

FARO EVANGELISTAS

Este mes de Septiembre se cumplen 110 años de la puesta en servicio del Faro Evangelista, el que iluminó por primera vez el sector de la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes, un 18 de Septiembre de 1896.- Creo con mucha justicia, que al mencionar este famoso y estratégico Faro, no se puede por ningún motivo, no mencionar también a su Constructor el Ingeniero Escocés Sr. George Henry Slight Marshall. Pero vamos por parte, primero hagamos brevemente un resumen Histórico de los acontecimientos que dieron vida y renombre a este aislado lugar, y recorramos imaginariamente las cortinas del tiempo y miremos con admiración y expectación los hechos ocurridos en el pasado, en ese inmenso escenario que nos ofrece graciosamente la naturaleza en los canales e islas australes en esa inexplorada región de la Patagonia.



Islote Evangelistas

El 28 de Noviembre de 1520, venían surcando por primera vez la salida del Estrecho, 3 naves españolas, la "TRINIDAD", nave capitana de 110 tns. al mando del Jefe de la Expedición, el intrépido navegante lusitano Don HERNANDO DE MAGALLANES, quién descubrió esta vía interoceánica y que con mucha justicia lleva su nombre. La nave "CONCEPCION" de 90 tns, y la nave "VICTORIA" de 85 Tns. Como se puede apreciar, todas estas naves eran pequeñas de porte para cumplir la gran tarea y hazaña marítima que le deparaba el destino, que era llegar hasta las islas Molucas o de las Especies y que actualmente pertenecen a Indonesia, gesta naval que finalizó con la primera vuelta al mundo realizada por el hombre, misión cumplida por la



George Henry Slight Marshall
30.09.1859 – 26.06.1934

nave “Victoria” guiada por el piloto Juan Sebastián Elcano, con 18 hombres a bordo, tripulantes agotados por el hambre y la fatiga después de un largo y penoso viaje. Recalando el 7 de Septiembre de 1522 en el puerto de las Muelas de Sevilla. Era todo lo que quedó de una expedición compuesta por 5 naves y 265 hombres. Después de 27 días navegación por esta nueva vía marítima, todos los integrantes de esta expedición, deseaban encontrar la salida y al lograrlos bautizaron al último promontorio rocoso del lado sur del estrecho como Cabo Deseado, en un día muy especial para la zona ya que soplaban una suave brisa, con un mar tranquilo, lo que dio origen a su actual denominación “Océano Pacífico”, nombre puesto por el mismo Magallanes. Según antecedentes, al iniciar esta expedición viajaban 4 sacerdotes de los cuales sólo uno cruzó el Estrecho, que fue Pedro Valderrama y es probable que él propusiera en principio en su calidad de religioso el nombre de los “Evangelistas” a estas rocas que se divisan a lo lejos y que aparentemente indican que son 4 los existentes, pero que en realidad los islotes son seis y cuyos nombres son: , “Elcano”, “Sebastián”, “Pan de Azúcar”, “Sin nombre”, “Lobos” y “Evangelista” en donde está ubicado el faro.

Guillermo Cornelio Shouten y Jacobo Le Maire, ambos holandeses, descubrieron el Cabo de Hornos en 1618. Esta noticia del descubrimiento de este nuevo paso al sur del Estrecho, motivó a los Reyes de España aprestar rápidamente una flotilla para su reconocimiento, designado al mando de esta expedición a Bartolomé García Nodal al mando de la nave “Nuestra Sra. De Atocha” y a su hermano Gonzalo Nodal a cargo de la nave “Nuestra Sra. Del Buen Suceso”, zarpando un 27 de Septiembre de 1618 del Puerto de Lisboa. Al término de su viaje en Julio de 1619, realizaron sendos Informes, uno dirigido al Rey y el otro al Real Consejo de las Indias, en donde entre otras cosas mencionaban haber bautizado como “Los Evangelistas” a las rocas que están a la salida del Estrecho, al parecer en honor a los 4 Evangelistas del Nuevo Testamento quienes escribieron la vida de nuestro Señor Jesucristo y que fueron: San Marco, San Mateo, San Lucas y San Juan. Con la expedición de los Hermanos Nodal, se inicia la época de las expediciones científicas o simplemente comerciales. A este respecto, el Derrotero de la Costa de Chile, solo indica que fueron los primeros navegantes españoles, los que denominaron a este grupo de rocas como “Evangelista”, no especificando quien fue el que lo bautizó con esta denominación.



