

Lighthouses at the End of the World · Phares du bout du monde · Faroles del Fin do Mundo



FAROS DEL FIN DEL MUNDO



El 3 de marzo de 2015, el Museo Marítimo cumplió veinte años de estar abierto al público. Ya a fines de 1994, se realizó la Feria del Antiguo Presidio, organizada por Daniel Leguizamón desde el Instituto Fueguino de Turismo. Además de productos regionales exhibidos en stands montados en el Hall Central o Rotonda, esa feria exhibió, sobre un camión, una de las primeras locomotoras del Ferrocarril Austral Fueguino, más conocido como el Trencito del Fin del Mundo. Al mismo tiempo, en las actuales salas del Museo Marítimo, el periodista Benito Zamora realizó entrevistas a "Antiguos Pobladores", rescatando de esa forma muchas historias de Ushuaia que estaban relacionadas con la vieja cárcel.

Ya en Ushuaia se perfilaba un despegue turístico. Es así como con un grupo de amigos y la colaboración de la Base Naval de Ushuaia, con el entusiasmo del Almirante Berisso y el Cap. Álvaro Martínez, nos lanzamos a recuperar una pequeña parte del edificio que no contaba con ningún servicio. Los obstáculos fueron muchos, pero también recibimos apoyos como los del diputado Muriel y el senador Manfredotti, con los cuales el edificio fue declarado Monumento Histórico Nacional. Por su parte, el Sr. Gobernador de la Provincia, Don José Estabillo, lo declaró de Interés Provincial y así fueron sumándose muchas adhesiones.

En este punto, vale la pena aclarar que, ya desde 1985, es decir diez años antes de abrir al público, el Ing. Mirón Gonik se dedicaba a realizar maquetas de barcos que tuvieron que ver con Tierra del Fuego y Antártida. Su trabajo refleja desde el descubrimiento por Hernando de Magallanes (1520) a la fundación de Ushuaia, pasando por las embarcaciones de los misioneros anglicanos, estancieros y comerciantes afincados en la zona y hasta la del último pirata del Beagle. Sucede que esta provincia es un gran archipiélago (situación única que la diferencia de las demás de la Argentina) donde hasta los aborígenes debían navegar. Al pueblo yagán se lo conoció como los nómades canoeros. Así es como los presos iban llegando en barcos y, si alguno intentaba escapar, debía hacerlo en alguna embarcación, como sucedió con Simón Radowitzky. Todo giraba en torno de la navegación, hasta que llegó el avión.

Volviendo a la evolución del Museo, podemos decir que se debió a dos factores que fueron cuidados desde el comienzo: el turismo con sus diferentes actores y la comunidad. Ambos evolucionaron y mucho. El turismo fue creciendo en volumen y con intereses culturales diferentes. Los del hemisferio norte más interesados en lo marítimo y en lo antártico, los del sur en la historia del Presidio y todos en el arte. Así se formaron las colecciones de los cuatro museos que ahora funcionan en el viejo edificio casi recuperado en su totalidad: el Museo de Arte Marino de Ushuaia, el Museo Antártico José María Sobral, el Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia.

Pero por suerte la comunidad también respondió. La Galería de Arte del Museo es la respuesta a una de las demandas de la comunidad y los artistas locales. Hasta 1999 no existía ningún lugar dedicado a exposiciones. Éstas se realizaban en diferentes salas como confiterías, Cultura Provincial y Municipal o donde se pudiese colgar algo. Luego comenzó a interesar a artistas del resto de la Argentina y del exterior. En la actualidad, con tres salas de exposición y una gran trastienda, existe una importante variedad de obras expuestas.

También a pedido de la comunidad se comenzó a realizar talleres abarcando ajedrez, teatro, fotografía, dibujo, pintura, danza, música, literatura, etc. A su vez, el Museo realizó expediciones a la Isla de los Estados, costa de Tierra del Fuego y Antártida. Así fue como se hicieron documentales y se publicaron libros con los distintos relevamientos de naufragios: el Faro del Fin del Mundo y su reconstrucción en el Museo; el naufragio del Espora de Luis Piedra Buena, en la Isla de los Estados; y los Asentamientos Balleneros Históricos en la Antártida luego de cinco campañas de verano. Tres de ellas se emprendieron a bordo del Ice Lady Patagonia, de los hermanos May, y la primera con el velero Callas, de Jorge Trabuchi.

Esto nos muestra un gran cambio a lo largo de estos primeros veinte años. El perfil turístico está orientado hacia la naturaleza, pero con un alto contenido de aspecto cultural. A su vez, la comunidad comenzó a exigir más actividad cultural, incorporándose a ella en todos los aspectos. De esta forma, surgió el Festival Internacional de Música Clásica y la Bial de Arte del Fin del Mundo.

En 2002, se iniciaron las reuniones de Patrimonio Intangible en el Museo. En ellas los Antiguos Pobladores exponen temas de "su Ushuaia", la de antes de la avalancha de inmigrantes del resto del país. Esas reuniones rescatan del olvido muchos temas y ayudan a la integración de unos con otros; el ejemplo causó efecto y por suerte fue imitado por la Secretaría de Cultura Municipal, que promocionó realizarlas con la República de Chile.

El Programa Educativo muestra año tras año el aumento de pedidos de las escuelas, sea para salas antárticas y marítimas, Pueblos Originarios o Patrimonio Arquitectónico. También aumentaron las solicitudes para realizar pasantías en el Museo de estudiantes de museología y carreras afines. Son de diversas partes de Argentina y también de países como Perú, Colombia y Uruguay, para nombrar sólo algunos casos.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

Vairo, Carlos Pedro

Faros del Fin del Mundo / Carlos Pedro Vairo. - 1a edición multilingüe. - Ushuaia : Ojosvista, 2017.

260 p. ; 20 x 25 cm.

Edición multilingüe: español, francés, inglés, portugués.

ISBN 978-987-46334-2-2

1. Historia de la Provincia de Tierra del Fuego. I. Título.

CDD 982.76

Editor: Museo Marítimo de Ushuaia · www.museomaritimo.com

Investigación y producción de textos: Lic. Carlos Pedro Vairo

Diseño editorial: OJOSVISTA · publicaciones // ojosvista@gmail.com - Ushuaia, Tierra del Fuego

Versión inglés: Iraí Rayén Freire

Versión francés: Sophie Garcia

Versión portugués: Cristiane Cavalli

Supervisión de textos en español: Susana Strauss

Se imprimieron 2000 ejemplares en octubre de 2017

Gráfica Latina SA - www.graficalatina.com.ar

Queda hecho el depósito que establece la Ley 11.723. No se permite la reproducción parcial o total sin el permiso previo y escrito del editor y los autores.

ADVERTENCIA: referencias de fotografías e ilustraciones pág. 242 a 247

FAROS DEL FIN DEL MUNDO



Museo Marítimo de Ushuaia



EN EL PRESIDIO
TIERRA DEL FUEGO - ARGENTINA

Introducción

Creo que casi todo el mundo alguna vez escuchó algo sobre el Faro del Fin del Mundo, sea ficción, realidad o misterio. Era una de las cosas que daban vueltas en mi cabeza y mucho más cuando vi por primera vez la Isla Misteriosa. Sucedió en 1982, cuando llegaba navegando a Ushuaia. Si bien sabíamos que allí estaba la isla, solo se veían muchas nubes atrapadas por la isla montañosa. Cada tanto, una ráfaga de viento se llevaba alguna nube y la veíamos por partes.

Muy poco frecuentada, esta isla me conquistó totalmente y, desde ese momento, comencé a tratar de ir y descubrir sus misterios que tan bien guarda. El naufragio de Don Luis Piedra Buena con el bergantín “Espora”, que luego encontramos en Bahía Franklyn, sus faros, sus presidios militares, el refugio para loberos y náufragos, los naufragios. Los trabajos arqueológicos que dieron a luz la presencia de yaganes en sus costas (Crossley, Flinders).

Así comenzamos a trabajar en hacer un relevamiento y fueron apareciendo algunas respuestas. Cada lugar es maravilloso y deambular por la Isla es único.

El Faro fue difícil, se mezclaba la novela con la realidad y la historia. Esa era la última luz ante lo desconocido. Punto de referencia para las exploraciones antárticas o para doblar el Cabo de Hornos. Por otra parte, el Faro de San Juan de Salvamento y la Estación de Salvamento fue el primer acto de soberanía ejercido en el extremo austral argentino. Luego se estableció el poblado de Ushuaia frente a la Misión Anglicana que ya casi era una pequeña colonia de habla inglesa. El Coronel de Marina Don Augusto Lasserre y Comandante de la División Expedicionaria al Atlántico Sur llevó la tarea adelante en el transcurso de 1884. Pero primero fue el faro como ayuda a la navegación.

Introduction

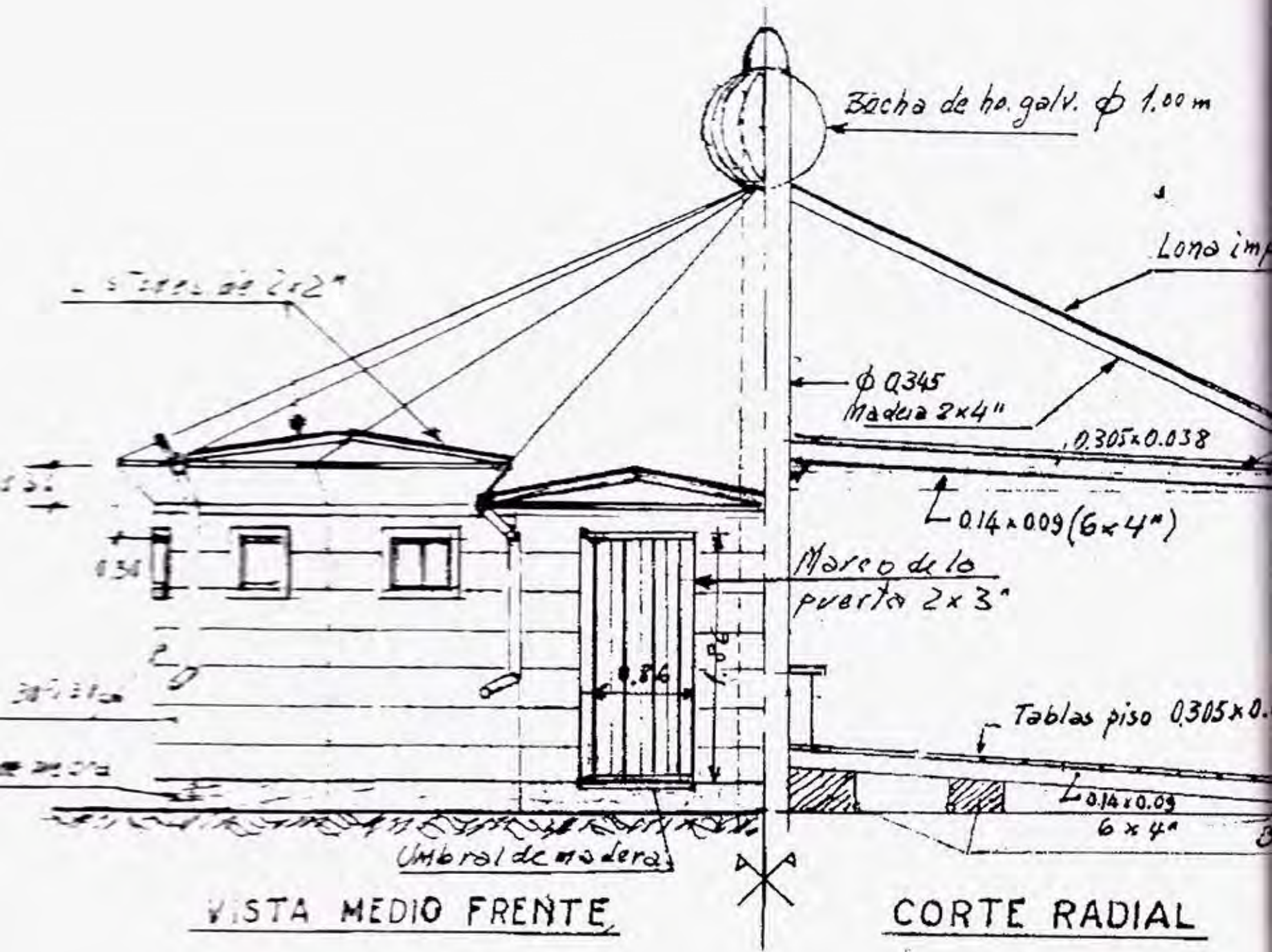
I think almost everybody at some point heard of the Lighthouse at the End of the World, either through fiction, fact, or mystery. This was one of the things lurking at the back of my head and, even more, when I saw the Mysterious Island for the first time. It was in 1982, when I was arriving in Ushuaia by sea. Even when we knew the island was there, we could only see lots of clouds trapped in the mountainous island. Every now and then, a gust would sweep some cloud away and we could see parts of the island.

Having few visitors, I was completely captivated by this island. From then on, I started to try and visit it to unveil its so well-kept mysteries. The shipwreck of the schooner Espora, owned by Luis Piedra Buena, which we would later find at Franklyn Bay; its lighthouses, military prisons, its shelter for sealers and wreckers, and shipwrecks are some of the mysteries. Archaeological research revealed the presence of Yaghan natives along the coasts of this island (Crossley, Flinders).

So we conducted a survey and some answers started to emerge. Each corner is marvelous and walking around the island is a unique experience.

The Lighthouse issue was hard to deal with, the novel intertwining with facts and history. This lighthouse was the last light before facing the unknown. It was a point of reference for Antarctic explorations and to double Cape Horn. On the other hand, the setting up of the Lighthouse San Juan de Salvamento and the Rescue Station were the first sovereignty act in the Argentine southern extreme. Then came the settlement of the village of Ushuaia, opposite the Anglican Mission, which had grown to be practically a small English speaking colony. Navy Colonel Augusto Lasserre, Commander of the South Atlantic Expeditionary Division, was in charge of the mission during 1884. But it all started with the lighthouse as an aid for navigation.

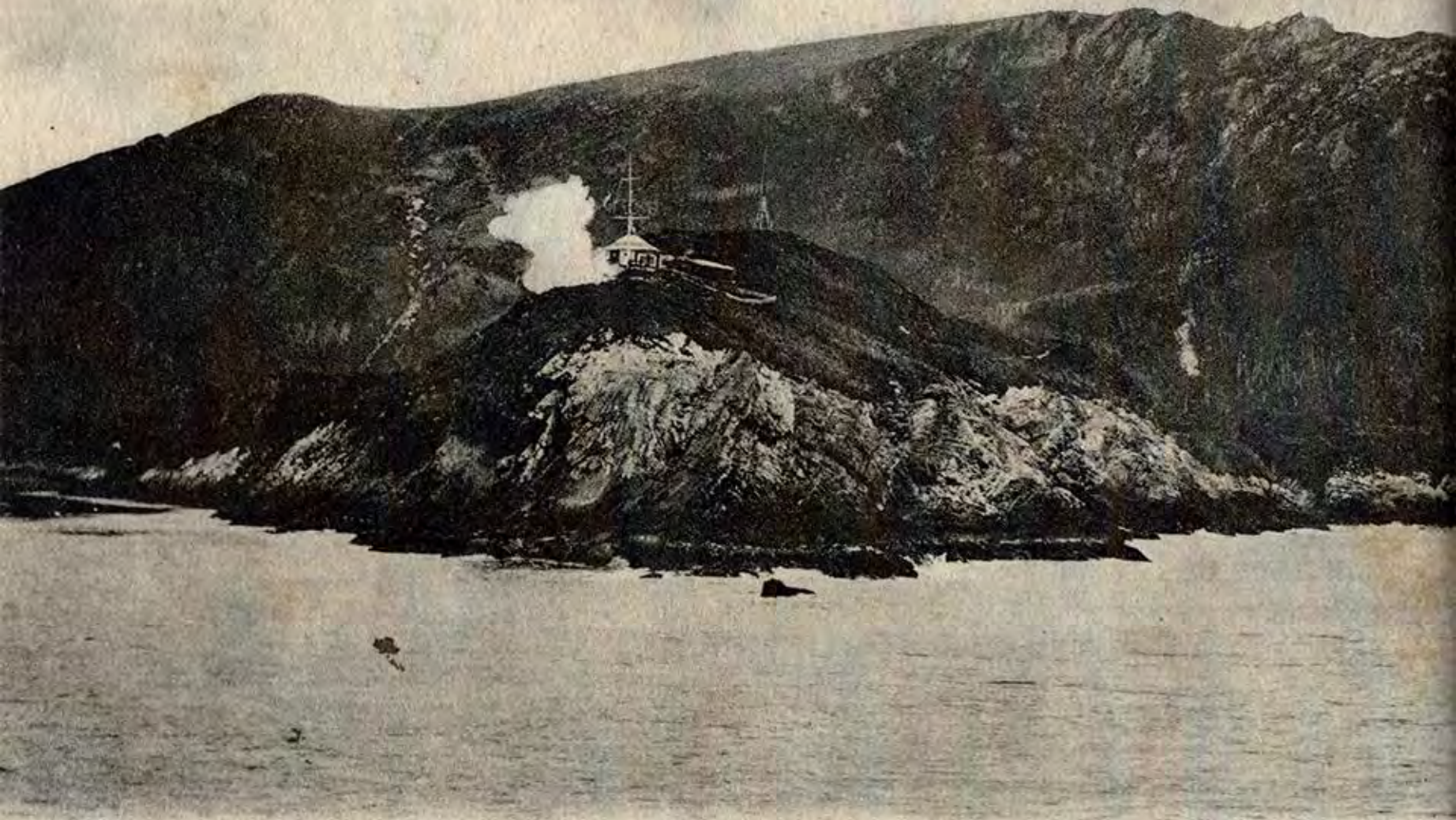
Lic. Carlos Pedro Vairo



Isla de los Estados



Viaje al Sud. de la Rep. Argentina



Faro San Juan, Isla de los Estados

W. H. ...

El Faro de Isla de los Estados, El Faro del Fin del Mundo o “Le Phare du Bout du Monde”

Su nombre es Faro de San Juan del Salvamento y fue inaugurado el 25 de mayo de 1884. Su fama nos llega por Julio Verne y su novela publicada póstumamente en 1905, en la “Collection HETZEL”, con el ilustrador George Roux. Su hijo se encargó de que fuera publicada y afirman que realizó algunos retoques o correcciones.

Si no fuera por él no creo que esta “Última luz ante lo desconocido” hubiese tomado fama mundial. El faro en cuestión era la última referencia cierta para navegar hacia lo desconocido: “La Antártida”. Desde allí luego de cargar agua potable y víveres frescos (apio silvestre, lobos marinos y pingüinos) se lanzaban los barcos de madera con velas de algodón egipcio y hombres de hierro hacia una parte del mundo aún desconocida. Verdaderos héroes.



The Lighthouse at Isla de los Estados, the Lighthouse at the End of the World, or Le Phare du Bout du Monde

Opened on May 25, 1884, the name of this lighthouse is Faro de San Juan del Salvamento. It became famous thanks to Jules Verne’s novel published in 1905, after his death, as part of the “Collection Hetzel” with illustrations by George Roux. Verne’s son had it published and they say that he introduced some edits or corrections.

Had it not being for Jules’ son, I don’t think this “Last light before the unknown” could have gained world renown. The lighthouse in point was the last true warning signal to guide sailing into the unknown: “Antarctica.” From that point on, and after getting supplies of fresh water and food (wild celery, seals, and penguins), wooden ships equipped with Egyptian cotton sails and iron men would venture into a still unknown corner of the world. They were true heroes.

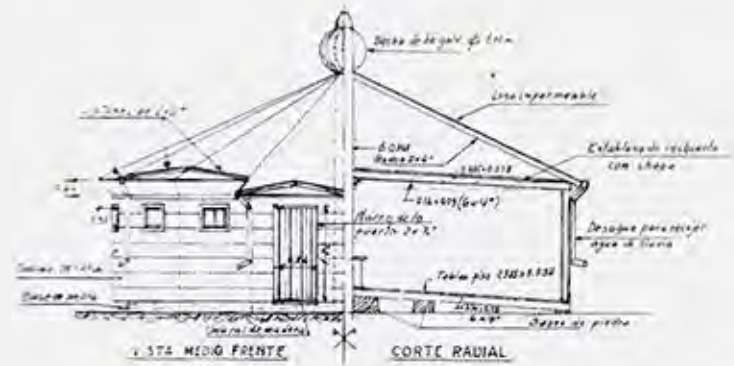
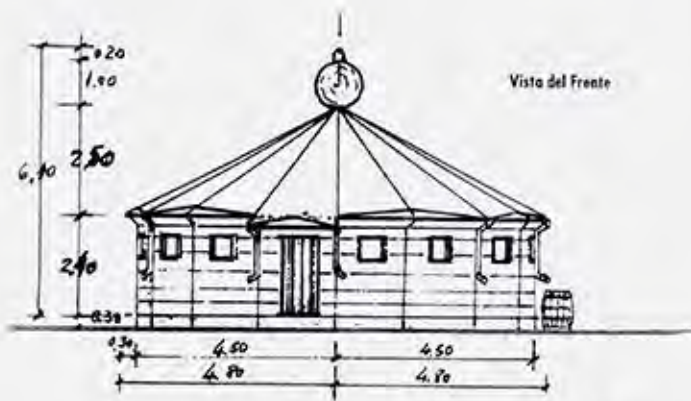
El primero en hacerlo fue el Barón Adrien de Gerlache de Gomery que inveró con el “Bélgica” entre 1898 y 1899. Fue el primero en sacar fotos de este faro y de la Estación de Salvataje. Muchos atribuyen a esta amistad que Julio Verne haya escrito esta novela junto a otras del extremo sur de América. Hay que recordar que Julio Verne era un excelente navegante y fue dueño de varios yachts. Es así que, como todo navegante, debe haberse enterado por otros navegantes y publicaciones (como el South American Pilot Chart (Part II) Magellan Strait, Tierra del Fuego, and West Coast of South America de 1895), sobre la existencia de este faro y todo lo que



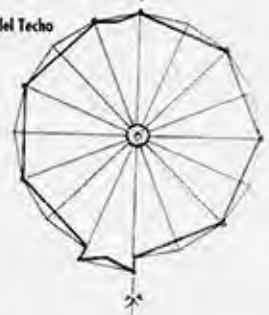
One of the pioneers was Baron Adrien de Gerlache de Gomery, who wintered aboard the Belgica between 1898 and 1899. He was the first one to take pictures of this lighthouse and of the Rescue Station. Many people think Jules Verne’s friendship with Gerlache gave origin to this and other novels set in the south tip of America. Let’s keep in mind that Jules Verne was an excellent sailor himself and owned several yachts. As any other seaman, he must have heard news about the lighthouse and all regarding it from other sailors and from publications such as the South American Pilot Chart (Part II) Magellan Strait, Tierra del Fuego, and West Coast of South America issued in 1895. Mysterious shipwreck stories in an area very difficult to sail and with little chances of getting help.

Current Lighthouses at San Juan de Salvamento, Isla de los Estados, and at La Rochelle

Two identical lighthouses erected in 2000 evoke the Lighthouse at San Juan de Salvamento. Smaller than the real one, and having only eight sides (the real one

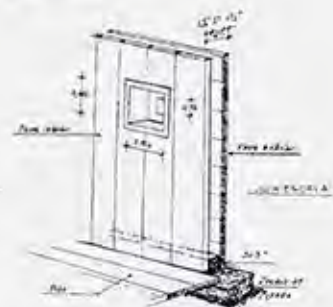


Planta del Techo

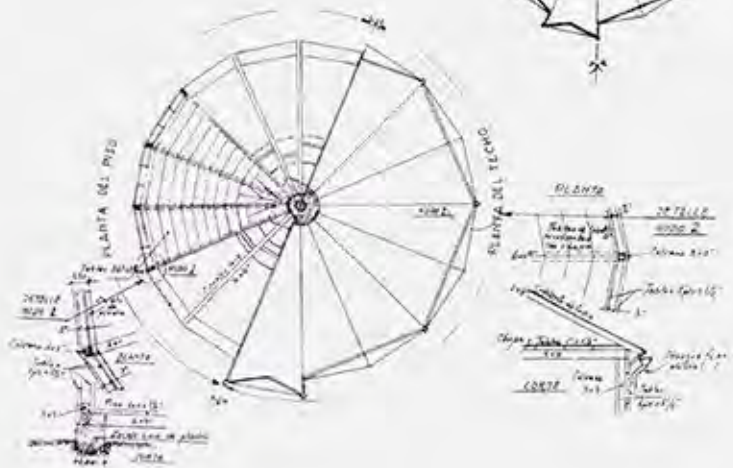


Planos del Faro realizados por el Ing. Mirón Gonik

M. GONIK
1857
1859



Sistema de iluminación utilizado en Siglo XIX en Faros de luz fija



Con el apoyo de la Universidad de La Rochelle, el Ayuntamiento, donaciones privadas y colaboración de otras ciudades se consiguieron los fondos y se llevó adelante para evocar a Julio Verne y su famosa novela. Lo hizo con una asociación que formó: Association “Le Phare du Bout du Monde”. Esta novela de Julio Verne fue durante mucho tiempo de lectura obligatoria en las escuelas francesas.

