

EL FARO DE SAN JUAN DE SALVAMENTO

EN EL PUERTO SAN JUAN EN
LA ISLA DE LOS ESTADOS

- breves -



Portada.

Faro actualmente erigido en San Juan de Salvamento; con menor altura que el original; 8 caras en lugar de las 16 del original.

Este mítico faro es, tal vez, más conocido como el Faro del Fin del Mundo, por la novela de Julio Verne. Fue inaugurado el 25 de mayo de 1884 por el Coronel de Marina Don Augusto Lasserre. El Gobierno Nacional había enviado a la “División Expedicionaria al Atlántico Sur” compuesta por la cañonera “Paraná”; el transporte “Villarino”; la goleta “Cabo de Hornos”; el aviso “Comodoro Py”; los cúteres “Patagones”, “Bahía Blanca”, “Santa Cruz” y la barca “María T”. La flota arribó entre el 18 y 28 de abril de 1884, debido a las distintas velocidades que desarrollaban los buques y su comportamiento ante tormentas y marejadas. A mediados de septiembre del mismo año, estas embarcaciones ponen proa hacia donde estaba establecida la “Misión Anglicana” en la bahía de Ushuaia. Fueron dos hechos muy importantes para la región porque el tratado de límites con Chile había sido firmado en 1881 y la construcción del faro fue el primer acto de ejercicio de soberanía de la Argentina en la región austral.

▪ DON LUIS PIEDRA BUENA Y LA ISLA DE LOS ESTADOS

El Capitán de Marina Don Luis Piedra Buena obtuvo la propiedad de la Isla de los Estados en 1868, cuando le fue cedida por el Gobierno Nacional por su acción en las costas patagónicas y el mar austral. En la isla se dedicó a la caza de lobos marinos y pingüinos, de los cuales aprovechaba las pieles, así como la grasa para convertirla en aceite.

De esta forma conoció muy bien toda la isla: donde estaban las loberías, pingüineras y cuáles eran los puertos más seguros. En muchos de los puertos estableció construcciones de madera y chapa a las cuales denominó fábricas, en las que se procesaban la grasa y las pieles. Las más importantes se instalaron en puerto Roca, bahía Crossley y bahía Franklin. También utilizó mucho puerto Cook, separado por un angosto istmo de 500 m de bahía Vancouver, donde construyó un refugio con cocina y una habitación grande, de las cuales todavía pueden encontrarse sus restos. Eligió ese lugar porque por la “avenida de los botes”, un sendero amplio y con troncos para deslizar las embarcaciones, podían cruzar la isla del lado norte al sur (donde también había loberías) o a la inversa según como estuviese el tiempo para remar y trabajar.

Entre los años 1881 y 1882 se llevó a cabo la Expedición Científica de Giacomo Bove, la cual se hizo con la goleta “Cabo de Hornos” al mando militar de Don Luis Piedra Buena. Esta expedición fue patrocinada por el Instituto Geográfico Argentino. Además de los trabajos de investiga-

ción, debían estudiar posibles lugares para instalar faros y balizas. Luego de explorar el área recomendaron Isla de los Estados para su ubicación.

El lugar escogido para la construcción del faro fue St. John, donde además de la Sub Prefectura se construyó una estación de salvataje, un muelle de piedras de 53 m de largo y también un incipiente presidio militar. Algunos de los presos carpinteros luego fueron llevados a Ushuaia. El Comodoro A. Lasserre rebautizó el lugar como San Juan de Salvamento (FIGURA 1).



↑
Figura 1.
Estación de salvataje, muelle y Sub prefectura de San Juan de Salvamento.
Foto Adrián de Gerlache.
(durante la expedición del barco de origen belga llamado “Bélgica”).

- EL FARO DE SAN JUAN DE SALVAMENTO Y SU UBICACIÓN

Isla de los Estados era el último lugar conocido ante lo desconocido: la Antártida. Para otros era una señal cierta antes del Cabo de Hornos.

El faro de San Juan de Salvamento se construyó en un peñón a 60 m sobre el nivel del mar. Se trató de un edificio que según la descripción era circular (en realidad un polígono de 16 lados), con 11 m de diámetro y 6 m de altura. Dos de los lados tenían ventanas por donde salía la luz de las 7 lámparas de aceite que cubrían un ángulo de 93 grados hacia el norte. El faro también contaba con un mástil de 25 m de alto justo en el centro, el cual tenía una bocha de hierro galvanizado a modo de señal diurna. Este mástil se partió durante un fuerte temporal y quedó la bocha de hierro casi sobre el techo. En el frente del faro había además un mástil para banderas de señales. Su interior estaba dividido en una habitación de los torreros (guarda faros), una cocina y un depósito de lámparas, combustible, etc. y en el entretecho se guardaban los alimentos.

En una casita anexa estaba el jefe del faro junto a su esposa. El jefe del faro era además el señalero, quien con banderillas u otras señales se comunicaba con los buques. Se conoce una sola foto del faro, que fue tomada en 1898 por el explorador Adrián de Gerlache, integrante de la Expedición Antártica Belga. En esa foto puede verse una pequeña huerta contigua a la casita (FIGURA 2).



Figura 2.
Única foto del faro, tomada durante la Expedición Antártica Belga en 1898.
Foto: Adrián de Gerlache.

- EL FARO Y NAUFRAGIOS.