José Nogueira Roa

El 26.Octubre. 1670, entra al océano Pacífico por la vía del Estrecho de Magallanes, la expedición de Juan Narborough, de carácter netamente científico, ordenada por el Rey Carlos II de Inglaterra, quien realizó diversos estudios, secundado por su lugar teniente Nataliel Pecket. Ellos fueron que denominaron a este grupos de rocas existentes en la salida del Estrecho como “Islotes Dirección”, ya que constituye un excelente punto de referencia para tomar demarcación, denominación que actualmente figura en todas las cartas náuticas de esa zona .En las décadas del 60 y 70 del siglo XIX, los pobladores del naciente Puerto de Punta Arenas, se dedicaban a diversas actividades, que dieron origen al progreso de la región, entre las cuales resaltaban, la ganadería, la minería, la madera y otras como la caza de lobos en especial el Lobo “Popi” de 2 pelos el que era muy bien cotizado en los mercados de Europa. Uno de los pioneros de esta región, el Portugués José Nogueira Roa, fue quizás el primero que se tiene conocimiento que subió a estas rocas en Septiembre de 1875, según consta en el bitácora de su Cutter “Anita” del cual era dueño y que se dedicaba al comercio de pieles. Según crónica de la época por temporada recolectaban de 2.000 a 4.000 cueros, lo que indudablemente ayudó positivamente a cimentar su gran fortuna que acumuló Nogueira.



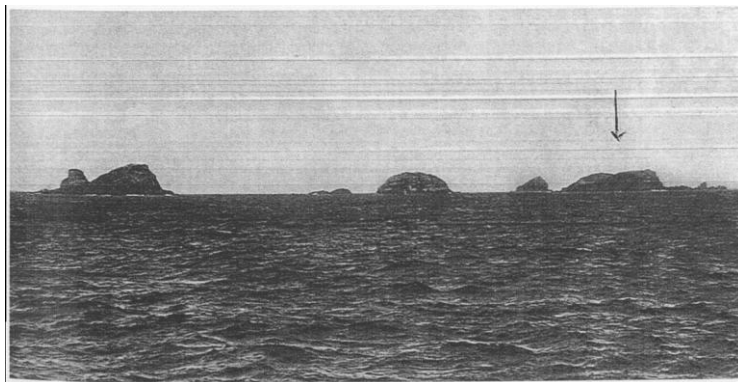
Escampavia Condor

Considerando la gran importancia para la navegación interoceánica que constituía este Estrecho y teniendo presente el aumento de las naves que a diario lo utilizaban, el Presidente de la República de la época Don Jorge Montt Álvarez, dispuso que la Armada iniciara un programa de Señalización Marítima. En Diciembre de 1892 el entonces Teniente 1º Sr. Baldomero Pacheco Corbalán, al Mando de la Escampavía “Cóndor”, le cupo la difícil tarea de hacer un reconocimiento a estas casi inabordables rocas para realizar posteriormente un Informe detallado a sus Superiores, sobre la factibilidad de erigir un Faro en dicho sector. Cábele a este Oficial el honor de haber sido el primer Oficial de la Armada de Chile en escalar este Peñón.



