

LOS EVANGELISTAS

a través de casi un siglo de su historia

Por

JORSEP

III Zona Naval

I. LAS PIEDRAS VISITADAS

Aprovechemos la descripción náutica que hace el Anuario Hidrográfico de nuestra Armada en el año 1912:

"El archipiélago de Reina Adelaida se encuentra situado inmediatamente al N. de la boca occidental del Estrecho de Magallanes, aproximadamente entre los paralelos de latitud S. $51^{\circ} 35'$ (Cabo Charlton en el Estrecho de Nelson) y $52^{\circ} 46'$ (Cabo Phillips, en la entrada Sur del Canal Smyth) y los meridianos de $73^{\circ} 40'$ y $75^{\circ} 10'$ de longitud O. de Greenwich.

"Esta extensa región, que hasta hace pocos años se la dibujaba en las cartas de navegación como una sola e inmensa Isla de contornos inciertamente delineados, ha sido poco a poco reconocida y navegada en su parte central casi exclusivamente por los loberos de Punta Arenas, hasta que el propósito del Gobierno de Chile de erigir un faro en los islotes Evangelistas, hizo necesaria la exploración del archipiélago tanto con el objeto de buscar un puerto sobre su costa occidental y más vecina a los islotes nombrados, que sirviera de base de operaciones durante la construcción de la obra

proyectada, como asimismo un canal que ofreciendo una ruta fácil y segura que condujera al puerto referido, evitara la peligrosa y difícil navegación de las aguas de la boca del estrecho, agitadas tan a menudo por furiosos temporales.

"Las noticias geográficas de los loberos, aunque tan deficientes como que provenían de hombres cuyos conocimientos náuticos eran los más elementales, han servido sin embargo para el delineamiento, en el archipiélago, de algunos de sus canales principales; pero donde los conocimientos de los loberos han sido de mayor utilidad es en sus funciones de prácticos, que han desempeñado a bordo de las naves de guerra nacionales o extranjeras cada vez que éstas han debido ocuparse de la hidrografía en aquellas regiones.

"Prescindiendo de los estudios que en los canales orientales y costas occidentales del archipiélago que nos ocupa, efectuaron los oficiales ingleses a las órdenes de los capitanes King, Mayne, Nares y otros, no tenemos conocimiento de otra exploración llevada propiamente al centro del archipiélago que la realizada,

bien sucintamente además, allá por el año 1877, por los oficiales de la corbeta "Chacabuco", quienes internándose en botes por el canal Viel, lo reconocieron en una extensión de más o menos quince millas y lo bautizaron con el nombre de su jefe.

"Los islotes Evangelistas, en su mayoría inabordables, quedan más o menos a 15 millas de la Boca de Canales. Cuatro enormes peñones de granito y dos más pequeños forman este grupo, junto con un arrecife de dos rocas que afloran y en las que al romper la mar levanta altas columnas de agua, que señalan su situación, junto con una niebla blanca visible a gran distancia.

"El más alto de los islotes, queda en frente del faro y su altura se calcula en 60 metros aproximadamente.

"El faro está situado a 59,5 mts. sobre el nivel del mar y queda de la costa occidental del peñón en que se eleva, más o menos a 30 metros de distancia.

"El islote de más al norte, deja una quebrada en dirección S. $1/4$ W., N. $1/4$ E. aproximadamente, lo que hace su aspecto muy variable según de donde se le mire. Desde el fondeadero parece un

verdadero pan de azúcar. Al SE. de este islote se desprende otro más pequeño en donde los lobos hacen la parición en el mes de diciembre, época que aprovechan los loberos para matar estos anfibios, por cuya causa la existencia de estos animales es cada vez más escasa.

"Para franquear estas islas, puede pasarse a cualquier distancia de ellas indistintamente; pero la resaca y escarceo obligan a franquearlas a una distancia no menor de $1/4$ milla. Buques de pequeña eslora, y aún los de gran tamaño, pero con precaución, pueden fondear entre los islotes más grandes. Para buques pequeños, el mejor tenedero queda a cable y medio al oriente del pescante de carga. El tenedero es de piedra con fondo de 30 metros aproximadamente.

"Con vientos suaves (1-3) del SW. al W., puede hacerse la descarga de pertrechos, pero con vientos del NE. al NW. la descarga se hace imposible.

