comandante Jaime Germain Gajardo, nos da la bienvenida y nos explica la intención de maniobra sobre todo la de Huafo, lo que más recalco que descansáramos lo mejor posible, ya que si el buen tiempo nos acompaña, pondría la rampla en el muelle de Huafito y trabajaríamos de corrido hasta sacar toda la carga y quedar a la gira para el día siguiente bajar a tierra, ayudaríamos al personal de la empresa a dejar el máximo de material cerca de la cabria para subirla posteriormente, el Sargento 1° (F.) Carlos Cares Astroza, hace su comentario que es casi imposible hacer esa maniobra de atracar al muelle que era para embarcaciones menores, él estaba de Jefe del Faro cuando el evento meteorológico destruyó el edificio del Faro, ahora cubriría el puesto de inspector fiscal en la construcción del nuevo edificio que será de un solo piso, se toca retirada y comienzan los comentarios de los conocedores del lugar y no le encuentran por ningún lado razón a la maniobra que intentara el Comandante, ya que es difícil para meter una Chalupa a remos y va a meter tremenda barcaza (Entre nosotros, que esto no salga de aquí, el apodo del Comandante “El Loco Germain”) al amanecer del día siguiente amanecemos en Huafo, diana General a las seis de la mañana y a desayunar, a las ocho de la mañana, con un tiempo muy bueno, tocan repetido general y comienza a acercarse lentamente y midiendo fondo con escandallos a proa y popa hasta poner la rampla en el muelle y comienza la gran faena, todos a ponerle el hombro, se habían dado las cosas como las había programado el Comandante, no paramos hasta que salió el ultimo palo y embalaje destinado al faro, en las horas de rancho era una colación liviana al pasar y todos felices con lo realizado de esta primera comisión.

Tipo 20 horas estábamos fondeados a la gira, pudimos darnos una buena ducha cenar y a descansar hasta el otro día, que a las ocho de la mañana estábamos acarreado materiales hasta la cabria, esta sí que era una gran faena el caminar como 100 metros por una playa de huevillos hasta la base de la cabria, donde hasta las 18 horas les dejamos un 80% de la carga amontonada para que después los maestros deberían subirla a la primera cabria y luego hacer cambio de maniobra para llegar a la segunda cabria y base de la futura casa, yo

aproveche una escapada rápida con el Sargento Cares y subí al faro ayudándole con el acarreo de algunas pertenencias y conocí la escala que va apegada al acantilado en gran parte de cerro y el inicio también era impresionante.

Zarpamos de Huafo rumbo a Faro Raper, para ser más exactos a Puerto Slight con tres o cuatro días de anticipo, por los cálculos que se habían hecho y ahora todos con la fe en alto por su Comandante que le resulto lo planificado y del apodo no tenía nada en esta oportunidad.



*Barcaza LST-92 "Aspirante Morel",
atracada en muelle Huafito en Faena de Descarga.*

La navegación por los canales excelente, era un verdadero tour, hasta salir a mar abierta por el canal Darwin, que nos tocó una mar boa sin mayores riesgos en el desplazamiento, el pasar a la cuadra del Faro Raper e ingresar al Golfo de Penas, fue otra navegación tranquila y de amanecida estábamos en Puerto Slight, en el lugar donde vararía la barcaza que está muy distante al muelle, no se veía nadie y a lo lejos

se divisaban unas construcciones que después supe que eran la bodega o aduana y un refugio para descansar en cada viaje que se hace desde el Faro hasta Slight App. 7,5 km. a buscar cosas de consumo que quedan almacenadas y se acarrean de a poco como ser los tubos de gas de 45 Kg. Parafina, Petróleo, Aceite Lubricante, Forraje para los animales y materiales varios.

Se inicia la varada de la Barcaza, la marea recién subiendo, comienza la faena de descargas del C.M.T. muchos tambores de petróleo, aceites lubricantes, para el tractor, muchas cajas que después supe que eran explosivos, cuerdas y detonantes para realizar un despeje de rodados y otros obstáculos, más otros pertrechos y mejoramiento de alimentación para un periodo de cuatro meses al final bajan el tractor, con la marea alta y casi llega al bosque, al estar casi concluida la descarga, llega un persona de dotación del Faro, que tuvo que rodear mucho para poder pasar por efecto de la marea alta y se trataba del Cabo 1° (F.) Hernán Donoso Peña y además el venía a buscar encomiendas que habían enviado de Puerto Montt, del resto de la dotación no se supo y dentro del grupo de militares venía el Sargento 1° (F.) Amador Alvear Villalón, que tomaría el control como fiscalizador de los trabajos de arreglo del camino.

Desvaró la barcaza y nos fuimos a la zona de aguada (en la zona de los canales que tengan chorrillos de agua de cierta cantidad se utilizan para acercarse o atracarse y a través de un medio tambor y conexiones de mangueras pueden llenarse los estanque de agua para uso general) y los buzos hicieron una sumergida a un enorme banco de cholguas, que dejaron en la cubierta ya totalmente despejada de carga, para todo consumidor, llevamos un poco a la cocina y se hizo un buen patache con unas al horno y otro poco cocinadas, zarpamos con rumbo sur e ingresamos al río Baker donde estaba presupuestado cargar postes y basas de Ciprés y como todavía estábamos algo adelantado y tampoco estaban todas las maderas, el Comandante se tomó el tiempo para recorrer un poco algunos ríos del sector, el Pascua, Steffens, llegando a Puerto Buzeta donde había un refugio del C.M.T. quienes estaban abriendo algunos caminos, durante el viaje el Comandante con el

megáfono desde el puente se ponía en contacto con los boteros que iban al Baker con las balsas de maderas y les daba tiempo para que llegaran, porque esa era la principal entrada que tenían los pobladores de ese lugar y estaban apoyados por la Armada en el traslado de sus Maderas, que eran usados en las postaciones de cercos en las estancias Magallánicas o enviadas a las islas Malvinas, ordenaba abrir la rampla y subían los botes, cuando iban solamente a comprar a la E.C.A. que desembarcaban en el poblado del Baker. En ese tiempo no era muy popular el motor fuera de borda y casi todos se movilizaban a remos y algunos con motores fijos.

Se inicia la carga de los postes, basas y por guardias se hacían las faenas, como no estaba incluido en ninguna guardia le daba directo al acarreo, solo paraba para ir a rancho, hasta que me sacaron de allí y me dieron un color de guardia para seguir el régimen, poco a poco se fue cubriendo el poso y luego ya estaba tomando su límite de altura, tres días de faenas y también tuvimos tiempo de recorrer un poco algunos lugares de Tortel caminando por sus pasarelas y escalas de madera nativa, que deja encantado a cualquier visitante. Se embarcaron algunos pasajeros que viajaban a Punta Arenas por tramites médicos y otros motivos comerciales, zarpamos nuevamente rumbo sur, pasamos la angostura inglesa, fondeo a la Gira en Puerto Edén, llegando al costado varios botes con los nativos a vender sus artesanías o cambiar por algunos víveres, cigarrillos, bebidas, ropa, zapatos o botas, en estos casos hay que tener cuidado con las cosas personales y si no cooperamos no más con los alacalufes, también se embarcaron algunos residentes con rumbo a Punta Arenas, pero todavía faltaba otro lugar que visitar y no sé cuál sería el motivo, ingresar al puerto y mina de Caliza de Guallelo, un lugar con muchas comodidades y espacios de entretenimientos que aprovechamos en las horas laborales de los trabajadores y por la noche una cena en el casino, invitación a la dotación de la Barcaza y fuimos muy bien atendidos en zona seca, que es normal en esta mina, zarpando ahora si directo a Punta Arenas donde llegamos sin novedades y con todas las tareas cumplidas.

Lo que no supimos nunca, si el Comandante Germain informó en su parte de viajes, la gracia que se mandó en el Faro Isla Huafo, o solamente quedo en la mente de quienes participamos de aquella comisión, que para mí fue un verdadero Tour.

Comisión por el Canal Chacao en el WPC- 76 “Cabo Odger”¹⁶

Corría el año de 1974, el Jefe subrogante en el Subfaromontt Nicolás Troncoso Arévalo, se me nombra encargado de una comisión en dicho patrullero costero y habían llegado recientemente a engrosar nuestros números de Fareros tres marineros saliendo de la escuela con un barniz de la especialidad, me dijeron que podía escoger a uno de ellos, en las guardias había conversado con Pedro Uribe Arismendi que era de la zona de Aysén y conocedor de la vida marinera embarcado y de orilla como ayudante de Carpintero de ribera, preparamos los elementos para la comisión, nos embarcamos y bajaríamos los dos a los mismos Faros, por ser su primera salida a terreno, zarpamos del muelle fiscal de Puerto Montt y llegaríamos hasta Ancud a dejar a los Radio Telegrafistas, Al Faro Punta Corona, ya que la radio estación del Faro Huafo fue Cambiada a este Faro, como señales a reaprovisionar, llevábamos la boya luminosa bajo Colo- Colo , los dos Faros de la isla Doña Sebastiana Este y Sebastiana Weste y el Faro Punta Corona con algunos elementos de consumos, combustibles y lubricantes, más los elementos de los Radio Operadores.

La navegación buena sin problemas, el canal Chacao y alrededores con mucha actividad de lanchas artesanales con buzos escafandra, ya que se había abierto la veda del loco y el puerto base era Carelmapu donde estaba cubierto de lanchas y en la calle principal los compradores en camiones haciendo el trato por tan preciado molusco.

El Patrullero tenía su buena dotación entre el cual se encontraba el Cabo Radarista Montejo, con cuatro años en el buque, ya era un gran aporte por ser conocedor de la zona y actúa como un verdadero práctico, que la región no es muy fácil hacer los cálculos de mareas en el Canal Chacao por la corriente que desplaza y la amplitud de estas mismas, que muchas veces hemos quedado con las Chalupas varadas en otros lugares por la grandes bajas, si hay residentes en las cercanías

¹⁶ **Jorge Carvajal, Farero.**

se les ha solicitado las yuntas de bueyes 2 o 3 para arrastrar la embarcación hasta el agua. Si no hay que esperar que baje toda y que suba la marea y deje flotando nuevamente la embarcación. La primera faena era la Boya Colo-Colo, yo había estado varias veces en ese reaprovisionamiento y si se siente la corriente, pero amarrada a la boya se quedaba la chalupa por cualquier cosa, pero esta vez el Comandante Tte. 2° Juan Costa viendo que la boya estaba en la estoa de marea se aproxima a este cuerpo flotante metálico donde quedo amarrado con una espía y una caña de alambre con grillete.

Todo marchaba bien pero esto dura un pequeño lapso de tiempo y la marea comienza a tira hacia dentro del canal y de repente el contra maestre Varguitas me dice Farero suelta el cable y como me encontraba sentado en la tapa central apretando los pernos (12 en Total) solté el cable y quedo la espía y el buque siguió al andar de la corriente cuando me doy cuenta que la boya se está escorando, la espía muy tensa y el agua comienza a cubrir mi cuerpo subo con dificultad a la torrecilla y esta se hunde totalmente, quedo flotando a merced de la corriente, no veo ni el fanal que es equipo de iluminación que se encuentra instalado en la parte más alta de la boya y de la cocina del patrullero sale alguien con el cuchillo cocinero y corta la espía, yo flotando y pasado de unos segundos veo como la boya sale a flote a gran velocidad y casi se le ve todo el contra peso, quedando un gran trozo de esta amarra cerca mío y me gritan que nade hacia él.

Mientras otros tiraban los picarones (Salvavidas circulares) pero no alcanzaban ni cerca mío, cuando veo al Pancho Cárdenas subido en el Pulpito y de allí me lanza el ultimo salvavidas circular, este si cayo a mi lado lo tome y me lo puse en mi estómago y flotaba bien, veía como le metían maquina al buque por la cantidad de humo que salía por su chimenea y al haber dos fuerzas una a favor de la corriente y otra en contra, de pronto me encontré con el buque encima, me chupo desde la proa, arrastrándome por el costado y a la altura de la cocina me esperaban varios y lo primero que paso es la llave stilson que mantuve todo el tiempo en mis manos, me agarran entre dos y arriba, uno era el enfermero Johnny Lee y no sé si fue el Cocinero o el Mayordomo el

otro que ayudo a subirme, me llevaron al baño de tripulación me metieron a la ducha de agua fría pero la sentía temperada, me dieron a beber un tazón de Aguardiente del cual tome unos sorbos y con otro me hacían friegas, me arroparon con frazadas y a una litera.

Mientras en cubierta comienzan a los gritos que están sin atornillar, ni para atrás ni adelante o sea se había acorbatado el eje y hélice con el resto de la espía que nadie hecho a la cubierta, el Patrullero quedo a merced de la corriente tirando hacia Carelmapu ante esta situación el Comandante ordena arriar paños de cadenas y con el ancla a la péndula, nos acercábamos a la costa y esta tendría que agarrar en algún momento, toco fondo el ancla garreo un poco y encontró firmeza y nos aguantamos allí, casi a la cuadra de Carelmapu, se hicieron comunicados con el alcalde de Mar.