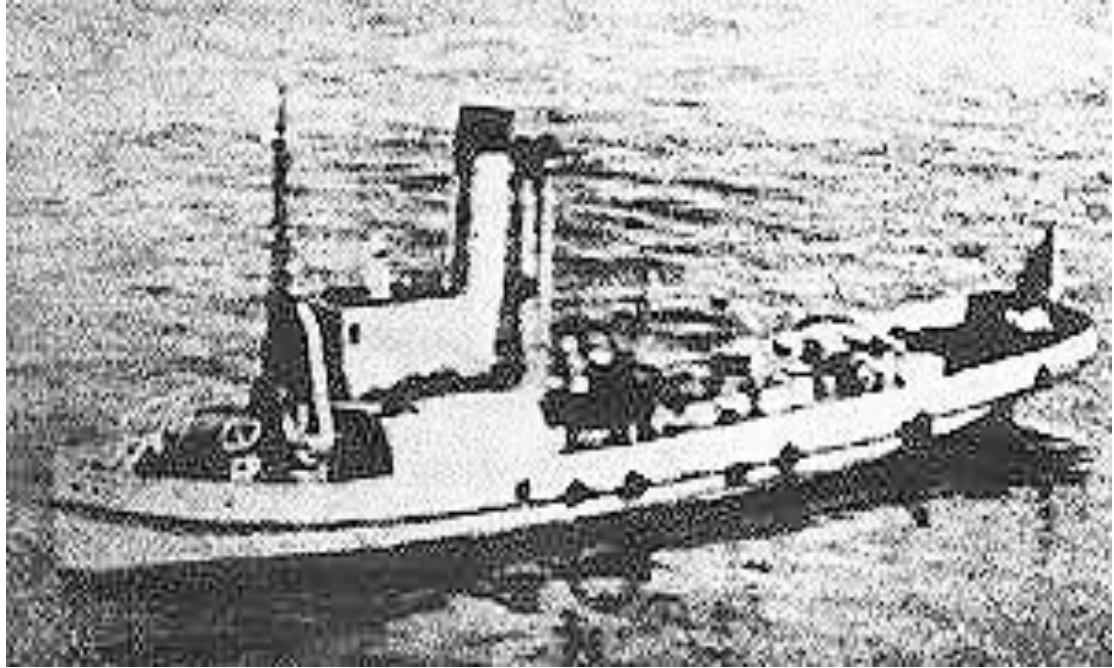
Almirante Jorge Montt Álvarez

En 1892 llega al país el Ingeniero Escocés Sr. George Slight, contratado por el Gobierno de Chile para proyectar y erigir un faro en la entrada occidental del Estrecho. Cuando él se dirigió a Punta Arenas, a bordo del vapor “Potosí” el día 2 de Mayo de 1894, pasa a la cuadra de estos Islotes y en su Libreta de apuntes anota la siguiente impresión:” **Nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje, y desolado, como esas rocas obscuras 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**”. El 25.Mayo.1894, el Ingeniero Slight y el Ingeniero Austriaco Luis Ragosa, inspeccionaron personalmente este Islote, teniendo como referencia el detallado Informe ya elaborado por el Teniente Pacheco el año 1892. El 30.Abril. 1895, Slight con su equipo de trabajo compuesto por los capataces, marineros y obreros escogidos para realizar esta difícil y arriesgada labor dieron inicio a la obra. Se desembarcó todos los materiales



Islote Evangelistas en 1893
Foto tomada por Ing. George Slight

necesarios en las chalupas balleneras que era manejadas con gran destreza por algunos loberos que ya poseían una larga experiencia en este tipo de maniobra, ya que estas embarcaciones atracadas a la roca lisa y resbalosa, subían y bajaban continuamente debido al oleaje fuerte y permanente que existe en ese sector, lo que hacía muy difícil y arriesgado el desembarco del material. Se inició el trabajo construyendo el estanque de captación de agua, luego abrir un camino en la roca viva e instalar un pescante en el molo acantilado, por donde se izaban los bultos. Posteriormente se dinamitó un sector para habilitar cuevas que en un principio ayudó a la gente a guarecerse de las inclemencias del tiempo y que luego sirvieron también para almacenar los primeros materiales, provisiones y carbón para 4 meses, los que fueron trasladados por el Escampavía “Yañez y la Goleta “María Teresa”.