"Una roca que indica la carta al SW. del islote Lobos, no existe, y con vientos del NE. y mares del NW. se ha pasado sin notar siquiera ni un ligero escarceo de bajo fondo".



Faro Evangelistas

II. NOGUEIRA Y EL PAILEBOTE "ANITA"

José Nogueira, marino portugués cuyo espíritu navegante como un émulo del gran Hernando de Magallanes, recalaba en la colonia de Magallanes a fines de la década del 60. Gracias a su espíritu emprendedor y aventurero iniciaba la industria de caza de lobos, explotando el área cercana a la boca occidental del Estrecho que lleva el nombre de su antiguo compatriota.

Su esfuerzo y su capacidad de marino le permitió transformarse en breve plazo en uno de los armadores más importantes de la región austral del continente. Bien sabemos que eran buques y goletas chilenas con matrícula de Punta Arenas los que atendían el servicio de la hoy Patagonia argentina, Isla Falkland, Tierra del Fuego y chilenos del área del Canal Beagle, tanto pequeños estancieros, como buscadores de oro en las Islas Picton, Nueva y Lennox.

Cabe recordar que en 1873, el Capitán de Corbeta Don Oscar Viel, Gobernador de la Colonia de Magallanes, toma posesión de Río Gallegos en nombre del Gobierno chileno y funda una colonia en Killikaiken. Los colonos fueron transportados en el "Anita". En 1874, el mismo Gobernador fundaba una colonia en la margen Sur del Río Santa Cruz, ejerciendo un acto de soberanía en territorio chileno.

Habiendo fondeado definitivamente en la Colonia, Don José Nogueira, se casó con Doña Sara Braun, que junto a él fueron de los principales impulsores del desarrollo de la hoy Provincia de Magallanes.

En 1875 podemos leer en el diario de navegación de José Nogueira, el zarpe de su cutter "Anita" desde la Colonia a las islas Evangelistas tras la caza del lobo.

Creemos poder rendir un sencillo homenaje a los hombres de mar, al recordar los nombres de los que acompañaban a Nogueira en esta aventura que ha dejado una estela de leyenda, nombres recordados en accidentes geográficos del área y calles de Punta Arenas.

"Rol de tripulación de la goleta "Anita", en la pesca del lobo:

Capitán: José Nogueira;

Piloto: Eduardo Lamiré

Marineros: Juan Alvarado, José Alvarez, José Peña, Tomás Espicel, Antonio Barría, Cipriano Peña, Manuel Levine-ri, Ignacio Diz, Manuel Jesús Mancilla, José Peralta, Pedro Jil Peralta, y Francisco Mancilla.

Punta Arenas, Junio 4 de 1875

A ruego de José Nogueira, por no saber firmar,

Timoteo Pinto".

Es así como en la actual cartografía del área cercana a los islotes Evangelistas podemos encontrar el Canal Nogueira, el Paso Lamiré, el Canal Anita, junto a nombres de recordados Comandantes, Oficiales y tripulantes de buques hidrográficos y escampavías de nuestra Armada: Viel, Molinas, Wilson, Morales, Pacheco, Dagnino, Silva Varela, etc.

Tenemos a nuestra vista el diario de José Nogueira cuando era capitán del Pailebote "Anita" y hemos transcrito fielmente del diario manuscrito a lápiz, probablemente por Lamiré, en el mes de agosto de 1876, mientras se encontraba en la faena de caza de lobos.

Suponemos que el puerto base para operar en el área de Evangelistas, sea Puerto Pacheco, con mayor seguridad que Overend o Cuarenta Días.

"Martes 1 de 1876.

Maltiempo biento al oeste con agua.

Miercoles 2.

Tiempo Regular viento vueste poco

Jueves 3,

Vuen tiempo biento Nordeste poco Nos isimos ala vela alas 3 delamñana para la piedra adonde teniamos 6 omvres les pusimos agua ileña binimos para puerto auardando vuentiempo parasalir ala otra piedra.

Biernes 4,

Mal tiempo biento al oeste iagua.

Sabado 5,

Mal tiempo biento vueste Norovueste achuascos de niebe igraniso.

Domingo 6,

Tiempo Regular biento sur achuascos de graniso inieve Nos isimos ala vela alas 8 de la Mañana para fuera no seapodido aser mucho por el biento estar muifresco ila muchamar queabia ifondiamos en puerto alas cuatro dela tarde;

Lunez 8,

Maltiempo biento Savueste achuascos.