Que era un civil, el más idóneo de la caleta en estos temas del mar, (Era el representante de la Autoridad Marítima) para que nos ubicaran a unos buzos y vinieran a sacarle la corbata, con la fiebre del Loco no habían voluntarios, ya que se encontraban en descansos para volver a salir a sus faenas, por parte de tierra solicitaban un pago y que vendrían dos buzos a trabajar, el cobro fue un tambor de petróleo que ellos necesitaban ya que estaban en la caleta sin ese combustible por ser mucho en consumo por la gran cantidad de embarcaciones que se reunieron y así fue como llegaron dos buzos escafandras a efectuar el trabajo, luego de un buen rato, que se hacía eterno, lograron sacarle todo el enredó que se formó, con el esfuerzo máximo de la máquina que le dio un tremendo torque.

El buque siguió allí fondeado mientras los de máquinas hacían pruebas en stand by de la parte ingeniería, el servo motor, la prensa estopa (Lugar por donde pasa el eje, que no hallan filtraciones de agua). Bajo el Piloto al Camarote de tripulación a ver mi estado y ya estaba compensado y me dice en una hora más estaremos en la isla doña Sebastiana, donde tendríamos que reaprovisionar los dos faros uno en cada extremo y era mi obligación de bajar ya que no podía dejar solo al URIBE. Porque era el primer Faro que le tocaría trabajar.

No sé cuantos minutos estuve en el agua, pero se me vino el recuerdo de toda mi niñez y pensaba en mi primer hijo que había nacido en Julio y tenía unos meses recién, en estos casos dicen que es así y aunque yo estaba atento a lo que ocurría a bordo, mi mente siguió trabajando en recuerdos del pasado.

En unos minutos más sentí que comenzaban a virar cadena e izar el ancla, zarpando al próximo punto, la isla Doña Sebastiana, me comencé a preparar para estar atento a bajar, mientras Pedro mi ayudante alistaba los elementos que debíamos bajar a esos dos faros, Baterías, cables conectores y lámparas de repuestos, al rato se estaba tocando repetido para para arriar la chalupa cargar los elementos y bajar a tierra, el desembarcadero no estaba muy bueno y rápidamente sacamos nuestras cosas y la chalupa se desatraco del lugar para no golpearse contra la roca, en la cercanía nos esperaba el contratista Mansilla con el birlocho tirado por una yunta de bueyes, cargamos los elementos para el faro Sebastiana Este y partimos, con el ayudante tomamos la delantera y fuimos a desconectar las baterías y revisar el equipo de iluminación se reemplazaron dos lámparas y ya estaba llegando el móvil que traía las baterías, hicimos el cambio y el contratista partió adelante para trasladar los elementos al otro faro, así ganábamos tiempo, lo alcanzamos casi llegando al otro punto, se hizo el cambio rápidamente y el móvil regresaba quedándonos haciendo nuestro trabajo, con la ayuda de los contratistas que habían en varios lugares de Chiloé.

Se hacía más fácil y liviano el trabajo del acarreo de los acumuladores de gas acetileno en su tiempo y de las baterías MW-17 en estos tiempos. Llega la chalupa a recogernos cargamos nuestros elementos reemplazados, nos despedimos muy agradecidos por el apoyo prestado con el Sr. Mansilla y regresamos a bordo, una vez izada la chalupa al Patrullero, continuamos con nuestra comisión, que era el Faro Punta Corona, que está frente a la isla Doña Sebastiana y por lo tanto la navegación era atravesada a la corriente y nos llevó a puros bandazos hasta llegar a la caleta Mastelero, lugar de desembarco y donde hacía poco tiempo atrás se había construido con casi toda la dotación del

Subfaromontt una Rampa de atracadero para embarcaciones menores, de allí se guardaban los elementos en una bodega y se llevaban por acarreo del contratista Alvarado también en birlocho tirado con la yunta de bueyes hasta las dependencias del Faro, allí para el lugar fondeo hubo discrepancia entre el Comandante y el Radarista. el Fondeo se hizo donde ordeno el Comandante, envió las dos chalupas y el máximo de gente a tierra a cooperar en la faena, comienza a bajar la marea, las chalupas iban y venían.

La cosa en tierra era más lenta para dejarla en la bodega ya que debían ser levantadas a pulso como dos o un poco más de metros sobre el nivel de la rampa, todos poniendo el hombro para terminar pronto y de repente se comienzan a tocar pitazos desde el buque y nos llaman a todos abordo, llegamos al costado y nos dicen que hay que hacer maniobra de apuntalamiento ya que el buque varo y comenzaba a escorarse a babor, con las chalupas y maniobrando unos cuartones de madera se apuntalo hacia el verduguete, fueron cuatro puntales, quedando el buque con algunos grados de escora, el fondo es de piedra cancagua y al parecer el sector era casi plano, se sacó el serení al agua quedando amarrado a la popa del buque, junto a las Chalupas, el cambio de marea vino con mal tiempo aunque estábamos protegidos igual sentíamos el oleaje que nos tomaba por la popa, nos llegó la noche y comienza a subir la marea con temporal y a causa de eso el serení que se encontraba amarrado a popa se largó al garete, esta información de la varada y la pérdida del serení salió al Jenamontt y se dispuso del zarpe del Patrullero Lautaro para apoyar al Odger, este ya a flote e inspeccionado interiormente se encontraba sin novedades, pero era necesario inspeccionar el casco, hélice y eje por los buzos, especialistas que no tenía el Odger, se pusieron de acuerdo los Comandantes y nuestro rende bous seria en una bahía cercana por tener más espacio para acoderarse ambos buques y comenzar la inspección.

No encontraron nada de importancia solo raspones de pintura en el casco, no existiendo vibraciones en eje ni hélice.

Zarpamos rumbo a Puerto Montt ambos buques y a mí me llamaron a la cámara de oficiales para preguntarme como me sentía y que todo lo que había pasado en el canal Chacao sobre todo en la boya Colo-Colo no había sido informado al mando y que esto quedara entre nosotros, pero hubieron algunos que me decían que diera cuenta de lo ocurrido y me lo guarde para mí considerando que ellos estaban comenzando sus carreras navales y algunos tripulantes que todavía mantengo contacto con ellos me dicen el Moisés del Chacao y ahora estoy escribiendo esto que ocurrió hace 46 años atrás, para un libro de anécdotas de Faros.

Al presentarme al Jefe del Subfaromontt, informe que la boya Colo-Colo había quedado apagada porque las condiciones de tiempo no permitieron permanecer un rato más y que se tenía programado pasar de vuelta, pero por las consecuencias narradas de nuestro paso por el Faro Corona y la necesidad de revisar el buque, tomamos otro track y la boya quedo pendiente y no se cumplió lo que todos los Fareros embarcados en buques comisioneros tenemos como lema: “A la Estela de tu Buque no pueden quedar Faros Apagados” Como último Don Nicolás Troncoso me dice que la próxima semana iremos por tierra a Carelmapu a terminar la comisión, que la boya había quedado apagada, fue el, el suscrito y Pedro, se arrendo una lancha y partimos, eso fue un rato se efectuó una revista visual y se encendió la boya, Faena iniciada, Faena Terminada.

La piedra “Faro Islotes Evangelistas”

Temporal junio 1976, dotación 5 marinos especialistas en faros¹⁷

A las 24.00 horas. Cese de alumbrado interno, repartición operativa El Farero de Guardia, atento objeto de cumplir con la emisión de Meteos (Observaciones Meteorológicas) al CQ (al aire) o las establecidas para el Servicio Meteorológico de la Armada y Dirección Meteorológica de Chile, asimismo velar por el buen funcionamiento del Faro (operatividad), mientras los demás descansan (Duermen).

Al entrar a un tercer día de temporal, siendo aproximadamente las 02.45 horas., una gran ola choca contra nuestro islote (faro evangelistas), produciéndose un estruendo y una pequeña oscilación, el islote es de piedra laja, en el, se encuentra construida la habitabilidad y estructura para soportar la linterna del faro, cuyos muros tienen un espesor aproximado a un metro, debajo de dicha estructura, el islote cobija una enorme caverna, la cual absorbió la fuerza de tan imponente oleaje, por los ventanales existentes se puede apreciar la llovizna y espuma provocada por el oleaje al chocar con la roca.

Ante tan estruendoso impacto, se levantó el jefe de faro y en el pasillo a viva voz (fuerte vozarrón) alentó, “tranquilo niños, dios y la virgen están con nosotros”, “si salimos a navegar nos vamos directo al cabo pilar, entrando al estrecho Magallanes”, por lo visto, nadie dormía.

Hecho demuestra, que la interacción del “jefe” es muy necesaria en circunstancia crítica. Llegamos al desayuno, solo comentarios de la oscilación del peñón.

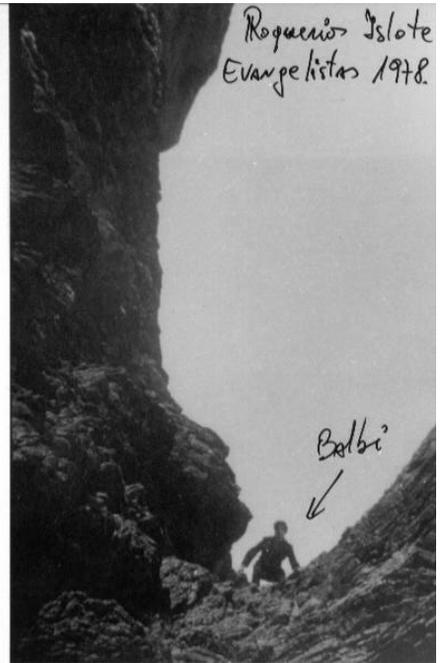
Independientemente de los diferentes embates que recibe el islote, sigue siendo de vital importancia la permanencia humana, manteniendo la estación meteorológica del faro, para satisfacer las necesidades de las oficinas meteorológicas de la armada y la oficina meteorológica de Chile. Asimismo, para la emisión de tiempo presente

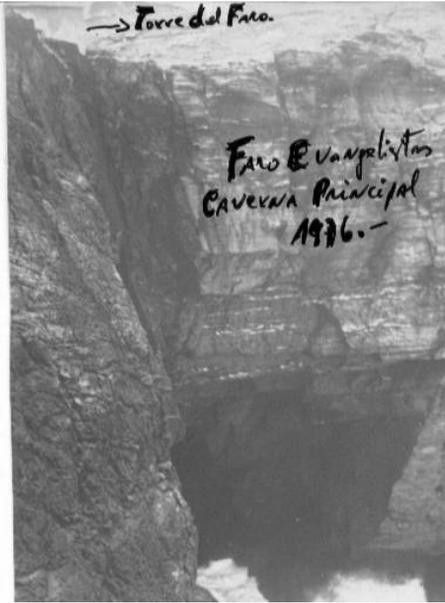
¹⁷ **Farero Itinerante**

al aire para todos los navegantes (al CQ), ello, visto desde el punto de seguridad por los permanentes cambios atmosféricos de la zona.

El haz del faro, entrega, ubicación y confianza, la existencia cercana de una mano amigable en caso de sufrir algún percance, es impagable para los navegantes.

Somos voluntarios, sacrificio de familia.





Temporal junio 1977 dotación 04 marinos especialistas en faros en “Faro Evangelista”¹⁸

Siendo las 15:00 horas de un día domingo (descanso). Tres marineros que se encontraban libre de actividades nos dirigimos al sector desembarcadero con la intencionalidad de sacarnos unas fotos en dicha área, visto el burro (maniobra de izada y descarga) era ideal, el temporal desatado (fuente viento y lluvia) nos dificultaba el desplazamiento, debiendo adoptar desplazamiento utilizado por los animales, nos reíamos mucho por la forma adoptada para avanzar con enorme dificultad.

Logramos llegar al lugar, sorpresa, era cierto, el oleaje llegaba muy arriba, producto del encuentro de dos oleajes provocados por los islotes “evangelistas y “, entramos en pánico al estar muy cerca de la gruta y no tener espacio para arrancar, logramos una única toma fotográfica, la cual corrobora que “efectivamente la fuerte marejada sube por la piedra pudiendo arrasar todo a su paso”.

“La experiencia es sabia y necesaria”, es la corrección que damos a nuestras equivocaciones.

¹⁸ **Farero Itinerante**

**En el viejo y recordado ATA “Colo-Colo”:
Náufragos por 48 horas faro automático segunda angostura
Estrecho Magallanes**

Llegamos a la cuadra del faro a las 11.00 horas., se alista el desembarco, pase raudamente por la cocina con una marraqueta pidiéndole al coque (cocinero) un torito (hueso carnoso usado para sustancia de la sopa), entre talla y talla soltó el torito, fue una tremenda salvación.

Catorce marinos zarpamos destino al faro, al acercarnos a la playa, el patrón de la chalupa falla con el anclote de fondeo, quedando en línea de mareas, en plena playa con ripio y arena, en el sector, la embarcación de 5 toneladas aproximadamente, tocaba fondo (varada), intentamos zafarla y dejarla a flote siendo negativo el esfuerzo, “se nos indicó” próxima marea la reflatamos”.