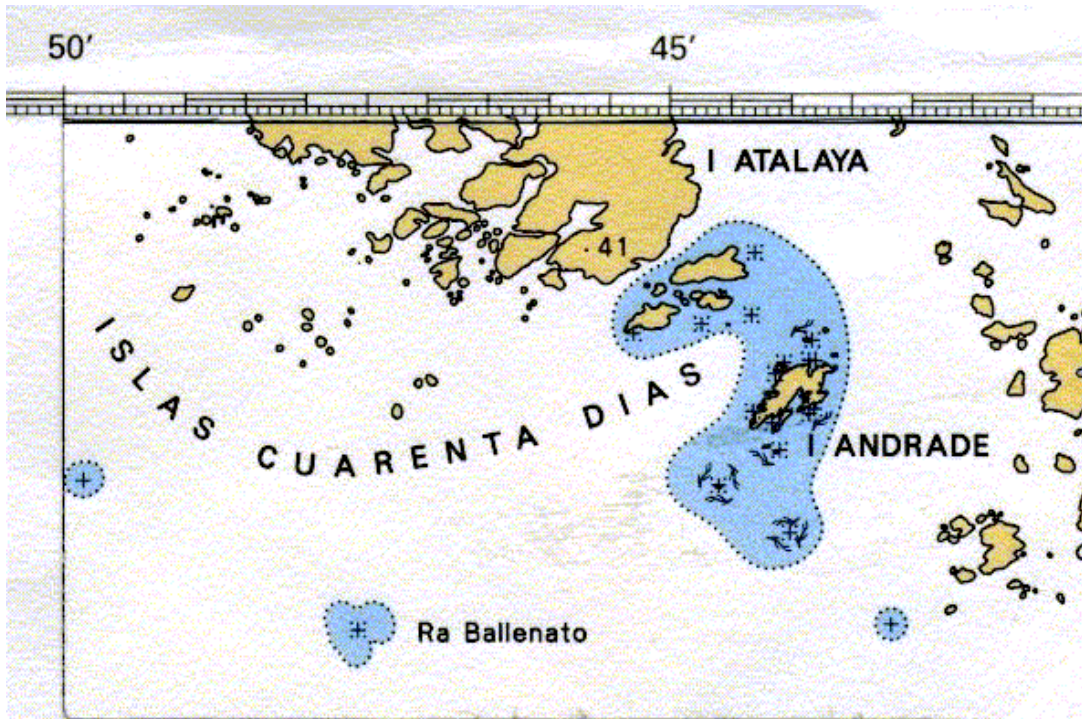
Escampavia Yáñez

Muchas fueron las dificultades que debió soportar Slight en la difícil tarea de construcción, principalmente las malas condiciones climáticas de la zona. Datos estadístico indican que el promedio anual de agua caída es de 2.000 a 3.000 milímetros, rachas de viento que sobrepasan los 120 Klms. por hora y con temperatura inferior a los 10 grados bajo cero en algunas ocasiones y cuando se desatan los grandes temporales, estos islotes son azotados furiosamente por enormes olas que sobrepasan los 20 metros de altura, convirtiéndose esto en un escenario dantesco difícil de describir y olvidar. En su informe de fecha 23. Octubre. 1896, dirigido al Sr. Comandante General de Marina, Contraalmirante Sr. Luis A. Castillo, indica entre otras novedades, que el mal tiempo reinante ha dificultado los trabajos, como también el traslado de los materiales, víveres y equipo para el faro, sumado a esto las dificultades

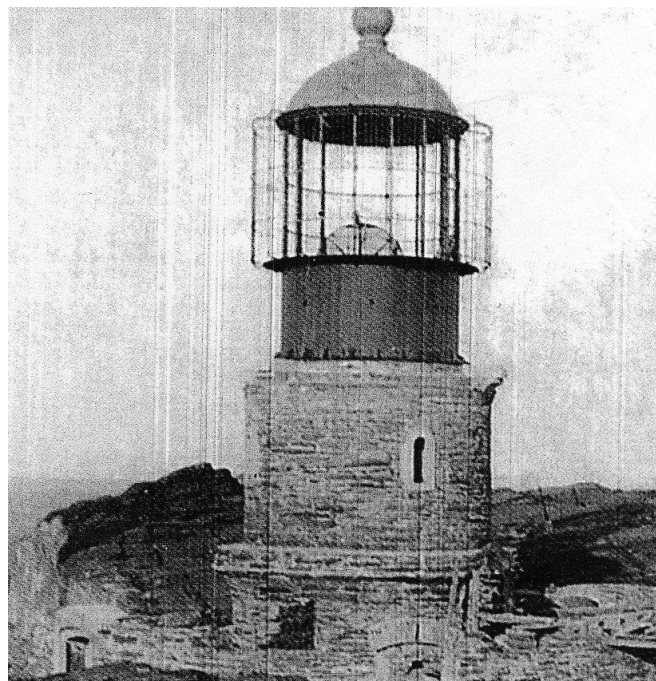


Almirante Luis Castillo Goñi

con los trabajadores, ya sea por enfermedad, indisciplina, sueldos, como también al no acostumbramiento al lugar donde laboraban. Tenía también problema con su salud que se vio resentida. Trabajaron en esta construcción como 80 obreros, gran parte de ellos de origen Dálmatas y de la Isla de Chiloé. En este mismo informe indica que debió despedir 10 obreros por causa de insubordinación. Para tener una idea de las malas condiciones climáticas en el sector, cabe recordar que en una oportunidad, una nave que lo aprovisionaba de materiales, debió esperar 40 días para que amainara el temporal para recalar en el peñón. Posteriormente este lugar fue denominado oficialmente como puerto “Cuarenta días” y esta ubicado en las cercanías del Faro. En el mes de Mayo de 1896 solo se pudo trabajar 10 días los otros días fue imposible hacerlo. En este mismo Informe menciona los cuatros obreros que fueron considerados



Sector Cuarenta Días



Torre Faro Evangelistas – 1896



Faro Evangelistas principio S. XX

como la primera dotación que se desempeñaron como ayudantes de faros. El 30 de Agosto de 1896 , se colocaba en servicio la linterna en lo alto de la torre y en la media noche del 18 de septiembre, el faro evangelistas alumbraba por primera vez la inmensidad de ese mar Austral, en celebración de la Independencia nacional y también en homenaje al Presidente de la Republica, el Almirante Señor Jorge Montt Álvarez que también ese día cumplía su mandato presidencial. Las primeras naves que utilizaron su señal lumínica, fueron 2 días después de su inauguración, la nave "Iberia" de la Pacific Steam Navegación Company y el "Menes" de la Cía. Alemana de Navegación Kosmo. Se estima que durante estos 110 años han pasado por esta zona unas 100.000 naves aproximadamente.