Martez 9,

Calma achuascos Nos isimos ala vela alas 4 de la mañana para huna piedra fueron los votes a ella agarraron 2 lovo sesigio remolcado para puerto ifondiamos alas 9 dela noche.

Miercoles 9,

Nos hisimos ala vela alas 4 dela Mañana para las banjelitas illegamos alas 8 del ña noseapodido desembarcar nada por la Mar que estaba mala iel biento fresco dimos vuelta agarrar puerto ifondiamos alas 2 dela tarde con mal tiempo biento iagua.

Juevez 10,

Mal tiempo Biento vueste con agua.

Biernez 11,

id. Biento al oeste achuascos.

Sabado 12,

Tiempo Regular biento Nordeste Nos isimos ala vela a las cuatro dela Mañana para lamesma llegamos alas dose del dia noseapodido desenbarcar nada por ser tarde iporla Mar queabia volbimos agarrar puerto ifondiamos alas 9 dela noche.

Domingo 13,

Buen tiempo Biento Nordeste poco Nos isimos ala vela ala 3 dela Mañana para las mesmas llegamos alas 10 de la mañana apuesto 7 omvres en tierra con biveres dimos vuelta agarrar puerto ifondiamos alas 10 de la noche.

Lunes 14,

Tiempo Regular biento Norte poco Nos isimos ala vela alas 6 dela mañana para la piedra adonde esta Juan Alba-

rado noseapodido atracar por la mar questaba muipicada dimos vuelta agarrar puerto ifondiamos en frente aella a las 7 dela tarde;

Martes 15,

Tiempo Regular biento Norovueste achuascos no e salido por la mar questaba picada;

Miercoles 16,

Mal tiempo biento al oeste conagua.

Jueves 17,

id. mal biento savueste achuascos de graniso.

Biernes 18,

Tiempo Regular biento al sur.

Sabado 19,

Tiempo Regular biento Nordeste Nos isimos ala vela alas 6 dela Mañana para la piedra adonde estaba Juan Albarado saque tres omvres ile edado loquele asia falta a los que quedaban icorri para la bangelistas apuesto otro omvre para enterrar 8 edado vuelta agarrar puerto ifondiamos alas 11 dela noche;

Domingo 20,

Tiempo Regular biento Nordeste Nos isimos ala vela alas 6 dela mañana Salimos para la colonia ifondiamos alas 6 dela tarde.

Lunes 21,

Llubia con calma Nos isimos ala vela alas 6 dela Mañana aver sipodia atracar ahuna piedra noseapodido por la mar picada dimos vuelta agarrar puerto ifondiamos alas 5 delatarde conbiento al sur.

Martez 22,

Tiempo Regular biento al sur poco achuascos Nos isimos a vela alas 5 dela Mañana corrimos para el leste estuvimos fondiados 2 oras ifuimos entierra aver siabia alguna cosa del Raque no abia nada segimos camino fondiamos alas 7 de la tarde;

Miercoles 23,

Tiempo Regular biento al oeste chuascos Nos isimos a la vela alas 5 dela Mañana seguimos camino ifondiamos alas 10 dela noche.

Jueves 24,

Nos isimos ala vela alas 5 dela Mañana segimos camino,

Biernes 25,

Llegamos ala colonia alas 7 dela Mañana.

III. LA CONSTRUCCION DEL FARO EVANGELISTAS

Fue durante la administración presidencial del Almirante don Jorge Montt, 1891-1896, que se erigió el faro de Evangelistas, el primero de esta gran vía interoceánica que indica a los navegantes una de las puertas del Estrecho que comunica los dos grandes océanos, y que, sin duda, ha evitado con su luz muchos naufragios y la consiguiente pérdida de vidas e intereses.

El Almirante don Jorge Montt fue eficazmente secundado por el Gobernador del Territorio de Magallanes, Capitán de Navío don Manuel Señoret.



José Nogueira

Uno y otro, como miembros de nuestra Armada, comprendían que era no sólo humanitaria, sino provechosa para los intereses de la República, la erección de ese faro.

Desde los comienzos de la administración de don Jorge Montt se tuvo el pensamiento de erigir un faro en uno de los Islotes Evangelistas, por lo cual en diciembre de 1892 fue comisionado para visitarlos el entonces Teniente de Marina, don Baldomero Pacheco, posterior Director de la oficina hidrográfica de la Armada.