Visto deberíamos esperar sobre 6 horas la próxima alta mar, objeto mitigar dicha espera, 11 tripulantes salieron en buscado baguales “corderos y vacunos”.

En tanto, el mote (oficial menos antiguo) y el escribiente me ayudaron en mis labores de mantención al faro, terminadas estas obligadamente debí compartir mi sanguchote con ellos.

Siendo aproximadamente las 17:00 horas, se escucha conversación “que manera de arrancar esos animales”, regresaba el personal que andaba bagualiando, cansados y otros muertos de hambre y sed, no había nada en ese momento, llegaron con 8 corderos vivos.

Siendo las 18.00 horas, insinué a mis colegas la necesidad de organizarnos, unos buscando leña por una banda y la otros por la línea de marea, otros hacer un hoyo y buscar agua dulce, y proceder a soltar 06 corderos, para luego sacrificar 02, fue un golpe muy duro para el personal que se sacrificó en busca de dichos animales salvajes.

La respuesta no se hizo esperar, a unísono “no, no, no” (como se acordaran de este momento), pasaron algunos minutos y gran número

de ellos recapacitaron aprobando mi idea, nos pusimos de inmediato en movimiento.

Una vez faenados los 2 corderos, personal de buzos navales procedieron a lavar bien la carne de cordero con agua de mar, dejaron orear un poco y luego lo pasaron a los designados para asar la carne, una vez la carne en su punto, procedimos a degustar, “la sentí salada y un poco acida”, todos listos con la merienda, menos “el escribiente”, no le gusto, arrojando al piso nuestro exquisito cordero asado.

Llego la hora para el descaramiento de la embarcación, esfuerzo negativo, ante la imposibilidad de rescatar la embarcación, comenzamos a prepararnos para pasar la noche, desmontamos la puerta del faro, una vez todos en su interior, cubrimos el acceso desde su interior con la misma puerta, por cierto, habiendo instalado baterías fuera y dejándolas conectadas “operativas para el normal funcionamiento del faro”.

Siendo las 23.00 horas, escribiente que rehusó comer nuestro manjar (cordero asado y salado con agua de mar) su hambre lo llevo a buscar huesitos para chupar. Ja ja ja “la vida nos enseña a no ser despreciativos”.

Durante la noche tuve problemas intestinales severos, por cierto producto de la carne de cordero salada con agua de mar y el exceso de frio.

Nuevo amanecer, siendo aproximadamente las 12:00 horas, nos comunicaron desde (abordo) nuestro buque; que debíamos pasar otra noche en el lugar, por cierto nuestro rechazo no prospero.

Comenzamos a orientarnos, tratando de ubicar un lugar que nos pudiera cobijar más seguro, el azar nos llevó por una huella, conduciéndonos a un puestero, eran las 17:00 horas, los náufragos llegábamos uno a uno, teniendo al alcance y degustar pan añejo y carnes secas, destinadas para alimentar los perros de dicho lugar.

18:00 horas, habitantes de Puerto Percy, llegaron movilizados, ofreciéndonos rico café caliente y sándwich, “un hermoso gesto”. Nuestro buque nos fue a rescatar a Puerto Percy, para luego rescatar nuestra embarcación varada, maniobra de grandes esfuerzos, regresando a nuestro puerto base “Punta Arenas”.

Eran y son muy duras las faenas de faros, pero siempre quedan experiencias y novedosas aventuras.



**Instructores militares de la especialidad de faros
en la Escuela de Grumetes
“Alejandro Navarrete Cisternas en la Isla Quiriquina”¹⁹**

A fines del 1979, en las ordenes de transbordo de la Dirección General del Personal de la Armada, como Gente de Mar, la destinación por primera vez especialista en faros al Alma Mater y forjadora por excelencia de tripulantes a la escuela de grumetes “A.N.C.” ubicada Isla Quiriquina, Bahía de Talcahuano, Concepción como instructores militares.

Siendo los primeros con el insigne parche de faros los siguientes servidores: Suboficial (F.) Señor José Crisosto Valderrama; Cabo 1° (F.) Señor Lorenzo Figueroa Lindermann; Cabo 1° (F. Rt.) Señor Octavio Jeria Garay.

Provenientes de las diversas zonas navales de nuestra Armada de Chile, ya que cumplíamos con años de experiencia en los grados respectivos.

Con la llegada a la Escuela, tuvimos que cumplir cursos de instructores militares y de pedagogía, dictada por la Dirección de Instrucción de la Armada. Aprobados estos cursos, nos asignaron a diferentes divisiones de este plantel náutico.

Al pasar el tiempo dimos a conocer nuestra especialidad, la cual nos dio frutos por primera vez. Jóvenes grumetes demostraron un gran interés por llevar el parche en su uniforme, por lo cual nuevas generaciones surgidas de esta escuela llegan con orgullo, espíritu y anhelo del sueño cumplido.

De esta destinación, fuimos los primeros especialistas instructores militares en dicha escuela.

¹⁹ Oct.Je.

En los años posteriores, fue seguida por diferentes especialistas dejando una huella imborrable, para que nuevas generaciones de postulantes desarrollaran un gran interés por esta especialidad.

De mi experiencia personal, siento un tremendo orgullo como integrante por los años de permanencia en la Escuela de Grumetes. Ya en el grado de Suboficial (F.Rt.) me desempeñe como ayudante del oficial de división y a cargo de instructores militares de diferentes especialidades, entre los años 1986 y 1989.

“Como dice jerga marinera un buen viento aun largo de la navegación en nuestra alma mater de las tripulaciones”



Anécdotas de un periodo de aislamiento en el Faro Isla Huafo y el Jefe duro de morir²⁰



Esta historia fue en mi periodo de cinco años (1988 a 1992) en la Gobernación Marítima de Puerto Montt, durante ese tiempo me toco estar en 5 oportunidades en el Faro Isla Huafo, ubicado al weste de la Boca del Guafo y el Golfo de Corcovado tiene una superficie de 202 Km².

No voy especificar el año en que transcurrieron los hechos, que fueron reales y que le sucedieron al Jefe del Faro, cuyo nombre será John Primity. Como ustedes saben en los Faros de la zona sur, los trabajos

²⁰ M.A.L.S.

exteriores se ejecutan solo con buenas condiciones de tiempo y así lo teníamos programados desde el inicio del periodo de aislamiento.

Nuestra primera tarea tenía que ver con sellar la entrada de agua por la puerta de balaustrada de la torre del Faro, ya que cada vez que llovía se inundaba el interior donde estaba el cargador de baterías, junto a su correspondiente banco, bueno ese día amaneció con viento calma, despejado y con agradable sol, así que el jefe junto al resto de la Dotación, excepto el ranchero que se encontraba haciendo el almuerzo, se preparaban para destrabar la puerta, la que se encontraba pegada con una infinidad de capas de pintura y solo había una pequeña grieta por la que se comenzó hacer palanca, el punto de apoyo era bastante pequeño pero poco a poco iba dando, ya no servían los diablos ni los chuzos por lo que el Jefe les dijo a los Ayudantes que buscaran algún palo de mayor envergadura para hacer una palanca más amplia, al cabo de un rato llegaron con lo que se requería y se lo entregaron al Jefe quien solo comenzó a manipular la palanca, con tal mal resultado que el palo salió del punto de apoyo, cayendo nuestro estimado Jefe de Faro desde una altura de al menos 3 metros, golpeando su cabeza con el suelo y con un gran corte en su cuero cabelludo, todos trataron de socorrerlo de alguna manera, pero uno de los ayudantes fue a buscar al 1er Ayudante quien se encontraba cocinando, el rápidamente les dijo que no lo movieran, afortunadamente no había compromiso de conciencia, si gran cantidad de sangre salía de su cabeza, así que prontamente se le aplicó un apósito esterilizado, y con mucho cuidado lo llevamos a su camarote, se procedió a informar a Puerto Montt y a la vez se solicitó apoyo médico radial, después de las indicaciones del médico, hubo que suturar con 4 puntos un corte de 5 centímetros y de acuerdo a la evolución se efectuaría evacuación aérea vía HELO, durante una semana nuestro Jefe fue evolucionando favorablemente con sus correspondientes curaciones y analgésicos y antiinflamatorios, el Jefe de Faro seguía con nosotros.

Pasado el tiempo, un buen día a alguien se le ocurrió recuperar e instalar una nueva asta de bandera, el monolito estaba, el problema era que el resto de la antigua asta había quedado apretado en la base,

con cincel y formón se comenzó a sacar los restos, hasta que ya con esas herramienta no se alcanzaba a llegar a la madera aprisionada en el hoyo, alguien brillantemente se le ocurrió introducir guaípe con petróleo y quemar los restos de madera, en un principio funciono perfecto pero el hoyo era profundo y el fuego se apagaba al haber poco oxígeno, se acabó el petróleo y el Jefe mando a buscar más combustible a uno de los ayudantes a la sala de máquinas, al rato apareció este con un tarro con combustible, y el Jefe le dijo que lo echara al interior del hoyo, ya que aún tenía llama, rápidamente el ayudante vertió al interior el combustible, pero por extraña circunstancia la pequeña llama salió del interior del hoyo y siguió su rastro al interior del tacho, al ver que la llama se devolvía soltó el tacho lejos cayendo sobre nuestro estimado Jefe de Faro, que vestía su brillante parka raquelada, altamente combustible, nuestro Jefe con desesperación trataba de apagar las llamas de su parka, pero nada, pero instantáneamente todos los que lo rodeaban saltaron sobre él, sofocando las llamas, terminando haciéndolo rodar por el pasto. Afortunadamente solo hubo perdida de su parka naval raquelada, el combustible que llevó el ayudante no era petróleo sino que bencina por ello se inflamo tan rápido.



Ya casi al terminar ese periodo de aislamiento, le ocurrió el último accidente a John Primity, en aquellos años la televisión era un lujo y solo se veía de acuerdo a ciertas condiciones atmosféricas, cada cierto

tiempo la antena tomaba la señal de televisión desde Quellón, pueblo ubicado al sur de la Isla Grande de Chiloé.

Nuestro Jefe era muy aficionado a ver un programa de baile de Claudia Miranda, y siempre pedía que le avisáramos si la señal era buena, para aclarar el escenario, la casa-habitación del Faro, tenía un pasillo central por un lado los camarotes y por el otro un living que tenía dos entrada la que daba al pasillo y camarote y contaba a la torre del Faro y otra que daba al Hall, donde teníamos una mesa de ping-pong. Ahí también estaba la oficina de la radio y guardia y por el otro lado el comedor y la cocina. Ese día ya casi al ocaso nos encontrábamos en el living y la televisión se veía relativamente bien y ya era la hora del programa de baile de Claudia Miranda, nuestro jefe estaba en su camarote y desde el living le gritamos para que viniera a ver a la Claudita, rápido como un rayo salió de su camarote en la casi oscuridad de pasillo, pero antes de llegar se escucha un fuerte golpe saltamos de los asientos y corrimos también nosotros a la entrada del living nuestro jefe en suelo maldiciendo y preguntando quien había dejado la puerta semiabierta, él no se había fijado en la penumbra del pasillo había estrellado su cabeza en el canto de la puerta y presentaba un gran chichón al que prontamente aplicamos hielo. Después de este accidente decidimos dejar a nuestro Jefe sin guardia, sin rol de rancho y sin participar en faenas, necesitábamos llevarlo vivo de vuelta a Puerto Montt, ya habían 3 las oportunidades en que estuvo en peligro su cuerpo naval. Agregar que cuando llegamos a Puerto Montt se lo entregamos con mucho cuidado a su familia.

Accidentado Reaprovisionamiento en el ATA – 73 “Colo-Colo”²¹

Fuimos asignado en Comisión corta a objeto efectuar Reaprovisionamiento y revisión técnica al Faro Punta Arska, para cumplir el objetivo las condiciones de tiempo del momento eran Regular a Malo, instancias que Señor Comandante determino las condiciones eran apropiadas para bajar a tierra y efectuar los trabajos encomendados.

Ya atardecía, a bordo de una chalupa a remos, nos zafamos del costado del buque y pusimos proa hacia una zona más protegida del viento reinante, desplazándonos cautelosamente hacia el punto de desembarco, pero como con las condiciones de viento y mar no se juega y el Faro se encuentra en la punta sobresaliente, al inicio de nuestra intención de maniobra para vararnos y tocar tierra, pero el mar y las condiciones de tiempo nos pusieron otro obstáculo que nadie lo tenía previsto y de un momento a otro nos abrazaron con furia tres olas, dándonos Vuelta de Campana, nuestra maciza embarcación a remo, era un juguete en el agua, tripulantes fuimos raudamente lanzado al costado, acumuladores y herramientas al fondo del mar.

Tuvimos la suerte de salir ilesos, bien mojados y con mucho frio, nos favoreció el haber volcado muy cerca de la costa, sin embargo debido a la fuerte rompiente, los acumuladores de gas acetileno, cañerías y herramientas se perdieron bajo las aguas y arena.