En la nota biográfica, elaborada por el Nieto del Ingeniero Slight, en unas de sus partes indica..."**en el Islote más occidental se determinó la ubicación del Faro Evangelista, a una altura de 59,50 mts. Sobre el nivel del mar. Con materiales sacados de los Islote vecinos y del mismo Evangelistas, se inició el lento trabajo de construcción de la Base que soportaría la torre. Cuando esta estuvo lista el Ing. Slight, puso una libra esterlina de oro incrustada en el cemento como augurio de buena suerte. Esta moneda aún se encuentra en el piso de la torre. La primera piedra de la torre, se fijó el 7.Nov.1895, colocándose en su interior una caja de plomo que contenía un pergamino firmado por los ingenieros y algunas monedas**".

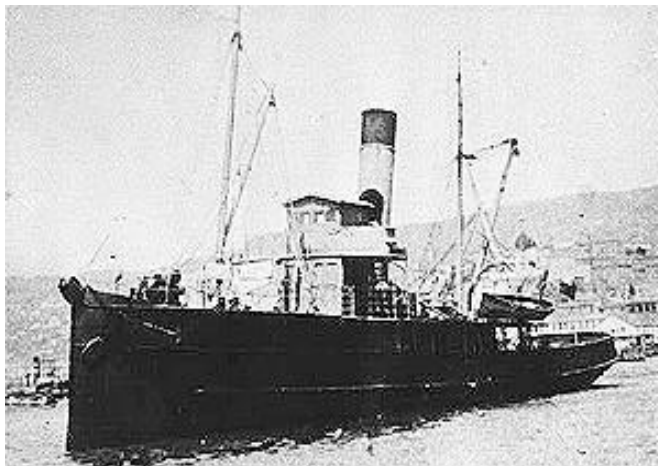
Su inauguración oficial se efectuó el 19.Diciembre.1896 con la participación de las autoridades navales y civiles de la región. Su costo total fue de \$ 287.534,76 pesos oro de esa época.

Geográficamente el Faro Evangelista está ubicado en: Latitud 52° 27'7" Sur. Longitud 075° 05' 7" Oeste. Su alcance luminoso es de 30 millas náuticas.

El Faro propiamente tal está instalado en una torre de cemento, de forma cilíndrica y de 13 mts. altura, actualmente tiene una dotación de 4 personas las que son relevadas cada 4 meses

Anécdotas varias ocurridas en el Faro

Son muchas y variadas las anécdotas que han acontecidos en sus 110 años de existencias, plagadas de hechos singulares, tristes, insólitos, trascendentes e históricos que bien se podrían escribir varios tomos, describiendo la actividad y rutina que a diario realizaban los Fareros, en donde ellos no sólo sufrieron por lo inhóspito y aislado del lugar, sino también a la latente incertidumbre de poder ser auxiliado o evacuado oportunamente en caso de una real e inesperada emergencia, pero pese a todas estas adversidades, lo que han estado de dotación se han encariñado tanto con la "piedra" como ello lo llaman cariñosamente, que le es difícil dejarla u olvidarla. A continuación sólo me limitaré a extractar lo más relevantes, que a mi modo de ver, merece ser dado a conocer ya que el Faro "Evangelista" ha sido considerado el más solitario y difícil de aprovisionar de todos los faros de América y uno de los más aislados del mundo. En Mayo de 1913, después de 45 días de espera de un buen tiempo, el Escampavía "Yelcho", logra aprovisionar el Faro con víveres y materiales y también para retirar el cadáver del Guardián 3º Alfredo Sillar, el cual falleció al parecer de una enfermedad al estómago. El malogrado Sillar, fue sepultado en el Puerto "40 días", cercano al Faro, en un lugar solitario y agreste como es en general esa zona.



Escampavía Yelcho

En 1914, el velero Alemán “Palmira”, naufraga a 50 millas del Faro, Sólo se salvaron el Capitán y el 1er. Piloto, los cuales después de grandes penurias logran llegar al Faro donde son socorridos y atendidos por su personal de dotación y en donde permanecieron por espacio de 2 meses. Una vez evacuados regresaron a Alemania. Los 4 Guardianes del Faro, recibieron cada uno una medalla de oro, enviadas por el Káiser Alemán, el Emperador Guillermo II en reconocimiento a su espíritu humanitario demostrado en esa especial ocasión.

En 1925 el Escampavía “Leucotón” al aprovisionar el Faro, recogió el cadáver del Guardafaro Jorge Díaz y evacuó al Farero Antonio Cárdenas afectado de pulmonía el cual también falleció cuando sólo faltaba 40 millas para llegar a Punta Arenas y ser atendido por el médico.



Escampavía Leucotón

Pese a todas estas tragedias e incomodidades, habían Fareros como Eduardo Williams, quien permaneció 30 años de dotación en el Faro, el cual no quería jubilar para no abandonar a su querida “piedra”. Otro Farero Vicente Arriagada, no quiso que lo trasladaran del Faro Evangelista, allí permaneció por espacio de 28 años de dotación.