De Francia llegó desarmado y listo para ser montado durante el verano de 1998. André Bronner eligió el lugar original donde estuvo el verdadero. Los restos de este faro fueron llevados a Ushuaia por el Museo Marítimo de Ushuaia en una operación conjunta con la Armada Argentina en 1997. Son exhibidos dentro de una Reconstrucción al tamaño verdadero del faro en el Museo.

Con 8 ayudantes y el apoyo logístico de la Armada Argentina con el Aviso ARA Suboficial Castillo en menos de dos meses quedó armado y el 26 de febrero de 1998 se encendió la luz del faro. Este Monumento fue donado al Servicio de Hidrografía Naval que lo mantiene en funcionamiento y las características del faro se registraron



Bronner chose the original location of the true lighthouse. The remains of the actual lighthouse were taken to Ushuaia by the Maritime Museum of Ushuaia in a joint operation with the Argentine Navy in 1997. They are on exhibit inside a life-size model of the lighthouse at the Maritime Museum.

With eight assistants and the logistical support of the Argentine Navy, with the Aviso ARA Suboficial Castillo, the lighthouse was mounted in less than two months and its light turned on on February 26, 1998. This Monument was donated to the Navy Hydrographic Service, which

en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina, y desde entonces figura en las cartas náuticas.

La actual construcción es una casa de forma octogonal. Paredes de madera de cedro tratadas especialmente para la intemperie, con techo de zinc y una bocha del mismo material como señal diurna. Tiene una circunferencia de 5 m y un poco más de 6 m de altura y la luz sale a través de una de las ventanas. Los paneles solares alimentan las baterías. Como el primitivo, esta sobre un promontorio de unos 64 m de altura.

En La Rochelle hay uno gemelo montado con pilotes sobre unas rocas que son un peligro para la navegación. También fue bautizado como Faro del Fin del Mundo en honor al gran escritor de ciencia-ficción o literatura científica como la llamaba él.

operates the lighthouse. Its features were registered with the Navy Hydrographic and Oceanographic Service. From then on, the lighthouse appears on nautical charts.

The current construction is an octagonal house. This house was built with cedarwood specially treated to endure the elements. It has a zinc roof and a ball made with the same material as daylight signal. It has a 16 ft (5 m) circumference and it is slightly over 19 ft (6 m) tall. Light is projected through one of its windows. Solar panels feed batteries. Same as the original, it stands on a hill around 210 ft (64 m) high.



The twin lighthouse in La Rochelle was erected on piles supported by rocks which are a danger for sailing. This was also named Lighthouse at the End of the World in homage to the great writer of science fiction, or rather scientific literature as he used to call his work.

Un punto interesante es que se sincronizó el encendido para las 0 hs del cambio de milenio 1999 al 2000.

Al mismo tiempo que sucedía todo esto el lugar era declarado como Lugar Histórico Nacional en 1999.

Para los franceses un gran significado por la figura del escritor Julio Verne y su novela El Faro del Fin del Mundo (Le Phare du bout du Monde). Para Argentina tiene un valor muy grande porque fue el primer acto de ejercicio de nuestra Soberanía en el extremo austral después de firmar el tratado de límites con Chile en 1881.

El Faro en San Juan de Salvamento fue inaugurado el 25 de mayo de 1884. Este fue el primer paso para tomar posesión soberana de la zona Austral. En setiembre la División Expedicionaria al Atlántico Sur se dirigió hacia

Interestingly, the turning on of the lighthouse was timed for midnight at the turning of the millennium from 1999 to 2000.

Simultaneously, this place was being declared a National Historic Place in 1999.

For French people, the lighthouse is very significant in relation to the writer Jules Verne and his novel The Lighthouse at the End of the World (Le Phare du Bot du Monde). For Argentinians, the lighthouse is of great value because it represents the first act of our sovereignty in the southern extreme after the signing of the boundary treaty with Chile in 1881.

The Lighthouse at San Juan de Salvamento was inaugurated on May 25, 1884. This was the first step toward taking sovereign possession of the southern region. In September, the South Atlantic Expeditionary Division



TIERRA DEL FUEGO
MISION INGLESA DE JOOQUKIA

Ushuaia e izó por primera vez la bandera argentina en la Bahía de Ushuaia y en la Misión Anglicana, donde el Reverendo Thomas Bridges arrió la propia (se trata de una bandera de la Misión Anglicana que tiene como base la Union Jack, inglesa).

Construyó un par de casillas frente a la Misión y dejó una guarnición de Marineros con un suboficial. Luego se la llamaría Subprefectura de Ushuaia. Esto fue a principios de octubre (alrededor del 7) oficializándose la fecha 12 de octubre.

Un Derrotero Inglés: The South America Pilot. Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America. 1895

En la isla de los Estados hay un puerto natural, un fiordo, en el extremo oriental, llamado San Juan. El lugar era conocido y frecuentado por navegantes ingleses, franceses y en realidad por todos aquellos que tuviesen que pasar por el Cabo de Hornos. Se lo conocía como St. John y así aparecía en la South America Pilot que ya mencionáramos.

headed for Ushuaia and hoisted the Argentine flag for the first time in the Bay of Ushuaia and the Anglican Mission, where Reverend Thomas Bridges lowered their own (the flag of the Anglican Mission, which is based on the English Union Jack).

This Division built a couple of huts opposite the Mission and left a garrison with sailors and a noncommissioned officer. Later on, this station would become the local office of the Naval Command of Ushuaia. This happened in early October (around the 7), but the official date is October 12.

An English Pilot Chart - The South America Pilot, Part II Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America (1895)

On Isla de los Estados, there is a harbor, a fjord, at the eastern tip called San Juan. The place was known and visited by English and French seamen, and by any others sailing Cape Horn. This was known as St. John, the name appearing on the South America Pilot Chart above mentioned.



FAROS DEL FIN DEL MUNDO

Esta parte de la publicación inglesa incluye el Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. Vamos a referirnos solo a algunos aspectos de la publicación que hablan del faro y del puerto.

Luego de una descripción de “St. John Harbour”, donde también indica cómo y en qué lugar fondear y cómo es el puerto, sigue un apartado que figura como “Light”. En él se refiere al faro y dice que en la punta Lasserre, la punta occidental de entrada al puerto, existe un faro con una elevación de 200 pies sobre el mar y exhibe una luz blanca fija visible desde 14 millas con tiempo bueno y que se la puede observar entre los arribamientos S.E. $\frac{3}{4}$ E. y S.W. $\frac{1}{2}$ S. (Al pie de la página hay una nota que dice que la distancia de iluminación no es real, 1891).

Continúa con otro título interesante: “Supplies” (Reaprovisionamiento). En él explica que hay agua potable y madera en grandes cantidades y de fácil obtención.

This part of the English publication includes the Magellan Strait, Tierra del Fuego, and Isla de los Estados. We will be dealing with just a few parts of the publication regarding the lighthouse and the harbor.



After a description of “St. John Harbour,” where there is also mention of the place and way to drop anchor, a description of the harbor, and a passage entitled Light.

También comenta la posibilidad de cosechar apio silvestre y animales salvajes como los patos y cauquenes y que en la estación apropiada se pueden cosechar huevos de pingüinos (octubre) en una pingüinera a una milla al este de la entrada al puerto.

Luego continúa con “Refuge Station” (Estación de refugio o salvamento) donde comenta que fue colocada por el gobierno argentino y está provista con un barco de salvataje para socorrer a los marineros náufragos.

Es interesante la publicación para comprender la importancia que tuvo esta ocupación de Isla de los Estados para la navegación mundial. Por otra parte todos excepto los argentinos, conocían la isla hasta por los alimentos naturales que podía brindar.

Julio Verne y el Faro del Fin del Mundo. Coincidencias de la novela con la realidad.

Muchos sostienen que la novela de Julio Verne “Le phare du bout du monde” (El faro del fin del mundo) fue escrita muchos años antes de que se construyera el faro. Se refieren a 1859 pero esa fecha es la que refiere Julio

This refers to the lighthouse. There is mention that, at Punta Lasserre, the western tip entering the harbor, there is a lighthouse on a high point 200 feet over sea level. It shows a fixed white light visible as from 14 miles out to sea with fair weather that can be seen between the S.E. $\frac{3}{4}$ E. and S.W. $\frac{1}{2}$ S. (There is a footnote stating that the light reach is not real, 1891).

Next, there is another interesting title: Supplies. This reports there is plenty of fresh water and wood readily available. There are also news about wild celery and wild animals, such as ducks and upland or Magellan geese. In the right season (October), penguin eggs may be harvested in a penguin rookery located one mile east of the entrance to the harbor.

Then there is a passage about the “Refuge Station” stating that it was set up by the Argentine Government and it is equipped with a rescue boat to help sailor wreckers.

This publication is useful to understand the importance of this occupation of Isla de los Estados for world sailing. On the other hand, the island was known to everybody, except the Argentinians, down to the details regarding wild food it provided.

Verne a la construcción del faro que relata la novela, no cuando la escribió.

Aunque Julio Verne nunca conoció el lugar dicen que prácticamente fue una especie de visión, en la forma que describe la isla y lo que sucedió en ella. Lo cierto es que, en la exposición de Jules Verne en La Mairie de Dinard en el año 2000, a la cual fuimos invitados, accedimos a manuscritos y mapas de Julio Verne. En especial un globo terráqueo el cual está marcado en rojo, por el propio Julio Verne, la ubicación del faro en el Cabo San Juan, y las distancias a Punta Arenas, Estrecho de Le Maire, Cabo San Diego, etc. En el mismo están marcadas las peripecias de los “Hijos del Capitán Grant”, en especial el cruce por el Estrecho de Magallanes y los puntos que nombra.

Si bien navegaba esas aguas con la imaginación, debía estar bien informado



Jules Verne and the Lighthouse at the End of the World: Confronting the Novel with Reality

Many people claim Jules Verne's novel "Le Phare du Bout du Monde" (The Lighthouse at the End of the World) was written many years before the building of the lighthouse. They are talking about 1859, but this date is used by Jules Verne regarding the building of the lighthouse in the novel, not the date when he wrote it.

Though Jules Verne was never there, they say he practically had a sort of vision because of the way in which he depicts the island and the events taking place there. The thing is that, during the exhibit on Jules Verne in La Mairie de Dinard in 2000, where we were invited, we had access to manuscripts and maps that belonged to the writer. There was this special

y no debemos olvidar que fue un buen navegante y fue dueño de varios yachts que usaba para veranear y pasear.

Como todo navegante se basaba en los derroteros (como el South America Pilot) y en conversaciones con otros que conocían la región. Es una práctica habitual hasta hoy en día.

También encontré que en sus borradores dejaba espacios como para agregar algún otro párrafo e incluso partes en blanco como para colocar nombres, lugares y fechas. Luego los completaba.

Un difusor muy importante del problema que causaba este faro fue el barón Adrian de Gerlache que al pasar por el lugar con el "Bélgica" en su viaje a la Antártida fotografió el faro y la estación de Salvataje junto a la Subprefectura y cuerdas de marinos. Esto se hizo público en su libro y en periódicos de la época. Además de que se conocían y almorzaron con Eiffel en la famosa torre en la Exposición de 1899.

Pero después de haber leído la famosa novela y en especial muchas de las crónicas de la época, además de haber pasado y permanecido en el lugar realizando

earth globe with RED markings by Jules Verne himself. They show the location of the lighthouse at cape San Juan and distances to Punta Arenas, Le Maire Strait, cape San Diego, etc. That globe also shows the eventful voyages of Captain Grant's Children, particularly their crossing of the Magellan Strait and the places mentioned.

Even when Verne was sailing these waters in his imagination, he must have been very familiar with the area. Let's also remember he was a good seaman that owned several yachts he used for Summer holidays and trips.

Same as any seaman, he used charts (such as the South America Pilot) and got information from his conversations with other seamen acquainted with the region. This is a regular practice even nowadays.

In his drafts, I also found gaps he used to leave on purpose to add some passage or even blanks to fill in with names, places, and dates. He would later fill in those gaps.

Someone who helped a lot in spreading the word about the problems caused by this lighthouse was Baron Adrien de Gerlache who, on sailing past aboard the Belgica on his way to Antarctica, took photos of the lighthouse and the Rescue Station next to the local Naval

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

trabajos de relevamiento, es evidente que al escribir la novela nuestro querido Julio Verne conocía muy bien lo que había sucedido históricamente y por supuesto que, como gran novelista, supo retocar para hacer de simples hechos históricos una novela cargada de aventuras.

Para los que siguen descreídos que así fue, tomamos algunos pasajes del libro. En primer lugar recordemos que la novela fue publicada por primera vez en 1905, después de la muerte del gran novelista. Sucedió que el hijo encontró en un cajón dos cuadernos escritos a lápiz y repasados a tinta, uno era "El volcán de oro" con escenas de la Antártida, y el otro el "Faro del Fin del Mundo". Justamente el faro del fin del mundo tiene relación con el tema antártico porque dicho faro era el lugar de recalada para las exploraciones antárticas que se estaban llevando a cabo del 800 y comienzos del 900. Por otra parte el faro fue construido en 1884 y luego trasladado en 1902. Era la última luz ante lo desconocido. Ahora vayamos al libro.

Entre los comentarios lógicos para situar al lector, Julio Verne escribe en su primer párrafo que el crepúsculo es largo "en aquellas altas latitudes, a los cincuenta y



Command and the barracks for Navy men. This was made public in his book and in newspapers of the time. Besides, Verne and Gerlache were acquaintances and had lunch with Eiffel at the famous tower during the World Fair that took place in 1889.

After reading the novel, and especially many chronicles of the time, and having stayed in the area doing



cinco grados del hemisferio austral” (latitud aproximada de la Isla de los Estados). En el mismo párrafo se refiere a que en la inauguración del faro estaba el buque “Santa Fe” de la República Argentina. En realidad estaba el buque “Paraná” que era la nave insignia de la División Expedicionaria al Atlántico Sur y para todo argentino es sencillo entender que se refieren a él dado que “Santa

survey works, it became apparent to me that, when writing his novel, our dear Jules Verne, was very well acquainted with historical facts. Of course, as a great novelist, Verne knew how to touch up events to turn simple historical facts into a novel full of adventure.

For those who still have doubts about this, we will excerpt some passages from the book. To begin with, let’s have in mind that the novel was first published in 1905, after the death of the great novelist. It turned out that his son bumped into two notebooks the writer had left in a drawer. They were originally written in pencil and later in ink on top. One was the novel “The Golden Volcano,” set in Antarctica, and the other was “The Lighthouse at the End of the World.” The lighthouse at the end of the world deals with Antarctic topics because that light was the place where Antarctic expeditions of late 1800s and early 1900s used to make a stopover. On the other hand, the lighthouse was built in 1884 and then moved in 1902. This was the last light before facing the unknown. Let’s take the novel now.

Among the natural remarks to give context to the reader, Jules Verne writes in his opening paragraph that

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

Fe” es una ciudad, capital de la provincia de Santa Fe, ubicada sobre el río “Paraná”. Además está enfrente de la ciudad de “Paraná” capital de la provincia de Entre Ríos.

En el segundo párrafo sitúa al faro “...construido a tiro de fusil detrás de la bahía de Elgor, en la que el Santa Fé se hallaba fondeado”. La cañonera “Paraná” estaba fondeada en esa bahía la cual hasta el día de hoy no tiene un nombre en particular. En el diario de a bordo se referían a ella como la “encenada” (sic) y el lugar donde se construyó el faro como “la punta”; después fue llamada “Punta Lasserre”. Un poco más adelante escribió: “...y el silencio volvió a reinar en la Isla de los Estados, situada en el punto donde confluyen las aguas del Atlántico y las del Pacífico”. En forma directa nombra la isla y una de las particularidades que la hizo tan famosa. En realidad toda la zona es el lugar donde los dos océanos confluyen, siendo la isla el único escollo que encuentran los elementos. Los cerros de la isla atrapan las nubes que desde el Pacífico traen los centros de baja presión con los fuertes vientos de los sectores sur y oeste. La corriente es fuerte y la marea forma olas importantes (escarceos de marea). De





twilight is long “at those high latitudes, fifty-five degrees south” (approximate latitude of Isla de los Estados). In that same paragraph, he mentions that the ship Santa Fe with Argentine flag was present at the inauguration of the lighthouse. In fact, it was the Paraná. She was the flagship of the South Atlantic Expeditionary Division. Any Argentinian understands this reference, as “Santa Fe” is a city, the capital of the province of Santa Fe, which is on the banks of the river “Paraná”. Besides, this city is opposite “Paraná,” the capital of the province of Entre Ríos.

In the second paragraph, Verne gives the location of the lighthouse “... built amidst gunshots behind Elgor bay, where the Santa Fé was anchored.” The gunboat Paraná was anchored in that bay that, even nowadays, has no particular name. The logbook mentioned that bay as the “cove” and the place where the lighthouse was erected was mentioned as “the point.” Later, this would be named “Punta (point) Lasserre.” Some pages ahead Verne added: “... and silence again prevailed on Staten Land, located where the Atlantic and Pacific waters meet.” He mentions the island proper and one of the

esta forma los barcos que quedaban encalmados eran conducidos por la corriente hacia donde esta llevaba. Muchas veces contra rocas, islotes o la propia costa de la isla.

En otro párrafo donde figura un diálogo entre dos torreros del faro uno le dice al otro: "...Que estos parajes son temibles, no hay duda! Que tengan triste reputación los mares del cabo de Hornos, es justo! Que, precisamente, no haya a estas horas cuenta de los siniestros ocurridos en la isla de los Estados, y que los piratas no puedan elegir un lugar mejor para hacer fortuna, lo admito también! Pero todo esto cambiará, Felipe! Ahora la isla de los Estados tiene su faro, y no podrá apagarlo el huracán, así sople desde todos los rincones del horizonte! Los navíos lo verán a tiempo para rectificar su ruta!... Se guiarán por su luz, sin correr el riesgo de estrellarse en las rocas del Cabo San Juan, de la punta San Diego o de la punta Fallows, aun en las noches más oscuras!...". Tanto Cabo San Juan como el Cabo San Diego fueron dos lugares plagados de naufragios.

Es así como siguen las "coincidencias". Al comandante del buque lo bautizó como "Lafayette"



cuando el real se llamaba “Lasserre” (Coronel Augusto Lasserre). No puedo dar una explicación de los cambios introducidos en los verdaderos nombres pero sí llama la atención la aproximación a todos los detalles. Incluso en la velocidad del buque a motor y su capacidad de navegar a vela como así también la función de “...custodia de las costas patagónicas y fueguinas...”. Por supuesto que existen muchos detalles que no son verdaderos y poco hacen al hecho histórico.

Existen muchos pasajes en el libro que hacen pensar la gran mezcla de conceptos sobre la zona que hizo Julio Verne, sea por haber leído distintas publicaciones o haber escuchado a navegantes o marinos argentinos. Escribe sobre las “...borrascas magallánicas...” que debe soportar la construcción y justamente la forma del faro y los elementos de construcción que relata no tienen nada que ver con la realidad. Como ejemplo se puede tomar la “...escalera de caracol, de peldaños de piedra empotrados en la pared...” y demás descripciones de la construcción. Tampoco son acertadas las descripciones del cabo San Juan y del puerto, pero sí es acertado el concepto de buen puerto y que es el único después de

features that made it so famous. In fact, the whole area is the region where the two oceans meet - the island is the only obstacle encountered by the elements. The hills in the island catch the clouds which, coming from the Pacific, bring low pressure centers with strong winds from south and west. The current is strong and tides produce significant waves (whitecaps). So, when ships found calm waters, they were driven by the current. On many occasions, they ended up running aground against rocks, islets, or the coast of the island itself.

In another paragraph including a dialogue between two lighthouse keepers, one of them tells the other: “...No doubt this place is frightening! The sad reputation of the sea around Cape Horn is well deserved! There is no record now of accidents that have taken place on Staten Land. I must also admit there is no better place for pirates to make a fortune! But this will change, Philip! Now Staten Land has its own lighthouse. And no hurricane will ever put it off even if blowing from the uttermost corner of the horizon! Vessels will descry it in time to change their route!...”

salir del estrecho de Magallanes. Tanto es así que fue un puerto muy utilizado por los navegantes franceses de St. Malo. Nada comenta de la subprefectura, ni del presidio, ni tampoco del piquete de marinería que quedó en el lugar.

En el segundo capítulo describe muy bien la isla con algunos datos históricos, distancias y dimensiones de la isla. Todo muy bien y exacto como las 39 millas de largo de la isla y las 11 millas en su parte más ancha. Para después nombrar entre la fauna marina a las morsas y demás inexactitudes de todo tipo. Por un lado lógicas al ser un lugar tan poco conocido, para culminar con una contradicción diciendo que se trataba de "...una roca enorme casi inhabitable...". Pero es en esos momentos que la novela va tomando forma con elementos que van a tener su lugar dentro de la trama.

Un punto donde la gente hace hincapié es que el novelista sitúa los hechos que se suceden durante el año 1860 haciendo referencia a que el faro fue inaugurado el 9 de diciembre de 1859; cuando en realidad sucedió el 25 de mayo de 1884. Cuál fue el motivo es imposible saberlo. Llama más la atención cuando hace referencia a

The will be guided by its light with no risk of running against the rocks of Cape San Juan, point San Diego, or point Fallows, not even in the darkest nights!..." Both capes San Juan and San Diego are places where many shipwrecks took place.

And there are further "coincidences." Verne named his commander "Lafayette," while the real one was named "Lasserre" (Colonel Augusto Lasserre). I cannot account for the inconsistency between real names and fiction names. Still, the similarity of every detail is striking. Even the speed of the motor ship and her ability to use sails as well as her mission: "... guarding Patagonian and Fuegian shores..." Of course, many details in the book are not true to life and have little to do with historical facts.

There are many passages in the book revealing Jules Verne's mixture of concepts about the area. He must have drawn them from various publications or comments from Argentinian sailors or Navy men. He mentions the "... Magellanic squalls..." endured during the erection of the lighthouse. Also, the materials used for the building of the lighthouse in his novel have nothing to do with the real ones. For instance, the "... spiral stair made with



stone steps built-in the wall...” and other descriptions regarding the construction of the lighthouse. Passages depicting cape San Juan and the harbor are not accurate either. Anyway, the idea of this being a good harbor and the only one after leaving the Magellan Strait is accurate. This is confirmed by the fact that many French seamen from Saint-Malo used it. Verne makes no mention of the local Naval Command, the prison, or the Navy men squad that stayed there.

The second chapter includes a very good description of the island with some historical facts, distances, and measurements of the island. All of this is very well described and accurate. For example, the island being 39 miles long and 11 miles in its widest part. But Verne also mentions walruses among the marine fauna and other inaccurate details. Still, this is reasonable due to the fact that this place was hardly known. His closing remark is contradictory in claiming the island is “... a huge practically uninhabitable rock...” It is at this point, however, that the novel shapes into using elements that will later play a role in the plot.

la propiedad de la isla donde dice textualmente: “...forma parte del archipiélago magallánico, entonces indiviso entre las dos repúblicas del extremo del continente americano. (Más tarde, como consecuencia del reparto de las regiones magallánicas en 1881, la isla de los Estados pasó a integrar la República Argentina)...”. De más está decir si los que dicen que la novela fue escrita cerca del 1860 pueden explicar cómo sabía el escritor que en 1881 se firmaría el famoso tratado de límites entre Argentina y Chile.