Algunos Marineros de dotación de la Chalupa, se quedaron en el área objeto de recuperar la Chalupa y algo más que estuviera flotando, mientras nosotros los Especialistas en Faros, nos dirigíamos en busca de la huella que nos llevaría al Nuestro Faro Punta Arska, se nos adentró mucho el anochecer, oscuridad que no nos permitió seguir avanzando.

²¹ **Jorge Carvajal, Farero**

Era tanto nuestro cansancio y el no poder avanzar, me llevo acurrucarme en unos coirones los cuales me instaron a quedarme dormido, mientras la marea seguía su ciclo a la baja, los marinos del buque aseguraban la chalupa volcada, instancias que uno de ellos que conocía un poco más la zona, indicaba que podrían dirigirse a la posada de los ovejeros que se encontraba en la Estancia, en una área cercana, a tal indicación, comenzó a reunirse a todo el personal, al conteo final, faltaba uno, ese era Yo, a la falta, comenzaron a vociferar Mi Nombre, pero, quizás la lejanía y al fuerte Viento, yo no escuchaba y mi profundo sueño me tenía en un vergel, ello, no me permitía despertar y escuchar aquellos inquietantes llamados.

En un momento determinado, logre despertar y en la lejanía escuchaba mi Nombre, lo cual agudizando mi oído, puse rumbo hacia el área estimaba que se encontraban mis compañeros de faena, a minutos posteriores nos reunimos, faltando aquellos más conocedores de la zona, quienes salieron en busca de la Posada y quizás ya estaban en ella.

Nos dirigimos rumbo a la Posada, objeto encontrarnos la totalidad del grupo, lográndolo en poco tiempo, nuestro reencuentro se concretó en una tremenda cocina, en la cual se encontraba trabajando un Maestrito, preparando el desayuno, compuesto de trozos de carne, tres teteras conteniendo agua hirviendo y varios tipo de mate, hierbas y café, mientras nos sacábamos nuestras parkas y las dejábamos colgadas cerca de la cocina para aprovechar el calor y secarlas un poco, salían del horno unas hermosas y sabrosas tortillas, merienda que se les servía a los peones, debido a que su trabajo en la Isla lo exigía.

Ello, no les fue obstáculo para invitarnos a degustar su merienda, pero fue el mate o el café caliente que nos servimos que nos reanimo nuestro cuerpo, comenzaron a llegar los comensales y ya casi aclarando débilmente nos devolvimos al lugar donde se encontraba varada la chalupa.

La Estancia era Particular, tenía una pista de aterrizaje para recibir aviones menores, en ellos se trasladaban los Jefes y Capataces de la Estancia y vituallas propias para el consumo de los estancieros.

Llegado el día, debimos continuar con nuestras labores, acercarnos al lugar que se encontraba varada nuestra chalupa, algo alejado de a costa se veía el “Remolcador”, yo como Marinero Segundo, no dimensionaba ni me preocupaba mucho la situación, solo sabía que todos estábamos sin lesiones, sin embargo el Patrón de la Embarcación tenía toda la responsabilidad y preocupación en sus hombros, visto que embarcación “chalupa” es un puntal primordial a las tareas del buque, ya con el Buque a la vista y habiéndose dado cuenta de la tragedia que habíamos sufrido, el Comandante mando en ayuda una segunda Chalupa, con más Marinos de apoyo, ello, objeto rescatar la embarcación que se encontraba semi enterrada en la arena y por ende fue una gran ayuda al personal siniestrado.

Aproximadamente a Una hora y Media después de recibir apoyo, mediante zarandeos, empuje y remolque (este último , ejecutado por chalupa de apoyo) se logró zafar desde la Arena y poner en posición normal la chalupa siniestrada, para luego echar arriba los Chalecos Salvavidas Estos era de lona con relleno de trozos de poliestireno, todo el mundo subir a bordo de cada chalupa y retornar al Buque, donde fueron izadas y se procedió a dar cuenta de los acontecimientos y las perdidas “ Una Bayona , cuatro remos, cuatro acumuladores gas acetileno, cañerías de repuestos, y talegón de herramientas.

El Comandante ordeno poner rumbo a Puerto Harris “Base Naval”, en una corta navegación, el buque atraco a muelle, para luego llegar al costado un tractor remolcando un coloso de un eje, objeto cargar acumuladores y material necesario para reaprovisionar el Faro Punta Arska vía terrestre, si el camino para la pista de aterrizaje era más o menos regular, desde ese punto al Faro la situación era desastrosa, no sé qué pudo ser más cansador, ir al Faro a pie o en tractor.

Luego de esta penosa faena, una buena ducha, un día más de relajo en Puerto Harry para recuperarse, mientras el carpintero y su ayudante luchan para dejar operativa la chalupa siniestrada, debiendo quedar lista al zarpe y cumplir en un 100% su función, para las próximas comisiones.



ATA 73 "Colo-Colo"

Colisión aérea²²

Sol, suave brisa, visibilidad muy buena, estado de la mar rizada “Maravilloso día en Isla Mocha”, como Alcalde de Mar y Jefe del Faro Isla Mocha, las condiciones eran propicias para ejercer control a Faros Sector Norte y Sur, asimismo de caletas.

El contar con una Moto como medio transporte personal y por supuesto para satisfacer algunas necesidades del Servicio, asimismo para apoyo a los lugareños, un medio que facilitaba movimientos rápidos y oportunos.

Un día hermoso y tranquilo, siempre puede traer momentos novedosos u críticos, aun cuando avanzaba ya el mediodía, este no sería una excepción.

Me encontraba en la Zona Matadero, observando como sacrificaban “Vacunos”, cuya carne sería trasladada a Lebu y/o Tirua, en avionetas CESNAS, abasteciendo dicha zona de producto carneo, fue en una de esas instancias cuando se escuchó un estruendo y alguien grito “Chocaron”, al dar vuelta la mirada pude percatar una Humareda en el aire hacia el sector cancha aterrizaje de la Isla, rápidamente puse en posición la moto; objeto tomar camino hacia la pista de aterrizaje Aérea y tener una visión más clara.

Al acercarme a la pista, divise 02 avionetas destruidas al interior de la pista de aterrizaje, cuyos pilotos “CATAN y EL GRINGO”, algunas llamas y humo, estas habían colisionado a unos 400 metros de altura, antes de prestar ayuda, desplace a toda velocidad mi moto al Faro objeto solicitar ayuda a Capitanía o Gobernación Marítima de Talcahuano en Frecuencia 2.182 y 2.738 KHz, ello, independientemente de requerir urgente apoyo a Tirua y Lebu, quienes contaban con algunas avionetas con sus respectivos pilotos, hecho contactos en tiempo record y quedando mi esposa a cargo de las

²² JUCAMOL

comunicaciones y del Faro, tome Bolsón con elementos de primeros auxilios y solicite, a ayudante y uno de mis hijos tomaran extintor y llevaran a Pista Aterrizaje “área de siniestro”, me dirijo en busca de los accidentados, el primero que vi tendido en el piso fue a “Catan” quien ya era atendido por el Paramédico de la Isla, a unos 100 metros sector contrario se encontraba “El Gringo” piloto de la otra aeronave siniestrada, rápidamente procedí a dar primeros auxilios, visto estaba consciente y sus dolores eran tremendos (gritos), no habiendo signos de derrame sangre, por la premura, decidí inyectar un calmante, mientras se esperaba llegara asistencia aérea desde Concepción.

Toda la población Isleña, aglomerados y desesperados al no poder ayudar a quienes les sostenían a diario en apoyo Humanitario, asimismo al traslado de sus productos para la venta y obtener así algunos ingresos económicos, rogaban por una pronta ayuda desde el continente, mientras tanto, el Personal Policial de la Isla hacia su trabajo manteniendo control y tratando rescatar detalles sobre el accidente.

Atendidos los accidentados con primeros auxilios, se dejaron un instante con Paramédico y Familiares o Amigos cercanos, ello, objeto poder proceder a despejar el aérea de las avionetas siniestradas, evitando así hubiere daños a personas por posible explosión y/o quemaduras, asimismo para custodiar y evitar perdida de elementos que pudieren ser de utilidad para la investigación.

Ya cayendo la tarde, llegaron 02 Avionetas de mayor capacidad, con médicos y los investigadores de la Dirección Aeronáutica.

Los facultativos, tomaron el control de los accidentados, determinando traslado a la ciudad de Concepción, donde al “El Gringo” se le diagnostico problemas al vaso y otras complicaciones, razón por la cual fue intervenido de Urgencia, “CATAN” sufrió lesiones de cuidado sin riesgo vital, ambos Hospitalizados para su recuperación, mientras los investigadores aéreos, permanecían en la Isla Investigando las causas del accidente.

Pasaron, algunos meses, hasta que apareció “CATAN” Piloteando otro Cesna, siempre con sus historias y sonrisa que lo caracterizaba, paso otro largo periodo para que apareciera “EL GRINGO” a paso lento y ayudado por unas muleta, ambos Albatros del Aire regresaban a la tierra que amaban “Su Isla Mocha”.

Dos grandes personajes, quienes de una u otra manera mantenían Viva la Isla. Ambos, agradecido de las atenciones de que pudieren haberle brindado su gente, sus Carabineros y sus Marineros, “sus Fareros”.

Como Marino y Especialista en Faros, el Orgullo de prestar servicios a la Comunidad y en especial a quienes siempre han tendido la mano a un Isleño.

Marea Roja²³

No recuerdo, cuando la Marea Roja, comenzó a dañar al ser humano en la Región de Magallanes (Punta Arenas), la proliferación de distintas algas con efectos nocivos en otros organismos, la cual en algunos casos tiñe las aguas de un color rojo, cafés, verde u amarillentas, en nuestro país, generalmente no se evidencian aguas teñidas. Sin Embargo, los diferentes factores engendrados en el ambiente acuático, habitualmente acontecen siendo nocivos o dañinos para otros organismos asimismo para el ser humano “Moluscos Bivalvos Choritos, Cholgas, Almejas, Machas, Navajas, Navajuelas, Ostiones, Gastropodos (Locos, Abalones, Caracoles), Crustáceos, equinodermos y tunicados, como el piure, son susceptibles a concentrar toxinas Marinas, Toxinas muy resistentes a las altas temperaturas, razón suficiente para que el humano en estas instancias no consuma dichos productos marinos”. La Concentración Máxima de Toxina permitida en carne de mariscos 3,75 mg, la toxina tiene un impacto en individuos y organismos, provocando envenenamiento de invertebrados y vertebrados marinos y de humanos.

Teniendo presente, el ser humano a diario recibe toxinas mediante, el aire que respiramos, los medicamentos, los cosméticos, los conservantes y aditivos químicos, el tabaco y alcohol, alimentos procesados industrialmente o tratados con compuestos químicos, la problemática es por acumulación excesiva de toxina en nuestro organismo “Estrés oxidado”, falta de energía, agotamiento, por ello, nuestro organismo permanentemente debe ir liberando residuos, las toxinas deben ser solubles en agua a objeto ser eliminadas por la vía urinaria, el exceso de toxinas llevan a destruir nuestro cuerpo.

Fui destinado al Faro Islote Fairway como Jefe, junto a tres ayudantes. Dotación que debería permanecer un periodo de 4 a 5 meses aislados, objeto satisfacer las tareas propias de dicha estación Naval, para salvaguardar la Vida Humana en la Mar.

²³ RETA

En un día normal de trabajo en tan remota región, sorprendentemente siendo 16:06 Horas, recaló en el desembarcadero una chalupa a Motor, cuya dotación estaba compuesta por 02 Tripulantes, al presentarse, inmediatamente informaron que, uno de ellos había consumido una ollada de Cholgás (aproximadamente 1 a 1.1/2 kilos de Cholgás), extraídos desde los alrededores del Faro Fairway.

Al tomar contacto con dichos tripulantes, pudimos evidenciar que uno de ellos, tenía medio cuerpo adormecido, con pérdida de movilidad desde cintura a los pies, encontrándose imposibilitado para caminar, ante la inmovilidad y a objeto proceder a primeros auxilios, Personal de Faros y Tripulante procedimos tomar en andas al paciente y trasladar a Habitabilidad, ello, objeto prestar primeros auxilios y poner en conocimiento a la Autoridad Marítima, requiriendo apoyo médico Vía Radial u lo que se dispusiese, ello, independientemente de los pocos conocimientos para tratar este caso, asimismo; por los pocos elementos de primeros auxilios existentes en dicho Faro. (Muy distante de Ciudad).

Como antecedentes, el estudio realizado en el área Fairway, por especialistas del Área de Salud de Punta Arenas, se pudo determinar que los Bivalvos en el Área del Islote Fairway Fluctuaban con alto mg. de Dioxina.

El consumo de Mariscos con alto índice de toxina, podía tener consecuencias letales en media a una hora, por lo cual, en el estado que nos llegó el paciente, estimamos que área desde donde fue extraído el producto, tenía menor cantidad de toxina.