En 1927, la dotación del Faro tenía víveres hasta el 30 de Diciembre. Por razones del mal tiempo, el Faro no pudo ser abastecido hasta el 2 de Marzo o sea 60 días después cuando sólo le quedaba 5 Kls. de harina, 3 Kilos de frijoles y ½ Kilo de Sal.

En Mayo de 1935 al amarrarse a la boya en el Puerto “40 días” el Escampavía “Colo Colo”, cayó al agua el señalero Jorge Canales, no apareciendo jamás su cadáver. Los Oficiales y Tripulación de la nave colocaron en su memoria una lápida de mármol y una cruz blanca en una piedra del Islote Atalaya, al lado de este puerto.

En Julio de 1935, el Escampavía “Cabrales”, se estaba amarrando a la Boya del Puerto “40 días” en esta maniobra se cayó a las frías aguas un marino, el cual no podía nadar bien por la pesada ropa de agua que llevaba puesta. El cabo Señalero

José A. Fonseca F. que se encontraba en el puente de la nave, sacándose el chaquetón de abrigo que llevaba puesto, se lanzó sin titubear a las gélidas aguas y

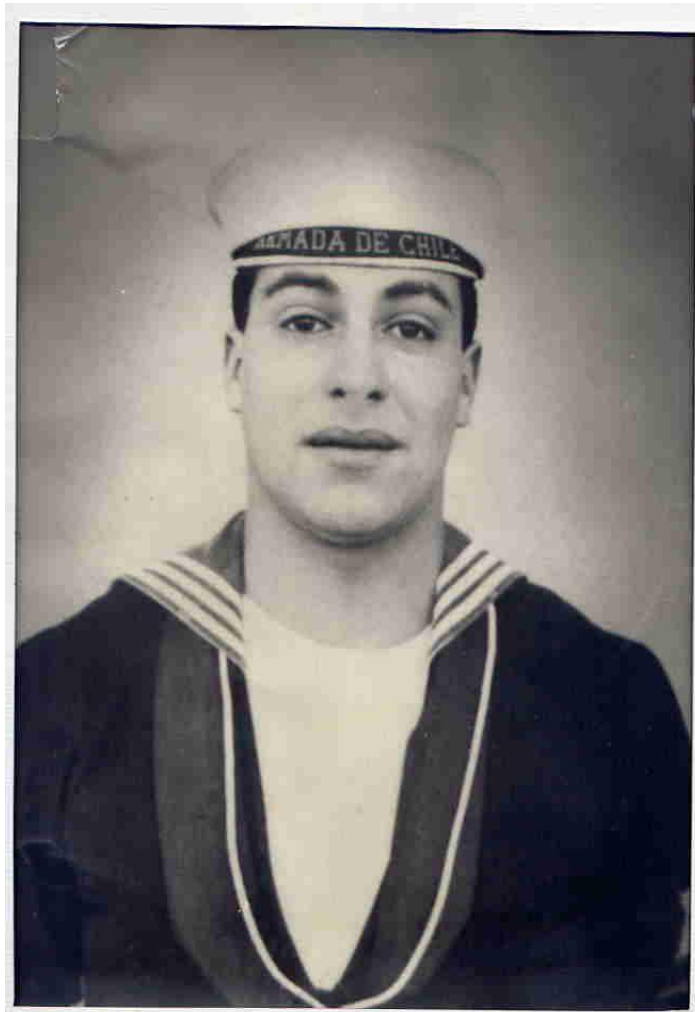


Escampavía Cabrales

pudo así salvar a su compañero que ya se estaba ahogando. Actos heroicos como éste, eran casi común en esta peligrosa y arriesgada maniobra de aprovisionar el Faro “Evangelista”.

En las memorias escritas por el Guardafaro Sr. Victor Grendi Saavedra, en 1993, en una de sus partes relata, que estando de dotación en el Faro Evangelista en Julio de 1931, el Jefe del Faro sufre un ataque de apoplejía 20 minutos después de haber zarpado la nave que lo aprovisionó. Por el mal tiempo reinante en ese momento no pudo ser evacuado hasta 10 días después, cuando la nave roruega “Koll” tras de rectificar su track de navegación, acudió al llamado de auxilio que pedía el Faro, logrando evacuar al enfermo del peñón”. Continúa recordando Grendi.. **“La ciencia por esos años sólo pudo restituirle la actividad motora, jamás pudo hablar. Unos meses después fallece a los 48 años de edad.”**. Finaliza su escrito, diciendo : **“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”**. La última víctima registrada que hay que lamentar en este Faro, es del Marinero 1º (F.) Pedro Nuñez Lagos, quien cayó a las frías y tormentosas aguas del sector un 13 de Agosto de 1967, no apareciendo jamás sus restos mortales. Como recuerdo póstumo, solo queda en el Faro una foto recordatoria de ese joven marino que abrazó con orgullo, optimismo y satisfacción profesional la especialidad de Faros, pero sin embargo el destino le jugó una mala e inesperada jugada. Don Mateo Martinic Beros, Premio Nacional de Historia del año 2000, Profesor Titular e Investigador de la Universidad de Magallanes, Miembro del Colegio de Arquitecto de Chile y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, dedica un reconocimiento a la labor