Ha cabido, pues, a este oficial de nuestra Armada, el honor de ser el primero, fuera de los loberos, en realizar la difícil y peligrosa empresa de subir al islote en que se halla actualmente el faro.

El elegido de los cuatro, fue el que se halla más hacia el oeste, para que la luz del faro pudiera verse bien tanto del Estrecho como del norte. Por otra parte, era el único sue se prestaba para construir sobre él el faro.

El teniente Pacheco hizo un plano sumario del islote y una descripción de él.

Habiendo escogido el Peñón Evangelistas, los primeros desembarcos se hicieron en botes hechos de cuero de lobo, los que abordaban por la parte SE. del peñón, al lado Norte del actual atracadero. Los botes de cuero de lobos eran muy usados por los viejos loberos de esa época, para abordar las piedras donde se encontraban los lobos de dos pelos.

Transcurrió sin embargo más de un año, en buscar en las cercanías un puerto adecuado que sirviera para establecer el cuartel general de la obra y donde preparar los materiales para la construcción. Al fin, se halló en una de las islas que forman el archipiélago de sir John Narborough, uno que se llamó puerto Pacheco y después otro, al que se dio el nombre de Cuarenta Días.

No es cuestión de llegar a los islotes de Evangelistas cualquier día y desembarcar en seguida. Transcurren semanas y muchas veces un mes y más, sin poder atracar a ellos. De ahí que era indispensable tener un puerto cercano para esperar el día oportuno en que el estado del mar permitiera acercarse a los islotes y de ahí también que se diera a aquel puer-

to el nombre de Cuarenta Días, porque ha habido buques que han esperado más de 40 días para reabastecer el faro.

A fines de abril de 1894, zarpaba de Punta Arenas una expedición formada por la escampavía "Cóndor", al mando del teniente Pacheco y una goleta de matrícula de Punta Arenas, la "Henriette", arrendada a su propietario y capitán don Eduardo Lamiré, quien fuera el primer oficial de José Nogueira en los años 1874 al 1876 a bordo del Cutter "Anita". Esta goleta era indispensable, tanto para transportar todo el maderamen de una casa que se iba a armar en Puerto Pacheco, como para llevar víveres y otros elementos de trabajo. Además, el personal de la goleta formado por gente que conocía bien esos mares y la maniobra para atracar al Islote Evangelistas, fue escogido entre los mejores hombres de mar. Como segundo de la "Henriette" iba el antiguo y conocido marino don Harry Rottentburg.

En la escampavía "Cóndor" estaban el Sr. Jorge H. Slight, sub-inspector de faros, que debía hacer los estudios para la erección del faro, y don Luis Ragosa, ingeniero que iba a tomar a su cargo la dirección del trabajo.

Llegado el convoy a puerto Pacheco, se desembarcó y armó la casa, y los señores Slight y Ragosa se transbordaron a la "Henriette", regresando la "Cóndor" a Punta Arenas.

Durante veinte días, del 5 al 25 de mayo, no hubo sino un día regular, de poco viento pero de fuerte marejada, siendo imposible atracar al islote.

Por fin, en la última fecha citada, pudieron subir a Evangelistas los señores Slight, Ragosa y un marinero, no sin dificultades y peligros, pues las olas bobas subían hasta doce pies, siendo necesario estar muy listo para saltar a la roca en el momento oportuno. Por otra parte, el espacio al cual debían saltar era muy reducido, mojado y resbaloso por las algas, teniendo que usar alpargatas para sujetarse mejor. Rottenbourg manejaba la ballenera con maestría admirable, como lo declara el señor Slight.

El ascenso por la roca fue difícil, y todavía la hallaron materialmente cubierta de focas que los miraban pasar con

indiferencia y aún teniendo que apartarlas.

Según descripción del señor Slight, el islote tiene en su parte alta la forma de un triángulo más o menos. Su mayor longitud es de 480 metros, y de 320 metros en su mayor anchura. La superficie la calcula en dos y media hectáreas, siendo muy desigual. De norte a sur hay una ancha abertura que casi le divide en dos, la que fue llamada por el teniente Pacheco, en su viaje de 1892, Quebrada de las Osamentas, por el gran número de esqueletos de focas que allí había. Se ven algunas pequeñas manchas de un pasto grueso, sólido, duro, y muchas rocas están tapizadas de líquenes y algunos musgos, siendo ésta la única vegetación existente.