Ante dicha emergencia y a falta de recursos en dicha estación aislada (Faro Islote Fairway), lo único que podíamos hacer en este caso era, aplicarle suero por vía endovenosa y mantenerlo despierto (conforme a instrucciones), ello, objeto mantenerlo preparado para derivación a Puerto Natal. Nuestros primeros auxilios y la constante conversación con el paciente, logro ser efectiva hasta las 01:00 de la Madrugada del día siguiente “hora en que el tripulante afectado por Marea Roja dejó existir”, se procedió a retirar la Aguja desde su brazo saliendo limpia,

al palpar y presionar la zona con dos dedos, se pudo constatar salida de sangre a coágulo (forma bolitas).

Posteriormente, procedimos arropar, dejando en espera para el levantamiento de su cuerpo, siendo las 04:00 Patrullera de la Armada procedió a su evacuación y Zarpe a Puerto Natales.

Experiencia muy fuerte, la cual nos tocó vivir como Dotación y Especialistas en Faro Islote Fairway, una situación sin mayor conocimiento y por ende, no encontrándonos preparados.

Un final que nos dejó triste por haber perdido un Navegante y por otro lado Orgulloso de habernos retroalimentado como Marino y poder demostrar la Entrega de los Especialista en Faros.

“Misión cumplida”

“El Farero Cantor”²⁴

Mi nombre es Gonzalo Mena López, marino y farero de corazón, estuve 24 años en sus filas, más la siguiente anécdota me sucedió a los 19 años de edad, cuando daba mis primeros pasos como farero en ese entonces el Faro Punta Dungeness.



Para poner en contexto a nuestros distinguidos lectores, les quisiera contar que yo me crié en la ciudad de Valparaíso, en una familia cien por ciento ligadas a la música. Mi abuela fue toda su vida una destacada cantante en la Quinta

Región, mi abuelo fue músico, mi mamá fue baterista, mi hermana canta muy lindo, así como todos mis tíos y tías, y por último mi papa fue un amante y fanático de la música, puntualmente de la música mexicana, desde muy pequeño me incentivaba a cantar con mi hermana, me inscribía a festivales y cada vez que yo bajaba de algún escenario lo encontraba con lágrimas en los ojos producto de la emoción de ver a su hijo cantando.

Lamentablemente mi padre falleció en un trágico accidente un año antes de que yo me fuera aislado al Faro Dungeness, por lo que los primeros meses de estadía en dicha repartición fueron difíciles para mí, de mucho duelo y reflexión, y cada vez que escuchaba una canción mexicana se me hacía un nudo en la garganta al pensar y extrañar a mi padre. Varios meses pasaron de la misma manera, hasta que un día escuche por la radio que al día siguiente (sábado) se llevaría a cabo un festival de música mexicana en Cerro Sombrero (Tierra del Fuego),

²⁴ **Gonzalo Mena López, Farero.**

sentí que esa era la oportunidad de hacer que mi padre desde el cielo se enorgulleciera al verme cantar, así que le pedí al Cabo Primero que estaba de más antiguo en el faro (alias “El Príncipe”) que por favor me cubriera la guardia al otro día para así tratar de ir a cantar, como él era muy correcto, me dijo que para ir a ese lugar tenía que salir a peticiones, le expliqué que ya no alcanzaba a pedir permiso oficial, y que era casi imposible que en la Gobernación Marítima alguien se diera cuenta de mi participación en dicho festival ya que en ese lugar tan lejano no hay marinos, en vista de mi insistencia y de mis ganas de participar, por fin ese Cabo (a quien aprecio hasta el día de hoy) accedió a cubrirme las espaldas.

El despertador sonó a las 04:30 A.M. y en realidad casi no dormí de los puros nervios, un operador de Enap me pasó a buscar, ellos siempre nos apoyaban para sacarnos del Faro hasta el pueblo de Posesión, desde donde salían los buses hasta Punta Arenas. Mi destino era la Radio Polar, en donde era ampliamente promocionado el festival rancharo y en donde pensaba inscribirme para ser uno más de los participantes.

Cuando por fin me atendieron en la radio, casi se me derrumbó todo cuando el locutor me dijo que ya no me podía inscribir y que no se podía hacer nada porque ya estaban por irse al festival, no me daba ni una sola chance ni posibilidad. Cuando ya cabizbajo me estaba comenzando a devolver, vi aparecer a la directora de la radio, se veía muy contenta y jovial por lo que me envalentoné y la abordé explicándole las muchas ganas que tenía de ir a cantar a ese festival, le conté que era farero y que vine desde lejos para poder estar presente en el citado evento rancharo.

Ella al oír todo eso esbozó una sonrisa y me dijo que estaba encantada con mi entusiasmo, que iba a poder cantar no como participante, sino como invitado por lo que serían tres o cuatro canciones y eso no era todo, que me llevaría con su marido en el furgón de los artistas, el que estaba solo a minutos de comenzar el viaje. Yo no lo podía creer, eso no estaba ni el mejor de los pronósticos o expectativas, trataba de mantener la compostura, pero por dentro saltaba de alegría.

Fue un viaje de algo más de tres horas en una van con renombrados artistas de la región de Magallanes, yo no podía creer que había tenido tanta suerte, iba muy contento y confiado ya que según yo, las posibilidades de que alguien se enterara de mis andanzas en ese festival eran nulas, pero el destino diría otra cosa...Murphy se haría presente...jejeje.

Arribamos a Cerro Sombrero, almorcé con los artistas, nos hicieron un mini tour, asistí a la prueba de sonido y ensayo en el teatro del pueblo, hasta que llegó la hora del festival y el lugar se llenó por completo, fue un evento muy lindo con excelentes participantes, a mí me presentaron como artista invitado y también como marino y farero, la animadora contó que vivía en Dungeness y todo, así que canté con todas mis ganas y el público fue sumamente generoso con sus aplausos. Fue una experiencia muy linda para mí.

Al día siguiente ya estando en Punta Arenas, me dirigí al Centro Zonal de Señalización Marítima con el propósito de retirar una documentación y algunas cosas para el faro, no hice más que poner un pie en dicha repartición cuando escucho a viva voz y con tono de pocos amigos “¡marinero Mena, pase inmediatamente a mi oficina!” era la voz de mi SO (F.) Farías, el farero más antiguo. Al escuchar esas palabras quedé pálido, comencé a caminar lentamente y mis contingentes me decían “estas maquineado por cantor”, ya a mitad de camino sentía que estaba sudando frio, no me explicaba cómo se habían enterado de mi participación en un festival tan lejano, bueno ya a esas alturas no quedaba otra que poner el pecho a las balas nomas, así que medio tiritón entre a la oficina y cerré la puerta.

El SO estaba con el ceño fruncido y como yo lo suponía me comenzó diciendo que estaba maquineado porque había cantado en Tierra del fuego sin salir a peticiones y que eso era para libro de castigos, no atiné a esbozar palabra alguna, todavía no me recuperaba del impacto que me causó esa llamada a la oficina, en ese momento pasaron tantas situaciones en mi cabeza que prácticamente me veía fuera de la marina

por haber ido a cantar a ese festival sin permiso, se produjo un silencio, yo ya estaba resignado a recibir mi castigo cuando el SO por mi cara se dio cuenta de que yo no tenía idea de cómo se habían enterado de comenzó a sonreír, diciéndome “chiporro, escuché todo el festival por la radio, por si usted no lo sabía la radio Polar transmitió el festival en vivo para toda la Patagonia, además lo presentaron como marino y farero, lo que para mí fue una tremenda sorpresa, a pesar de sus faltas cometidas, dejó muy bien puesto el nombre de los fareros con sus canciones, así que lo felicito (extendiéndome la mano). De todas maneras, quiero que sea la primera y última vez que se pega una arrancada como esta, puede retirarse chiporrrin”.

Fue el primer susto de mi carrera, pero lo bueno es que quedó como una anécdota que siempre quedó en mis recuerdos, de los tantos que te deja esta noble y hermosa especialidad. Los distintos faros en los que estuve aislado fueron mis principales salones de ensayo, le cantaba a las gallinas, albatros o lobos marinos, con los años seguí cantando, logré sacar cuatro producciones musicales y trabajo haciendo serenatas con el nombre artístico de “El Charro del Norte”.

PD: Me siento muy afortunado y agradecido por todas las cosas lindas que me ha deparado la vida, por ser cantante, marino, y por sobre todo por siempre un *FARERO DE CORAZON*.

**Recuerdos de hijos del farero:
En memoria del farero Sótero Segundo Rojas López
(1940 – 2016)²⁵**

Recuerdo que el Faro Bahía Félix fue, a partir de enero de 1972 y por mucho tiempo, nuestro mundo, el faro nuestro castillo y todo a su alrededor nuestro gran patio con ovejas y gallinas. Las tardes mayormente invernales eran largas, frías y sombrías, pero mi hermano y yo no lo notábamos. Llegamos de tres y cinco años.

Los preparativos para el viaje a la isla comenzaron un mes antes. Apenas supo la nueva destinación de la familia, mi mamá comenzó a pensar cómo prepararnos para entrar después al colegio. Fue a una escuela cercana a la casa y planteó su situación: sus hijos alcanzarían la edad preescolar y escolar estando en aislamiento. Ahí la orientaron, le sugirieron unos libros de apresto a la escritura y un “cuisenaire” para los números. Ella tomó nota de todo, no quería olvidar ni un detalle, por lo demás, le encantaba hacer listados para organizarse.

Mi papá hizo más baúles para llevar los enseres en el buque. Eran cajas de madera, forradas con arpillera e impermeabilizadas con varias capas de pintura al óleo gris, un par de asas de fierro y una aldaba al frente para el candado. En la tapa se leía con letras negras “Cabo(F) S. ROJAS L. PUNTA ARENAS”. Cada una de esas cajas después tendría una lista de su contenido. En una de ellas, mi mamá atesoró libros, cuadernos, rompecabezas, plasticina, lápices, papel lustre, tijeras, goma de pegar, lana, muchas revistas para recortar, juegos de mesa, cuentos muy coloridos, varios Condoritos y un sinfín de materiales con los que entretenernos y educarnos.

En el aislamiento del Faro, nuestros padres, vieron multiplicados sus roles: él era el cabo jefe a cargo del faro y compartía las labores propias de un farero junto al marinero Altamirano: pintura, mecánica,

²⁵ **María Teresa Otárola Soto - María Teresa Rojas Otárola - Sergio Rojas Otárola**

electricidad, carpintería, enfermería o lo que viniera, ambos debían ser capaces de resolver cualquier problema que se les presentara. Mi mamá les ayudaba si era necesario, pero la mayor parte del tiempo su vida giraba en torno a nosotros y a sus veinticinco años asumió también el rol de maestra. Por la noche, cuando ya estábamos acostados en nuestras cunas, ella y mi papá jugaban rami. Si la partida no había terminado antes de que se apagaran los motores que proporcionaban la energía eléctrica, continuaban alumbrándose con un farol a parafina. El perdedor debía preparar el desayuno y las mamaderas del día siguiente.

Para marzo de ese mismo año, mi mamá ya había establecido una rutina de estudios todas las tardes de lunes a viernes, preparándonos para el colegio, una experiencia de la que destacaba que aprenderíamos muchas cosas y tendríamos amigos para jugar. Nos sentábamos a hacer tareas en la mesa del comedor que estaba frente a la ventana, aunque era tan profunda por el espesor de los muros de la construcción que no alcanzábamos a ver nada del exterior.

El Lobito nos acompañaba paciente echado bajo la mesa. Este perro ya conocía la soledad de los faros, los había acompañado antes a Fairway, Punta Corona, Punta Delgada y Punta Panul. Tenía un carácter poco amigable y gruñía mostrando sus dientes a quien intentara tocarlo, excepto mis padres. Al llegar a Félix se encontró con que la casa ya tenía “dueño”, el Sandro. Ambos perros se detestaron desde el comienzo y no podían compartir el mismo espacio. El Lobito permanecía dentro de la casa, mientras que el Sandro merodeaba afuera.

Mi mamá destinó algunos cuadernos para ejercitar y otros para pasar en limpio. Estos últimos los llevaría a la escuela como muestra de nuestro aprendizaje. Bajo su paciente y amorosa guía aprendí a leer y escribir en manuscrita. Al comienzo ella hacía repetidamente cada letra en la primera línea, yo continuaba más abajo hasta completar la página. Pronto las letras se transformaron en sílabas y le siguieron las palabras. Entonces, cada jornada empezaba con un dictado de diez

palabras, las erróneas de seguro venían en el dictado del día siguiente. Como Sergio era más chico, pintaba o jugaba a que hacía tareas. Con las piezas del cuisenaire construíamos torres que luego derribábamos haciendo puntería con otras barritas. Con ellas también aprendí a sumar y restar. Después de ese horario, todo era entretenimiento. Yo le leía cuentos a mi hermano, especialmente las aventuras de Condorito, que tanto le gustaban y por lo mismo, se adelantaba a la imagen siguiente ¿y ahí, qué dice?, me preguntaba, apuntando con su dedo gordito.

Recuerdo que inventábamos historias con unos muñequitos de cartulina y ropas intercambiables que recortábamos y se enganchaban a la figura con unas aletas. Mi mamá plisaba papel y nos recortaba rondas de niñas y niños para que nosotros las pintáramos, con ellas creábamos nuevas historias.