En la parte que se refiere a los bandidos cita lugares como “Punta Arenas” de donde se escapan los jefes dado que habían cometido delitos muy graves y deciden refugiarse en Tierra del Fuego. Lo histórico es que Punta Arenas fue una importante ciudad durante el 800 que tuvo sus comienzos como “colonia penal” y donde existieron cruentas fugas y sublevaciones, como el “Motín de los



Many emphasize that the novelist sets the action in the year 1860 stating that the lighthouse was inaugurated on December 9, 1859. The historical fact is that the inauguration took place on May 25, 1884. Why did he write so? We cannot possibly know. Another outstanding point is his mentioning of the ownership of the island: “... part of the Magellan archipelago then still undivided between the two republics of the southern tip of the American continent. Later on, derived from the splitting of the Magellanic region in 1881, Staten Land became part of the Argentine Republic.” Needless to say, those who claim that the novel was written around 1860 cannot explain how the writer would know that the famous border treaty would be subscribed between Chile and Argentina in 1881.

In the passages regarding bandits, he mentions places such as Punta Arenas, from where gang chiefs escaped as they had committed very serious crimes



and decided to seek refuge in Tierra del Fuego. It is a historical fact that Punta Arenas was an important town in the 1800s. It started as a “penal colony” and very violent escapes and revolts took place there. The Mutiny of the Artillerymen (Motín de los Artilleros), for example, is worth reading about. Punta Arenas was also the largest operating base of “wreckers” (raqueadores) in the region. Raque derives from the word wreck. Wreckers were those that, on hearing news of an accident, set sail aboard their vessels and tried to save any possible things before they would disappear in the sea. There used to be rescue companies that, apart from saving lives, negotiated with insurance companies regarding cargo and, in some cases, the ship itself. But there were also many others that, aboard their small schooners and cutters, used to steal from wreckers and took away everything they could. They behaved like true pirates.

There were groups operating from Malvinas Islands that used Isla de los Estados as their hiding place. Luis Piedra Buena, second owner of the island, devoted himself to sailing around the region sealing and catching penguins. He also owned a general store in Punta Arenas

Artilleros”, que vale la pena leer. También en Punta Arenas estuvo la mayor base de “raqueadores” de la región. El raque (del inglés wreck, que significa naufragio), eran personas que al enterarse de un accidente salían con sus embarcaciones a tratar de salvar todo lo que se pudiera del buque antes que el mar se encargara de hacerlo desaparecer. Es así como hubo empresas de salvataje que además de salvar las vidas negociaban con la compañía de seguros sobre cargamentos y en algunos casos el buque en sí. Ahora bien, hubo muchos otros que en sus pequeñas goletas o cúteres se dedicaban a robar a los náufragos y llevarse todo lo posible del buque. Actuaban como verdaderos piratas.

Existieron grupos que operaban desde las islas Malvinas y usaron la Isla de los Estados como escondite. Don Luis Piedra Buena, segundo propietario de la isla, se dedicó a navegar por la región cazando lobos marinos y pingüinos, además de poseer un almacén de ramos generales en Punta Arenas y un establecimiento en la isla Pavón en el río Santa Cruz. Con sus buques, tanto el bergantín “Espora” o el pequeño cúter “Luisito”, realizó muchos salvatajes y alejó a estos grupos que asolaban a los náufragos.

and a facility on Pavón island, province of Santa Cruz. With his vessels, the barquentine Espora and the small cutter Luisito, he rescued many and discouraged these groups that harassed wreckers.

Obviously, much of this information must have been heard by the great novelist because even tiny details, such as the wreckage of “bandits” at cape Colnett and the calm waters found at Parry harbor are strikingly exact.

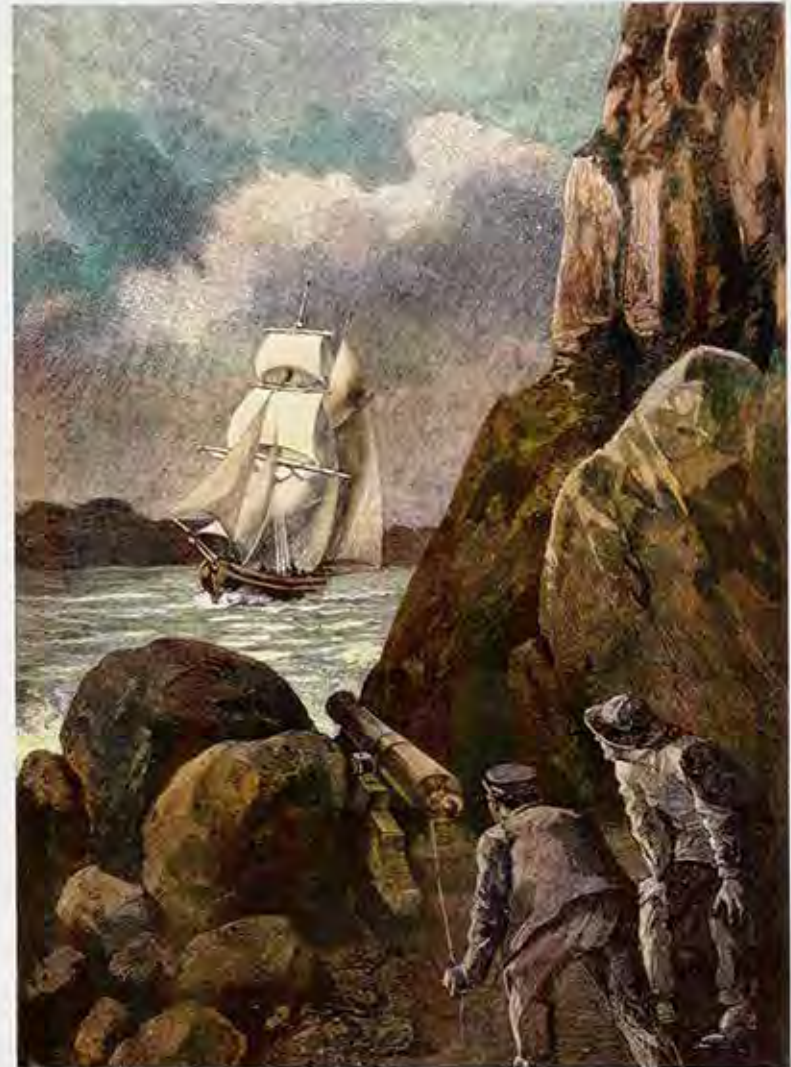
As from the fourth chapter on, though references to the geography of the island continue, the plot is more involved with main characters, lighthouse keepers, pirates, and wreckers and their way of thinking and behaving. References to the setting in place are less important and even vague or unclear.

Toward the end of the novel, the ship Santa Fé, with Argentine flag, returns under the command of Lafayate. After a chase all around the island, he succeeded in catching some of the bandits, while their chief committed suicide and others starved to death. This is somewhat similar to the events that took place in 1902, when there was a famous escape of prisoners from Isla de los Estados. But there is no way to know if Verne really got to know about these events or if

Es evidente que mucha de esta información debe haber llegado a oídos del gran novelista porque hasta detalles insignificantes como el naufragio de los “bandidos” en cabo Colnett y las aguas tranquilas del puerto Parry, llaman la atención por lo exacto del comentario.

Desde el cuarto capítulo en adelante continúan las referencias a la geografía de la isla pero la trama de la novela con sus protagonistas, torreros, piratas y naufragos, con su forma de pensar y actuar, toman el primer lugar de la escena y las referencias no tienen mucha importancia y hasta a veces son vagas y confusas.

Hacia el final de la novela el buque “Santa Fé”, con pabellón de la República Argentina, regresa comandado por “Lafayate” y luego de una persecución por toda la isla logra capturar a algunos de los bandidos, mientras su jefe se suicida y otros mueren de hambre. En algo se asemeja a lo ocurrido en 1902 con la famosa fuga de presidiarios de la isla de los Estados. Pero es imposible saber si realmente conoció los hechos o fue solo una verdadera coincidencia. Es notable ver como el jefe de los bandidos prefiere quitarse la vida antes de ser



capturado y transportado a Buenos Aires donde hubiese sido juzgado y condenado con una severa pena. Cosa que sucedió con los fugados del presidio de puerto Cook (ver "Fuga de los Estados", de Juan Carlos Becerra y fotos del juicio en la colección fotográfica).

En sí todo indica que conocía muy bien cómo fue la inauguración del faro y las características de la isla. Si la construcción y los hechos no se ajustan a la realidad puede deberse a que la información que tuvo no fue completa (aun hoy en día no nos queda claro el punto de la "torre" de 25 metros que para algunos existió durante un corto tiempo hasta que una tormenta la derribó y para otros nunca existió, siendo siempre como la foto tomada por la expedición de Gerlache en 1898) o necesitó de ciertos "ingredientes" para armar una mejor novela.

this is just a coincidence. It's worth noting how the head of the gang chose to kill himself in the face of being caught and taken to Buenos Aires for trial and a certain severe sentence. This is what happened with convicts that escaped from the prison at Puerto Cook (see "Fuga de los Estados," by Juan Carlos Becerra, and photos of the trial in the photo collection).

Everything suggests that Verne was very well acquainted with the inauguration of the lighthouse and the features of the island. If the construction of the lighthouse and the events are not true to life, the reason may be that Verne only heard part of the information. Even nowadays, we do not know for sure about the issue of a 82 ft (25 m) tall "tower" that some claim existed for a short time until a storm made it collapse. Others think it never existed. The same as with the photo taken by Gerlache's expedition in 1898. Maybe Verne just needed some "ingredients" to make his a better novel.

Clima

El promedio anual de temperatura varía de 0 a 5°C, es decir que sin ser un clima frío tiene una temperatura media fresca constante. Es prácticamente la temperatura del mar que la circunda, según los libros, porque durante las campañas de los años 1995/96 y 97 pudimos comprobar que la temperatura del mar austral había subido entre 1 a 2 grados centígrados (durante el verano austral) con respecto a las mediciones que se tenían como promedio. En invierno hemos pasado días de unos -12°C pero fueron excepcionales.

Se trata de un clima esencialmente marítimo y se asemeja más a las condiciones que reinan en el cabo de Hornos que en Ushuaia, aunque las dos son buenas referencias. Se puede consultar ambas y tener un buen pronóstico de lo que puede suceder en unas pocas horas.



Climate

Annual average temperature ranges from 32° to 41° F (0° to 5° C). That is, not being a cold climate, the average temperature is rather low and constant. According to books, this is practically the temperature of the surrounding sea. During our 1995, 1996, and 1997 campaigns, we could check that the southern sea temperature had raised 1 - 2° C (southern summer) compared to the measurements considered as the average at the time. In winter, we have experienced days around 10.4° F (-12° C), but they were rare.

This is basically a maritime climate that is closest to the conditions prevailing in Cape Horn rather than in Ushuaia. Still, both places are a helpful reference. Having a look at the forecast for Cape Horn and Ushuaia, one can have a good idea of what may come in a few hours.

Según los datos aportados por la estación meteorológica de isla Observatorio “el clima de la isla de los Estados es frío, húmedo y ventoso; y el promedio anual de temperatura corresponde a “frío moderado” siendo las máximas absolutas a “templado” (en verano) y “frío” (en invierno). En sí debemos decir que es muy particular porque no faltan los “especialistas” que sostienen que el invierno es más benévolo que en Ushuaia y el verano más desfavorable. Totalmente falso. Le pediría a esos especialistas que se queden en la isla y comparen, aunque sea radialmente, qué sucede en un lugar y otro.

Por otra parte existen prácticamente tres estaciones porque el otoño es muy breve (un mes a veces un poco más). El invierno llega enseguida (mediados de abril en adelante).

Los vientos predominan del N.W. al S.W. con una intensidad media de 16,5 nudos; pero los saltos de calma a ráfagas superiores a los 40 nudos pueden ser súbitas. La intensidad media anual puede definirse como “fuerte”, siendo este el único lugar de la Argentina con dicho promedio (según Knoche y Borzacov). Es así como la sensación térmica varía entre “frío moderado” a “frío





According to the information contributed by the meteorological station at Observatorio island, “weather on Isla de los Estados is cold, damp, and windy; annual average temperature ‘moderately cold’ with absolute maximum marks matching with ‘template’ (in summer) and ‘cold’ (in winter)”. Oddly enough, there are “experts” claiming that winter is milder than in Ushuaia and summer more unfavorable. This is absolutely wrong. I would ask those experts to stay at the island and compare, at least using the radio service, what happens in both places at the same time.

On the other hand, there are practically only three seasons because autumn is very short (one month long, sometimes a little longer). Winter sets soon (as from mid April).

Prevailing winds are N.W. to S.W. with an average strength of 16.5 knots. Changes from calm to gusts over 40 knots may be sudden. Average annual strength may be described as “strong.” This is the only place in Argentina with such an average (according to Knoche and Borzacov). Therefore, the windchill factor ranges from “moderate cold” to “very cold” (it can reach - 4° F or - 20° C).

intenso" (puede llegar a unos -20°C).

El promedio de días con temporales durante el año llega a 73 días con fuerza mayor a 8 (Beaufort). Aunque no siempre tienen la misma duración; pueden ser trenes de chubascos y durar de pocas horas a dos o más días. Otro dato que asusta son la cantidad de días con precipitaciones, 248 por año; esto no quiere decir que llueva todo el día torrencialmente pero sí puede ser que la llovizna lo acompañe a uno varios días; el agua caída está en los 612 mm anuales. Esto equivale a unos 248 días grises por lo menos. Hay más días grises aunque no llueva.

Como vimos la nubosidad es alta pero esto se debe, principalmente, a que las nubes quedan atrapadas por los cerros. Así es como uno puede estar acercándose a la isla "misteriosa", como la llamamos muchos navegantes, en un hermoso día de sol y en el lugar donde debería estar la isla solo se ven nubes cubriéndola totalmente; de la isla ni vestigios. Luego, gracias al viento, estas nubes son arrastradas hacia otros parajes y quedan al descubierto algunas partes para nuevamente ser cubiertas por nubes que el viento va trayendo directamente desde el

The annual average of stormy days is 73 with a force over 8 (Beaufort scale). Even when their duration is variable, storms may involve a series of heavy showers lasting from a few hours to two or more days. Another frightful aspect is the number of rainy days – 248 per year. This does not mean that it rains heavily all day long, but there may be a drizzle falling for several days. Annual rainfall may reach around 612 mm. This represents at least 248 gray days. Gray days prevail even if it is not raining.

Very cloudy days are mainly due to clouds being trapped among the hills. One may be approaching this "mysterious" island, as many seamen call it, in a wonderful sunny day and, instead of the island, one can only see clouds completely covering it – not a trace of the island seen. With winds, these clouds are blown to other places and some parts of the island are revealed to be covered again by new clouds brought by winds directly from Cape Horn. It is not uncommon, being anchored in very safe harbors such as San Juan de Salvamento or interior Hoppner, under a thick layer of clouds and enduring a drizzle mingled with a fog rendering the coast

Cabo de Hornos. No es raro estar fondeados en puertos muy seguros como San Juan de Salvamento o Hoppner interior, bajo una densa capa de nubes mientras una fina llovizna se confunde con la niebla que no permite ni ver la costa alrededor del velero, para que al salir del puerto nos encontremos con un hermoso día de sol.

Con el viento sucede lo mismo. Nunca se puede establecer que la intensidad de viento dentro de una bahía sea la que reina afuera. Los cerros pueden entubar el viento produciendo fuertes rachas que sobrepasan holgadamente los 45 nudos.

Entrar a puerto Cook, por ejemplo, puede deparar fuertes golpes de viento al pasar por el estrangulamiento del fiordo. O el viento de 30 a 40 nudos que uno puede padecer en el boyón de Parry interior no sea más que una



around the sailboat invisible. However, on leaving the harbor, one may find a beautiful sunny day.

This is very much the same with winds. One cannot assume the wind force inside a bay will be the same outside it. Hills may channel wind producing strong gusts well over 45 knots. Sailing into Puerto Cook harbor, for instance, may bring strong gusts on sailing along the fjord narrowing. Also, the 30 to 40 knots wind one may have to bear at the buoy at interior Parry may turn out to be a breeze, or even seem a total calm, near the outpost, as we have already experienced.

In describing climate at San Juan de Salvamento, Second Lieutenant Lezica wrote in 1890: "... When there is no rain, there is hail or snow; when there is no rain, or snow, or hail, gusts threaten with blowing everything

leve brisa, o calma total, junto al destacamento; como nos ha sucedido.

Para describir el clima de San Juan de Salvamento el Alférez Lezica escribía en 1890: "...Cuando no llueve, graniza o nieva y cuando no llueve, ni nieva, ni graniza, las rachas de viento amenazan derrumbarlo todo. Nieva mucho pero no permanece dos o tres días, porque los vientos del norte lo deshacen. Los picos quedan todo el invierno blanco..."; realmente es muy aproximado a la realidad.

El periodista Roberto J. Payró que la visitó en 1899 escribió "La Australia Argentina". El Contramaestre Morgan de la Subprefectura que tenía lo que él llamaba pomposamente "oficina meteorológica", contaba con un gran equipamiento instrumental que le había permitido durante quince años tomar datos climatológicos. Este equipamiento había sido provisto por su similar de Córdoba.

Nos comenta Roberto J. Payró: "...El clima está muy lejos de ser glacial, la temperatura es bien soportable, no hay nieves eternas, ni témpanos, ni se hiela el mar, salvo en algún rincón muy tranquilo y muy pequeño (bahías

down. There is a lot of snow, but it melts in less than two or three days, because northern winds take it away. Peaks stay white all winter long..." His description is really very true-to-life.

Journalist Roberto J. Payró, who visited the area in 1899, wrote the book "The Argentine Australia" (La Australia Argentina). Boatswain Morgan, with the local Naval Command office, was in charge of what he boasted as a "meteorological office." He had good instruments that allowed him to collect climate data for fifteen years. This equipment had been provided by his counterpart in the province of Córdoba.

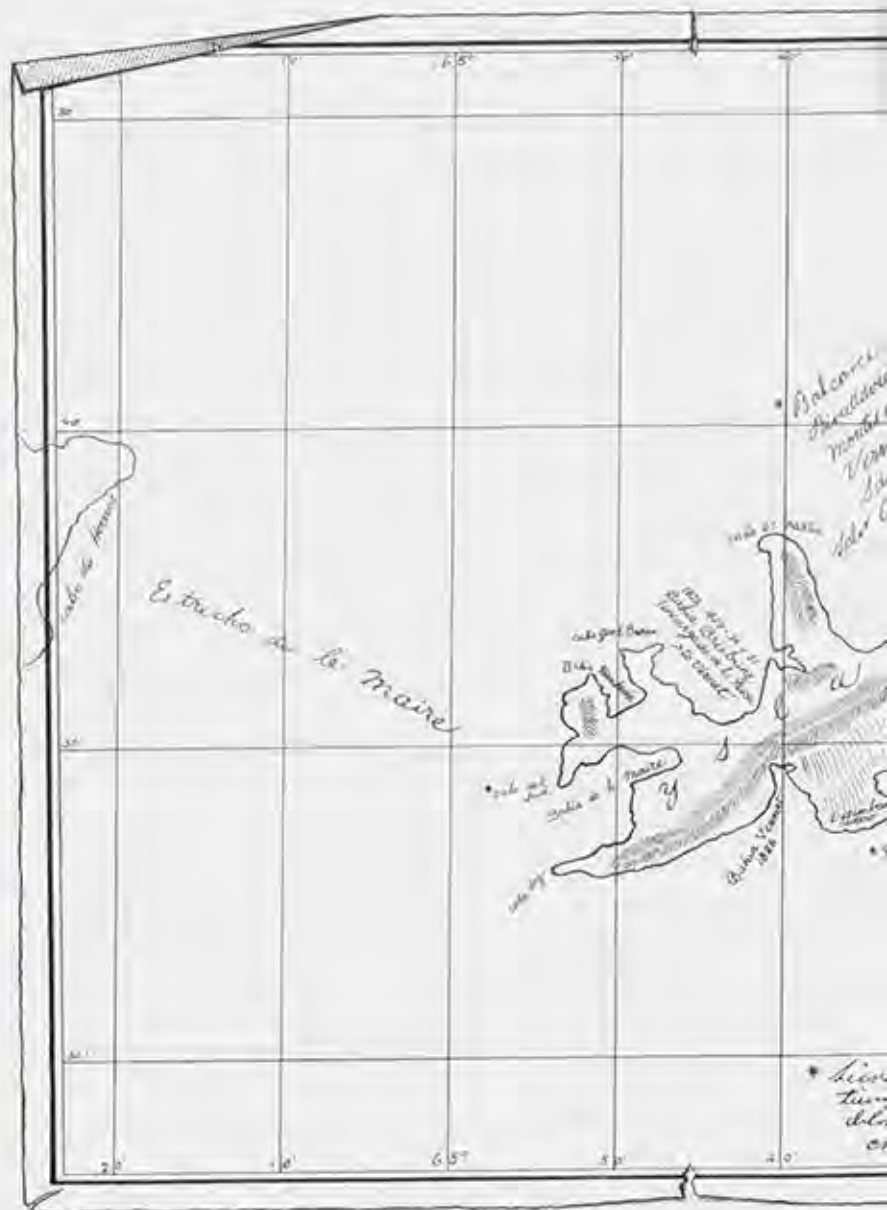
Roberto J. Payró remarks: "... Climate is far from glacial, temperature is easily bearable, no perennial snow or icebergs, no frozen sea, except for some small quiet corner (bays with no waves). People who have lived



establecerse en semejante lugar y como él bien lo dice las motivaciones pueden ser solo de orden político y humanitario porque en cuanto a las riquezas comenta: "...la isla está cubierta de bosques casi impenetrables, de árboles corpulentos y altos relativamente (80 cm de diámetro y 6 a 7 mts de alto los más grandes), pero su suelo es una esponja de tierra y hojarasca acumulada por los siglos, que vierte constantemente agua. La pesca y la caza son insignificantes. Lo único que allí abundan son los lobos marinos de un tamaño extraordinario que habitan a centenares en cavernas profundas que han hecho las olas del mar en algunas bahías..."

No obstante este informe para muchos comerciantes emprendedores como Luis Vernet y Luis Piedra Buena, valía la pena trabajar en ella.

Otro comentario que nos fue aportado por el Dr. Alfredo Becerra es el que encontró también en la revista de la Sociedad Geográfica Argentina (Tomo III de 1885, pg 82) y es el apuntado por el comandante del aviso "Comodoro Py" Teniente Federico Mourglia, en su diario el 20 de febrero de 1885: "...El clima de los Estados no es soportable para los seres humanos, lo demuestran las





the tallest) sturdy trees, but soil is a sponge made up of earth and dead leaves fallen throughout the centuries that is constantly pouring water. Fishing and hunting is scarce. Extraordinarily large seals that dwell in the deep caves waves have left at some bays are the only plentiful resource..."

Despite this report, many enterprising traders, such as Luis Vernet and Luis Piedra Buena, found the island natural resources worth exploiting.

Another comment contributed by Dr. Alfredo Becerra is a passage he found in the magazine of the Argentine Geographic Society (Volume III, 1885, p. 82) written by the commander of the dispatch boat Comodoro Py, Lieutenant Federico Mourglia, in his diary on February 20, 1885: "... Climate on Isla de los Estados is unbearable for human beings, as shown by the meteorological observations available, there is not a single day in the year without rain or snow. Besides, temperature rarely goes up 12° C [54° F] in summer and ranges from 5° to 15° [41° 59° F] below zero in winter."

"Animal life requires special care - trials with cattle and sheep failed. This kind of animals for human

observaciones meteorológicas que tenemos a la vista, no hay un solo día en el año que no haya llovido o nevado, agregado a una temperatura que raras veces ha pasado de 12°C sobre cero en verano y que fluctúa en invierno entre 5° y 15° bajo cero”.

“La vida animal requiere cuidados especiales: los ensayos de cría de vacas y ovejas han dado resultados negativos, es preciso tener estos animales para el consumo de la población en establos y con alimentación importada; lo demás serán sacrificios estériles. Solo la cabra, que vive en las rocas alimentándose de corteza de árboles, soporta este clima”.

