

RELEVOS EN FARO ISLOTES EVANGELISTAS E ISLAS DIEGO RAMÍREZ

Felipe Berrios Molina*

El faro Evangelistas posee una torre de 11 metros de altura y 10 metros de diámetro de base, habitabilidad, bodega, corral y hasta rieles de acero, además de una vagoneta y una pequeña locomotora a vapor para el acarreo de materiales pesados hacia la cima, la que tiraba los aparejos del pescante (González, 2017). Fue construida con toneladas de materiales, 300 metros en rieles, carbón, víveres, los que debieron ser subidos a pulso en una pendiente rocosa y desembarcados sin ningún apoyo, sólo con el espíritu de hombres que tenían como objetivo construir el último de los actuales faros históricos, el que vigila la entrada occidental del Estrecho de Magallanes.

Fue así como después de poco más de un año y medio de arduo trabajo bajo fuertes tormentas, frío inclemente y una geografía accidentada y agreste, se terminó el faro más imponente de toda la red de señalización marítima de Chile, poniendo en servicio su potente luz un 18 de septiembre de 1896 e iluminando por primera vez hasta 40 millas náuticas. El mismísimo George Sligth describe así su visión del peñón:

Nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje, y desolado, como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver esos 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. (Cárcamo, 2017).

Por otra parte y no menos inhóspito, varias millas más al sur nos encontramos con las islas del archipiélago Diego Ramírez, descrita en la última expedición científica liderada por la organización *Pristine Seas*, de *National Geographic Society (NGS)*, que visitó la isla. El científico Enric Sala, ecólogo marino y explorador de la NGS, las describió como "Diego Ramírez es como *Jurassic Park*, llena de vegetación. No hay plantas introducidas, hay decenas de albatros, petreles, pingüinos, lobos y elefantes marinos. Es como ir a 500 ó 1000 años en el pasado. Es un sitio salvaje..." (Espinoza, 2017). En este ambiente los fareros realizan labores de control de tráfico marítimo y soberanía, brindando seguridad a las naves que surcan las temidas aguas del sur del mundo.

Ambos faros deben ser reaprovisionados tres veces al año en intervalos de cuatro meses aproximadamente, y la planificación de dichas operaciones son el resultado del trabajo mancomunado entre el Estado Mayor de la Tercera Zona Naval, la Gobernación Marítima de Punta Arenas y el Centro de Señalización Marítima (SEÑALPAR), y son ejecutadas desde el año 2015 por el OPV. *Fuentealba*, unidad que cuenta con capacidad para embarcar un helicóptero HH-65 *Dauphin*.¹ Con la operación de estas unidades en conjunto, se comenzaron a realizar los reaprovisionamientos de estos

* Capitán de Corbeta LT; Ingeniero en Administración Marítima; Alumno Curso CGCM ACANAV.

1. Helicóptero, fabricado en Eurocopter, Francia, posee dos turbinas ARIEL TCT, arribó a la Tercera Zona Naval el año 2006.



■ Islotes Evangelistas.

faros con mejores estándares de seguridad, existiendo una mejor capacidad de reacción ante emergencias y de adecuación a las cambiantes condiciones meteorológicas del área, permitiendo la ejecución de la tarea en tiempos más cortos.

En este contexto, la aviación naval deberá considerar esta operación como parte del entrenamiento de los pilotos que operen en esta zona, lo que en opinión del ex jefe del grupo aeronaval sur de Punta Arenas:

Es un buen desafío que requiere efectuar un acabado estudio del pronóstico meteorológico, junto con verificar la cantidad de carga, personal y tiempo en que se debe descargar y estar en los respectivos faros. Siempre es una condición nueva, que requiere el máximo de coordinación y trabajo de grupo para lograr el objetivo en la forma más segura y eficiente posible. Existen algunos parámetros base que los pilotos utilizan para el faro Evangelistas particularmente, pero la experiencia permite obtener una mejor performance del helicóptero, otorgando una mayor

fluidez en la maniobra. La ventaja es desarrollar este trabajo en forma periódica, para así lograr desarrollar las habilidades necesarias. Este tipo de operaciones requiere de un acabado conocimiento de la meteorología y del lugar donde se opere.²