La mayor altura del islote es de 56 metros sobre el nivel del mar. Se encuentran depósitos de agua de lluvia en las anfractuosidades de las rocas, pero casi toda salada, pues las olas, con el viento del oeste, rompen como a 200 metros del islote sobre unas rocas. Se forman después olas bobas y éstas se estrellan contra el peñón saltando una lluvia de agua de mar, que pasa de lado a lado del islote, salando aquellos depósitos.

En uno de los lados de la garganta que corta la isla se encuentra una gruta extensa donde pueden caber hasta doce hombres, pero es tan baja, que no se puede estar de pie sino en su centro. Su cielo es un filtro que gotea agua constantemente. No obstante, esa gruta fue una magnífica habitación durante los primeros meses.

El islote está formado de esquisto anfibólico con algunas vetas de cuarzo, buena calidad de roca y de fácil trabajo, que sirvió para la construcción de la torre y de las casas anexas para los guardianes.

En esa quebrada que hemos mencionado, además de un corral de piedra, hecho sin duda por los loberos, encontró el señor Slight una cantidad de piedras pequeñas, de granito, más o menos redondeadas que, según los loberos, son llevadas allí por las focas, las cuales las tragan y les sirven de lastre. Al menos, no tiene otra explicación la presencia de esos guijarros de estructura distinta a la masa del islote.

Algo similar se ha visto en Cabo de Hornos.

La visita de los señores Slight y Rago-
sa al islote, duró sólo unas pocas horas,
y para embarcarse, tuvieron que deslizarse
por un cabo que amarraron a un fierro
sujeto sólidamente en una grieta de
la roca.

Este primer viaje del Sr. Slight duró
38 días, no pudiendo subir al islote sino
la vez que hemos mencionado.

El señor Slight se fue a Valparaíso y
allá se determinó ya de una manera fija
la construcción del faro. Se adquirieron
en Valparaíso, especialmente para esta
empresa, el escampavía "Yáñez" y la go-
leta "María Teresa", los que salieron de
ese puerto en enero de 1895 para Punta
Arenas.

Un mes después zarpaban ambas para
puerto Pacheco, donde llegaron el 8 de
marzo. Iban en ellos, los señores Slight
y Rago-
sa, un herrero, un albañil y seis
obreros para iniciar los trabajos.

En la "María Teresa" se llevaron el
cimientito romano y todos los materiales
necesarios. Se dotó a esta goleta de gen-
te apropiada para la difícil tarea de atra-
car al islote.

Lo primero que se hizo fue trasladar
la casa de puerto Pacheco a Cuarenta
Días donde se la armó, junto con otras,
para que viviera la gente que debía la-
var la arena para la construcción del fa-
ro, pues ese importante material no lo
hay en Evangelistas.

Hasta el 30 de abril de ese año no se
pudo atracar al islote y ese día pudieron
desembarcar en él los señores Slight, Ra-
go-
sa y siete hombres, como también los
primeros materiales.

Los primeros trabajos consistieron en
colocar un fuerte pescante para izar pe-
sados bultos y labrar camino de ascenso
en la roca viva, así como una cisterna de
cien metros cúbicos de capacidad, de-
fendida suficientemente de la lluvia de
agua de mar para almacenar agua dulce.

El camino hecho en la roca tiene 320
metros de largo por cuatro de ancho y un
declive medio de 16%.

Después se trabajó en formar una pla-
nicie de 30 por 22 metros para levantar

la torre y casas de guardianes, planicie
que quedó a 50 metros de altura sobre el
nivel del mar.

Se pensó en que la torre del faro fuera
de fierro sobre una base de piedra, desis-
tiéndose después por la dificultad de izar
las piezas y armarla, aparte de los peli-
gros de que se tumbara por la espanto-
sa fuerza del viento. Se determinó, pues,
que fuera de sólida piedra.

En los primeros tiempos de permanen-
cia en el islote, los obreros se alojaban
en una carpa protegida del viento en la
quebrada a que hemos hecho referencia.
Pronto tuvieron que abandonarla porque
no resistió al primer temporal y tuvie-
ron que refugiarse en la cueva.

Se procedió entonces a construir só-
lidas murallas de piedra para, detrás de
ellas, poder hacer habitaciones que ofre-
cieran alguna seguridad para las perso-
nas, los víveres y demás materiales.