En la práctica, la ubicación del faro con su luz tenue de un alcance real de no más de 7 millas no era recomendable para ubicarse durante la navegación. Sucede que hacia el

norte están todas las islas y rocas de las islas de Año Nuevo, siendo la más grande la que se llamó isla Observatorio (por el observatorio magnético que se instaló en 1902 además de un faro con torre y luz en 205 grados. (FIGURA 3).



Figura 3
Faro de Año Nuevo
Foto: Carlos Pedro Vairo.

Es así que muchos buques a vela, tratando de divisar el faro de San Juan de Salvamento para orientarse y continuar la ruta al Cabo de Hornos, se toparon con aquellos islotes y, consecuentemente, naufragaron. La misma suerte corrieron otras embarcaciones cuando, al tratar de avistar el faro, fueron sorprendidas por repentinas clamas y las corrientes las arrastraron hacia las costas pedregosas.

En estos relatos se inspiró el escritor francés Julio Verne para su novela "El faro del fin del mundo", que trata de un grupo de piratas que al apagar la luz de un faro hacían naufragar a los navíos, para luego saquearlos. Esto en realidad no sucedió, pero la novela rebosa de datos exactos y algunos transformados como la cañonera "Santa Fe" en lugar de "Paraná" que son dos ciudades enfrentadas o el nombre de Lasserre cambiado por Lafayette y muchos otros detalles más (ver "Y en el fin del mundo, un faro", en este número).

- INSPECCIÓN AL FARO DE SAN JUAN DE SALVAMENTO Y CONSTRUCCIÓN DEL FARO DE ISLA OBSERVATORIO

La Armada Argentina envió una inspección en 1893. Se publicó una nota en el Boletín del Centro Naval (Tomo II, Boletín 115, pág. 24) donde se afirmaba que el sistema lumínico era obsoleto en el mismo año que se instaló y que su verdadero alcance era de unas 3,5 millas y no las 13 declaradas. Según la nota podemos resumir que el faro tenía algunos puntos muy desfavorables como: a) ubicación, b) sector de iluminación y c) mala construcción. La ubicación

en cabo Lasserre no era muy favorable, dado que hacia el norte del faro estaba el ya mencionado grupo de las islas de Año Nuevo. Su sector lumínico era de unos 94 grados, interceptado al oeste por el cabo Forneau y al este por el cabo San Juan. Los 94 grados de iluminación no advertían de otros peligros a la navegación como piedras e islotes que quedaban fuera de ese ángulo y provocaron algunos naufragios.

Además de todos los puntos desfavorables, el faro se encontraba muy deteriorado, por lo que tendría que ser reconstruido. La comisión inspectora de la Armada Argentina opinó que no valía la pena hacerlo y en cambio sí sería oportuno levantar un faro nuevo en la isla más al norte del grupo de las islas de Año Nuevo, es decir isla Observatorio. Esta nueva ubicación tenía muchas ventajas, dado que no habría otros escollos más al norte, su sector lumínico sería de unos 205° y con un alcance de unas 20 millas. Esto haría que la luz fuese buscada por los navegantes para tener una posición observada real confiable y poder ajustar la posición del buque en la carta marina. De esta forma, el nuevo faro se construyó en dicha isla y comenzó a funcionar en septiembre de 1902 y continúa funcionando hasta el día de hoy.

- FARO DE SAN JUAN DE SALVAMENTO Y SU ABANDONO

Luego de su cierre, el faro de San Juan de Salvamento quedó abandonado (FIGURA 4). y para 1980 había colapsado. Construido en madera, ésta se fue pudriendo y cayó sobre sí mismo. En 1996 se realizó una expedición conjunta entre el Museo Marítimo y el Museo del Fin del Mundo para evaluar la situación del faro. En ese momento consideramos que era imposible realizar una reconstrucción y que sería muy importante obtener los planos (realizado por el Ing. Miron Gonik) y recuperar la madera para ser transportada a Ushuaia. Afortunadamente, la Armada Argentina junto con la dirección del Museo Marítimo se



Figura 4
Faro de San Juan de Salvamento y su abandono.

encargaron del transporte. En 1998 el Poder Ejecutivo autorizó a la ONG "Asociación del Faro del Fin del Mundo" (La Rochelle, Francia) a instalar una réplica de mitad de tamaño que el original (8 caras en vez de 16 y menor altura). Ese es el faro que hoy día puede verse y visitarse en San Juan de Salvamento (PORTADA). Durante esa instalación algún material, que consideramos debería haber quedado en Ushuaia, fue llevado a Francia. En su libro, André Bronner, ideólogo de colocar un nuevo faro en el lugar, detalla los materiales recolectados (Bronner et al. 1999). Esta publicación motivó pedidos de devolución, que lamentablemente no prosperaron. Los restos originales y una maqueta en escala 1/1 que resguarda los restos del faro de 1884 se pueden visitar en el Museo Marítimo de Ushuaia (FIGURA 5 Y 6).



Figura 5
Faro en el Museo Marítimo apto para personas con movilidad reducida.



Figura 6
Interior del Faro en Ushuaia con los restos del faro original.

• Vairo, Carlos Pedro *La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo*. Ed. Zagier & Urruty
• Bronner, A., G. Maurel, G. Flahault y D. Nouraud. 1999. *Le phare du bout du monde*. Glénat.
Edición en Francés.



LIC. CARLOS PEDRO VAIRO
MUSEO MARÍTIMO DE USHUAIA
DIRECTOR@MUSEOMARITIMO.COM