Historia de la Isla de los Estados, o la isla Misteriosa

Los primeros que llegaron a la Isla de los Estados fueron los canoeros yaghanes. La llamaban “Chuanisin” o lugar de la abundancia. Se encontraron yacimientos arqueológicos, tanto por Anne Chapman, Victoria Horwitz, Marcelo Weissel y Martín Vázquez. Llegaron pero no se sabe qué pasó con ellos. ¿Habrán podido regresar a Tierra del Fuego?

consumption need sheds and imported food. Any other kind of attempt would be a useless sacrifice. Only goats, living among rocks and feeding on bark from trees, can bear this climate.”

History of Isla de los Estados or the Mysterious Island

The first to reach Isla de los Estados were the Yaghan canoeists. They called this island Chuanisin (or place of abundance). Archaeological sites (findings by



Anne Chapman, Victoria Horwitz, Marcelo Weissel, and Martín Vazquez) were discovered. They did reach, but there are no news as to what happened with them. Did they manage to sail back to Tierra del Fuego?

The Arrival of the Europeans

The first Europeans to descry the island were the crew from the Dutch expedition headed by Schouten and Le Maire. They descried the Sebaldine Islands (name they gave to the Malvinas Islands) on January 16, 1616. On the 24 that same month, they discovered a passage to the south and described the land they saw to the east as "high and rugged." They thought that Staten Landt (Land of the Dutch States-General, the current Isla de los Estados) was part of a large southern territory. In 1624, the jacht Dolphyn belonging to Nassau's Dutch Fleet (Commanded by Jacques L'Hermite) confirmed Staten Landt was an island.



FUEGUINOS

Llegan los europeos

Los primeros europeos que la avistaron fueron los de la expedición holandesa de Schouten y Le Maire. El 16 de enero 1616, avistaron las islas Sebaldas (nombre con que designaron a las Islas Malvinas) y el 24 del mismo mes descubrieron un paso al Sur y definieron la tierra que vieron hacia el este como “Alta y escabrosa”. Creyeron que Staten Land (Tierra de los Estados Holandeses, hoy Isla de los Estados), era parte de un gran territorio austral. En 1624 el yacht Dolphyn de la Flota de Nassau de Holanda (Comandante Jacques L’Hermite) comprueba que se trataba de una isla.

Franceses y piratas

Hasta esta fecha no se sabe a ciencia cierta quiénes fueron los que más tiempo pasaron en ella o la tomaban como referencia en sus navegaciones. Pero sí es concreto que no era ningún misterio esta isla para los navegantes de Saint Maló (Francia). Noel Jouin, presbítero, bachiller de la Facultad de París, comendador de las Órdenes

The French and the Pirates

There is still uncertainty as to who stayed longer at the island or used it as reference for sailing. What we know for sure is that this island was no mystery for seamen from Saint-Malo (France). Noel Jouin, presbyter, high school graduate from the School of Paris, commander of the Military Orders and “priest” in Saint-Malo, named cape San Juan on Isla de los Estados after St. Jean de Luz in January 1706 while commanding the Sage Salomon. He made suggestions about the place he seemed to know very well.

This island was visited by pirates and corsairs such as Bartholomew Sharp, Cavendish, Drake, Hawkins, Merick, and Chidleg, among others. Some of these remained in the names of places on the island, such as the Dampier rocks, named after the famous corsair. Also, the famous seafarer and explorer with the Royal Navy, James Cook (1772), named islands, bays, and other geographical features.

Militares y “cura” de Saint Malo fue quien, en enero de 1706, al mando del Sage Salomon, nombró al Cabo San Juan de la isla de los Estados (por St. Jean de Luz). Dio recomendaciones sobre el lugar que aparentemente conocía muy bien.

Visitada por piratas y corsarios como Bartolomé Sharp, Cavendish, Drake, Hawkins, Merick y Chidleg entre otros. Algunos llegaron a quedar en los topónimos de la isla como las piedras Dampier que llevan el nombre del famoso corsario.

También el célebre navegante y explorador de la Royal Navy James Cook (1772) bautizó islas, bahías y distintos accidentes geográficos.



The Spaniards

The most relevant explorations by Spaniards on Isla de los Estados were Manuel Pando's in 1788 and, especially, another by First Lieutenant Juan José de Elizalde, who was the governor of Malvinas Islands as from June 30, 1790, when Ramón de Clairac left this

Los Españoles

Las más importantes exploraciones de españoles en la Isla de los Estados son las de Manuel Pando en 1788 y sobre todo la del teniente de navío Juan José de Elizalde, quien ejercía la gobernación de Malvinas desde el 30 de junio de 1790, cuando la abandonó Ramón de Clairac (Gob. de Malvinas 1785, 1787 y 1789). Exploró el norte de la isla desde Cabo San Juan, su puerto y encontró dos barcos de Londres con rumbo a California en el puerto de Año Nuevo, donde estaban cazando lobos marinos. Luego no se llevaron más reconocimientos.

Sus primeros propietarios y la ocupación argentina

Aunque fue visitada por los navegantes que recorrían los mares del Sur, recién en 1823 se entregó la isla en concesión a Luis Vernet. Llegó primero su socio y luego Luis Vernet en 1826. El 5 de enero de 1828 se le entrega en propiedad la Isla de los Estados y los terrenos no ocupados por Pacheco en Malvinas. Fue nombrado Gobernador argentino de las Malvinas en 1829 (le fue otorgada la Co-

position (1785, 1787, and 1789). He explored the north of the island from cape San Juan and its harbor. He found two ships from London at Año Nuevo harbor, where they were sealing. They were making a stopover on their voyage to California. After this, they stopped taking keepsakes.

First Owners and Argentine Occupation

Visited by seafarers sailing the southern seas, it was not until 1823 that the island was granted to Luis Vernet in dealership. His partner was the first to arrive and Vernet himself followed him in 1826. On January 5, 1828, he was granted Isla de los Estados in ownership, as well as the land on Malvinas Islands not occupied by Pacheco. He was appointed Argentine Governor of the Malvinas Islands in 1829 (he was assigned the political-military command of these islands in June 1829). He started a logging business at Flinders bay (1825). A couple of years later (1827), he started sealing at Hoppner bay. With the erection of two huts, he started the first permanent factory on the island. There were also others at Cabo San Juan, Basil Hall (this last one was built with

mandancia político militar de Malvinas en junio de 1829). Realizó una explotación forestal en Bahía Flinders (1825). Unos años después (1827) comienza una explotación de lobos marinos en bahía Hoppner y con un par de casillas establece la primer factoría de carácter permanente en la isla; estas fueron en Cabo San Juan como en Basil Hall (esta es de material, piedras y argamasa) y Bahía de Año Nuevo; aunque estos lugares también realizaron importantes explotaciones forestales para el establecimiento-colonia de Malvinas. Luis Vernet realiza una detallada cartografía de Isla de los Estados.

Luis Piedra Buena hace de la isla su cuartel general (1858) para la explotación de las riquezas naturales, es decir pingüinos, lobos y elefantes marinos. En 1868 finalmente le fue entregada en propiedad, como una

rocks and mortar), and Bahía de Año Nuevo. There were also logging activities there to supply the settlement and colony on Malvinas Islands. Luis Vernet prepared detailed charts of Isla de los Estados.

Luis Piedra Buena turned this island into the headquarters (1858) of his activities of natural resources exploitations, that is, penguins, seals, and elephant seals. Eventually, in 1868, he was granted the property of the island in gratitude for his concern about saving the lives of ship wreckers and for being the first one to defend and exercise Argentine sovereignty in the area.

He produced seal oil and obtained seal furs mainly at Puerto Roca, San Juan, Back, Vancouver and Pto. Cook, Crossley Bay, and Franklyn, where the brigantine Espora was lost. He also built there the cutter Luisito with wood obtained in the area in 1873.



ISLA DE LOS ESTADOS - PUERTO COOK



forma de agradecerle su preocupación por salvar vidas de los naufragios y por ser el primero en defender y ejercer la soberanía argentina en la zona.

Sus lugares principales de explotaciones de aceite y pieles de lobos fue en Puerto Roca, San Juan, Back, Vancouver y Pto. Cook, Bahía Crossley, Franklyn donde pierde el Bergantín Goleta “Espora” y construye el cúter “Luisito” con madera de la zona en 1873.

In 1875, he closed this business and headed for Buenos Aires, where he joined the Navy. He was mainly in charge of training sailors and noncommissioned officers assigning them tailored tasks. He also taught how to sail the southern seas and provided counseling services regarding issues with Chile.

The National Government recovered the island (1913) when Piedra Buena’s heirs sold it to the Argentine State. The ownership of the island was transferred to the Navy and, on August 9, 2016, President Mauricio Macri signed a decree turning this island into a wildlife reserve under the National Parks jurisdiction (Parques Nacionales).

The Building of the Lighthouse at San Juan

After the signing of the boundary treaty with Chile in 1881, plans for an Italian-Argentine expedition to explore Tierra del Fuego and Isla de los Estados were started. This was the Argentine Southern Scientific Expedition (1882 -1883) headed by Giacomo Bove and Navy Lieutenant Colonel Luis Piedra Buena. They encouraged the setting up of a lighthouse and suggested this was a potential place for a prison.

En 1875 deja este comercio y se dirige a Buenos Aires donde ingresa a la Marina. Su principal ocupación fue la de adiestrar a marineros y suboficiales estudiando para lo que eran más aptos. Por otra parte enseña sobre la navegación austral y asesora ante los problemas con Chile.

La Isla es recuperada por el Gobierno Nacional (1913) cuando los herederos se la venden al Estado. Se transfiere en propiedad a la Marina y el 9 de agosto de 2016 el Presidente Mauricio Macri firma un decreto como reserva silvestre y queda bajo la jurisdicción de Parques Nacionales.

Construcción del Faro en San Juan

Luego de la firma del tratado de límites con Chile en 1881 se pone en marcha una expedición Ítalo-Argentina para explorar Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. Se trató de la Expedición Científica Austral Argentina (1882-1883) de Giacomo Bove y el Teniente Coronel de Marina Luis Piedra Buena los cuales recomiendan la instalación de un faro y la posibilidad de colocar un presidio.

The National Congress and the Executive Power were surprised with the facilities of the South American Missionary Society (SAMS) they saw in the drawings. The Anglican mission was established at the Bay of Ushuaia. The mission facilities included houses, a school, orchards, sheds for farm animals, and a sewage system, among others. The mission did not hoist the Argentine flag. They had their own mission flag based on the English Union Jack. On the other hand, the converted natives spoke their own language and English.

In response to this, the National Congress and the Executive Power hurried to send the South Atlantic Expeditionary Division to build the lighthouse at San Juan and to set up Navy Rescue Stations and local offices of the Naval Command to patrol coasts and harbors.

Luis Piedra Buena was assigned the organization of this expedition, but he passed away in August 1884. In September, Navy Colonel Augusto Lasserre took over and prepared the expeditionary division.

In 1884, when the fleet of the expedition commanded by Augusto Lasserre arrived at San Juan de Salvamento, they erected the famous lighthouse and set

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

El Congreso y el Poder Ejecutivo se quedan sorprendidos cuando ven los dibujos de cómo era la Misión Anglicana (SAMS) en la Bahía de Ushuaia. Las casas que había, escuela, quintas, animales de granja, además de cloaca, etc. Un tema muy importante es que allí no flameaba la bandera Argentina sino una de la Misión que tenía como base la Union Jack (Inglesa). Por otra parte, los indios "cristianizados" hablaban su lengua y el inglés.

De esta forma el Congreso y la Presidencia actúan rápidamente para enviar una División Expedicionaria al Atlántico Sur para construir el faro de San Juan y establecer Estaciones de Salvataje de la Marina y Subprefecturas para el control policial de las costas y puertos.



up a Rescue Station run by naval officers, a local office of the Naval Command, and a prison. This marked the actual occupation of the island by Argentina. All this took place between April and September. The opening of the lighthouse took place on May 25, 1884. Premises included

a 16-sided house (36 ft or 11 meters in diameter) and double wooden walls with a 20 ft (6.20 m) high zinc roof. At the center, the lighthouse had a mast about 72 ft (22 m) tall. On four of the lighthouse sides, light from seven lamps fueled with a rape seed oil-kerosene mix. The house had three rooms, a kitchen, a living room, and two bedrooms for six

lighthouse keepers. Next to it, there was a small house with a meteorological station, a set of signals and the bedroom for the lighthouse chief. The 82-ft (25 m) mast broke during a storm in 1885 and it was not replaced.

Se encomienda a Luis Piedra Buena que prepare la expedición Sur pero fallece en agosto de 1884. En setiembre nombran al Coronel de Marina Don Augusto Lasserre para la preparación de la división que debería partir al sur.

Es en 1884, cuando la flota de la expedición comandada por Don Augusto Lasserre arriba a San Juan de Salvamento, construye el famoso faro y establece una Estación de Salvataje a cargo de Marinos, una Subprefectura y presidio; realizando una ocupación efectiva de la isla por parte de la Argentina. Esto sucede entre abril y setiembre siendo la inauguración del faro el 25 de mayo de 1884. El mismo constaba de una casa de 16 lados de 11 metros de diámetro de paredes dobles de madera y un techo de zinc de 6,20 m de altura. En el centro tenía

Instead, another was erected next to the lighthouse.

The fleet was made up by the gunboat Paraná (flagship), the transport Villarino, the schooner Cabo de Hornos, the dispatch boat Comodoro Py, and the cutters Patagones, Bahía Blanca, and Santa Cruz, and the

barge María T. They were all anchored at San Juan harbor.

With the building of the “Lighthouse” and the “Rescue Station” (Estación de Salvamento in Spanish), A. Lasserre renamed the place “San Juan de Salvamento.” A party of the expedition group set off to explore the island seeking for natural resources – fishing, sealing, salt mines, shipwreck remains, etc.

Originally, the Expedition was intended to set up two colonies, one on this island and the other in Ushuaia. On the list of supplies taken by the Expedition, we find



un mástil de unos 22 m de altura. Por cuatro lados las ventanas dejaban salir la luz de 7 lámparas de aceite de colza (kerosene). Poseía tres recintos más uno para cocina y estar y dos dormitorios para los 6 torreros. Al lado había una pequeña casa que funcionaba como estación meteorológica, juego de señales y habitación del jefe del Faro. El mástil de 25 m se quebró por una tormenta, en 1885, y no fue repuesto en el lugar. En cambio se colocó uno al lado del faro.

La flota estaba compuesta por la cañonera "Paraná", buque insignia; transporte "Villarino", la goleta "Cabo de Hornos", aviso "Comodoro Py" y los cúteres "Patagones", "Bahía Blanca", "Santa Cruz" y la barca "María T". Todos quedaron fondeados en el Puerto de San Juan.

A raíz de la construcción del "Faro" y de la "Estación de Salvataje" el lugar es rebautizado por A. Lasserre como "San Juan de Salvamento". Algunos integrantes de la expedición parten para estudiar la Isla en búsqueda de riquezas naturales como pesca, lobos marinos, salitres, restos de naufragios, etc.

farming tools and cattle. They even considered taking navy officers with their wives to settle down. But this was not the case. Instead, they took ten prisoners from the National Penitentiary (Buenos Aires) as carpenters for the building of the lighthouse, pier, and various other facilities.

But not all of this was built. Apart from the lighthouse, only four facilities were erected. They were the office for the local Naval Command, with bedrooms for officers, and two barracks for two naval officers brigades and a shed for general storage purposes. The group of premises also included a pier and a cemetery with a chapel at the bottom of the harbor.

The local Naval Command, as a post for rescuing purposes, lacked resources and, on many occasions, even Navy officers at Puerto de San Juan de Salvamento were forced to take their boats and row to ask for help (food) from ships sailing past.

La idea primitiva de la Expedición era instalar dos colonias, una allí y otra en Ushuaia. Figura entre los materiales llevados artículos de labranza, animales y se pensó en marinería casada para que se estableciera en el lugar. Cosa que no sucedió. En cambio si llevaron 10 presos de la Penitenciaría Nacional (Buenos Aires) que se desempeñaron como carpinteros participando en las construcciones del Faro, Muelle y construcciones varias.

Pero todo quedó reducido, además del faro, a 4 construcciones una para oficina de la Subprefectura, con habitaciones para los oficiales y luego dos cuadras para dos brigadas de marineros y un galpón para depósito general. Un muelle y un cementerio con capilla al fondo del puerto.

La subprefectura como delegación para realizar salvatajes no tuvo los medios necesarios y muchas veces los propios marineros del Puerto de San Juan de Salvamento debieron salir a remo a pedir ayuda (alimentos) a embarcaciones que pasaban cerca.



CEMENTERIO de SAN JUAN DE SALVAMENTO

1884 - 1899

" POBRE Y MELANCÓLICO CAMPOSANTO, DONDE NADIE VA A LLORAR NI ORAR POR LOS QUE SE FUERON. OTRAS TUMBAS AISLADAS, DESDEÑADAS. NO TENIAN, NI NOMBRE NI CRUZ: SEPULTURAS DE INDIOS, SEGREGADOS DE LA SOCIEDAD HASTA PARA EL SUEÑO ETERNO..".

ROBERTO J. PAYRO 1899

MUSEO MARÍTIMO DE USHUAIA,
ASOCIACIÓN AMIGOS ISLAS DE LOS ESTADOS
MUSEO BUQUE AUSTRAL PATAGÓNICO.

Noviembre 2003

Vida en San Juan de Salvamento

En particular a mí me parecen interesantes relatos de aquella época de cómo vivían en los alrededores del faro del fin del mundo, o Faro de San Juan de Salvamento. Vamos a reproducir uno de 1884 y nuestra experiencia en 1997 fue similar. Hasta el problema de recuperar las botas dado que quedan hundidas en los turbales. Algunos de más de 7 metros de profundidad.

Expediciones y vida en San Juan de Salvamento

Entre las anécdotas que se pueden encontrar en los dos diarios con que contamos, se encuentran dos del Subteniente Darío Saráchaga, a bordo del cúter “Bahía Blanca”, que demuestran lo duro de la vida en la isla: cuenta que el día 17 de agosto salió con la canoa de la cañonera “Paraná” y cinco hombres para la roquería de los lobos, no habiendo podido llegar a las de dos pelos por el viento que se levantó y sin poder tampoco regresar por los remolinos del cabo San Juan, habiendo tenido que dormir en una cala con la gente, después

Life at San Juan de Salvamento

I myself find particularly interesting the stories of the time accounting for their life style in the surroundings of the lighthouse at the end of the world or San Juan de Salvamento Lighthouse. We will be taking passages from an accounting dated 1884. Our experience in 1997 was similar. Even the difficulty to rescue the boots that sunk in the peat bogs, some of them over 23 ft (seven meters) deep.

Expeditions and Life at San Juan de Salvamento

Among the anecdotes we find in the diaries we have, there are two stories by Second Lieutenant Darío Saráchaga, aboard the cutter Bahía Blanca, that make it clear how hard life on the island was. Saráchaga wrote he set off on the canoe of the gunboat Paraná with five men on August, 17. They were heading for the seal rookery. Having failed to reach the fur seals due to the wind and not managing to return either because of the whirlpools at cape San Juan, the party had to sleep at a cove. First, they had to work for three hours digging in the snow 3 feet



FAROS DEL FIN DEL MUNDO

de trabajar tres horas para sacar nieve de un metro de profundidad y poder hacer un fuego para pasar la noche. “Lo conseguimos pero con mucho trabajo, pues la leña estaba llena de nieve, para conseguirlo empleamos bastante grasa de lobo, inútil casi es decir que a ninguno le fue posible dormir por el frío. Comimos una avutarda y galleta que era lo que teníamos, para tomar agua teníamos que poner nieve al fuego en un bote (lata) de carne, sin embargo, no siempre podíamos tomarla porque se recalentaba demasiado la lata y no podíamos



(one meter) deep in order to make a fire and spend the night there. “We managed to do it, but it was very hard work, because firewood was full of snow. We used a lot of seal fat. Needless to say, nobody could sleep because of the cold weather. We ate a great bustard and the crackers we had. To get water, we had to melt snow in a meat can. But we could not always drink it because the can was too hot to put on the lips and, if we waited for it to cool down too much, water would freeze again. At 6 a.m. on the following day, we set off with fair weather, light N. wind



arrimarla a los labios y si la dejábamos enfriar demasiado volvía a congelarse. A las 6 a.m. del día siguiente salimos con tiempo claro, viento N. muy escaso llegando a bordo del cutter Bahía Blanca a las 9 a.m. donde alegramos el estómago con un buen café con caña a los marineros y un mate amargo para mí”.

Faro de San Juan de Salvamento en 1900, según figura en el Primer Derrotero de las Costas Argentinas

Por el primer Derrotero de las Costas Argentinas, realizado en el año 1900, podemos encontrar nuevos detalles del faro de San Juan de Salvamento. Allí, después de describir las características del puerto, un ítem nos habla del faro:

“Luz.- En punta Lasserre, punta O. de la entrada al puerto de San Juan, hay un faro de luz blanca fija, que fue inaugurado el 25 de mayo de 1884. Dicha luz está colocada dentro de una casilla en la cima de un promontorio de 60,96 metros de altura: la luz es blanca fija y fue construida como para alcanzar 14 millas en tiempos claros, pero según denuncias hechas en 1891 y

and got aboard the cutter Bahía Blanca at 9 a.m., where we made our stomachs happy with a nice coffee with eau-de-vie and mate with no sugar for me.”

Lighthouse at San Juan de Salvamento in 1900 as Appears on the First Argentina Coastal Pilot Chart

In the Argentina Coastal Pilot Chart issued in 1900, we find new details on the lighthouse at San Juan de Salvamento. After a description of the characteristics of the harbor, there is an entry about the lighthouse:

“Light.- At Lasserre point, W. point at the entrance of San Juan harbor, there is a lighthouse with a fixed white light that was inaugurated on May 25, 1884. That light is inside a hut at the top of a 60.96-m [200 ft] high hill. It's a fixed white light that was set up to reach 14 miles with fair weather. But there have been claims in 1891 and later that this visibility has been reduced to 10 miles. ”

“Considering the lighthouse as the vertex, it sends out a 90 degrees light covering from N. 40° E. and S. 50° magnetic o. It is equipped with a reflection light system with a parabolic reflector and nine lamps with their nine

con posterioridad, la visibilidad ha quedado reducida a diez millas.

Alumbra tomando el faro como vértice un sector de 90 grados comprendido entre el N. 40° E. y S. 50° O. magnético- El sistema de luz es de reflexión (sic), con reflector parabólico, tiene nueve lámparas con igual número de mechas- La casilla del faro, se eleva unos tres metros sobre el terreno- Es circular de madera y zinc pintada de blanco- Antiguamente sobre el techo, se levantaba un asta que remataba en una grímpola esférica, pero a causa de la fuerza del viento se ha suprimido el asta, adosando directamente la grímpola sobre el techo. En las inmediaciones de la casilla, está la casa de los torreros, constituida de dos piezas de madera, con techo de zinc a dos aguas, el todo pintado de blanco- El faro está situado en 54° 23' 24" de latitud Sud y 63° 47' 01" de longitud Oeste".

Es muy interesante esta observación dado que nos habla de un mástil con una "bocha" que fue derribado por el viento y luego colocado sobre el techo. No se trataba de una linterna elevada sino de una marca.

wicks. The lighthouse hut is around three meters [10 ft] above land level. It is a circular wooden and zinc white building. On the roof, it used to have a shaft with an spherical pennant as tip. But strong winds did away with the shaft and now the pennant is directly on top of the roof. Near the hut, we find the lighthouse keepers' house. It includes two wooden white rooms with a zinc saddle roof. The lighthouse is located at 54° 23' 24" of South latitude and 63° 47' 01" of West longitude."

This is a very interesting remark, because it mentions a shaft with a "ball" that collapsed with strong



Críticas al emplazamiento del faro, sector de iluminación y su alcance, y servicios que presta la “Estación de Salvamento”

Es interesante leer la opinión sobre el faro, su funcionamiento y utilidad por el emplazamiento, de una visita realizada en 1893 (9 años después de su inauguración). Esta nota fue publicada en el Boletín del Centro Naval (Tomo 11, Boletín 115, pg. 24).

Según la nota podemos resumir que el faro adolecía de algunos puntos muy desfavorables como ser: a) ubicación, b) alcance y c) sector de su iluminación. La ubicación era muy desfavorable dado que hacia el norte del faro estaba el grupo de las islas de Año Nuevo, además de restingas y piedras aisladas. Su alcance era reducido dado que si bien el gobierno nacional hablaba de 14 millas, para las cartas inglesas de la época, su alcance real era de 3,5 millas. Su sector lumínico era de unos 94 grados interceptado al este por el cabo Forneaux y al este por el cabo San Juan.