Nuestros cuentos. Recuerdo algunos títulos, La voz del volcán, Primeros pasos, Una pastora Ye-Ye, Chipío el gorrioncito peleador, Vacaciones en el oeste, El circo, Stella y Bobby, El enano Barriguita, El arlequín aventurero y muchos más.

Los rompecabezas eran nuestro mayor desafío. Siempre juntos, Sergio y yo arrodillados sobre unos choapinos de lana, muy coloridos, bordados por mi mamá, nos lanzábamos al reto de armarlos, poniendo a prueba nuestra observación y paciencia.

El marinero Altamirano tenía una repisa llena de libros, pero sólo recuerdo uno: el “Álgebra de Baldor”. Ese libro estaba lleno de fórmulas, ejercicios y dibujos encabezando algunas hojas sobre breves biografías de los matemáticos que él nos leía como si se tratase de cuentos. Recuerdo que inventó un juego para nosotros: tomaba el libro de perfil entre sus manos, con las páginas apuntando hacia arriba y debíamos señalar una página e indicar el nombre del matemático que aparecía en ella. El premio, si adivinábamos, era una cucharadita de calcio granulado y la lectura de la reseña.

Recuerdo que el hall del faro fue nuestro patio techado, protegidos del clima inhóspito que arreciaba afuera casi todo el tiempo. Una vez Sergio y yo hicimos unas pelotitas con restos de brea con la que mi papá y el marinero Altamirano calafateaban un bote montado sobre dos caballetes en el hall, con ellas jugábamos a las bolitas. Otra vez las hicimos con masilla y nuestros dedos quedaron aceitosos y hediondos. El resto de tiempo jugábamos a la pelota o dábamos interminables vueltas en bicicleta alrededor de la mesa de ping pong que estaba al centro de mismo espacio.

Pero todas estas actividades se veían interrumpidas si llegaba a haber buen tiempo. Aunque el viento era casi una constante que nos amorataba las mejillas, bien arropados, aprovechábamos de recorrer la isla y los roqueríos.

Si nevaba, también era equivalente a buen tiempo y cambiaba la rutina. Nos abrigan más que de costumbre, con nuestras parkas negras con gorro y botas que se calzaban con los zapatos puestos y salíamos a jugar en la nieve. Un día, mi mamá apareció con un cajón y nos dijo que era un trineo. Nos metió adentro y se lanzó empujándolo por el sendero que llevaba al muelle. Mi papá nos tiraba en el cajón con una cuerda de vuelta.

Entre juegos, tareas y paseos transcurrió el año y medio de aislamiento.

De regreso a Punta Arenas, recuerdo bajar del buque mareada y temerosa, agarrada del pasamanos del puente que terminaba en unas ruedas que seguían el movimiento de la nave. Desde el muelle, el buque me pareció aún más grande. A medida que nos alejábamos, comenzaban a aparecer los sonidos desconocidos de la ciudad, cada vez más intensos. El Lobito lloraba, escondía la cola entre sus patas y se metía detrás de mi mamá. Mi papá se adelantó a buscar taxi que nos llevó a la casa un farero que nos recibió por unos días.

Entrar al colegio no fue un acontecimiento feliz como mi mamá lo había descrito. Ella presentó orgullosa mis cuadernos en la escuela e

ingresé a segundo básico en agosto de 1973. Recuerdo el murmullo, las risitas de mis compañeros y la insistencia de la profesora en exponerme como ejemplo ante el resto de la sala que todavía juntaba sílabas. Al salir a recreo, el murmullo de nuevo, pero esta vez con eco, gritos, carreras alocadas, empujones, minutos interminables, rodeada de extraños. Hubiese querido navegar de vuelta a la calidez de nuestro castillo, el Faro Bahía Félix, junto a mi hermano, nuestros padres y el Lobito.

Faro “Punta Delgada”²⁶

Mi Padre se llamaba Daniel Acevedo Muñoz, llegó al Grado de Suboficial Mayor de (F.) y por su especialidad recorrió muchos Faros de las distintas zonas navales, tanto como soltero y después como casado donde se iba con la Familia, mi mamá y mis hermanos se fueron al Faro Punta Delgada ubicado en la Segunda Angostura, donde se hacía el cruce a Tierra del Fuego tanto Chileno como al territorio Argentino, en ese edificio vivían tres Familias cada uno tenía sus dependencias o Departamento con un Gran hall, donde en invierno se podían hacer juegos entre los menores que allí habitaban, también se divertían mucho, sobre todo con la nieve y para eso a mis hermanos los dejaban salir muy abrigados, con unos gorros pasamontañas donde se le veían solamente los ojos, la guerra de bolas de nieve era lo mejor que aprovecharon, también los helados de nieve juntaban un poco y le daban sabor, era otra cosa el invierno en ese lugar para mis Hermanos.

También cada cierto tiempo aparecía el MercaChifle, un personaje que recorría las estancias, en su camioneta con muchas cosas, utensilios para la casa, ropa para los ovejeros y sus familias, aprovechando las vueltas, también se incluían a las Familias del Faro y allí aparecían las golosinas para los hijos, era un comerciante como los hubo mucho antiguamente en los campos de todas partes e incluso hoy en día todavía quedan por la zona central y se conocen como los semaneros.

Otra entretención que tenían mis hermanos, era ver actuar a los perros Ovejeros rodeando y encerrando a los corderos en sus corrales, que estaban cerca del Faro y esto ocurría a diario en este sector, los perros no paraban hasta no tener todos los animales guardados quienes se entendían con su amo a puros silbidos y nunca hubo algún cordero que quedara fuera del corral, aun así una vez encerraron a las ovejas como de costumbre, pero hubo una descoordinación del ovejero con el cierre del corral al parecer quedó abierto y sin vigilancia, al otro día el peón que debía soltar los animales.

²⁶ **Cecilia Acevedo García y hermanos.**

Se dio cuenta que faltaban varios corderos e informo al estanciero, quienes rodearon a los animales en otro campo para hacer el recuento faltando algunas, comenzaron a preguntar por los campos aledaños y no había una buena respuesta, los estancieros llegaron hasta el Faro consultando por sus ovejas, tal vez sospechando que allí las pueden haber tomado prestadas sin avisarle, lo que si en el Faro se había carneado una que andaba como perdida y no tenía ninguna marca que es lo más visible que identifica a la pertenencia de cada estancia y en ese tiempo existía la ley del cuero, que si alguien carneaba un cordero por necesidad de alimentarse debía dejar colgado el cuero en la alambrada cercana donde ocurrió el hecho, pero sin pensar que era de los vecinos ya que ellos nunca fallaban con su encierro y según el recuento eran cerca de 20 los animales faltantes, allí por el cruce llegaban muchos camioneros Chilenos y Argentinos para cruzar a tierra del Fuego o Viceversa que debían permanecer una o dos mareas para cruzar porque se juntaban muchos vehículos y siendo la gran mayoría transportistas frecuentes que hacían ese viaje, al final nadie dio alguna señal del grupo de corderos desaparecidos, siendo que habían muchos ojos que estaban en ese sector y nadie tuvo un comentario o respuestas para los estancieros.

Salir o llegar de la isla Santa María²⁷

En este Faro también estuvo destinado mi Papá, era un lindo edificio con una gran torre donde había una población que se dedicaba a los productos del Mar y otro poco de cultivar la tierra, y lo que más tenía movimiento era la población penal que existía allí, es una isla relativamente cerca de Talcahuano, dependiendo en que sector de la isla se viviera era para donde podían salir fácilmente, existiendo el Puerto Sur y el Puerto Norte, este era el más cómodo para salir al personal del Faro y llegar a San Vicente o Directo a Talcahuano en condiciones de buen tiempo eran cerca de las tres horas de navegación y si salían por el Puerto Sur era una hora y media de navegación a los Puertos de Lota o Lebu, la distancia terrestre entre los puertos de la isla era aproximado una hora y media a caballo y para el regreso no había un móvil para volver con la carga al Faro, en cualquier viaje se debía aprovechar de comprar víveres como mínimo, por norma uno llegaba cargado con otras cosas que se entusiasmó y les hiciera más llevadera la vida en el Faro.

Había que tomar unos lanchones pesqueros que viajaban con el producto del mar a entregar en cualquiera de los dos terminales y se coordinaban el regreso para uno o más días dependiendo cual es el trámite a seguir y los viajes se hacían por necesidades médicas, compra de víveres que es lo más indispensable para la mantención de la Familia.

Mi Mama tuvo que viajar a Talcahuano, por obligación ya que era muy mala para navegar y esta vez iría sola con mi Hermana, se prepararon para hacer la travesía ya que en otoño las condiciones del tiempo son muy variables, mi Papa tuvo que quedarse por atender a una comisión que llegaba de Valparaíso a efectuar mantención de los Generadores, que hacía un tiempo que estaba anunciada y llegaron cuando estaba programado el viaje y esta vez les toco salir en el Lanchón Doña Juana

²⁷ **Cecilia Acevedo García y hermanos.**

a media navegación comenzó el movimiento de la embarcación por estar un poco más movido el mar de fondo.

Mi hermana comenzó con síntomas de mareo propios de la navegación y para ponerla más cómoda la taparon con una lona y así la neutralizaban de la navegación y solo escuchaba el golpe de las olas y los comentarios del resto de la gente, todavía quedaba la otra mitad del tiempo y quizás un poco más por la dificultad del andar del Lanchón, así al final casi no se dieron cuenta cuando ingresaba al muelle del Puerto de San Vicente, igual en tierra se sentía como que si viniera navegando, eso es lo que se conoce como el mareo de Tierra, la Mama soporto el viaje y de allí

Tomar el micro bus y llegar a Talcahuano, recorrer un poco el comercio, comprar algunas cosas necesarias para la casa, unos engaños para la familia, algunos libros y cuadernos y de allí al emporio, para hacer el pedido de víveres para unos dos meses, cuyo pedido lo irían a dejar al costado del lanchón, que saldría al día siguiente.

Al medio día ya estaban en San Vicente por la hora de citación que les dio el Patrón del lanchón ya los tripulantes habían acomodado las cosas de la Sra. Del Jefe del Faro y al rato pusieron en marcha el motor, zarparon con viento norte y al salir a mar abierta con una marejada, mi hermana nuevamente tapada hasta la cabeza y se durmió casi todo el viaje por lo que comentaban los tripulantes, que el viento norte los llevaba más rápido y quizás como estará el atracadero en la isla ya que tenían un recuerdo de un buque que llevo con aprovisionamiento y por las mismas causas del viento norte no pudo fondear y la gente tuvo que ir en su botes a retirar los paquetes que traían para los pobladores de la isla y con el mal tiempo se cayeron algunos bultos al agua y perdieron sus mercaderías.

La Mamá recordaba eso y pensaba en como estaría el tiempo para desembarcar y bajar sus cosas, aunque sabía, que su esposo la estaría esperando, ya en las cercanías de Puerto Norte el patrón de la

embarcación tranquilizo a la gente que viajaba de pasajero que todo estaba bien y el atracadero sin novedad. Aquí Papa se pudo dar cuenta que si hubiera salido con ellas habría sufrido más la navegación su esposa, como llevaba la responsabilidad de la hija se hizo más Fuerte, en este viaje.

Viaje en el Transporte “Angamos”²⁸

Estando en Punta Arenas al Papá lo trasladan a Talcahuano, el viaje fue entre Enero y Febrero, en ese tiempo todos los movimientos de familias y servidores la Armada utilizaba sus propios medios para trasportarlos, por esto mismo se juntaban muchas Familias haciendo este viaje, zarpando de Punta Arenas un día casi despejado, todos tenían sus ubicaciones en las distintas cubiertas de camarotes o entrepuentes, según los grados jerárquicos del Servidor mi Padre con mis hermanos venían en un camarote, ellos recorrían por todos lados, de los lugares permitidos para los Pasajeros, la navegación se vino a sentir en el paso del Cabo Tamar, con un vaivén algo de balance, Papa saco a mis hermanos a ver el Faro Fairway, de allí todo fue navegación por los canales , hasta llegar a Puerto Edén, donde el buque fondeo a la espera de marea favorable y pasar la Angostura Inglesa, allí mis hermanos conocieron a los Alacalufes, los canoeros de la Patagonia, ya desde allí se hacia el comentario, de que faltaba poco para pasar el golfo de Penas y que por un lado iba a ser algo más cómodo porque la navegación seria nocturna, mi Mama era malísima para navegar por lo mismo que gran parte del viaje la paso en el camarote y recostada, mi Papa le traía lo que podía comer siempre algo sólido, no la obligaba a salir, aunque en algunos tramos de los canales salió a admirar los paisajes.