Después de grandes esfuerzos y de lu-
cha con los elementos, el Faro Evange-
listas encendió su fanal el 18 de septiem-
bre de 1896 y era entregado al tráfico
marítimo.

Es tan malo el tiempo en esa región
que de ordinario de cada tres días sólo
uno se puede trabajar a toda intemperie.
Muchas veces los hombres, para poder
avanzar algunos metros, tenían que
echarse al suelo e ir arrastrándose. Los
golpes de viento son de tanta fuerza, que
en una ocasión dieron vuelta un barril de
capacidad de 250 litros, lleno de agua.
Otra vez, un golpe de viento levantó a
un hombre de noventa kilos de peso, le
hizo dar una vuelta y cayó quedando
bastante contuso.

IV. 93 Años después, en la misma área

El "Yáñez" desde la construcción del
faro hasta 1903, el "Meteoro" junto con
el "Huemul", "Cóndor", "Porvenir" y
"Yelcho" hasta 1920; el antiguo "Orom-
pello" en 1922 y 1923; posteriormente
el "Sibbald", el "Cabrales", "Sobenes",
"Colo Colo", "Lautaro" y "Lientur", han
sido los escampavías que han abasteci-
do el faro que se considera como el más
difícil de abastecer en el mundo.

Recordando aquellas tripulaciones que
cumplieron la misión de reabastecer el

Faro Evangelistas, en agosto de 1969 el patrullero "Lientur" zarpaba en demanda del Peñón.

El 26 de agosto se fondea en un puerto cercano a los Evangelistas, en espera de condiciones meteorológicas favorables para abastecer el faro.

"Miércoles 27 de Agosto,

Habiendo recibido informaciones desde el faro que el desembarcadero se encontraba regular, se zarpa a las 0430 rumbo a Evangelistas. Cuando se está recalando al fondeadero (fondo de piedra) el buque es sobrevolado por un avión naval. ¿Cuál habría sido la impresión de José Nogueira en su "Anita" si hubiera avistado un avión en 1875.

El atracadero se ha empeorado, hay mucha rompiente y la amplitud de la ola se aprecia en unos cuatro metros.

El buque regresa hacia los canales a cumplir trabajos hidrográficos encomendados. Este día se reconoce una caleta cuyas costas cubiertas de vegetación son cortadas a pique. Da la impresión de ser un cráter de volcán. Se levanta croquis a radar.

En la noche se regresa a tomar fondeadero.

Jueves 28,

Zarpa con las primeras luces a Evangelistas; pero debido al empeoramiento de las condiciones del desembarcadero, informado como buenas 4 horas antes, se continúa a efectuar trabajos de sondeo en otros canales. Se recorren y pintan algunas balizas.

Al anochecer se fondea en otro puerto para pasar la noche y esperar informaciones del faro. Se sacan algunas muestras geológicas y de fondo para análisis posterior de microfona miniferos.

Viernes 29,

Zarpa a las 0800 horas a continuar los trabajos en los canales cercanos; pero al recibir informaciones del faro, que indicaban que el fondeadero y desembarcadero se encontraban muy buenos (los fareros parece que querían regresar luego a Punta Arenas!) se cambia rumbo al Peñón. Al recalar al faro, se apreció que los datos suministrados 3 horas an-

tes ya no eran efectivos. El buque experimenta balances de 25° a 30° en el fondeadero. Se espera hasta después de mediodía por si mejoraban las condiciones del fondeadero y desembarcadero.

En vista que se mantenían las condiciones y se apreciaba, en cambio, que había una tendencia a empeorar en un par de horas, se zarpa a continuar los trabajos de reconocimiento.

Se reconoce un nuevo seno en cuyo saco se encuentran dos caletas apropiadas para nuestro buque. Ellas son protegidas de todos los vientos, con vegetación abundante, cascadas con bastante caudal para ser aguada, fondo de fango y suficiente área de maniobra.

Se levantó croquis del seno y caleta, efectuándose un sondeo. Al seno se le bautizó con el nombre del buque, y a una de las caletas que tenía forma de corazón se le dio el nombre de un famoso cirujano del Hospital Naval de Valparaíso, y a otra caleta que se encontraba algo escondida se le puso Caleta Escondida. Al anochecer se regresa a tomar fondeadero.

Sábado 30,

Evangelistas se encuentra con viento NW 40-50 nudos arrachado. Se zarpó con las primeras luces con el fin de balizar una roca que afloraba algo en bajamar. Mientras se está instalando la baliza se encuentra alrededor de la roca, una mina de ricos erizos.