Al ser realizado con una construcción algo débil iba a tener que ser reconstruido. Es entonces cuando opinan

winds and was later replaced on the roof itself. This was not a tall lantern, but a mark.

The Location of the Lighthouse, It's Lighting Sector and Reach, and Services by the “Rescue Station” Receive Criticism

From a visit that took place in 1893 (nine years after the inauguration), we get interesting opinions about the lighthouse, its operation and usefulness regarding location. This article was published in the Naval Center Bulletin or Boletín del Centro Naval (Volume 11, Bulletin #115, p. 24).

According to the article, we can sum up the lighthouse had the following weak points: a) location, b) reach, and c) lightning sector. Its location was extremely disadvantageous in that, to the north of the lighthouse, there was the group of Año Nuevo islands, apart from sandbars and isolated rocks. The reach of the light was reduced. While the national government declared the light reached 14 miles, English charts of the time mentioned its real reach was 3,5 miles. Its lightning sector

que no vale la pena hacerlo y en cambio sí sería oportuno levantar uno nuevo en la isla más al norte del grupo de las de Año Nuevo, es decir isla Observatorio. Las ventajas serían muchas como que no habría otros escollos más al norte, su sector lumínico de unos 205° y con un alcance de unas 20 millas con tiempo claro. Esto haría que la luz fuese buscada por los navegantes para de esa forma tener una posición observada confiable y poder ajustar los cronómetros (para determinar la longitud). Otra de las ventajas es que el lugar es menos brumoso que San Juan.

También enfatizaron en el punto que en San Juan de Salvamento, por el poco ángulo visual que posee el faro y la subprefectura (o Estación de Salvamento, como la llaman), se enteran de los naufragios y de lo que sucede fuera de dicho lugar solo cuando vienen a comunicárselo.

En cuanto a la subprefectura opinan en la nota que debe ser trasladada a puerto Cook. Sostienen que se trata de un mejor puerto que incluso puede ser tomado por buques de vela cuadra y ponen el ejemplo de la goleta "Cabo de Hornos".

was 94 degrees interrupted on the west by cape Forneaux and by cape San Juan on the east.

As the lighthouse building was somewhat weak, it needed rebuilding. They came to the conclusion that the lighthouse was not worth rebuilding. Instead, it would be advisable to erect a new lighthouse on an island further north of the group of Año Nuevo islands, that is, Observatorio island. There would be many advantages, for example, there would be no other obstacles further north. The lightning sector would be about 205° with a 20-mile reach with fair weather. Then seamen would seek for this light for a trustworthy position to observe as a reference to adjust their chronometers (to calculate longitude). Being less misty than San Juan, this place had an additional advantage.

They also pointed out that, given the acute visual angle of San Juan de Salvamento and the local Naval Command office (also known as Rescue Station), the officers at the office only got to know about shipwrecks outside if the incident was reported to them.

As for the local Naval Command office, they were of the opinion that it should be transferred to Puerto Cook.

Leyendo la nota se puede advertir el abandono que existía al tratarse de temas del sur. Tanto en los víveres y ropa, como en los elementos de seguridad y combustible para el vapor “Golondrina”. También resaltan la necesidad de un médico y presupuestos un poco más holgados como así también un poco de cordura y enviar los elementos que se necesitan según la latitud, es decir ropa de invierno y no de verano.

El Faro del Fin del Mundo se muda

Durante muchos años se recomendó que el Faro de San Juan de Salvamento se mudara a un mejor lugar. Sucede que donde estaba ubicado tenía un sector de luz de solo 93°. Dos puntas de tierra limitaban su visión, que era solo desde el norte. Justamente hacia el norte está la isla Observatorio y los islotes Elizalde, además de restingas de los cabos y piedras sueltas.

Podríamos decir que se trataba de un faro para recalarse en el puerto de San Juan y no para posicionarse. Esto fue una trampa mortal para muchos barcos que tratando de encontrar la luz salvadora, quedaban a la merced de





las fuertes corrientes del lugar y terminaron contra una isla o contra la restinga de un Cabo, convirtiéndose en naufragos y maldiciendo a todos los espíritus. Julio Verne transformó estas desdichas en su novela por piratas que encendían o apagaban el fuego confundiendo a los navegantes. En la realidad se confundían solos.

Hubo varias quejas y sucesivas inspecciones de la Armada hicieron que se publicara en el Boletín del Centro Naval, Nº 115, de junio de 1893:

“...La instalación de un faro de primer orden en la punta N. de la isla, más afuera del grupo llamado de “Año Nuevo”, distante seis millas de la costa, con un sector de iluminación de 205º y con un alcance, en tiempo claro de 20 millas...”.

“...Las ventajas de esta posición son inmejorables.

Por su situación especial que le permita ser el punto más a vanguardia de todo el sistema peligroso de la isla, siéndole fácil a cualquier buque que venga en cualquier dirección comunicar y aún acercarse hasta dos millas de distancia, si así lo necesitase, sin peligro de ninguna especie.

They claimed Puerto Cook was a better harbor that could be used even by ships with square sail, mentioning the schooner Cabo de Hornos as an example.

On reading the article, we become aware of the neglect for southern issues. There was lack of food supplies and clothes, as well as safety equipment and fuel for the steamer Golondrina. In their report, they also highlighted the need for a doctor and a higher budget. There was also need for good sense to send supplies suitable for the latitude, that is, winter clothing instead of summer clothing.

The Lighthouse at the End of the World Moves Out

The relocation of the Lighthouse at San Juan de Salvamento to a better location had been advised for many years. In its location, the lighting sector was only 93º. The sight of the lighthouse (visible only from the north) was limited by two land points. It is exactly on the north where the Observatorio island and Elizalde islets are found, apart from the cape sandbars and scattered rocks.

Por dominar con su luz todos los cabos más salientes de la isla.

Por no ser tan sensibles las brumas y permitir al personal vigilar todo el horizonte y poder prevenir o acudir a un siniestro.

El navegante que al anochecer se encontrara cercano a la isla, en esas terribles y largas noches de invierno, tendría un punto seguro para arreglar sus cronómetros, y la confianza en que la luz no solo le permitiría corregir sus rumbos, sino que lo acompañaría hasta cinco millas afuera del cabo San Juan, por el E. y 3 del cabo San Antonio por el O...”.

La mudanza recomendada entonces se llevó a cabo nueve años después, en octubre de 1902. Siguiendo los diarios del faro, encontramos:

“El día 30 de este mes (septiembre), por superior orden se apagó el faro de San Juan por haberse inaugurado el Faro de Año Nuevo”.

1º de octubre: en la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación se prendió la luz media hora antes del horario reglamentario”.

Imaginemos la situación de un piloto que avanza

We could say that this was a lighthouse to put at San Juan harbor and not for positioning. This was a fatal trap for many ships that, in an attempt to find the light of hope, were victims of the strong local currents and were driven against cape sandbars, thus wrecking and cursing every spirit. Jules Verne turned these mishaps into pirates that would make and put out fires confusing sailors. In fact, sailors got lost on their own.

There were complaints and a series of inspections by the Navy ended up with the following article on the Naval Center Bulletin, # 115, June 1893.

“... The erection of a first-class lighthouse on the N. point of the island, outside the group called ‘Año Nuevo,’ located six miles from the coast, with a 205º lightning sector and a 20-mile reach with fair weather...

... The advantages of this position are unmatched.

This vanguard position in the context of the dangerous island system will make it easy for vessels coming from any direction signaling or even approaching as near as two miles, if necessary, without taking any risks.



del norte hacia el sur para posicionarse y controlar sus cronómetros (para conocer con exactitud el meridiano). Argentina en ese momento tenía un faro en Martín García, otro en Puerto White y el de San Juan de Salvamento. Es decir nada; recién en 1904 se puso el de Cabo Vírgenes (boca oriental del Estrecho de Magallanes). Uruguay mantenía el de isla Lobos y Montevideo. Pero que les fuera útil para acercarse a doblar el Cabo de Hornos...

La reubicación del faro fue finalmente impulsada por la construcción del "Observatorio Magnético" que tuvo su origen en el VII Congreso Internacional de Geografía (Berlín 1899) cuando la Real Sociedad

The lighthouse light would reach the most prominent capes of the island.

Also, mist is less heavy and lets officers watch all along the horizon preventing accidents or conducting rescue operations.

Any seaman sailing near the island at sunset, in one of those hard and long winter nights, would have a safe point to relay on to adjust his chronometers. He could also trust this light to adjust his course and follow him five miles outside cape San Juan on the E. and three miles outside cape San Antonio on the W..."

The relocation of the lighthouse they advised took place nine years later, in October 1902. In the lighthouse log, we can read:

"On the 30th this month (September), the lighthouse at San Juan was turned off as the Lighthouse at Año Nuevo started to operate.

October, 1st: The new lighthouse at Año Nuevo was inaugurated today. It was tested in advance half an hour before the set hour."

Let's think of a pilot sailing from north to south who needs positioning and checking his chronometers

Geográfica de Londres pide al gobierno argentino colaboración con la Comisión Internacional Organizadora de la Expedición Antártica. Se construye el faro y diversas instalaciones meteorológicas, observatorio magnético, casas y depósitos. Es así como este lugar se convierte en el último punto donde las expediciones antárticas recalaban previo salto a lo desconocido. Allí comparaban los instrumentos que la expedición llevaba con otros en tierra firme para realizar los ajustes necesarios; sea tanto en los cronómetros marinos (longitud) como con los equipos magnéticos. En 1917 se levantaron todas las instalaciones quedando solo el faro.

En la isla recalaban las expediciones del Dr. Charcot, de Otto Nordenskjöld y la corbeta "Uruguay" en misión de rescate de la expedición sueca, además de muchos otros exploradores. El lugar tenía corrales para los animales que traían para carne, generalmente capones, y también grandes caniles para aclimatar los perros que iban hacia el antártico. Es que estos perros traídos a bordo desde el hemisferio norte sufrían mucho por el paso del ecuador. Los planteles eran rearmados con perros de las islas Malvinas.

(to establish the exact meridian). At that time, Argentina maintained a lighthouse at Martín García island, another at Puerto White, and a third one at San Juan de Salvamento. That is, lighthouses were very scarce. It was not until 1904 that the lighthouse at Cabo Vírgenes (boca oriental del Estrecho de Magallanes) was erected. Uruguay maintained lighthouses at Lobos island and Montevideo. Seamen were still lacking a lighthouse they could use to double Cape Horn...

Eventually, the relocation of the lighthouse was encouraged by the building of the "Magnetic Observatory" born from the Seventh International Geographical Congress (Berlin, 1899), when the Royal Geographical Society at London asked the Argentine government to work with the International Organizing Committee for the Antarctic Expedition. The lighthouse and other meteorological facilities, the magnetic observatory, houses, and warehouses were built. Thus, this turned out to be the last stop for Antarctic expeditions before their leap into the unknown. At that point, expeditions compared their instruments against instruments on land to make the necessary adjustments, both on marine

En la época de las grandes expediciones antárticas, para 1903 era hasta desconocido el contorno del “Continente Blanco”, la Isla Observatorio fue algo así como el Cabo Cañaveral para los viajes de los astronautas a la Luna. Con la diferencia que estos últimos sabían a donde iban, estaban comunicados y no era por muchos días si todo salía bien. En el caso de los exploradores polares salían por lo menos por un año.



chronometers (longitude) and on magnetic equipment. In 1917, all facilities were dismantled and only the lighthouse was left.

Expeditions under the command of Dr. Charcot and Otto Nordenskjöld, and the mission of the corvette Uruguay involved in an operation to rescue the Swedish expedition, among many other explorers, made stopovers at the island. This place had yards for animals brought for their meat (usually mutton), as well as large doghouses for dogs to get acclimatized on their way to Antarctica. These dogs coming from the northern hemisphere suffered a lot with the crossing of the equator. Parties of dogs were regrouped with dogs from the Malvinas Islands.

By 1903, the era of great Antarctic expeditions was in full swing and the boundaries of the “White Continent” were unknown. Observatorio Island was like Cabo Cañaveral for voyages to the Moon. But astronauts knew their destination, they were in touch with the Earth and their voyage was for a few days if everything run smoothly. For polar explorers, voyages lasted at least one year.



Recuperación de los restos del Faro de San Juan de Salvamento
Remains of the Lighthouse at San Juan - Rescue Operation



Foto/Photo: 1971

En 1989 hicimos la primera aproximación al faro de San Juan con un grupo de la POLTEL (TV Polaca) y fue una tarea muy difícil, no quedaba nada de las sendas ni caminos que contaban los relatos. Subir desde el mar fue imposible.

Varios intentos y luego campo traviesa desde lo que fueran las construcciones de Marina llegamos. Vimos el faro colapsado con muy mal tiempo y nos fuimos.

En 1995 por un convenio realizado con el Contralmirante Horacio Fisher (Área Naval Austral), junto con Carlos Pedro Vairo, director del Museo Marítimo de Ushuaia y Oscar Zanola Director del Museo del Fin del Mundo, firmamos un convenio de colaboración para el estudio de la Infraestructura Humana realizada en la Isla de los Estados. Así fuimos al lugar y además del Cementerio trabajamos con el sendero al faro, el faro ya colapsado totalmente, el muelle de unos 50 m de largo y las construcciones que hizo la Marina sin haber podido distinguir bien cada una de ellas.

En ese momento fueron de la partida: Darío Urruty, Gimenez Hutton, Oscar Zanola, Carlos Pedro Vairo y como arqueólogo Luis Piana. Después de este viaje se

In 1989, we first approached the lighthouse at San Juan with a crew from the POLTEL (Polish TV). This was a very hard task as there was nothing left of the paths or tracks mentioned in accountings. Climbing from the sea proved to be impossible.

After several attempts, we reached the site on foot setting off from the old Navy facilities. We managed to spot the collapsed lighthouse with very bad weather and left.

In 1995, a collaboration agreement was signed by Rear Admiral Horacio Fisher (Southern Naval Area), Carlos Pedro Vairo, Director of the Maritime Museum of Ushuaia, and Oscar Zanola, Director of the End of the World Museum. We aimed at conducting research activities regarding Human Facilities on Isla de los Estados. We arrived there and worked on the cemetery, the path to the lighthouse, the lighthouse that was already completely collapsed, the pier about 164 ft (50 m) long, and the facilities erected by the Navy. We could not tell them apart.

Our group was made up by: Darío Urruty, Gimenez Hutton, Oscar Zanola, Carlos Pedro Vairo, and the archaeologist Luis Piana. After this opening exploration, we made other trips. One of them was aboard the sailing boat

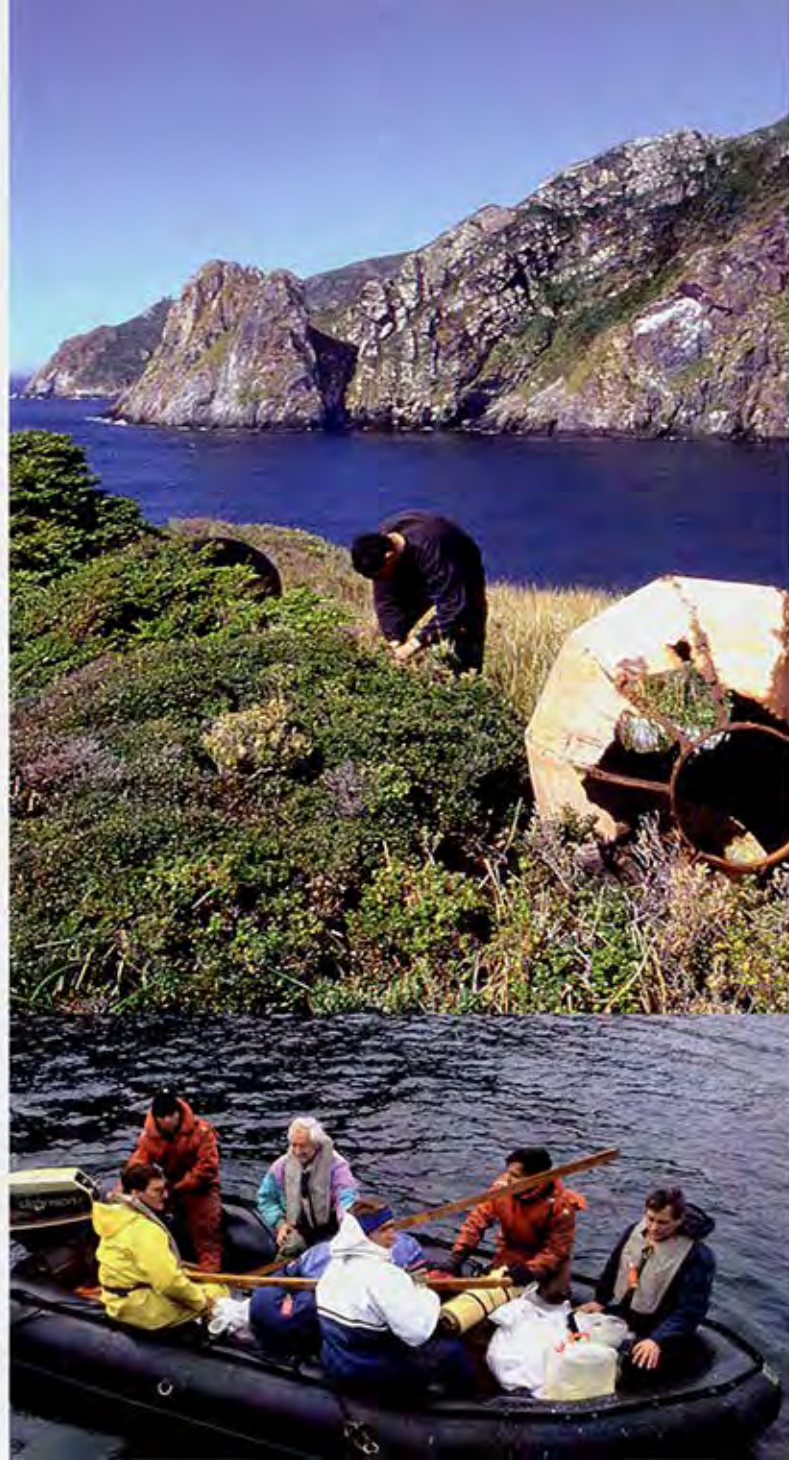


Callas. We conducted a thorough survey of the northern side of the island and some harbors on the south, and Franklyn Bay.

In 1997, with the support of the Argentine Navy and under the supervision of Engineer Miron Gonik, the lighthouse plan was drawn and we recovered every possible element before the arrival of the French that would take the remains away. While the lighthouse for the French represented a famous novel, for us Argentinians it meant the first act of sovereign possession of the region by the Argentine State.

With the support of the dispatch boat ARA Suboficial Castillo, the dispatch boat ARA Sobral and taking advantage of the icebreaker ARA Irizar, in operation in the area, we used the helicopters to move all materials to the ship and take them to Ushuaia.

In 1997, we built a 1/1 model of the Lighthouse. Inside, we arranged everything as in the old lighthouse, including floors, central mast, windows, and walls. This was a good way to protect the remains and visitors would get to know how the actual lighthouse had been. Then old lanterns like the original ones were acquired and the interior of





FAROS DEL FIN DEL MUNDO

sucedieron varios, como el del velero Callas con el cual hicimos un relevamiento exhaustivo del lado norte de la isla y algunos puertos del lado Sur y de Bahía Franklyn.

Ya en 1997 con el apoyo de la Armada Argentina bajo la supervisión del Ingeniero Miron Gonik se confeccionaron los planos del faro y se recuperó todo lo que se pudo antes que lleguen los franceses que retirarían los restos. Si para ellos representaban una novela famosa, para nosotros fue el primer acto de posesión soberana de la región por el Estado Argentino.

Con el apoyo del Aviso ARA Suboficial Castillo, el Aviso ARA Sobral y aprovechando el paso del rompehielos ARA Irizar, utilizamos los helicópteros para bajar todo el material al buque y llevarlo a Ushuaia.

En 1997 construimos una maqueta tamaño 1/1 del faro y dentro de ella armamos el antiguo faro, con su piso, mástil central, ventanas y paredes. De esta forma quedaba protegido y los visitantes podían enterarse cómo era el verdadero. Luego se consiguieron linternas como las que se usaban en ese momento y se fue recreando todo el interior. También se trabajó sobre la forma de vida de los torreros, lugar de depósito de víveres, y elementos









encontrados que nos muestran la alimentación que tenían, lectura, y vestimenta.

Es así como el 3 de octubre de 1997 se realiza la inauguración del faro en Ushuaia estando presentes la Presidenta de la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Sitios Históricos, Sra. Magdalena Failacce y los Sres. Sec. de Educación Don Fernández Arroyo; el Sr. Jorge Luis Trabuchi por el Museo Marítimo; el Sr. Comandante del Área Naval Austral Contralmirante Don Mario Enrique García y el Sr. Intendente de la Municipalidad de Ushuaia Ing. Jorge Garramuño.

Desde la inauguración se realizan visitas guiadas al mismo y se explica su función en esa época. Contribuyó mucho para que quede en claro que el faro de la entrada a Ushuaia (faro Les Eclaireurs) no tiene nada que ver con el verdadero faro del fin del mundo, el de Isla de los Estados, el cual es prácticamente imposible de visitar para un turista común que llega a Ushuaia. Se deben realizar excursiones de casi una semana de duración.

the lighthouse was recreated. We also conducted research on the lighthouse keepers life style, the pantry, and other elements found that reveal their diet, reading, and clothing habits.

Eventually, the lighthouse model was inaugurated in Ushuaia on October 3rd, 1997. The following attended: President of the National Committee on Museums, Monuments, and Historical Sites, Mrs. Magdalena Failacce; the Secretary of Education, Mr. Fernández Arroyo; Mr. Jorge Luis Trabuchi, on behalf of the Maritime Museum; the Commander of the Southern Naval Area, Rear Admiral Mario Enrique García; and the Mayor of Ushuaia, Eng. Jorge Garramuño.

As from its inauguration, guided visits to the lighthouse replica provide information about its function at the time. This model lighthouse made an important contribution in that it made it clear that the lighthouse at the entrance of Ushuaia (Les Eclaireurs lighthouse) has not relation at all with the actual lighthouse at the end of the world that used to be on Isla de los Estados. A visit to its original site is practically impossible for regular tourists visiting Ushuaia. This kind of visit would take almost a week to be completed.

Expedición “Callas 97”, a la Isla de los Estados

Como complemento a los trabajos que el Museo Marítimo de Ushuaia venía realizando en la Isla de los Estados con el faro de San Juan de Salvamento y puerto Cook, donde se realizó un Relevamiento de la Infraestructura Histórico-Humana de ambos lugares, en un convenio suscripto con la Armada Argentina y el Museo del Fin del Mundo, se decidió recorrer la costa de la isla para ver qué restos de naufragios se podían encontrar. En realidad, se buscaba determinar cuáles eran los lugares más propicios para improvisar un astillero y dónde se pudo haber perdido la goleta “Espora”. Siempre nos guiamos por el diario de Luis Piedra Buena.

Fue así como, durante el mes de abril de 1997, realizamos una corta expedición a la Isla de los Estados con el objetivo de recorrer toda la costa del lado norte de la isla, la isla Observatorio y lo que pudiéramos del lado sur, que se limitó a la bahía Franklin.

Utilizamos como medio de transporte al velero “Callas”, un ketch de 14 metros de eslora que, además de muy fuerte y maniobrable, nos permitía comparar mejor





“Callas 97” Expedition to Isla de los Estados

To complement the studies the MMU had been conducting on Isla de los Estados on the lighthouse at San Juan de Salvamento and Cook harbor (where research on the Human Historical Facilities in both places was conducted under an agreement entered into among the Argentine Navy, the MMU, and the End of the World Museum), we decided to survey the shores of the island searching for possible shipwreck remains. In fact, we aimed at identifying the sites more suitable for a makeshift shipyard and the possible site where the schooner Espora could have been built. We always used Luis Piedra Buena’s diary as our guide.

So, in April 1997, we made a short expedition to Isla de los Estados with the aim of visiting all along the northern coast of the island, Isla Observatorio, and as much as we could of the south side, which was limited to Franklin bay.