Implicancias logísticas para el Centro Zonal de Señalización Marítima de Punta Arenas

La primera comisión en la modalidad anteriormente descrita, fue un complejo problema que el Centro Zonal de Señalización Marítima debió solucionar en el tiempo, generando la adquisición de nuevos elementos de embalaje, debido a que la capacidad de carga había aumentado considerablemente; esto permitió enviar materiales y repuestos que en el tiempo habían quedado rezagados, atrasando trabajos o simplemente dejándolos pendientes, lo que con el tiempo fue mermando las acciones de mantenimiento; no obstante, dicha situación será subsanada con la implementación de un plan de mantenimiento de estructuras de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, a través del Servicio de Señalización Marítima, el cual

2. CC AV. Felipe SALDÍAS Navarrete, Experiencia como piloto de helicópteros durante 7 años en la Tercera Zona Naval.

tiene como objetivo mejorar las condiciones de las estructuras de los faros más importantes del país, lo que se incrementará debido a esta nueva capacidad de transportar los elementos prioritarios para estos fines.

La utilización de pallets, estanques transportables, balones de gas, materiales de carpintería, electrónicos, víveres frescos y congelados, requieren ser bien embarcados. En ese aspecto técnico el Centro de Abastecimiento y personal de a bordo fueron asesorando y coordinando la mejor forma de embarcarlos y así optimizar espacios y planificando el orden al desembarcar. Una vez recalando en cercanías de las islas, la unidad prepara a las dotaciones para realizar la tarea de relevos; en tierra la dotación saliente prepara todo para recibir al interventor y a la nueva dotación, quienes desembarcan mediante el helicóptero para comenzar a recibir la carga a través de VERTREP.³

La labor del farero y su relación con el compromiso

Tuve la oportunidad profesional de participar en una operación de relevo en faro Islote Evangelistas y pude percibir la emoción del jefe de faro saliente, quien al mirar desde un lugar alejado mientras pasábamos revista, me indicaba que no podía dejar de pensar en los muchos accidentes que quizás vivieron los antiguos fareros y cuantos días habrán estado tratando de llegar al islote para poder desembarcar la mayor cantidad de pertrechos. La emoción en sus palabras iba aumentando a medida que nos acercábamos a la Aduana y describía con lujo de detalles como realizaban el desembarco; ante mi sorpresa, sus palabras eran de un hombre convencido, feliz de haber participado en estas faraónicas faenas, sus valores lo habían llevado hasta ahí. El compromiso de servir y la confianza en la Institución le proveería las mejores condiciones para desarrollar su labor de farero.

“Los valores son el principal integrante de los comportamientos. Constituyen un estado de motivación y de percepción capaz de dirigir las acciones; son ellos los que determinan lo que se espera y lo que se desea” (Gutiérrez, 1998), y claro deseo era lo que reflejaba este antiguo farero,

recuerdos y añoranzas, pero a su vez miraba el helicóptero que una y otra vez realizaba sus viajes desde el buque al islote y viceversa.

Siempre me había preguntado qué es lo que realmente motiva a estos hombres a pasar largos períodos de aislamiento bajo condiciones meteorológicas adversas, pero estando en terreno pude entender que el hombre elige una vida, una profesión, porque en ella se dan cita el mayor número de valores preferidos, ante lo que se sacrifican otras cosas que nos gustaría ser, pero que estimamos menos, pues no nos llenan de ilusión como un ideal. Dicho ideal despierta la vocación, que literalmente significa llamamiento (Gutiérrez, 1998). Veo el rostro de los fareros curtidos por el frío, cuatro meses fuera de casa y entiendo que son hombres que han descubierto lo que realmente los llena, que al poco andar de su incipiente carrera naval deben enfrentarse a los desafíos que presenta la geografía de este país y que pasarán la mayor parte de su carrera en estas latitudes.