El buque continúa en sondeo, buscando comunicación entre dos canales que se aprecia posible...

Hay paso. Ello acorta en 15 a 20 millas el pasar de un canal al otro.

Se reparan y pintan balizas que probablemente son las mismas de la época de Baldomero Pacheco...

Se regresa nuevamente por el nuevo paso encontrado, haciendo nueva línea de sondas.

Al pasar a la cuadra de la roca que se está balizando, se recoge la ballenera y la chalupa. Vienen cargadas de erizos y cholgas.

La mejora de rancho está asegurada por lo menos para una semana.

Se toma puerto al anochecer. Las condiciones meteorológicas siguen malas.

El gradiente barométrico es pronunciado, no habiendo posibilidades de que el domingo hayan condiciones apropiadas para reaprovisionar Evangelistas.

Domingo 31 de Agosto,

Mal tiempo. Bajamos a tierra con las dos guardias francas a un asado al palo, con las empanadas que "corresponden" en domingo.

Como está lloviendo se aprovecha una pérgola natural formada por cipreses, robles regionales y canelos, la que se acondiciona aún más. Los fareros se "cuadran" con dos ovejas que "se ofrecen en holocausto" al Dios Neptuno y al Dios Eolo, siguiendo las antiguas tradiciones de los que abastecen al Peñón.

Si estas divinidades aceptan y les es grato el sacrificio, mañana lunes tendremos buen tiempo y podremos abastecer el faro.

Después de haber reposado el asado, se sacan algunas muestras geológicas para ser entregadas a ENAP.

Se preparó un espacio de tierra, para sembrar en forma experimental papas, cebollines, porotos y lentejas. Es de esperar que en la próxima recalada del buque en diciembre se encuentre algún resultado.

Una vez a bordo los aficionados a la pesca, normalmente los más antiguos, sacaron algunos ejemplares de congrio y un tipo de pejesapo. Uno de cada ejemplar fueron a dar al frasco de formalina del cabo enfermero para enviarlo posteriormente al Museo de la Patagonia.

El resto los "apañó" el cabo "cuque" para la hora de comida.

Lunes 1º de Septiembre,

A las 0400 horas, Evangelistas informa que el fondeadero y desembarcadero se encuentran muy buenos. Comparadas las presiones de San Pedro, Evangelistas y Punta Arenas están casi iguales. ¡El holocausto resultó!

A las 0500 se zarpa al Peñón. Una vez fondeado se inicia la faena de descarga con las dos chalupas balleneras. Toda la tripulación está en la faena, unos en el peñón, otros en la chalupa y el resto descargando a bordo.

Después de siete horas de faena y habiendo recibido la carga y relevados, se zarpa para continuar con el reaprovisionamiento de los últimos faros automáticos que quedan en la ruta a Punta Arenas.

V. LA TAREA DE REAPROVISIONAMIENTO

Tal como mencionábamos, el "Surgidero Cuarentena" en el grupo "Cuarenta Días", fue el elegido para servir de base para la construcción del faro y es así como este puerto se transformó en lugar de espera para su aprovisionamiento. Más tarde su nombre cambia de "Surgidero Cuarentena" a "Puerto Cuarenta Días".

Este nombre tan sugestivo viene de las largas esperas que los escampavías debían soportar para poder aprovisionar el peñón, debido al mal tiempo.

Se fondeó una boya para amarre del buque, que, a pesar de lo malo del surgidero, permitía una cierta tranquilidad. Los escampavías para economizar carbón durante la espera embancaban su caldera. De esta manera la permanencia en puerto era dura y fría. La mejora de rancho la daba el mar con algo de pesca y los mariscos. La madera obtenida de los pocos árboles aprovechables permitía tener en algunas ocasiones la caldera encendida para lograr calefacción, duchas calientes y hacer el mantenimiento de las máquinas.

Hasta el año 1937, el faro Evangelistas no tenía sistema de comunicaciones por radio. Es por eso que cuando se fondeaba en "Cuarenta Días", se enviaba de inmediato una partida a cargo del 2º comandante o del oficial piloto a la cumbre del cerro Atalaya a observar, algunas veces con pesimismo u optimismo, de acuerdo al tiempo transcurrido en espera, las grandes rompientes de los islotes Elcano, Pan de Azúcar o Roca Lobos del grupo Evangelistas, que se divisan en el horizonte.