Our transport was the sailing boat Callas, a 46 ft-long (14 m) ketch. Being sturdy and maneuverable, it enabled us a comparison of speed and situations Luis Piedra

las velocidades y las situaciones con las que se pudo topor don Luis Piedra Buena. Todo es muy diferente desde el puente de mando de un aviso, un velero chico tiene acceso a lugares que nunca podría ni pensar de llegar con un buque. Llevamos un bote de goma con su motor, equipo de buceo y todo lo necesario para caminar toda la costa y explorar cada uno de sus arroyos y ríos.

La expedición estuvo compuesta por Jorge Luis Trabuchi, "Captain and Owner" del velero "Callas"; Gabriel Asbi, cameraman; Daniel Kuntschik, buzo y navegador; Darío Urruty, de todo; Adrián "Osito" Jimenez Hutton, fotógrafo y periodista; Aníbal Moya, oficial de la Prefectura; y el que firma el presente trabajo. Las observaciones volcadas en esta parte del libro tuvieron ese origen.

Una visita a fines del 1900 a Isla Observatorio y San Juan de Salvamento

Como complemento de lo expuesto, y para acercarnos a nuestros días, copiamos un breve comentario sobre la isla Observatorio del Derrotero actual. El fon-

Buena could have faced. Everything looks different from the navigation bridge of a dispatch boat. A small sailing boat can reach places a ship could never think of. We took a rubber dinghy with its engine, diving equipment and all supplies necessary to walk along the shores and explore every river and creek.

Our expedition included Jorge Luis Trabuchi, Captain and Owner of the sailing boat Callas; Gabriel Asbi, cameraman; Daniel Kuntschik, diver and navigator; Darío Urruty, for multiple purposes; Adrián "Osito" Jimenez Hutton, reporter and photographer; Aníbal Moya, Naval Command officer; and the author of this book. Observations included in this part of the book were obtained during this expedition.

A Visit at the Turn of the Millennium to Isla Observatorio and San Juan de Salvamento

In order to complete what we have already mentioned, and to advance in time until our days, we transcribe a short comment on Observatorio Island from the current Pilot Chart. The anchoring place is at Miguel

deadero está en la bahía Miguel y cuenta con la playa de la Olla para desembarcar donde se encuentra una casilla para tubos de gas. Esta bahía está formada por punta Maciel, al NE y punta Lugo al SW. Dice que es abrigado de los vientos del 3º y 4º cuadrante (los del oeste), pero con vientos de otras direcciones habrá que abandonarlo. Salvo en caso de mucha necesidad, no se pasará la noche en él.

Da como recomendación: “Hay que prestar atención a las piedras que hay en el fondeadero”.

Al norte de la isla se han observado fuertes escarceos hasta 20 millas de la costa, en horas correspondiente a la marea creciente y con vientos del WSW, de fuerza 5, contrarios a la marea. Una hora antes o después de los cambios de marea, se encontrarán en las proximidades de la isla escarceos producidos por el choque de las corrientes contra las puntas”.

De más está decir que son todas observaciones muy ciertas y que hay que tener en cuenta siempre. En nuestra última recalada (abril de 1997) y si bien el tiempo era calmo, los escarceos de marea pintaban al mar con olas rompiendo a ambos lados de la isla. En un velero

bay and includes La Olla beach (with a hut with bottled gas) for disembarking. This bay is formed by Maciel point on the NE and Lugo point on the SW. This anchoring place, adds the Chart, is sheltered from the 3rd and 4th quadrants (on the west), but with winds from other directions vessels will have to sail out. Vessels will stay anchored overnight only if extremely necessary.

The Pilot Chart's advise is: “Watch out for rocks at this anchoring place.”

Strong whitecaps have been registered as far as 20 miles from the coast north of the island. This occurs with rising tide and WSW force 5 winds against the tide. One hour before or after the changing of tides, whitecaps will be found in the surroundings of the island due to currents striking against the points.”

Needles to say, all these observations are true to life and one has to consider them on every occasion. Last time we stopped there (April 1997), and regardless of calm conditions, whitecaps would paint the sea with breaking waves on both sides of the island. Aboard a sailing ship like ours (46 ft or 14 m), shakes can be very violent and even dangerous.



We dropped anchor at the small bay and secured the sailing ship to a rock on the coast. The weather forecast the Naval Command at Ushuaia had reported through the radio (L3P) was rather adverse: “As from Tuesday evening (today), very strong N and NW winds changing to the SW at 70 km and to the S. On Wednesday, a 75/88 km storm. This will continue through Thursday weakening in the evening. On Friday, it will continue to weaken and change to E SE.” We had just escaped from a storm that had lasted almost four days only to hear a warning of another with a similar duration coming. We made up our minds immediately: we had no time to lose and would complete all possible tasks.

We disembarked on the beach with the hut containing the gas bottles that were used to turn the lighthouse on. This is a stony beach with a small shoal with plenty of seaweeds. Aboard the sailing ship, Jorge and Anibal had stayed watching and we would be taking turns. As weather was obviously adversely changing with large storm clouds slowly approaching from the north, we forced ourselves to a three-hour visit at the most.

como el nuestro (14 metros), las sacudidas pueden ser muy violentas y hasta peligrosas.

Fondeamos en la pequeña bahía y aseguramos al velero a una roca en tierra. El parte meteorológico que nos había pasado Prefectura Ushuaia por radio (L3P) era bastante adverso: “A partir de la noche del martes (hoy) vientos Muy Fuertes del N y NW borneando al SW de 70 km pasando al sector S para el miércoles temporal con fuerza 75/88 km. Continuando el día jueves y disminuyendo por la noche. Viernes continúa disminuyendo borneando al E

SE". Acabábamos de salir de un temporal que duró casi cuatro días para escuchar el aviso de otro que tenía una duración similar. La decisión fue inmediata: no perder tiempo y hacer todo lo máximo posible.

Descendimos a la playa donde está la casilla para los tubos de gas que en tiempo pasado alimentaban la luz del faro. Es una playa de piedra con una pequeña rompiente plagada de algas. En el velero habían quedado de guardia Jorge y Aníbal que después nos turnaríamos. Como el desmejoramiento del clima era evidente, negros nubarrones avanzaban despacio del norte, nos impusimos una visita de no más de tres horas.

De la escalera metálica para subir el barranco de unos 25 metros no quedaba casi nada. Había ciertas partes y decidimos subir por donde estaba la cañería de gas que llega hasta el faro. El ascenso no fue fácil



Practically nothing was left of the metal 25-m flight of stairs to climb the ravine. There were only some parts of the stair left and we decided to climb using the old gas piping that gets up to the lighthouse. Climbing was not easy as, in part, we had to crawl under the low shrubs.

Once up there, we could see that sheds, the path and other facilities appearing on the current chart there are only remains, practically in archaeological conditions.

Only the freight elevator seemed to be erected not so many years ago. Guided by the poles that supported the gas piping, we advanced into the interior of the island. The view was completely different from that we were used to. The only familiar thing were the areas with peat bogs and swamps; the rest seemed like another region. There was not a single tree, only some low shrubs (mata negra) that grew tightly in some areas. High grass simi-

dado que, por partes, nos arrastramos cuerpo a tierra por debajo de arbustos achaparrados. Una vez arriba, comprobamos que tanto de los galpones como el sendero y demás detalles que figuran en la carta de navegación en la actualidad solo quedan restos, casi arqueológicos, de los mismos.

Solo el montacargas parecía que había sido reparado no muchos años atrás. Siguiendo los postes que mantenían los caños de gas, nos fuimos internando hacia el interior de la isla. El espectáculo era totalmente diferente al que estábamos acostumbrados. Lo único parecido eran las partes de

suelo con turba y cenagoso, el resto era como haber cambiado de región. No se veía ni un solo árbol, solo algunos arbustos achaparrados (mata negra) que crecían en forma muy tupida y por sectores. Pastos altos similares a los de las Islas Malvinas completaban el espectáculo. Las



lar to grass found on the Malvinas Islands completed the scene. Those areas with drier soil were with rabbit holes and, near the lighthouse, we found an abandoned penguin rookery as, at that point, they had already started their pelagic cycle.

It's incredible how, being only 5 miles away from Isla de los Estados, which is almost covered by woods, there is not a single tree in the whole island. Obviously, being so low and flat, the island is swept by the wind and rains must be meager compared to rains in the nearby island.

Back to the meteorological observatory, there is nothing left now. We can only find some wooden pieces that used to belong to the observatory and were left when it was dismantled. Then wind did its share and blew them down. The rest of houses and lab facilities were dismantled and taken



partes de suelo más secas estaban ocupadas por cuevas de conejos y ya cerca del faro pasamos por una pingüinera deshabitada ya que, en esta época, habían comenzado con su ciclo pelágico.

Llama la atención cómo a solo 5 millas de distancia de la Isla de los Estados, que está casi toda cubierta de bosques, no hay un solo árbol en toda la isla. Evidentemente al ser tan plana y baja el viento la arrasa y las precipitaciones deben ser mínimas comparadas con las de su vecina.

Pero, volviendo al observatorio magnético, hoy no queda nada en pie. Solo se pueden encontrar algunas



to the continent, same as the houses on San Juan de Salvamento. They had been brought from Santa Cruz and were later taken to Cook Harbor and, finally, to Ushuaia in 1902.

Nowadays, the only thing left is a beautiful lighthouse, typical of late 1800, built with bricks and thick iron plates. The brick house has several large rooms, including a basement where there was the boiler and a coal bunker. There was a hallway with brick walls, a concrete floor, and a saddle roof leading to the lighthouse. Bricks were manufactured by the Otamendi company based at San Isidro (Buenos Aires), which was a supplier for the

maderas de lo que fueron las construcciones que dejaron al desmantelarlo y que el viento se encargó de derribar. Las otras casas y laboratorios fueron desarmados y llevados al continente, al igual que las casas de San Juan de Salvamento que desde Santa Cruz llegaron al lugar para luego ser trasladadas a Puerto Cook y en 1902, a Ushuaia.

Hoy por hoy, lo único que queda en pie es un hermoso faro, típico de fines del 1800, construido en ladrillo y gruesas planchas de hierro. La casa con varias dependencias espaciosas es de material y cuenta con sótano, donde estaba la caldera y la carbonera. De la



Navy. We were surprised at the fact that bricks are the same brand as those used in the facility erected at Cook Harbor, which is the wrongly so called Eyroa's hut.

Inside the lighthouse, we found food supplies, a copy of the newspaper "La Nación" dated November 1995, and other supplies left behind in case somebody else might need them. We also noticed that there are less and less bricks of the old building; they have obviously been taken as keepsakes.

Climbing the spiral staircase up to get to the lamp, as lighthouse keepers must have done every day, was exciting. Imagine how anxious they must have been



casa se podía pasar al faro por un pasillo a dos aguas con paredes de ladrillo y piso de material. Los ladrillos son de la firma Otamendi de San Isidro (Buenos Aires), proveedora de la Armada. Nos llamó la atención que son de la misma marca que los ladrillos utilizados en la construcción de material que existe en Puerto Cook: la mal llamada casilla de Eyroa.

En el interior del faro vimos víveres, un diario "La Nación" de noviembre de 1995, y demás elementos dejados por alguien que pasó por el lugar y los dejó por si otra persona los pudiera necesitar. También comprobamos que van desapareciendo ladrillos de la construcción; evidentemente se han convertido en souvenirs.



watching the horizon in their wait for the transport that would bring them fresh food, newspapers, mail, and news from the rest of the world. I inadvertently kept staring at the horizon in search for the figure of some vessel. We

could see the whole of Isla de los Estados on the south. We could fully understand how fatal a trap must have been the light at San Juan de Salvamento.

We continued checking the place as the clouds coming from the north covered us. Anyway, wind was practically calm. In the surroundings of the lighthouse, we could find nothing standing, not even the mast with a plate flag belonging to the ARA Yamana or any of the buildings appearing on the chart. We could

Subir por la escalera caracol hasta la lámpara, como lo habrán hecho todos los días los torreros, fue emocionante. Con qué ansiedad deben de haber estado vigilando el horizonte para ver si el transporte se acercaba trayendo comida fresca, diarios, correspondencia y cualquier novedad del resto del mundo. Sin darme cuenta, me quedé mirando buscando en el horizonte alguna silueta de buque. Hacia el sur, veíamos la totalidad de la Isla de los Estados. Así comprendimos bien qué trampa mortal debe haber sido la luz en San Juan de Salvamento.

Continuamos revisando el lugar a medida que las nubes que venían del norte nos cubrieron. De cualquier forma, el viento estaba casi calmo. En las inmediaciones del faro, no pudimos encontrar nada en pie, ni el mástil con un pabellón de chapa con una placa del ARA "Yamana", ni ninguna de las construcciones que marca la carta. Tampoco vimos el pilar de observación y la Baliza Olla, que teóricamente se usa para recalar, en línea con el faro, estaba en el suelo; evidentemente no se usa más. Las piedras y restingas están todas donde la carta las indica, por suerte.



not either see the observation tower nor the Olla Beacon. This is theoretically used for stopovers, in line with the lighthouse. We found it on the ground; obviously, it is no longer used. Luckily, rocks and sandbars are all in the location depicted by the chart.

We returned to the Callas and Aníbal and Jorge disembarked. They estimated they would return in an hour. Half an hour later, it was already drizzling but we were very comfortable at the mooring. We prepared a light lunch to be able to set sail as soon as they returned from the coast. The sky became darker and darker and a

Volvimos al "Callas" y bajaron Aníbal y Jorge. Calcularon que en una hora estaban de vuelta. A la media hora ya se había largado a lloviznar pero en la amarra estábamos muy bien. Preparamos un almuerzo ligero para poder zarpar no bien llegasen de tierra. El cielo estaba cada vez más negro y ya comenzaba a levantarse algo de brisa. A las 15.30 ya todo el mundo estaba a bordo.

Luego de la maniobra de amarre y fondeo, zarpamos hacia puerto Cook. Se quedaron al timón Daniel y "Osito" bien enfundados en los trajes de agua dado que ya llovía copiosamente. Lamentablemente el comando interno



light breeze was starting to blow. By 15:30, everybody was on board.

After our mooring and anchoring maneuvers, we set sail for Cook harbor. At the steering wheel stayed Daniel and "Osito" well protected in their waterproof suits as rain was heavy. Unfortunately, the command inside was not working, nor the automatic pilot, due to an hydraulic issue. Being at the wheelhouse, we controlled the course which could not be in a straight line as we were broad reaching. So, "Osito" kept tacking. At some point, Gabriel asked me if we were on the right course because he believed we were sailing off our intended course not heading for Cook. The course corrected, we realized our chat at the cockpit had taken us straight for San Juan de Salvamento. We had to correct our course a couple of times, about 30 degrees on each occasion. Even with the compass not working, there is no excuse not to chose a reference spot on land and use it as a guide. Anyway, it was not a serious problem.

We arrived in Cook harbor at 17:50. After some days devoted to making drawings of the cemetery, houses of the Military Prison, and Piedra Buena's shelter in

no funcionaba, ni tampoco el piloto automático, por un problema hidráulico. Desde la timonera controlábamos la derrota que, en vez de ser en línea recta, al ser el viento a un largo, "Osito" iba tirando bordes. En un momento, Gabriel me preguntó si estaba bien hacia donde íbamos porque para él nos dirigíamos a cualquier parte pero no a Cook. Controlado el rumbo, notamos que, con tanta charla en el cockpit, se iban directo a San Juan de Salvamento. Un par de veces debimos corregir la derrota, unos 30 grados en cada oportunidad. Aunque el compás no funcione, no hay excusa de no tomar una referencia en tierra y seguirla. De cualquier forma no era nada grave.

A las 17.50 llegamos a puerto Cook y, luego de unos días de trabajo haciendo croquis del cementerio, casas del Presidio Militar y el refugio de Piedrabuena en Vancouver (cruzando el istmo de una milla que separa el lado sur de la Isla) seguimos la navegación para San Juan de Salvamento.

Vancouver (across the one-mile isthmus that separates the south side of the island), we went on sailing for San Juan de Salvamento.

San Juan de Salvamento

With a 25-knot wind, we swiftly sailed up to San Juan de Salvamento. We set sail using only the jib and reached 7 knots. As we were sailing leeward of the island, waves were not heavy and we could only see some "lambs" on the waves splashing a little when wind would blow the foam and swept it along the surface of the sea.



San Juan de Salvamento

Con 25 nudos de viento, hicimos una rápida navegación hasta San Juan de Salvamento. Salimos con foque solo y a 7 nudos de velocidad. Al navegar a sotavento de la isla, la marejada era suave y solo había algunos “corderitos” sobre las ondas que salpicaban un poco cuando el viento se llevaba la espuma y la hacía correr por sobre la superficie del mar. Hasta entrar a puerto, teníamos 7 millas y teóricamente calmas.

Eso fue así hasta que nos encontramos con una gran marejada del este que, con empinadas ondas, asustaba a cualquiera. En realidad, más que asustar, sacudían al barco brutalmente. Al mirar a barlovento (hacia la isla dado que esta onda



We assumed we would have 7 calm miles to cover before reaching the harbor.

These conditions remained until we found a heavy seaway from the east with steep waves that would scare anyone. In fact, they

were not that scary, but they would shake the ship violently. On windward (facing the island as this wave was coming in a direction practically opposite to the wind), we could see how these waves would break against the shore raising several meter high water towers that splashed against the

rock. Imagine what could happen if one were left with calm and no engine at the will of waves. Imagine how many vessels wrecked in these conditions.

On approaching point Punta Lasserre, waves

venía en sentido casi inverso al viento) veíamos cómo esas ondas se estrellaban contra la costa levantando grandes surtidores de agua y salpicando la roca unos cuantos metros hacia arriba. Ni pensar en lo que podía suceder si uno quedaba encalmado y sin motor a merced del oleaje. Cuántos naufragios habrá habido por dicha situación.

Acercándonos a Punta Lasserre, el oleaje fue mayor, así es que buscamos refugio contra el Cabo San Juan que hacía de murallón y entramos a Puerto San Juan de Salvamento con aguas totalmente tranquilas. Las caletas que habíamos pasado como Puerto Pactolus, Caleta San Luis y Caleta 5 de Enero tienen playas de piedra y son muy castigadas por el mar.

Fuimos directamente al fondo del puerto a buscar el boyón, pero evidentemente lo sacaron o se hundió. Preparamos la maniobra de fondeo y Daniel fue a tierra con los cabos. El ancla de cepo no se clavó, así es que engalgamos los dos fondeos, CQR y cepo, y al agua. Se clavaron como si fuese un muerto. Por popa nos atamos a una gran roca que hay en la playa. Puede llegar a soplar todo lo que quiera que es imposible que alguien pueda

increased and we found shelter against cape San Juan that was like a great wall and we sailed into Puerto San Juan de Salvamento in completely calm waters. The coves we had sailed past, such as Puerto Pactolus, Caleta San Luis, and Caleta 5 de Enero have stony beaches with the sea hitting them.

We headed directly for the bottom of the harbor to look for a buoy, but obviously it was taken out or sunk. We prepared the anchoring maneuver and Daniel disembarked with the ropes. The old fashioned anchor did not take a firm hold, so we used two anchors, the CQR and the old fashioned, and threw them to the water. They worked fine as if they were a deadweight. At stern, we secured to a large rock on the beach. No matter how strong the wind might blow - nothing would move us. Jorge and I asked ourselves if it had not been better to use this type of mooring method instead of securing us to the large buoy both at Cook and Parry. In fact, near the coast, with a rope securing the ship, it would have been easier to stand the williwau. Besides, we had the chance to disembark and get to the coast. Northern wind was very strong, but it was never as violent as the southern wind.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

movernos. Con Jorge nos preguntamos si no hubiese sido mejor optar por este tipo de amarre que prendernos del boyón tanto en Cook como en Parry. En realidad, cerca de la costa, con un cabo sujetando el barco, hubiese sido mucho más tranquilo soportar los vientos williwau además de poder tener la posibilidad de bajar a tierra. El viento del norte fue fuerte, pero nunca llegó a la violencia del viento del sur. La pregunta es: ¿hubiesen garreado los fondeos? De cualquier forma, ya habían pasado los dos temporales y, por suerte, nos quedaríamos sin hacer la experiencia.

A las 17.30, bajamos a hacer un corto paseo y fuimos hasta el cementerio. Por supuesto que la poca luz no permitió ni filmar ni hacer fotos, así fue como nos dedicamos a estirar las piernas en la playa de piedras de San Juan. Hace unos cuantos meses que estoy viniendo casi mensualmente a este sector de la isla por el tema del Faro del Fin del Mundo y el relevamiento de la infraestructura histórico-humana del lugar. Tanto es así que fui a corroborar si los pichones de cauquén ya habían dejado el nido que hasta hace unos 35 días habitaban sobre la roca en la que habíamos amarrado al "Callas".



Por supuesto que no los encontré; deben haber buscado otro lugar para pasar el invierno.

Noche en San Juan de Salvamento

Por suerte el clima, entre lloviznas, chubascos de agua nieve y un fino granizo, nos dejó trabajar. El sector oriental de la isla es más húmedo que el occidental. Continuando con el periodista Roberto Payró, vemos cómo describió el particular clima del lugar: "...Cuando no llueve, graniza o nieva". Se estima que hay unos 280 días de mal tiempo. Pero en realidad no existen estudios realizados con exactitud. El libro del guardafaro, en especial los dos años de La Serna, fueron muy bien llevados, pero no existe un trabajo científico sino una observación de menos de un cuarto de renglón por día. Es así como podemos leer: "Enero de 1899; 22 - Cerrazón; 23 - Garua; 24 - Lluvia; 25 - Neblina; 26 Claro; 27 - Borrascoso; 28 - idem". En siete días un solo día dice "Claro"; es como para tener en cuenta antes de ir. Pero, de todas las veces que estuve, tengo que admitir que dos días fueron con sol y de esos son las hermosas fotos que

The question remains: ¿Anchors would have dragged? Still, we had already endured two storms and, luckily, we had no chance to prove our point.

By 17.30, we went for a short walk to the cemetery. Due to the lack of light, we had no chance to take photos or record images. So we stretched ourselves on the stony beach of San Juan. I have been visiting frequently, practically once a month, this area of the island in relation with the Lighthouse at the End of the World and the historical-human facilities survey of the site. I even checked if the Magellan geese chicks had left the nestles where they were living 35 days ago on the rock where we had moored the Callas. Of course, I did not find them; they must have found another place to winter.

Staying for the Night at San Juan de Salvamento

Luckily, though weather ranged from drizzle and heavy showers of sleet to a slight hail, we managed to work. The eastern part of the island is damper than the western side. Back to the book by the journalist Roberto Payró, we can read his description of the particular

por lo general se publican.

Con la actividad del día estábamos todos cansados. Es un aliciente poder estar en esa situación y no tener que irnos a dormir de aburrimiento de estar encerrados dentro del barco.

Encontramos una forma de hacer economía de agua y fue la de usar el agua de turba para la cocina. El aspecto de esta agua deja mucho que desear, casi negra y con espuma, pero es totalmente potable. Su color se debe al ácido úmico; por lo tanto su PH baja del neutro hasta los 3,7 como sucede en las mediciones de bahía Crossley, pero no hay problemas para tomarla. De cualquier forma, preferimos tratar de conservar el agua de los tanques para beber y los bidones para el resto de los usos.

Faro del Fin del Mundo

El viernes comenzamos el día con las primeras luces del alba, es decir a las 7:45. La rutina del día imponía llamar a L3O (prefectura Ushuaia) para el “meteo” y a Rubén Garea para las noticias domésticas. Por suerte, existía un frente sur de 20 nds que se desplazaba hacia





climate of the place: "... When it is not raining, it is either hailing or snowing." It is estimated that there are about 280 days of bad weather. But, in fact, no exact studies have been conducted regarding this matter. The log of the lighthouse keeper, especially the two years in charge of La Serna, was very well kept, but there is no scientific study in it. Only observations less than a quarter of a line long a day. So we can read: "January 1899; 22 - Heavy clouds; 23 - Drizzle; 24 - Rain; 25 - Foggy; 26 Fair; 27 - Squally; 28 - idem." In seven days, only one was recorded as "Fair"; worth having in mind before planning a visit. But, of all my visits, I must admit, I witnessed two sunny days. The beautiful photos published of this place are taken in sunny days.

We were all tired with our activities during the day. Being in this situation is a relief. It is not nice being forced to go to sleep out of boredom for being locked up on the ship.