Pasando a la cuadra del Faro San Pedro rumbo norte y comenzar a ingresar al respetado Golfo de Penas que ya estaba mostrando un poco su característica temible, que se iba agitando más el oleaje a medida que ingresábamos a él, se escuchaban cosas cayendo al piso de todas partes, mi Papa dijo que habían dado el aviso de trincar para la mar, navegaremos por el Golfo de penas, los marinos entienden sus códigos y muchos pasajeros no hicieron nada para no dejar cosas sueltas y que eso provocaría aumentar el pánico, algunos comenzaron los gritos de los pasajeros que se movían por los pasillos y en el comedor de pasajeros se soltaron las alacenas de la loza y una gran cantidad de

²⁸ **Cecilia Acevedo García y hermanos.**

platos cayeron al suelo produciéndose una quebrazón de loza que se movían de un lado para otro haciendo caótico el navegar esto se ponía difícil y a mitad de la navegación grandes olas movían al buque como una cascara de nuez y esto no tenía ninguna cosa más que seguir navegando de tumbo en tumbo, mi Papa dijo ya pasamos el Faro Raper y falta menos para entrar al canal Darwin y de allí será más, tranquila la navegación, la navegación se demoró más de lo estipulado pero al final estábamos llegando al canal y muchos empezaron a salir a cubierta, respirar aire puro ya que en los pasillos de popa se respiraba olores de la máquina, que se revolvían con el aire viciado por haber tenido que cerrar muchos espacios que no dejaban circular el aire, después el buque fondeo en una caleta para inspeccionar todos los lugares y verificar daños, siendo una buena manera de darle tiempo para recuperarse a los pasajeros y tripulantes después de la navegación muy movida y demorando casi el doble del tiempo normal.

Zarpa el Transporte con rumbo a Puerto Montt, donde desembarcarían los transbordados a ese lugar y también aprovecharon de bajarse muchos pasajeros en viaje a Talcahuano y Valparaíso quienes harían el viaje en trenes para no maltratarse con la navegación que queda, mi familia continuó hasta Talcahuano, al salir del Canal Chacao mi Papa estuvo en cubierta para mirar desde la distancia el Faro Corona aunque por la distancia y a simple vista se veía una silueta solamente. Así con una buena navegación llegaron a Talcahuano, Mama creo que fue la más feliz de estar en tierra firme, ya que durante el viaje fue muy sufrido y no disfruto la navegación como otras Familias, su casa habitación quedo dentro de la Base Naval y la navegación ya quedo en el pasado y ahora es un recuerdo y todo volvió a la normalidad.

Incendio en Faro “Punta Ángeles”²⁹



Mi Papá fue enviado como Jefe del Faro Punta Ángeles antiguo (el que se ubicaba al lado del estadio de Playa Ancha, actual Escuela Naval) Vivian en el mismo recinto, junto con otras Familias donde había otra niña casi de mi misma edad 8 y 10 años, lo que teníamos en común era el nombre, las dos Cecilias recorríamos juntas todos los sectores del recinto.

En la parte alta de la costa había un lindo lugar que visitábamos siempre y un día por hacernos las que fumábamos como niñas grandes, encendimos un fósforo y Cecilia lo tiro y como el pasto estaba seco comenzó agarrar fuego con fuerza y nos arrancamos a nuestras casas y mi amiga me dijo escóndete debajo de la cama y no salgas, cuando el personal de Guardia ve el fuego y da la alarma de incendio.

*Fotografía del Suboficial Mayor (F.)
Daniel Acevedo Muñoz*

Al rato llegan los bomberos con sus sirenas que ambas niñas escuchaban desde sus escondites y rápidamente apagaron el incendio de pastizales, comenzaron a investigar cómo se produjo el fuego y buscar al responsable, el que estaba de guardia vio a las niñas corriendo desde el mismo lugar donde se produjo el fuego, pero guardo silencio por proteger a las Cecilias que ellas tenían mucho que decir

²⁹ **Cecilia Acevedo García y hermanos.**

de ese incendio, como su Papá era Jefe del Faro quizás podría ser afectado en su puesto de trabajo.

El de Guardia que conocía la verdad cada día que la veía le indicaba con el dedo índice, sin decirle nada, pero ella se daba cuentas del verdadero significado y Daniel Acevedo Muñoz nunca supo la verdad.

**Familia Villarroel Córdoba:
en el Cabo de Hornos durante el año 2009³⁰**

Mi nombre es Yeralle Villarroel Córdoba, hija del Sargento de Faros Eliot Villarroel (QEPD.) A cargo del Faro y Alcalde de Mar de la isla Hornos, mi Mama Patricia Córdoba quien en ese lugar se desempeñó como guarda parques de Conaf, además se encontraba con nosotros mi hermana Vannia que era muy pequeñita, yo tenía 5 años y ella 2 años, próxima a cumplir los tres cuando llegamos a tan lejano y bello lugar.

Todo en esa isla maravillosa fue una experiencia increíble, en la temporada de verano llegaban los buques de turismo y nos levantábamos muy temprano para atender a los turistas que llegaban en los cruceros, mi Papa los recibía como Autoridad Marítima y mi Mama como Guarda Parque con el uniforme de la Conaf, tenía que hacer un informe de la cantidad de turistas que bajaban a la isla e instruirlos de la condición de Parque Nacional y Reserva de la biosfera y lo más importante recalcarle a los turistas que la Isla es Chilena ya que muchos creen que ese lugar pertenece a los Argentinos, como los buques de turismo salen del Puerto de Ushuaia, piensan que les pertenece a ellos, hablaban en diversos idiomas, nos llevaban muñecas, dulces y regalitos cuando se enteraban que habían dos niñas viviendo en esa isla llamada Hornos.

Lo que más les llamaba la atención a los turistas son las instalaciones del Faro, la Capilla, el Monumento a los Capitanes del Cabo de Hornos, todos bajaban con tremendas máquinas fotográficas o filmadoras y a todo le sacan fotos.

Otra de las partes importantes para algunos conocer la flora del lugar donde no hay árboles como en otras islas un poco más al norte solo algunos arbustos que en ese tiempo están floridos y agradan la vista a los amantes de la naturaleza y algunos musgos que están pegados al suelo, por las condiciones de tiempo que se dan aunque en la temporada de turismo en el verano igual hay veces de malas

³⁰ **Yeralle Villarroel Córdoba**

condiciones para desembarcar y no lo pueden hacer todas las personas ya que viajan muchos adultos mayores y para acceder a la superficie de las edificaciones se hace a través de una larga escala de madera.

A mi hermana pequeña y a mí nos llamaban mucho la atención las distintas aves que habitaban la isla, por ejemplo los caranchos (aves carroñeras) que todo el día estaban paradas en la baranda de la terraza miraban fijamente a mi mamá por la ventana de la cocina, esperando que les dieran algo de comida, los hermosos caiques gansos patagónicos silvestres que caminaban junto a sus polluelos alrededor del Faro y de vez en cuando se acercaban a mirar hacia adentro de la casa, por el vidrio de la puerta.

Los majestuosos Cóndores que volaban muy cerca de la casa en el acantilado, nos impresionaba su gran tamaño, su vuelo delicado y elegante, también eran parte de nuestra vista

Un día bajando desde la casa hacia la caleta León nos encontramos con unas aves llamadas skua que volaban sobre nuestras cabezas llamando nuestra atención por los ruidos desesperados que emitían, nos dimos cuenta que caminábamos cerca de sus nidos, mi hermana Vannia y yo mientras jugábamos dejamos una muñeca Barbie en el suelo, lo que el ave aprovechó para llevársela y lanzarla varios metros más allá, nos asustamos pero luego nos reímos mucho de lo sucedido.

Para otro sector habían unas pinguineras que estaban mucho más lejos de nuestra casa, algunas veces se veían nadando por la caleta al igual que los lobos marinos y mi Papa a veces nos decía que hacia el mar de Drake se veían las Ballenas, lanzando sus característicos chorros de agua cuando subían a respirar a la superficie.

El clima en invierno de verdad es extremo, se veía como las nubes cargadas de agua o granizo, avanzaban hacia nuestra casa desde la isla vecina y al pasar por nuestro techo se movía cual temblor cualquiera en la ciudad. El viento con rachas máximas de 200 km/hr. nos obligaba a encerrarnos en la casa y cuando además había nieve, solo por la ventana se veía blanco, más blanco y nada más..

Pero no todo fue admirar y contemplar la naturaleza extrema y la fauna del lugar, sino que también habían obligaciones escolares, antes de salir al Cabo de Hornos mi Mama recibió instrucciones en Puerto Williams donde quede registrada como alumna libre, para que ella fuera mi profesora y una serie de materiales que nos llevamos al Faro, para mi nivel y mi hermanita que cumpliría tres años.



En la casa teníamos una dependencia que era la sala de clases y allí hacíamos las tareas y con la profesora muy atenta a nuestros trabajos que se hacían de lunes a viernes, de ese lugar salí Leyendo, Escribiendo y conociendo algo de Matemáticas a mi nivel, una vez llego desde Puerto Williams una inspectora de la Junji a inspeccionar el avance de mi hermanita y también como iba yo con mis estudios, cuando salimos de ese lugar tuve que dar exámenes en el colegio en el cual me habían matriculado y mi hermanita en el Jardín infantil.

Mis recuerdos de esa estadía lo considero que fue un año increíble y en familia lo recordamos con mucha nostalgia y cariño. Mi papá estaba con nosotros y pudimos compartir un año entero con él y entender su trabajo y lo sacrificado de su especialidad. Si pudiéramos retroceder el tiempo, volveríamos a repetirlo sin dudar, de haber vivido una experiencia extrema en el último confín del mundo.

Faro “Evangelistas”³¹

¡Oh! Gran faro Evangelista
que estás por allá en el Sur
ayudando el buen navegar
de quienes viajan al Sur.

Te conocí en el Lector chileno
hace más de cincuenta años,
nunca pensé que algún día
trabajaría junto a ti.

Hay que tener mucho temple
para estar viviendo ahí solos
con temporales extremos
que sólo se dan por allá.

Cuántos navíos, has visto
que surcaron estos mares,
En que se perdía la proa
en medio del temporal.

Fuiste noticia mundial en 1914
al recibir dos náufragos

³¹ **José Crisosto Valderrama, Farero**

de un velero alemán (Palmira)
que lo destrozó un temporal.

El emperador de Alemania
Envió a los guarda faros presentes
sendas medallas de oro
por su espíritu humanitario.

¡Cuántos! Guarda faros te han servido,
en más de tu centenario alumbrar
temerosos la primera vez
pero con confianza después.



Faro "Islotes Evangelistas"

El Evangelistas³²

Mirando hacia el horizonte
la tierra que sobresale
se encuentra el “Evangelistas”
iluminando los mares

Con más de un siglo de historia
mantiene su luz triunfante
iluminando la ruta
de afligidos navegantes

Mientras el farero ahí está
poniendo el corazón
contra el viento y la tempestad
contra su dolor;
el farero es héroe de paz
es hombre de honor
que en silencio da lo mejor
sin vacilación.

Navegante del Estrecho
no temas al temporal
que un vigía en una roca
tu senda va a iluminar

en sus paredes añejas
cuatro almas en soledad
se funden en la nobleza
de guiar y de salvar

³² **Roberto Araneda Torres, Farero**

Día Internacional de las Ayudas a la Navegación³³

El 01 de julio se conmemora a nivel mundial el “Día Internacional de las Ayudas a la Navegación”, instancia que busca resaltar la importancia de estos importantes elementos, los cuales permiten mantener rutas marítimas seguras y por ende salvaguardar la vida humana en el mar, resguardar el medio ambiente marino, aportando directamente en el Desarrollo Nacional y el accionar del Estado en zonas aisladas de nuestra territorio nacional tricontinental.

Es importante comprender que a nivel nacional contamos con 1.286 señales, de las cuales 647 se encuentran en aguas jurisdiccionales de la Tercera Zona Naval, lo que corresponde al 50,3% de total existente en nuestra Patria. Estas se encuentran compuesto por sistemas de balizas, boyas, ayudas electrónicas y faros que permiten al navegante conocer su posición, ubicar peligros y trazar su ruta.

El Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas está compuesto por 41 personas, las cuales desarrollan diferentes funciones, tales como:

Aislamiento en faros, en zonas recónditas del territorio sur Americano

Control administrativo de señales, lo cual involucra flujo de tareas, control de procesos y funcionamiento y operatividad de las señales.

Inventario de los diferentes equipos e implementos necesarios para esta tarea.

Mantenimiento tercer nivel, lo cual involucra trabajos en zonas aisladas y difíciles condiciones meteorológicas.

³³ **Valeria León, Oficial de la Armada de Chile, Especialista en Señalización Marítima.**

Capacitación en nuevas tecnologías, como lo son los sistemas satelitales y de energías renovables.

Aprovisionamiento a faros aislados, lo cual se hace en coordinación con unidades navales, en lugares de difícil acceso.

Control financiero y adquisiciones, fundamentales para mantener la eficiencia y transparencia de procesos.

Contando en la jurisdicción con 7 faros aislados, los cuales son:

Radio Estación Marítima Isla San Pedro.

Faro Evangelista.

Faro Fairway.

Radio Estación Marítima Bahía Felix.

Faro Punta Dungeness

Faro Cabo Espíritu Santo.

Faro Islas Diego Ramírez.

Es importante comprender que la región de Magallanes y Antártica chilena se caracteriza por canales y rutas de navegación accidentadas, de difícil acceso y complejas condiciones meteorológicas, las cuales hacen necesario el óptimo funcionamiento de las ayudas a la navegación en donde el capital humano mantiene constante preparación y un alto grado de alistamiento operacional.