que cumplen los Fareros en su Libro "Faros del Estrecho de Magallanes" al exponer: **"A los guardafaros de ayer, de hoy y de siempre, por su abnegado servicio profesional y por soportar el agobio físico y espiritual que son propios de su solitaria tarea, en beneficio de la navegación y la humanidad"**. También el escritor y periodista Don Claudio Chamorro, en su libro "Bajo el Cielo Austral" en 1934, rinde un



Marinero 1º (F) Pedro Núñez L.

justo homenaje al mencionar : **"Pocos empleados son acreedores a especial reconocimiento. El guardafaro ha rendido su vida en el cumplimiento del deber y se ha sacrificado por el bien ajeno, su personalidad tiene los contornos de un héroe, contempla la recia batalla de las olas y su ánimo no decae jamás ante las tormentas del mar. Medita sufre y calla, no lega a su familia más herencia que el ejemplo de su vida de sacrificios infinitos"** Nuestra admiración y respeto para todos los que han sido parte de este Faro, desde su primera dotación de Septiembre de 1896, compuesta por Eduardo Williams, Juan Ursis, Pedro Azolas y Romano Rasjovic, como también a todos los que lo precedieron hasta la actualidad.

INGENIERO "GEORGE HENRY SLIGHT MARSHALL".

George H. Slight, nació el 30.Septiembre.1859 en la Ciudad de Edimburgo, Escocia. Sus antecedentes indican que provenía de una familia de profesionales dedicados preferentemente a la construcción de Faros y actividades afines. A su padre se le considera en las publicaciones existentes de esos años, como el inventor del



Vista Actual Faro Evangelistas



Vista Aérea Faro Evangelistas



Sector Aduana Faro Evangelistas



Faena de Aprovechamiento Faro Evangelistas



Vista actual de las Instalaciones del Faro Evangelistas

mecanismo de regulación de la velocidad de rotación de los faros antiguos. Su abuelo James Slight y su Tío Abuelo Alexandre, participaron en la construcción del Faro Bell Rock en los años 1806 y 1810, en la cercanía de Edimburgo y cuya erección constituyó todo un desafío y una gran proeza tecnológica para la época. Nuestro personaje desde 1873 hasta 1892, trabajó en varias Instituciones de prestigio mundial sobre ingeniería y artefactos de Faros en Inglaterra. En 1892 por invitación especial del Presidente de la Republica de Chile Sr. Jorge Montt Alvarez, se le contrata para la construcción del Faro Evangelista.

En su biografía, escrita por su nieto actualmente residente en Santiago el Sr. George Anthony Slight Alonso en Noviembre de 2003, entre otros apuntes señala ; **“así es como en Noviembre de 1892 llega a Chile y se radica en Valparaíso para iniciar estudios orientados a dar cumplimiento a su misión.... En 1893, secundado por el Ingeniero Luis Ragosa, inicia los trabajos preliminares en la zona del Estrecho de Magallanes con un primer viaje realizado en el Escampavía “Condor” al Mando del Capitán de Corbeta Sr. Baldomero Pacheco y la Goleta “Henriette” al mando del Capitán Eduardo Lamiré. Esta primera visita al peñón de los Evangelista , que sólo duró algunas horas fue realizado sin más medios que la fuerza de sus brazos,”**, mas adelante anota:...” **la ascensión al Peñón, sólo fue posible gracias a un tejido especial de zapatos, tipo alpargatas, que fueron confeccionados por los loberos que surcaban esas aguas”**.-.

Al término de esta importante construcción, a su regreso a Valparaíso es nombrado Jefe del Servicio de Faros y Balizas , contrayendo posteriormente matrimonio con Dña. Carlota Leigh Bunster, del cual nacieron 2 hijos, George Marshall y James Bunster.