“La confianza, elemento esencial de la armonía y el respeto en toda relación humana, constituye la base y fundamento de todo compromiso” (Gutiérrez, 1998). Este aspecto ha marcado la vida de esta especialidad; el farero parece un hombre muchas veces retraído, reservado y observador, cualidades que se van amoldando durante la carrera, pero claramente confían en sus superiores y en el equipo que conforman para vivir esos cuatro meses aislados. Saben que de necesitar algo, serán apoyados a la brevedad. Muchas veces esperan y tratan de solucionar los inconvenientes, pero finalmente el apoyo desde el Centro Zonal es fundamental, sienten convicción de no fallar y esto “es producto de una entrega muy transparente y sincera a los demás. Es el fruto de la preocupación por la gente y por su bienestar, de la valoración de la persona, del reconocimiento a la labor bien hecha, de la cercanía y consideración del subalterno pero, por sobre todo, es la mayor demostración de la confianza obtenida gracias al afecto que el líder ha entregado y compartido con toda su dotación” (Gutiérrez, 1998). La permanente preocupación por los hombres que componen nuestra especialidad debe marcar nuestra forma

3. VERTREP: *Vertical replenishment, transfer of cargo between ships using helicopters.*

de afrontar los desafíos operacionales y logísticos, los cuales siempre tienen un componente humano fundamental para su éxito.

El reconocimiento “estimula la motivación, aumenta la seguridad en sí mismo y la autoestima, al poner en evidencia que las acciones desarrolladas están bien encaminadas y la actitud para enfrentarlas es la correcta, todo lo cual facilita asumir riesgos y aportar ideas nuevas para un mejor servicio”. La implementación de tecnologías que mejoren el desarrollo de la actividad de control de tráfico marítimo y soberanía que desarrolla la Institución en puntos estratégicos para el país, y la asignación de medios adecuados para la realización de relevos y reaprovisionamientos, son parte de las medidas que debemos adoptar como permanentes, considerando siempre que “el guardafaro que abraza esta actividad debe renunciar a los hechizos del siglo y concretar su actividad con espíritu de abnegación, sacrificio y estoicismos de su soledad” (Cárcamo, 2017), regla fundamental para las nuevas generaciones que han podido disfrutar de una mejor conexión,

equipamiento y medios navales que hacen más seguro su recalada al faro y su segura extracción al final del período.

Siempre había escuchado frases de marinos que han visitado estas latitudes, pero mientras más inspeccionaba y visitaba los faros de la Tercera Zona Naval, más me sorprendía de lo remoto del lugar, nos vamos acostumbrando a los paisajes y condiciones meteorológicas reinantes, pero a veces escuchamos a otros y nos damos cuenta que tal como nos indica el científico de National Geographic Eric SALA “Lo más sorprendente fue lo salvaje que se siente el lugar. Es realmente ‘el fin del mundo’. (Espinoza, 2017)

Debemos mantener nuestros esfuerzos en proteger estas áreas, brindar seguridad a la navegación, proteger el medio ambiente acuático y brindar soberanía en estos lejanos rincones de nuestro país, y cuando naveguen por estas latitudes, recuerden siempre que la luz que ven en la lejanía no es sólo un sistema de iluminación, consideren que “El corazón de un farero no late, destella” (González, 2017).

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Espinoza, Cristina (Marzo de 2017). “Los extraños seres que habitan la isla más austral de Chile”. <http://www.latercera.com/noticia/los-extranos-seres-habitan-la-isla-mas-austral-del-pais/>
2. González Cortés, Gustavo (2017). Faro Islotes Evangelistas, Un monumento al esfuerzo de los chilenos. <http://bitacoradeunfarero.blogspot.cl/2017/03/un-monumento-al-esfuerzo-de-los-chilenos.html>.
3. Gutiérrez Valdebenido, Omar. (mar - abr 1998). La Identidad Cultural y la Defensa Nacional. Elementos Sociológicos y Psicológicos Intervinientes. *Revista de Marina*, 115, N° 843, 178 - 186.
4. Gutiérrez Valdebenido, Omar. (mar - abr 2001). Pero ¿Existe la Vocación Militar?. *Revista de Marina*, 118, N° 861, 158 - 160.
5. Cárcamo Velásquez, Elsie (2017.). “FARO EVANGELISTA”. Academia de Historia Naval. http://www.historianaval.cl/publico/publicacion_archivo/publicaciones/21_2.pdf