En este día Internacional de las Ayudas a la Navegación es importante destacar la labor mancomunada de las autoridades de faros del mundo, unidas en la Asociación Internacional de Ayudas Marinas a la Navegación y Autoridades de Faros (IALA), entidad que establece diferentes directrices y orientaciones técnicas, emanando diversas recomendaciones facilitando la gestión de la Ayuda a la Navegación.

Es de esta manera que Chile ha estado presente como miembro del consejo de la IALA, en donde ha participado activamente colaborando con otros estados, asumiendo una responsabilidad llena de desafíos y que quiere perpetuar en el tiempo, lo cual también reafirma su cooperación internacional en otras instancias como lo es en la OMI y su actual postulación al consejo.

Es en este contexto importante recordar y destacar la importancia de la señalización marítima a nivel internacional, es de esta manera que en la actualidad, en un mundo globalizado, las rutas marítimas han pasado a ser protagonistas en el intercambio comercial el que se ha incrementado en forma exponencial, poniendo grandes desafíos a los países.

El Estado de Chile, a través de la Armada, ha mantenido siempre una presencia importante en el quehacer nacional, no sólo en la defensa, sino que también en el ámbito marítimo, ejerciendo parte de sus capacidades en la vigilancia oceánica y una constante preocupación por contar con una extensa red de ayudas a la navegación. Hoy, nuestro país efectúa la administración marítima a través de una gran estructura organizacional amparada en su marco legal nacional, en donde se establece como máxima autoridad la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (D.G.T.M y M.M), recayendo inmediatamente su continuidad en las Gobernaciones Marítimas y las Capitanías de Puerto.

Una de las funciones principales de la Armada de Chile es velar por la seguridad de la navegación marítima, fluvial y lacustre, teniendo en cuenta que nuestro país posee un extenso litoral, que tiene incorporado en sus costas y bajos fondos un una importante red de ayudas a la navegación como lo es la Señalización Marítima la que apoya y brinda seguridad a la navegación a todas las embarcaciones mayores y menores que navegan en el Mar Territorial.

Bajo este concepto Chile acepta las recomendaciones entregadas por la Asociación Internacional de Ayudas Marinas a la Navegación y Autoridades de Faros (IALA), asociación técnica internacional sin

finés de lucro, que reúne a autoridades de ayudas a la navegación, fabricantes, consultores e institutos científicos y de formación de todas partes del mundo, que se enmarca en lo señalado por la OMI.

La Señalización Marítima Nacional comprende una red de ayudas a la navegación, compuesto por sistemas de balizas, boyas y faros que permiten al navegante conocer su posición, ubicar peligros y trazar una ruta segura hasta su destino. La Jefa del Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas, Teniente 2° Valeria León Maturana, señaló que “en la actualidad, Chile cuenta con más de 1.286 señalizaciones marítimas a lo largo de su costa, las que, para su instalación, conlleva la realización de estudios tendientes a buscar los puntos a señalar tomando en cuenta necesidades de los usuarios y las sugerencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada y posteriormente personal especializado de la Institución sea el encargado de instalar y mantener la señalización marítima”, complementando que “es por esto que cabe destacar la importancia que tiene la señalización marítima tanto a nivel nacional como internacional”.

Es importante recordar que Chile es un país marítimo por excelencia que depende del comercio marítimo, por lo que no contar con una red de ayudas a la navegación afectaría nuestro intercambio internacional y a la seguridad en la navegación, pues, su existencia permite tener una navegación segura y expedita de las naves nacionales e internacionales y contribuyendo directamente a la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y al cuidado del medio ambiente previniendo la contaminación por buques (MARPOL), evitando accidentes que puedan provocar la pérdida de vidas humanas y contaminaciones irreparables por hidrocarburos derramados o cargas peligrosas al océano, entre otros.

Estos antecedentes son fundamentales para comprender procesos mayores y trascendentales, siendo una instancia de reflexión en este importante día, en donde desde Chile cumple un rol fundamental, especialmente manteniendo rutas marítimas seguras, y trabajando en la implementación de ayudas a la navegación en apartados rincones de

la Región de Magallanes y el Territorio Chileno Antártico, labor que ha desarrollado desde el inicio de nuestra historia Patria.



Reaprovisionamiento en Faro “Islotes Evangelistas”, febrero de 2021

Faro Islas Diego Ramírez: El Faro del Fin del Mundo³⁴

Camino al Territorio Chileno Antártico se encuentra el Faro Islas Diego Ramírez, pasado el fin del continente americano en una de las zonas más tormentosas del mundo, proyectando a Chile hacia la Antártica.

Es de esta manera que, en un sencillo, pero tremendamente significativo letrero se señala “El Faro más Austral del Mundo”, siendo realizado por la dotación de fareros que cumplen periodos aislados de 6 meses en aquellos recónditos territorios.

El trabajo de los fareros es realizado en aislamiento y manteniendo comunicación vía satélite y radio, manteniendo tareas de control de tráfico marítimo y realizando una importante labor de soberanía efectiva en nuestro territorio nacional.

Soportando temperaturas extremas, rachas de viento de 200 kilómetros por hora y un constante temporal, son parte de las condiciones habituales, en que estos hombres deben realizar sus tareas entre mar y soledad.

Los servidores navales que cumplen estas tareas tienen que ser autosuficientes, altamente preparados en tecnología de punta al mismo tiempo que deben aprender a dominar la cocina, mantenimiento y templanza, soportando el duro aislamiento en aquel recóndito territorio.

El soporte logístico de la mencionada repartición se organiza desde el Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas, en donde se preparan los elementos y servidores navales que son destinados a la tarea, coordinando con medios de superficie y aeronavales de la Tercera Zona Naval para el desarrollo del reabastecimiento y relevos de personal.

³⁴ **Luis García, Reportero Diario “El Pingüino”.**

Es de esta forma que cientos de historias se han escrito por quienes cumplen esta silenciosa y valiosa tarea, en donde los esfuerzos y compañerismos son fundamentales para servir a Chile en “el Faro del Fin del Mundo”.



A manera de epílogo...
Los Fareros del Fin del Mundo:
historias escritas entre mar y soledad³⁵

Historias, relatos y experiencias fluyen entre aquellos hombres que he podido compartir en mi breve devenir con fareros en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, los cuales no tan solo abren una puerta a un servicio silencioso, sino además a sus hogares y sueños, algo muchas veces íntimo forjado en reparticiones aisladas o en recónditos lugares de servicio.

Es de esta manera que “Los Fareros del Fin del Mundo”, servidores navales que portan en sus hombros los dorados faros bordados en oro, son parte de un grupo selecto que ha recorrido parajes increíbles de Magallanes y el Territorio Chileno Antártico, pues donde hay una baliza, sistema de radiolocalización, satelital, boya, pilote o un faro con su fanal, hay un farero que ha estado forjando parte de la seguridad a la navegación en las rutas que para muchos será absolutamente desconocida.

Son historias escritas entre mar y soledad, parte de eso ha quedado plasmado en este pequeño libro, uno que recopila vivencias, memorias e historia, pero que representa un homenaje para aquellos que parten sin saber su retorno, hombres de paz pero amantes de su Patria, que reflexionan en soledad y guían a los navegantes.

La juventud contrasta con la experiencia y sabiduría, en donde sus familias son el motor fundamental para quienes parten a un aislamiento que es apartarse del mundo, pero en donde la lealtad y compañerismo marca a fuego a quienes preparan cada comisión, pensando en su camarada y deseando el mejor desempeño.

Son parte de nuestra historia, muchas veces sorprendente, esa que se ha forjado en hombres de unos pocos que han abierto brecha para que

³⁵ Francisco Sánchez Urrea, Historiador.

otros podamos navegar en seguridad, tanto en el continente americano como el Territorio Chileno Antártico, pues son fareros quienes levantan con sacrificio las señales de ayuda a la navegación en el continente blanco, aportando al desarrollo de diferentes comisiones científicas, así como el seguro desenvolvimiento de Campañas Antárticas nacionales, las cuales son el sostenimiento logístico fundamental para las bases que se mantienen activas en tan inhóspitos territorios.

Es de esta manera que pensar en los faros “Isla San Pedro”, “Bahía Felix”, “Islotes Fariway”, “Islotes Evangelistas”, “Punta Dungeness”, “Cabo Espíritu Santo” e “Islas Diego Ramírez” es de una u otra forma la punta del iceberg de un esfuerzo capital muchas veces desconocido, el cual se desarrolla en hermosos e inhóspitos parajes.

Hoy la tecnología permite una comunicación fluida, intercambiar ideas y pensamientos, realizar consultas y generar ideas, sin embargo la admiración de quien suscribe por quienes se han mantenido y se desenvuelven en las múltiples comisiones de mantenimiento y posicionamiento de señalización marítima, así como sirviendo en faros aislados, es inmensa.

Es de esta manera que estas historias escritas entre mar y soledad son parte de un todo, muchas veces complejo de comprender, en donde los desafíos son permanentes y las preocupaciones parte del cotidiano devenir, tanto en las aisladas reparticiones y comisiones de mantenimiento, como en los reencendidos de emergencia y las labores propias de los servidores navales que se aprestan a una próxima comisión.

El mantener nuestro pabellón izado en tan apartados rincones es parte de un reconocimiento especial, en donde el cotidiano se une a una síntesis perfecta con nuestra historia, en donde el profesionalismo, valor, entrega e integridad se plasma en un acto sumamente trascendente y que cada día marca con sagrado patriotismo el inicio de la jornada.

A ellos, “Los Fareros del Fin del Mundo”, mi más sincero reconocimiento, a quienes fueron, son y serán, a quienes encendieron un fanal y quienes hacen posible el sostenimiento de la red de ayuda a la navegación más densa de nuestra Patria, a quienes no sucumbieron en el Territorio Chileno Antártico a pesar de la tormenta y el frío extremo, quienes al igual que en aquella expedición de 1947 encendieron aquel fanal que parpadeaba cada 10 segundos, y que Eugenio Orrego Vicuña describiera como “luz chilena, luz en el Territorio Chileno Antártico”.

Como el lector se pudo percatar en las páginas de este libro, este no es un libro tan solo de historia como disciplina humanista científicamente elaborada, es un libro de relatos y memorias, lo cual hace necesario comprender un poco más allá de aquellos procesos institucionales a quienes han forjado historias muchas veces desconocidas y que se han multiplicado en encuentros de aquellos veteranos que, al igual que los jóvenes de hoy, han demostrado que el corazón de un farero no late sino que destella.

Te invitamos a escanear el código y ver parte de las labores que desempeñan “Los Fareros del Fin del Mundo”



Reparación e Instalación de Ayudas a la Navegación

<https://www.youtube.com/watch?v=iT6AF9bLYYE>



Reabastecimiento de los Faros de Sur de Chile

<https://www.youtube.com/watch?v=eE683pRcR-g>



Reencendido de emergencia de Señalización Marítima en el Estrecho de Magallanes

<https://www.youtube.com/watch?v=oOCCVd70mJ8>



Vida en Faro Fairway

https://www.youtube.com/watch?v=PAFs0_RqnCQ



Vida en Faro “Cabo Espiritu Santo”

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



125 años del Faro Evangelistas
<https://www.youtube.com/watch?v=QgG-Hm-ntgk>



Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas efectuó reencendido de boyas en el Estrecho de Magallanes

<https://www.youtube.com/watch?v=0zQ0SUwJknc>



Despiden a dotaciones de relevo de los faros “Islas Diego Ramírez” e
“Isloles Evangelistas”

<https://www.youtube.com/watch?v=BwnbpPgZB6M>



Día Internacional de las Ayudas a la Navegación 2022

https://www.youtube.com/watch?v=NGHGZenK9_I



Reaprovisionamiento Faro Evangelistas
OPV-83 "Marinero Fuentealba"

<https://www.youtube.com/watch?v=Iu47XDh-CZs>

“Detrás de “Los Fareros de Chile” se esconden miles de historias, anécdotas y tragedias, en lugares inhóspitos y alejados del país. Entre las historias, incluso las hay de solidaridad con los fareros argentinos en el extremo austral. Como en muchas otras actividades, poco a poco la automatización de las señales marítimas está terminando con este oficio centenario. Como chilenos amantes del mar y sus tradiciones, tenemos la obligación de movilizarnos para evitar su desaparición.”

FRANCISCO ORREGO BAUZÁ

“Este no es un libro tan solo de historia como disciplina humanista científicamente elaborada, es un libro de relatos y memorias, lo cual hace necesario comprender un poco más allá de aquellos procesos institucionales a quienes han forjado historias muchas veces desconocidas y que se han multiplicado en encuentros de aquellos veteranos que, al igual que los jóvenes de hoy, han demostrado que el corazón de un farero no late sino que destella.”

FRANCISCO SANCHEZ URRA

ISBN: 978-956-9839-11-5



**FOTOGRAFÍA PORTADA:
FARO ISLOTES EVANGELISTAS
POR MARCO FUENTEALBA.**

9 789569 839115