We found a way to save water using peat bog water for kitchen use. The appearance of this water is far from nice being almost black and foamy, but it is completely drinkable. Its color derives from humic acid, so its PH

el este. En pocas palabras, significa vientos del oeste y NW de moderados a regulares; sin ser lo ideal, estaba muy bien para nosotros porque con esas intensidades podíamos muy bien contornear la isla.

Así es que rápidamente fuimos a tierra y soltamos la amarra y levantamos los fondeos. Bueno ahí fue cuando todo se convirtió en una lenta zarpada. Fue necesario que Daniel bajara al bote y con cuchillo en mano comenzara a cortar la selva de cachiyuyos que traía del fondo el ancla de cepo. Era imposible llegar a ponerla a flor de agua; no lográbamos ver ni el arganeo. Guiándose por el cabo, Daniel iba cortando kilos de algas, mientras que desde arriba del velero seguían izando con un molinete, centímetro a centímetro, el fondeo. Jamás había visto algo semejante; evidentemente podía venir un ciclón que



level is below neuter being 3.7. This is registered by tests at Crossley bay. But it is good for drinking. Anyway, we chose saving the water in our tanks for drinking and water bottles for all other purposes.

The Lighthouse at the End of the World

On Friday, we started activities at dawn, that is 7:45. Our daily routine started with a contact with L3O (Naval Command of Ushuaia) to get the forecast and Rubén Garea for local news. Luckily, wind was strong from the south at 20 knots changing to the east. Shortly speaking, this meant moderate to fresh breeze from the west and NW. Not being ideal, these conditions were rather favorable for us because with this wind force we would very well manage to sail around the island.

nunca hubiese garreado. La maniobra, con diferentes variantes, llevó casi media hora.

A las 10:30 fondeamos frente a la playa donde estuvo el muelle de la subprefectura con la proa hacia la boca. Había una leve brisa del EN y apenas algo de marejada. Sin que el cielo estuviese despejado el día era muy lindo, por lo menos no llovía ni había viento. Darío se ofreció a quedarse de guardia a bordo dado que ya conocía el lugar; habíamos estado con él en noviembre. Los demás, salvo "Osito", era la primera vez que iban a subir hasta el "mítico" Faro del Fin del Mundo.

Darío tenía otro motivo para no bajar a tierra: el dolor de las costillas era por momentos muy fuerte. Sacando el motor fuera de borda del pañol de proa cayó sobre él y se golpeó las costillas. De eso ya habían



So we rushed to disembark, ropes away, and hoisted anchors. At that point, our maneuvers to set sail started to delay. Daniel had to use the boat and take a knife to cut the hundreds of kelps that the old fashioned anchor was dragging from the bottom. It was impossible to get the anchor on the surface.

We could not even see the ring. Guided by the rope, Daniel cut kilos and kilos of seaweeds while from aboard the sailing boat they continued to hoist the anchor with a winch inch by inch. I had never seen such a thing - not even a cyclone would have made the anchor drag. The maneuver, and its various alternatives, took us almost half an hour.

At 10:30, we dropped anchor opposite the beach where the pier of the local Naval Command used to be with the bow pointing at the mouth. There was a light breeze from EN and little waves. Even when the sky was



pasado unos cinco días, pero el dolor continuaba. Siguió haciendo todo lo que por lo general hay para hacer en un velero pero evitaba trabajos inútiles. Cuando estuvimos de regreso en Ushuaia, la placa radiográfica dio como resultado la rotura de dos costillas.

Desembarcamos en la playita junto al terraplén de piedra que había pertenecido al muelle de 55 metros de largo que tenía la subprefectura. Una escalera de 13

not very clear, the day was very nice, at least there was no wind or rain. Darío offered to stay on board given he was already acquainted with the place. We had already been there with him in November. Except for “Osito,” for the rest it would be their first time to climb up to the “mythical” Lighthouse at the End of the World.

Darío had another reason not to disembark - he was with aching ribs, in severe pain at times. When he was taking the outboard motor from the bow room, he fell onto it and hit his ribs. It had been about five days from that accident, but he was still in pain. He kept on doing all regular tasks needed on a sailing ship, but he was avoiding unnecessary ones. Back in Ushuaia, the x-ray taken revealed he had two broken ribs.

We disembarked on the small beach near the stone embankment that had been part of the 55-m long pier of the local Naval Command. A 42-foot (13 m) long loblolly pine stair led to the houses built on a plateau cleared of trees for that purpose. According to stories of the time, there used to be a kind of path they called “avenue,” which was cross country in parts and, in other parts, had logs arranged with the “corderoy” system to cover

metros de pinotea llevaba a las casas construidas en una meseta que había sido desmontada al efecto. Según los comentarios escritos de la época, había una especie de sendero que llamaban “avenida”, que en parte era campo traviesa y en otras habían colocado troncos con el sistema “corderoy” para pasar las partes más anegadizas. Ya cerca del faro y siempre según las crónicas de la época, tomaban el sendero del lado del océano y agregaban “...El camino al faro estaba en esta parte empedrado con anchas losas planas, trabajo hecho por la expedición de Laserre, en 1884, y que solo se conservaba bien en aquella última parte, única que no se abandonó después de construida...”.

En la actualidad, es lógico que no quede absolutamente nada, así es que en enero (1997) encaramos el trabajo de hacer nuevamente un sendero, con el personal del aviso A.R.A. “Suboficial Castillo” al mando del Cap. de Corbeta Jorge Bedetti. Este sendero tenía como objetivo poder ir y venir del faro en forma más rápida y segura. Como teníamos que sacar una serie de elementos, entre ellos una delicada bocha de galvanizado semidestruido por el paso de más de 113 años, debimos

the most swampy areas. Approaching the lighthouse and always according to chronicles of the time, they took the path on the ocean side and added “... The path to the lighthouse was in part covered with wide slates, a work that had been completed by Laserre’s expedition in 1884. Only that last part was well kept, as it was the only part that had not been abandoned after being laid...”

Of course, there is nothing of this left nowadays. So in January (1997) we started works to lay the path with the help of the crew of the dispatch boat A.R.A. Suboficial Castillo, under the command of Corvette Captain Jorge Bedetti. This path was meant to give a faster and safer way up to the lighthouse. As we had to take various elements, one of them being a fragile galvanized ball half-destroyed due to over 113 years of history, we had to open some tunnels through the thick forest. In the area of the steep cliff, a series of ropes were secured and we cleared part of the wood. All of this facilitated the works developed during February and March to take away the pieces of the mythical lighthouse and to conduct research. We recovered elements ranging from every day life things used by the lighthouse staff to elements that enabled

hacer ciertos túneles por el tupido bosque. En la parte de caída a pique del acantilado se instalaron cordadas y se cortó un poco de bosque. Todo esto facilitó el trabajo que se realizó en febrero y marzo para retirar los pedazos del mítico faro y para hacer los trabajos de estudio en este, rescatándose desde enseres de la vida cotidiana del personal del faro hasta elementos que permitieron hacer un estudio de cómo estaba construido realmente.

Por este nuevo sendero, llegamos al faro en 20 minutos de caminata, subiendo y bajando lomas pero sin tener que preocuparnos ni del rumbo a seguir, ni que de repente desapareciéramos en un pozo.

Si bien estuve muchas veces, siempre que llego al lugar del faro me causa una profunda emoción. Ver los cabos que sobresalen a Punta Lasserre, Cabo San Juan al este y Babo Furneaux al oeste, limitando totalmente la visión del faro es de terror. El ángulo de visión es de solo 92 grados y la única forma de ver la luz era estar frente a él. Con cuánta angustia pilotos y capitanes deben haber buscado esa luz para poder guiarse. Lo importante que era para ellos poder tener un punto conocido en la carta para poder encarar el paso del "Cabo de Hornos". A su

studies on the real building materials.

Walking along this new path, we got to the lighthouse in 20 minutes climbing up and down hills but without concern about our course or any possible fall in a hole.

Even when I have been to the lighthouse on many occasions, I am always very moved when I get there. Looking at the capes that jut out Punta Lasserre, that is, Cabo San Juan on the east and Babo Furneaux on the west, completely covering the lighthouse is a frightening view. The visual angle is only 92 grades and the only way to see the light was being in front of it. How anxious pilots and captains must have been when searching that light to find their way. It was very important for them to rely on a known point on the chart to be able to sail past Cape Horn. Besides, this was the only way to avoid the obstacle represented by the island. Many found themselves trapped by currents and looked for help in Salvamento not knowing food supplies would be scarce for everybody. They had to go and ask for help to vessels sailing past on many occasions.

We also studied the possible place where the Finnish woman "Mila" could have thrown herself to the

vez, era la única forma de evitar el escollo que significaba la isla. Muchos quedaron atrapados por sus corrientes y buscaron refugio en San Juan de Salvamento sin saber que los víveres iban a ser escasos para todos y en más de un caso tuvieron que ir a pedir auxilio a alguna nave que pasaba cerca.

También fuimos a analizar desde dónde la finlandesa “Mila” podría haberse tirado al mar para suicidarse y dónde pudo haber sido encontrado su cuerpo. Según comentarios de la época, lo hizo al creer que su amante había muerto en el bote de la subprefectura. Al encon-



sea to commit suicide and where her body could have been found. According to the stories of the time, she threw herself in believing that her lover had died aboard the boat of the local Naval Command. On finding her dead, she was buried above the high tide line in the same place and a metal cross marked the site. For a long time, they claimed that the “lady in white” was haunting the place. Considering all these stories, the place is beyond gloomy.

To think of the prisoners, soldiers, and wreckers that died in this place leaves practically no room to remember the natives that once were here. Some of them must be in this part of the cemetery described by Roberto Payró: “... Other isolated graves, as if neglected, had no name or cross - graves of natives set aside by society even in their eternal dream...”

Sailing for...

After taking the typical picture at the lighthouse site, we returned to set sail as soon as possible. From the top, we could see the sea was rather calm and the

trarla muerta, fue enterrada por sobre la línea de mareas en el mismo sitio y una cruz de metal marcaba el lugar. Durante mucho tiempo, se sostuvo que la “dama de blanco” sigue rondando la zona. Con todas estas historias, el sitio es algo más que tétrico.

Pensar en los presos, soldados y náufragos que murieron en este lugar casi no permite recordar a los indios. Algunos de ellos deben estar en esa parte del cementerio que fue descrito por Roberto Payró:

“...Otras tumbas, aisladas, como desdeñadas, no tenían ni nombre ni cruz: sepulturas de indios, segregados de la sociedad hasta para el sueño eterno...”.

A vela hacia...

Después de la clásica foto en el emplazamiento del faro, emprendimos el regreso para hacernos a la vela lo antes posible. Desde arriba, pudimos ver que el mar estaba bastante calmo y la brisa del noreste estaba intensificándose. Condiciones que teníamos que aprovechar para tratar de llegar a puerto Belgrano donde teníamos la intención de bucear en caleta Baiud. Era un

northeastern breeze was growing in force. We needed to take advantage of these conditions to try and get to Belgrano harbor, where we intended to dive at Baiud cove. It was going to be an exploratory diving opposite the mouth of the river where we found the remains of a wrecked very large wooden ship.

Our way down was quick - another 20-minute walk and directly to board the Callas. By noon, we were already hoisting our anchor. Wind had settled from the northeast. We hoisted the main sail and we sailed at 5 knots using the jib. The waves we had faced the day before were gone and nothing made us think this place could be so treacherous.

By 2 in the afternoon, we sailed past the entrance to Cook harbor. This marked a real average of almost 4.5 knots. This was much slower than we had imagined. We continued to sail along the coast heading directly for a group of kelps found between the Elizalde islets and Roca harbor. These kelp plants signal perfectly well the shallow bottom that, in general, is over 7 meters deep. These seaweeds are a good sign for vessels to stay away as there is always some rock almost at the surface. We

buceo exploratorio frente a la desembocadura del río donde encontramos los restos de un naufragio de un buque de madera de gran porte.

El descenso fue rápido, otros 20 minutos siguiendo el sendero, e inmediatamente nos dirigimos al "Callas". A las 12 horas ya estábamos levantando el fondeo. El viento se había afirmado del noreste. Afuera izamos la mayor y con el foque avanzábamos a 5 nudos. El oleaje que habíamos encontrado ayer no estaba y nada hacía

sailed on with great care and, once past, with the help of the engine, we headed for Colnett islet.

Soon after turning on the engine, it started to fail - for some reason, it was not getting any gas soil. Jorge and Darío accessed to the engine and decided to make a series of connections, a sort of bypass, as there was a backflow to the bomb with an excess of air that made the engine stop due to the lack of fuel. They sent that backflow to the tank and that was it. Apparently, the problem had



pensar que el lugar pudiese ser tan traicionero.

A las 2 de la tarde, pasamos frente a la entrada a puerto Cook. Eso nos marcaba un promedio real de casi 4,5 nds. Mucho menos de lo que pensábamos. Seguimos cerca de la costa con rumbo directo a un gran banco de cachiyuyos que hay entre los islotes Elizalde y puerto Roca. Estas algas marcan a la perfección los bajofondos que por lo general superan los 7 metros de profundidad. Para los buques son una buena señal para mantenerse alejados dado que nunca falta una piedra que esté casi a flor de agua. Nosotros avanzamos con mucha precaución y, una vez traspuesto, para lo cual tuvimos que poner el motor, pusimos rumbo al islote Colnett.

Al poco rato de encender la máquina, esta comenzó a fallar; misteriosamente no le llegaba gasoil. Jorge y Darío se metieron por el motor y decidieron hacer una serie de conexiones tipo bypass, dado que el retorno volvía a la bomba con mucho aire y hacía que el motor dejase de funcionar por falta de combustible. Mandaron el retorno al tanque y santo remedio. El origen de todo esto parece haber sido que un par de filtros, de la batería de filtros con vasos decantadores que colocó Jorge, se

its origin in a couple of filters (of the set of filters with decanters Jorge had installed) that got blocked so that the bomb got air. So we entertained ourselves during the rest of the sailing day cleaning filters, decanters, changing pipes, and purging the bomb. The privilege of sucking the fuel aboard the Callas was reserved for the Captain.

We continued to sail past Puerto Roca, Cook, Flinders, Crossley, and Franklyn until we completed our survey. Using small vessels is very important as they allow to be very close to nature and the sailing conditions in 1800s.

(Jorge Luis Trabuchi, Captain and Owner of the sailing boat Callas, organized a voyage with his vessel around Isla de los Estados in March - April 1997. Members of the crew: Gabriel Absi, cameraman; Aníbal Moya, Naval Command officer; Daniel Kunstchic, pilot; Darío Urruty; Adrián Jiménez Hutton; and the author of this work as the cook).

taparon y la bomba chupó aire. De esa forma, el resto de la navegación del día se vio amenizada por limpieza de filtros, vasitos, cambio de caños y purgadas de bomba; el privilegio de chupar combustible a bordo del “Callas” lo tiene solo el capitán.

Continuó la navegación por Puerto Roca, Cook, Flinders, Crossley, Franklyn hasta terminar el relevamiento. Es muy importante poder hacerlo con embarcaciones chicas dado que permiten un acercamiento a la naturaleza muy grande, y también a la forma de navegar del 1800.

(Jorge Luis Trabuchi Captain and Owner del velero “Callas” organizó un periplo con su velero por la Isla de los Estados en marzo - abril de 1997. Fueron sus tripulantes: Gabriel Absi, camarógrafo; Aníbal Moya, Of. de Prefectura; Daniel Kunstchic, piloto; Darío Urruty; Adrián Jiménez Hutton; y el autor del presente trabajo, pero en calidad de cocinero)





Isla Observatorio

Faro de Año Nuevo

Como dijéramos anteriormente, la mudanza recomendada en 1893 se llevó a cabo nueve años después, en octubre de 1902. Siguiendo los diarios del faro, encontramos:

“El día 30 de este mes (septiembre), por superior orden se apagó el faro de San Juan por haberse inaugurado el Faro de Año Nuevo”.

1º de octubre: en la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación se prendió la luz media hora antes del horario reglamentario”.

En el Boletín del Centro Naval N° 227, del mes de octubre de 1902, en la sección Crónica encontramos:

“Faro de Año Nuevo:- Noticias recibidas de las islas de Año Nuevo nos hacen saber que el 1º de octubre fue alumbrado el faro colocado en la isla occidental de Año Nuevo, y ese mismo día fue apagado el de San Juan de Salvamento, en la isla de los Estados, como se había anunciado oportunamente.

Este faro es de sistema giratorio, con destellos cada diez segundos, tiene su plano focal a 60 metros

Lighthouse at Año Nuevo

The lighthouse relocation advised in 1893 took place nine years later, in October 1902. In the lighthouse log we can read:

“On the 30th this month (September), the lighthouse at San Juan was turned off as the Lighthouse at Año Nuevo started to operate.”

October, 1st: The new lighthouse at Año Nuevo was inaugurated today. It was tested in advance half an hour before the set hour.”

In the Naval Center Bulletin # 227, issued in October 1902, the section Chronicles reads:

“Lighthouse at Año Nuevo: We got reports from Año Nuevo islands informing that the lighthouse erected on the western island of the Año Nuevo islands was turned on. The other lighthouse at San Juan de Salvamento, on Isla de los Estados, was turned off that same day, as it had been informed in advance.

This is a rotating lighthouse twinkling every ten seconds. Having its focal plane 60 meters [197 ft] above sea level, it sends out light visible beyond 18 miles given



sobre el nivel del mar, y su luz alcanza a ser vista a más de 18 millas en tiempo adecuado, lo que demuestra que será de muchísima utilidad a los navegantes, pues les economizará unas 180 a 190 millas de travesía por el cabo

fair weather. This means it will be very useful for sailors because it will make the passage through Cape Horn 180 to 190 miles shorter as they will be able to sail through Lemaire Strait with no fear.

de Hornos, pudiendo ahora cruzar sin temor alguno por el estrecho de Lemaire.

Libro de guardia del Faro de Año Nuevo

El mismo libro de guardia del faro de San Juan de Salvamento es llevado a isla Observatorio y se lo continuó en dicho lugar. Así es como al apagarse la luz del faro de San Juan de Salvamento el 1º de octubre de 1902, fue prendida la del faro de isla Observatorio.

(Continuación del diario del faro, año 1902).

Octubre. Buques a la vista: 8 fragatas, 3 barcas, 1 vapor.

Día 1: "En la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación, se prendió la luz media hora antes del horario reglamentario".

Noviembre. Buques a la vista: 10 fragatas, 3 barcas.

Diciembre. Buques a la vista: 4 barcas, 9 fragatas. Crucero "Patria" hacia el sur.

Año 1903.

Enero. Buques a la vista: 4 barcas.

Log of the Lighthouse at Año Nuevo

The same logbook used at the lighthouse on San Juan de Salvamento was taken to Observatorio island and continued to be kept there. On turning off the light at San Juan de Salvamento on October 1, 1902, the lighthouse at Observatorio island was turned on.

(Again, the lighthouse log, 1902).

October. Ships spotted: 8 frigates, 3 barges, 1 steamer.

Day 1: "The new lighthouse at Año Nuevo was inaugurated and, in order to test it in advance, the light was turned on half an hour before the set time."



Martes 13 de enero: un bote náufrago.
 Día 16, miércoles: "Ushuaia", dirección Isla.
 Viernes 16: crucero "9 de Julio", dirección Isla.
 Viernes 30: transporte "Santa Cruz", le dejó 446 kilos de kerosene, se fue en dirección a la isla.



Febrero. Buques a la vista:
 2 barcas y una fragata.
 Vapores: domingo 1, llega a Año Nuevo, el "Azopardo".
 Lunes 2: zarpa hacia Ushuaia.
 Marzo. 4 fragatas.
 Abril. 4 fragatas.
 Domingo 19: transporte "1º de Mayo" en la isla de Año Nuevo.
 Mayo. 7 fragatas y el vapor "Santa Cruz".
 Junio. 11 fragatas, 2 barcas y vapor.
 Julio. 6 fragatas y 1 barco.
 Agosto. 7 fragatas.

November. Ships spotted: 10 frigates, 3 barges.
 December. Ships spotted: 4 barges, 9 frigates. Cruiser Patria heading south.

Year 1903

January. Ships spotted: 4 barges.
 Tuesday, 13th January: a wrecked boat.
 Day 16, Wednesday: Ushuaia, heading for the Island.
 Friday, 16th: cruiser 9 de Julio heading for the Island.
 Friday 30th: transport Santa Cruz, delivered 446 kilos of kerosene and left for the island.
 February: Ships spotted: 2 barges and a frigate.
 Steamers: The Azopardo arrives at Año Nuevo on Sunday, 1st.
 Monday, 2nd: She sets sail for Ushuaia.
 March: 4 frigates.
 April: 4 frigates.
 Sunday, 19th: Transport 1º de Mayo at Año Nuevo island.
 May: 7 frigates and the steamer Santa Cruz.
 June: 11 frigates, 2 barges, and 1 steamer.
 July: 6 frigates and 1 ship.
 August: 7 frigates.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

Septiembre: 5 barcas y 8 fragatas.

Octubre: 9 fragatas y 3 barcas.

Día 4: "entregado al observatorio 9 cajones de kerosene".

Noviembre: 11 fragatas y 2 barcas.

Diciembre: 8 fragatas y 3 barcas.

Año 1904

Enero. Buques a la vista: 10 fragatas, una barca.

Día 14: - "recibido con el transporte "Guardia Nacional" 33 cajones de kerosene, a razón de 30 kilos por cajón = k 990".

Febrero. Buques a la vista: 5 fragatas, 3 barcas, 6 buques.

Diciembre. Buques a la vista: 4 fragatas, 1 crucero, 3 barcas, 1 lugre.

Observaciones: - "Con fecha 3 a 5 hs. 50 m. a.m., fondeó la fragata "Sarmiento", bajando a tierra los cadetes, zarparon a 9 hs. a.m. en demanda de puerto Cook".

"En la madrugada del día 8 fondeó el transporte "Piedrabuena", procedente de Ushuaia, con 30 capones en pie para el consumo del Observatorio y faro (15 c/u), zarparon con destino a Río Grande a 4 h p.m. Embarcó

September: 5 barges and 8 frigates.

October: 9 frigates and 3 barges.

Day 4: "delivered 9 kerosene boxes for the observatory."

November: 11 frigates and 2 barges.

December: 8 frigates and 3 barges.



Year 1904

January: Ships spotted: 10 frigates, 1 barge.

Day 14: "transport 'Guardia Nacional' delivered 33 boxes with kerosene at 30 kilos/box= 990 k".

February: Ships spotted: 5 frigates, 3 barges, 6 ships.

December: Ships spotted: 4 frigates, 1 cruiser, 3 barges, 1 lugger.

en el "Piedrabuena" el Sr. Jefe del Observatorio: Teniente de Navío D. Horacio Ballvé".

"Con fecha 21 fondeó el transporte "Piedrabuena" trayendo 20 capones en pie para el faro y Observatorio".

Día 26: "Entregada una lata de kerosene al Observatorio".

Observatorio Magnético

La Argentina suscribió, junto a otras naciones de Europa, su colaboración a las expediciones Antárticas en un acuerdo firmado en 1899, por el cual se comprometía a prestar apoyo a las mismas en forma directa instalando y manteniendo 2 observatorios magnéticos. Uno de ellos en la Isla de los Estados que en la práctica recayó en la isla Observatorio.

En el número 203 del Boletín del Centro Naval, del mes de octubre de 1900, encontramos un artículo en el que anuncia:

"Acaba de resolverse en acuerdo general de ministros la cooperación de nuestro país a la Expedición Antártica Internacional, organizada bajo los auspicios de los



Notes: - "On the 3rd, at 5:50 a.m., the frigate 'Sarmiento' dropped anchor and cadets disembarked. She set sail at 9 a.m. for Cook harbor."

"Transport 'Piedrabuena' dropped anchor in the early morning of the 8th. She arrived from Ushuaia with 30 live capons to supply the Observatory and the lighthouse (15 for each). The 'Piedrabuena' set sail for Río Grande at 4 p.m. The Chief of the Observatory, First Lieutenant D. Horacio Ballvé embarked on the 'Piedrabuena'."

gobiernos del Imperio Alemán y de la Gran Bretaña disponiendo la creación en la Isla de los Estados de un Observatorio magnético y meteorológico de primer orden, que debe funcionar regularmente y de acuerdo con el programa internacional que se adopte, desde el 1º de octubre de 1901 hasta el mes de abril de 1903.