Esta tarea se repetía diariamente. Sobre el mismo cerro Atalaya, el personal de los buques encendía grandes fogatas, que los fareros buscaban con grandes esperanzas.

Al ver este señal ya convenida, desde el Peñón, y estando buenas las condiciones de fondeadero y desembarcadero, se

paraba el haz luminoso del faro en dirección al cerro Atalaya. De inmediato en el faro se procedía a armar la maniobra.

Otra indicación del estado del mar en Evangelistas era observar la roca que se denominó "Roca barómetro", la cual rompe siempre que el océano esté malo para atracar a Evangelistas.

Esta roca se encuentra a la vista del buque dentro del surgidero, por lo que es un indicio bastante aproximado sobre las condiciones en el Peñón.

Actualmente, con los enlaces de radio, sólo se ha ahorrado el subir al cerro Atalaya, o encender fogatas. También se emplean otros puertos cuyos tenederos son mejores que "Cuarenta Días".

A pesar de los avances de la técnica que ha permitido el empleo del radar, la radio y ecosonda, el aprovisionamiento de Evangelistas ha seguido limitado por las condiciones atmosféricas.

Cuando el buque se dirige a tomar fondeadero entre los islotes del grupo Evangelistas, es el momento de efectuar la última apreciación visual de las factibilidades de efectuar la faena de reaprovisionamiento. Muchas veces se llega con condiciones favorables, buen estado del fondeadero, el atracadero en excelentes condiciones y poco o nada de viento; pero a las pocas chalupadas que han ido al peñón se desencadenan algunos chubascos de viento y agua que obligan a suspender de inmediato la faena y a zarpar a puerto. Ello nos recuerda el Diario de José Nogueira: "Mal tiempo achuascos, no se pudo atracar porlamar, nos volvimos a garrar puerto".

La faena se sigue efectuando en chalupas balleneras con una dotación experimentada y de bastante sangre fría. El buque alista su costado con los llamados deslizadores que no son más que troncos de seis pulgadas de diámetro y de dos a tres metros de largo. El extremo superior hecho firme a una bita y del inferior cuelga un muerto (pernadas de cadena) para mantener el deslizador vertical.

El objeto de esta maniobra es evitar que la embarcación atracada sea hundida por el verduguete del buque cuando éste toma balance.

Mientras tanto en el peñón los fareros han largado desde lo alto, por el acanti-

lado que sirve de atracadero, las bozas y codera para la embarcación, como también la red que sirve de escala de gato para subir al peñón. El pescante para subir la carga también se ha alistado.

En la primera chalupa que se larga de a bordo al peñón, va el personal que va a trabajar en la Piedra en la faena.

El proel y popel de embarcación recibe las bozas y coderas, las que mantienen sobre vuelta para evitar que con la amplitud de la ola, la embarcación quede colgando de las bozas.

El primero que sube al peñón es el oficial a cargo de la maniobra, seguido del personal de relevo y de los que trabajarán en la faena sobre la piedra. Para ello deben esperar que la chalupa ballenera se encuentre en la cresta de la ola para saltar, agarrarse de la escala de gato y subir rápidamente. Si salta en otra oportunidad, la chalupa, al subir, puede aplastar a la persona contra el acantilado del peñón.

Para izar los chinguillos desde la chalupa, también debe emplearse el mismo procedimiento, pues en caso contrario, si la chalupa sube por efecto de la ola y alcanza el chinguillo que está siendo izado, la ballenera puede darse vuelta.

La maniobra de bajar del peñón es a la inversa, es decir, la persona espera el aviso de la dotación de la chalupa, cuando están en la cresta de la ola, para dejarse caer a la embarcación.

Parte del resto de la dotación trabaja con los desabracadores para evitar que la chalupa se golpee en la roca. El resto se encarga de llenar los chinguillos que se izan con el pescante.

Esta faena dura, si es que el tiempo no se empeora, de seis a nueve horas.

Creemos sinceramente lo que siempre se ha comentado, de que el faro Evangelistas es el faro más difícil de reabastecer en el mundo.

Es pues nuestro deseo, a través de estas líneas, rendir un homenaje a los tripulantes de goletas, dotaciones de escampavías y al Servicio de Faros de la Armada en el 75 Aniversario de la inauguración del Faro de Islote Evangelistas, ocurrida un 18 de septiembre.