En este mismo informe biográfico, sigue mencionando...”**Aunque había venido por un tiempo limitado, decidió quedarse en Chile para participar en los estudios y construcciones de otros faros que tanta falta hacían en el Litoral Chileno y en especial en la zona austral. Es así como se inicia la construcción de una larga lista de faros y balizas que se inician con el Faro Punta Delgada, hoy destinado unas de sus dependencias a servir como museo, este faro fue inaugurado el 15.Julio.1898, Faro Dúngenes el 20.Febrero.1899; EL Faro Cabo Posesión el 1º de Agosto.1900, el Faro Isla Magdalena el 15.Abril.1902, el Faro Cabo San Isidro el 15.Julio.1904, el Faro Isla Guafo en 1907, el Faro Bahía Félix en 1907 y el Faro Raper el 18.Enero.1914”**, continua exponiendo..” **también supervisó la construcción e instalación de otros faros, balizas, boyas y otras señales de navegación a lo largo de la costa de Chile. En 1918 presenta su expediente de retiro a los 59 años de edad, habiendo participado en la construcción de unos 72 faros y balizas. Cuando se inició su trabajo había 12 faros, dejando a su retiro unos 83. Su fallecimiento se produce a la edad de 75 años en Santiago el 26.Junio.1934. En su tumba en el Cementerio general de Santiago, se encuentra el siguiente epitafio....”His Light Hill always shine on the waters of the Pacific Ocean”...** Su luz brillará por siempre sobre las aguas del Océano Pacífico”.

La Armada en reconocimiento a su fecunda, abnegada y sacrificada labor profesional en beneficio de la Seguridad y Señalización Marítima del Litoral Chileno, le rinde un justo y merecido homenaje al Bautizar como Puerto Slight a un sector Sur de la Península de Taitao y también al colocar su nombre a una nave auxiliar que actualmente se desplaza en la zona sur del país.

Creo sinceramente que con esta resumida narración de hacer resaltar la importancia histórica del Faro Evangelista en sus 110 años de existencia y de fructífera labor, como también sus actores que participaron directa o indirectamente en él, en forma muy especial los Fareros de su dotación, las Unidades con su personal que lo aprovisionaron y en forma muy especial a su constructor el Sr. George Slight Marshall, se ha querido recordar con mucha admiración y respeto a quienes han contribuido eficazmente en la ayuda y seguridad en la navegación, lo cual está presente en el lema que disponía la Dirección del Litoral y Marina Mercante, actual Dirección General Del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, que es **“Protectum marem soon”**.. “Somos protectores del Mar” y tal como dice nuestro Himno Nacional “ de ese mar que tranquilo te baña y te promete un futuro esplendor”. Estos hechos que demuestra el sacrificio y abnegación que despliegan permanentemente nuestros hombres de mar, creo muy sinceramente que es un deber moral e histórico que todos esos acontecimientos acaecidos en época pretérita, sean también conocidos por toda la ciudadanía, ya que ello constituyen un ejemplo digno de imitar, sobre el cumplimiento del deber en condiciones generales muy adversas y es también una forma silenciosa, anónima y sublime de hacer patria.

ELSIO HUGO CARCAMO VELASQUEZ
SUB OFICIAL (R.)

FARO ISLOTE EVANGELISTAS

**DESPUES DE UNA IGLESIA,
ES EL MAS SANTO DE LOS MONUMENTOS.
AMBOS TIENEN UN MISMO FIN:
GUIAR, ALUMBRAR, CONSOLAR Y SALVAR
LOS MISTICOS FAREROS,
LLEVAN EN SU CORAZON,
ESTAMPADO CON LETRAS DE SANGRE SU DEVENIR:
LA SOLEDAD Y EL AISLAMIENTO SU MEDIO,
LA NOCHE Y EL TEMPORAL SU AMBIENTE
Y EL CONSTANTE VELAR, SU MISION"**

Autor: Farero anónimo

Bibliografía

- 1) Aramayo Alzérreca, Carlos. "Breve historia de la Antártica" – 1963.
- 2) Archivo histórico Nacional. Documentos de Faro Evangelistas.
- 3) Braun Menéndez, Armando. "Pequeña historia Magallánica"-1937.
- 4) Bonacic-Doric B., Lucas. "Historia de los Yugoeslavos en Magallanes" Tomo II Capítulo 1 & 28.
- 5) Chamorro Ch., Claudio. "Bajo el cielo Austral"-1936.
- 6) Enciclopedia Espasa-Calpesa 1930 Tomo XXII página 1464.
- 7) Massa, Lorenzo Sacerdote Salesiano" Monografía de Magallanes" – 1945.
- 8) Martinic Beros, Mateo. "Exploración y Colonización en la región Austral Magallánica de 1853 a 1920" Anales del Instituto de la Patagonia Volumen IX 1978.
- 9) Martinic Beros, Mateo."Faros del Estrecho de Magallanes" - 2003.
- 10) Slight Alonso, George Anthony. " Nota Biográfica del Ingeniero George Slight Marshall" – 2003.