El Ministerio de Marina ha sido encargado de la ejecución de todo cuanto se relaciona con la instalación, compra de instrumentos y funcionamiento del futuro observatorio...

En realidad también se estableció otro Observatorio Magnético en La Plata y ambos funcionaron por muchos

“Transport ‘Piedrabuena’ anchored on the 21st bringing 20 live capons for the lighthouse and the Observatory”.
Day 26: “A kerosene box delivered for the Observatory”.



Magnetic Observatory

Argentina and other European nations agreed to give support to Antarctic expeditions by signing an agreement in 1899. Argentina made a commitment to provide direct support by setting up and maintaining

magnetic observatories. One of them would be on la Isla de los Estados and, in fact, was erected on Observatorio island.

años haciendo estudios de todo el litoral argentino.

En septiembre de 1900, el señor Horacio Ballvé, quien después fue durante varios años el director del Observatorio, había presentado al Ministro de Marina, un informe en el que ponía de relieve la importancia que para el país tendría participar de esta trascendental Expedición Científica a la Antártida: “En los congresos de Geografía y de Magnetismo y Meteorología, que acaban de tener lugar en París, se ha tratado esta empresa internacional con el enorme interés que corresponde a su magnitud científica y no es aventurado asegurar que en las opiniones vertidas, como en las resoluciones allí sancionadas, nuestro país ha sido citado con frecuencia, dando origen a la expresión de votos fervientes para que se resuelva a inscribir su nombre entre los cooperadores de la mencionada expedición”.

Uno de sus primeros visitantes, en expediciones antárticas, fue el Alférez José María Sobral con el Dr. Otto Nordenskjöld. Cuando pasaron por él recién estaba instalado y ayudaron a realizar calibraciones al instrumental.

El viaje fue a bordo del ballenero “Antartic” entre



los años 1901 y 1903. El buque fue atrapado por los hielos y se perdió. Esa circunstancia hizo que se alistara rápidamente a la Corbeta "Uruguay" y se realizara el rescate de los expedicionarios que se habían separado en 3 grupos. El alférez de navío José M. Sobral escribió un libro: "Dos años entre los hielos" 1901-1903 y de él extraemos su comentario acerca del Observatorio Magnético.

"...El 4 de enero (1902), se avistó la isla de los Estados y mañana seguramente fondearemos en la de

Antarctica: "In the Geography and the Magnetism and Meteorology congresses that have just taken place in Paris, this international venture has been considered of high interest due to its scientific importance. Claiming that our country has been frequently mentioned in opinions and resolutions is not a daring attitude. So the involvement of Argentina is strongly encouraged to cooperate with the mentioned expedition."

One of the first to visit the Observatory during an Antarctic expedition was Second Lieutenant José María Sobral with Dr. Otto Nordenskjöld. When this expedition visited the Observatory, it was newly set up and they helped with the calibration of instruments.

The expedition was conducted aboard the whaler Antarctic between 1901 and 1903. The ship got ice bound and was lost. They got ready the corvette Uruguay quickly due to this mishap in order to rescue the expeditionaries that had split in three groups. Second Lieutenant José M. Sobral wrote a book about this event: "Two Years Ice Bound" 1901-1903 and the following is one of his comments about the Magnetic Observatory.



Año Nuevo, donde varios distinguidos oficiales de la armada argentina, a las órdenes del Teniente Ballvé, han instalado y atienden la estación magnética meteorológica que tantos servicios prestará al navegante”...

“...Día 6- A las 3 p.m. han mejorado las condiciones del mar, el Antártic se aproximó a media milla de la pequeña caleta de la isla Observatorio (llámase así una de las del grupo de Año Nuevo, porque en ella se ha instalado el observatorio magnético-meteorológico y el nuevo faro) y bajamos a tierra poco después todos los miembros de la comisión. El objeto de este desembarco ya lo he dicho antes, era la comparación de algunos instrumentos.

Se convino también que además de las observaciones comprendidas en el programa internacional, se harían otras simultáneas entre nuestra estación (la que habíamos de establecer en las regiones antárticas) y la de Año Nuevo...

“...Admiro estas islas que hoy me parecen más bellas, no sé si será porque voy a dejarlas o porque en ellas se levantará el faro que indicará la ruta segura al navegante, que durante la tempestad se encuentra



“... On January, 4th (1902), we spotted Isla de los Estados and no doubt tomorrow we will be anchoring at Año Nuevo island. There, several distinguished Argentine officers, under the orders of Lieutenant Ballvé, have set up and run the meteorological and magnetic station that will serve lots of purposes for seamen...

... Day 6. By 3 p.m., sea conditions had improved and the Antarctic approached half a mile from the small cove from Observatorio island (the name given to one of the islands of the Año Nuevo group because

perdido a merced de las embravecidas olas del mar...”.

Efectivamente ese año pero el 1º de octubre, se inauguró el nuevo faro al que ya nos hemos referido.

La vida en el Faro de isla Observatorio (1902)

Un tema que todos los que navegamos siempre tuvimos en nuestra fantasía es la vida de uno de estos “guarda faros” (torreros). Entre los papeles que fuimos encontrando en las investigaciones del Museo Marítimo tenemos una serie de cartas de uno de estos hombres.

Manuel Díaz, que ingresó a la Armada Nacional en 1902, fue torrero en el faro de isla Observatorio; el que reemplazó al de San Juan de Salvamento. Escribió varias cartas y algunos recuerdos sobre su vida en el lugar donde uno de los más dramáticos es el de la muerte de un compañero y su entierro.

También cuenta sobre el naufragio de la fragata “Yndores”, el 18 de junio de 1907 y la búsqueda de auxilio por parte de los sobrevivientes. También sobre la barca “Prusia” el 8 de junio de 1907.

En una de sus notas cuenta que en 1911 trajo de



the new lighthouse and a meteorological and magnetic observatory was set up there) and all members of the party disembarked soon after. As I have already mentioned, the aim of disembarking was conducting a comparison of some instruments.

It was agreed that, apart from the observations included in the international program, other simultaneous observations would be conducted between our station (the one we were to set up in the Antarctic region) and its counterpart at Año Nuevo...

Punta Arenas 7 parejas de conejos grises y negros que soltó en la isla de Año Nuevo. Ya para 1913 escribe: “estaba minado de conejos”. En otra parte relata que durante sus horas libres caminaba por la playa en bajamar, cazando nutrias, lobos marinos y elefantes para sacarle los colmillos y hacer “boquillas de fumar” que luego vendía o “cambiaba por Toscanos y Wuski cuando cada 2 o 3 meses llegaba el Transporte Piedrabuena el entonces Barquito de Estación en Ushuaia.

Es muy interesante el relato de la Barca “Prusia” y como inician el rescate de los naufragos. Usan primero una chata que deben reparar ya que no tenían embarcaciones en la isla y van hasta puerto Cuco (puede ser puerto Cook). “Existía un tal llamado Zucarelli que una compañía lobera lo dejara olvidado y encargado de maquinarias

... I admire these islands that I find more beautiful today. I do not know if this is so because I am leaving or because here a lighthouse will be erected to signal the safe route for seamen who otherwise would be lost during storms at the will of the raging sea waves...”

Actually, the above mentioned new lighthouse was inaugurated that year, but on October 1.

Life in the Lighthouse at Observatorio island (1902)

A topic we seamen have always fantasized about is the life of one of these “lighthouse keepers”.

Among the documents found during research conducted by the Maritime Museum, we find a series of letters written by one of these men.





casa y capones; con 2 embarcaciones 1 ballenera 1 Alije de 2...". Luego relata el salvataje de 35 náufragos y cómo esperan el transporte Ushuaia que en realidad también se había hundido contratando un barco en Punta Arenas para llevar víveres a la isla. Así es como arriba "un Barquito que se llamaba Oreste de Capitán... Llegó el 29 de julio encontrándose casi con 40 náufragos de todas las nacionalidades...".

Manuel Díaz, who joined the National Navy in 1902, was a keeper at the lighthouse on Observatorio island, which replaced the lighthouse at San Juan de Salvamento. He wrote several letters and some passages about his memories there. One of the most dramatic events was the death of one of his mates and his burial.

He also contributed details about the shipwreck of the frigate Yndores, which took place on June 18, 1907, and her survivors' search for help. He also mentions the wrecked barge Prusia on June 8, 1907.

One of his notes mentions he brought seven couples of gray and black rabbits from Punta Arenas in 1911 and set them free on Año Nuevo island. Then, in 1913, he adds: "it was packed with rabbits." In another passage, he comments he used his spare time to walk along the beach at low tide hunting otters, seals, and elephant seals to get their tusks to make "cigarette holders" he would later sell or "exchange for Cigars or Wuski" (sic.) every two or three months with the arrival of Transport Piedra Buena, which at the time was the Station Vessel for Ushuaia.

... del Faro Isla de Año Nuevo
 ... del año 1913.
 * Manuel ...
 (Gran ... por el Ministerio de
 Marina)
 - Inspección y
 subalterno



13 Junio 1913 -
 Falleció - FIDEL MONTAÑEGRU. 3ª Categoría Faro Isla de Año Nuevo -
 Después de haber tomado una botella de Alcohol
 Estando de guardia yo en la Torre del Faro - y no respondiendo a
 un llamado, procedí a bajar de la Torre y fui a su habitación
 y le encontré boca abajo por lo que alerté al personal en voz alta

Después recibe medallas de oro del Presidente Roosevelt y otra del Centro Naval “y otra por el Centro de Beneficencia con 5 años de suscripción al diario La Prensa, y yo como me trasladé a Ushuaia, y no sabiendo mi paradero no me pudieron enviarla...”.

En Ushuaia vivía su familia y el estuvo en Isla Observatorio varios años dado que trabajó allí hasta 1913. Estos son fragmentos de cartas que enviaba a su casa.

Otra carta nos cuenta: “18 de junio de 1913. Falleció Fidel Montenegro 3º categoría Faro Isla de Año Nuevo. Después de haber tomado una botella de alcohol.



The accounting of the shipwreck of the Prusia and how the operation to rescue wreckers was started is very interesting. They first tried with a flat boat that had to be repaired as they had no vessels at the island and they reached Cuco harbor (maybe Cook harbor). “There was a Zucarelli, who had stayed there after a sealing company left him behind in charge of machines, the house, and some capons; he had 2 vessels and 1 whaler, 1 cargo boat with 2...” Later he writes about the rescue operation of 35 wreckers and how they waited for transport Ushuaia (in fact, she had also sunk) and hired a vessel from Punta Arenas to take food supplies to the island. Then arrives “a small vessel named Oreste from Capitán... on July 29 and we found almost 40 wreckers of every nationality...”

This lighthouse keeper received gold medals from President Roosevelt, another from the Naval Center “and another from the Charity Center with a 5-year subscription for the newspaper La Prensa. But, having moved to Ushuaia, they did not know my whereabouts and could not send it...”

Estando yo de guardia en la torre del faro y no responde a mi llamado, procedí a bajar de la torre y fui a su habitación y lo encontré boca abajo por lo que alerté al personal en voz alta y regresé a mi puesto que había abandonado.

Luego fui yo que con tablas de despojo de una barca ida a pique le hice un semi ataúd y se cavó una fosa frente a un desembarcadero y entre nieve y turbales descansa Fidel Montenegro. 1º y único caso en la lejana Isla de Año Nuevo (frente a la isla de los Estados). Firmado: Manuel Díaz Cabo 1º personal de Marina del observatorio de la Isla de Año Nuevo”.

His family lived in Ushuaia and he stayed on Isla Observatorio for several years working until 1913. These are passages from the letters he used to send home.

In another letter we find: “June 18, 1913. Fidel Montenegro, 3rd category with the Lighthouse at Isla de Año Nuevo, passed away. He had been drinking a bottle of alcohol. I was watching at the lighthouse tower. On failing to answer my call, I climbed down the tower and got to his bedroom, where I found him face down. Then I warned the other staff members with a shout and returned to my abandoned post.



FAROS DEL FIN DEL MUNDO

“Then I put together a makeshift coffin using boards from a wrecked vessel. We dug a grave facing a landing stage. Fidel Montenegro rests amidst the snow and peat bogs. First and only case at the far away Isla de Año Nuevo (opposite Isla de los Estados). Signature: Manuel Díaz, Corporal First Class, Navy Officer at the observatory on Isla de Año Nuevo.”







Faro Les Eclaireurs. Bahía de Ushuaia. Otro Faro del Fin del Mundo

Existe otro faro en el canal Beagle que sin proponérselo se convirtió en otro Faro del Fin del Mundo. Así lo bautizaron turísticamente aunque se aclara que es el Faro Les Éclaireurs (los iluminadores en francés). Fue habilitado en diciembre de 1920.

Se encuentra en los islotes del mismo nombre que dan comienzo a la bahía de Ushuaia. Desde la ciudad se lo puede ver y todos los días hay excursiones para visitarlo, junto a la isla de los Lobos y la de los Pájaros.

Se trata de un circuito típico y la principal anécdota es que en enero de 1930 el Crucero Turístico "Monte Cervantes" chocó unas piedras. El capitán logra vararlo sobre los islotes de Les Eclaireurs muy cerca del faro. El accidente se produjo por tratar de navegar por un estrecho paso entre los islotes en vez de dar la vuelta por afuera del faro (que para eso estaba).

Por suerte el naufragio no cobró vidas salvo la desaparición de su capitán Teodoro Dreyer, cuyo cuerpo nunca apareció. Esto se convirtió en un sinnúmero de historias como que lo habían visto en Punta Arenas, etc.

Les Eclaireurs Lighthouse - Ushuaia Bay - Another Lighthouse at the End of the World

There is another lighthouse on the Beagle Channel which, not intending to do so, turned into another Lighthouse at the End of the World. This is Les Eclaireurs lighthouse (meaning the lighters in French) that became known as the end of the world lighthouse for tourists. It started to operate in December 1920.

It stands on the islets by the same name, where the bay of Ushuaia starts. It can be seen from the town and tours are organized every day to visit it, together with Isla de los Lobos and Isla de los pájaros.

This is a typical tourist point of interest and the most relevant historical event involves the tourist cruise Monte Cervantes that run against some rocks in January 1930. The captain managed to run the ship aground on the islets by the name Les Eclaireurs very close to the lighthouse. The accident started when the captain tried to use a narrow passage among the islets instead of sailing around the lighthouse (which is exactly why the lighthouse was there).

Los 800 habitantes de Ushuaia vieron cómo se duplicaba la población que debió alojarse desde la cárcel de Reincidentes, en casas de familias, la policía y hasta en la guardia del cementerio. Como la comida era escasa los presos “donaron” la mitad de su ración, estos eran aproximadamente unos 600.

Una semana después arribó el “Monte Sarmiento”, de la misma empresa, a buscar a los naufragos. El “Monte Cervantes” quedó varado sobre esas piedras hasta octubre de 1954. En ese año ocurrió lo que todos llaman el segundo naufragio del “Titanic Argentino”. La empresa Salvamar, dueña del remolcador “St. Christopher”, al cual se lo puede ver varado en la costanera de la ciudad de Ushuaia, junto a 2 remolcadores de la Armada Argentina (Chiriguano y Guarani), intentaron ponerlo a flote y se hundió en unos 100 metros de profundidad.



Luckily, the shipwreck caused no victims, except for the captain, Teodoro Dreyer, whose body was never found. This gave birth to countless stories, such as he had been seen in Punta Arenas, etc.

The eight hundred inhabitants of Ushuaia witnessed their population double. Wreckers had to be lodged in the Second Offenders prison, in family houses, at the police station, and even at the cemetery watch room. As food supplies were scarce, prisoners (around six hundred) “donated” half of their ration.

One week later, the Monte Sarmiento, belonging to the same company as the Monte Cervantes arrived to take the wreckers back. The Monte Cervantes stayed there until October 1954. The event known as the second shipwreck of the “Argentine Titanic” took place that same year. The Salvamar company, owner of the tug-boat St. Christopher, which can be seen aground on the shores of Ushuaia, together with two tug-boats of the Argentine Navy (the Chiriguano and the Guarani) tried to bring the Monte Cervantes afloat, but she sunk about 100 meters down.



Phares du bout du monde

4-Introduction

Je pense que presque tout le monde a déjà entendu parler du Phare du Bout du Monde, que ce soit la fiction, la réalité ou le mystère. Ce fut l'une des choses que j'avais en tête et beaucoup plus depuis que j'ai vu l'île mystérieuse pour la première fois. C'était en 1982 en arrivant navigant à voile à Ushuaïa et même si nous savions où était l'île, on ne voyait que des nuages piégés par l'île montagneuse. De temps en temps, un coup de vent emmenait quelques nuages au loin, laissant paraître quelques parties de l'île.

Cette île très peu fréquentée m'a complètement conquis et à partir de ce moment-là j'ai essayé d'y aller et d'en découvrir les mystères si bien gardés : le naufrage de Don Luis Piedra Buena avec le brigantin « Espora » que nous avons par la suite retrouvé dans la baie de Franklyn, ses phares, ses bagnes militaires, le refuge pour les chasseurs de lions de mer et pour les naufragés, les naufrages. Les recherches archéologiques qui ont montré la présence de Yaganes sur ses côtes (Crossley, Flinders).

Nous avons donc commencé à relever des données et quelques réponses sont apparues peu à peu. Chaque endroit est magnifique et se promener autour de l'île est une expérience unique.

Le phare a été difficile, la fiction se mêlait avec la réalité et l'histoire. C'était la dernière lumière avant l'inconnu. C'était un point de référence pour l'exploration de l'Antarctique ou pour passer le Cap Horn. Par ailleurs, le Phare de San Juan de Salvamento et la station de Salvamento ont été le premier acte de souveraineté exercée dans l'extrême sud argentin. La ville d'Ushuaia est ensuite fondée en face de la Mission anglicane qui était déjà presque une petite colonie anglophone. Le colonel de la Marine et commandant de la Division Expéditionnaire Atlantique Sud Don Augusto Lasserre s'est chargé de le mettre en place pendant l'année 1884. Mais le phare fut d'abord et avant tout une aide à la navigation.

9-Le phare de l'île des Etats ou le phare du bout du monde

Inauguré le 25 mai 1884, son vrai nom est le phare de San Juan de Salvamento. Sa notoriété nous vient de Jules Verne et de son roman publié en 1905, après sa mort, dans la collection "HETZEL" avec des illustrations de Georges Roux. Son fils se chargera de la publier et affirmera qu'il réalisa quelques retouches et corrections.

Sans lui, je ne crois pas que cette « dernière lumière avant l'inconnu » n'eut pu atteindre telle renommée mondiale. Le phare en question est la dernière bonne référence pour naviguer vers l'inconnu : l'Antarctique. De là, et après s'être réapprovisionné en eau potable et vivres frais (céleri, lions de mer, manchots), ils lançaient leurs navires en bois et aux voiles faites en coton égyptien ainsi que leurs hommes de fer vers une partie du monde encore inconnue. De vrais héros.

Une des premiers à l'avoir fait fut le baron Adrien de Gerlache de Gomery, qui passa l'hiver avec le *Bélgica* entre 1898 et 1899. Il fut le premier à prendre ce phare et la station de Salvamento en photo. Beaucoup pensent que cette amitié entre Jules Verne et Gerlache est à l'origine de ce roman et d'autres sur l'extrême sud de l'Amérique. Il faut rappeler que Jules Verne était un excellent navigateur et possédait plusieurs yachts. C'est ainsi que, comme beaucoup de navigateurs, il a dû apprendre l'existence du phare et de ce qui l'entoure, informé par d'autres marins et par des publications comme la *South American Pilot Chart (Part II) Magellan Strait, Tierra del Fuego, and west coast of South America* de 1895. Il y avait de mystérieux naufrages dans cette zone très difficile à la navigation et avec peu de possibilités d'être secourus.

12-Le phare actuel de San Juan de Salvamento, l'île des Etats et autres à La Rochelle

Depuis l'an 2000, il existe deux phares identiques qui évoquent le phare de San Juan de Salvamento. Plus petits que l'original et de seulement 8 côtés (celui d'origine en avait 16), on pourrait les dénommer monuments qui évoquent l'original. Ils furent construits suite à l'initiative du français André Bronner qui, pendant son séjour sur l'île en 1995 fut jusqu'au phare et eut l'idée de jumeler Ushuaïa et La Rochelle avec deux phares identiques, un dans chaque ville.

Avec le soutien de l'université de La Rochelle, la Mairie, des dons privés et la collaboration d'autres villes, on leva suffisamment de fonds pour réaliser le projet pour rendre hommage à Jules Verne et à son fameux roman. Il le fit à travers une association qu'il créa pour l'occasion : l'Association « Le Phare du Bout du Monde ». Ce roman de Jules Verne fut pendant longtemps une lecture obligatoire dans les écoles françaises.

Il arriva de France démonté et prêt à être monté pendant l'été de 1998. André Bronner choisit le lieu d'origine du premier phare. Les restes de celui-ci furent emmenés à Ushuaïa par le Musée Maritime d'Ushuaïa dans une opération en collaboration avec l'armée Argentine en 1997. Ils sont exposés dans une reconstitution à taille réelle du phare dans le musée.

C'est avec 8 aides et le support logistiques de l'Armée Argentine avec un aviso ARA (petit navire de guerre à voile), le Sous-officier Castillo, qu'en moins de 2 mois le phare fut monté et que le 26 février 1998 on alluma la lumière du phare. Ce monument fut donné au service Hydrographique et Océanographique de la Marine et depuis, figure sur les cartes nautiques.

La construction actuelle est une maison de forme octogonale. Ses murs sont en bois de cèdre traité spécialement contre les intempéries, un toit en zinc et une boule du même matériel comme signal de jour. Elle a une circonférence de 5m et un peu plus de 6m de haut, la lumière sort par une des fenêtres. Les panneaux solaires alimentent les batteries. Comme l'original, elle est posée sur un promontoire d'environ 64m de haut.

Il y en a un jumeau à La Rochelle, monté sur pilotis sur des roches qui sont un vrai danger pour la navigation. Il fut aussi baptisé le phare du bout du monde en hommage au grand écrivain de science-fiction ou de littérature qui l'appelait ainsi.

Un point intéressant, on a synchronisé le fait d'allumer les deux phares à minuit pendant le changement de millénaire de 1999 à 2000. Au même moment, ce lieu est déclaré lieu historique national en 1999.

C'est d'une grande importance pour les français de par l'importance de la figure de l'auteur Jules Verne et de son roman Le Phare du Bout du Monde. Il est d'une grande valeur en Argentine car ce fut le premier acte de notre souveraineté dans l'extrême sud après avoir signé le traité des frontières avec le Chili en 1881.

Le Phare de San Juan de Salvamento fut inauguré le 25 Mai 1884. Ce fut le premier pas vers la souveraineté de la zone australe. En septembre, la division expéditionnaire de l'Atlantique sud se dirige vers Ushuaïa et lève pour la première fois le drapeau argentin dans la baie d'Ushuaïa et dans la colonie anglicane, où le révérend Thomas Bridge levait le sien (il s'agit d'un drapeau de la colonie anglicane qui possède comme base l'Union Jack anglaise).

La division construit quelques maisons de fortune devant la mission et laisse une garnison de marins avec un sous-officier. On l'appellera par la suite la sous-préfecture d'Ushuaïa. Tout ceci s'est passé au début du mois d'Octobre (autour du 7) mais la date officielle reste le 12 octobre.

16-Une route anglaise: The South American Pilot. Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America (1895)

Sur l'île des Etats il y a un port naturel, un fiord, à l'extrême oriental appelé San Juan. L'endroit était connu et fréquenté par des navigateurs anglais, français et en réalité par tous ceux qui devaient passer le Cap Horn. On le connaissait sous le nom de St John et c'est ainsi qu'il apparaissait sur la carte de la South American Pilot que nous avons mentionnée.

Cette partie de la publication anglaise inclut le détroit de Magellan, la Terre de Feu et l'île des Etats. Nous allons prendre référence de certains aspects de la publication sur le phare et le port seulement.

Suite à une description de « St. John Harbour » où il indique comment et où jeter l'encre et comment est le port, s'ensuit une partie qui figure comme Light. Elle fait référence au phare et affirme que, sur la pointe Lasserre, la pointe occidentale de l'entrée du port, il existe un phare sur une élévation de 200 pieds au-dessus du niveau de la mer qui présente une lumière blanche fixe visible jusqu'à 14 milles par beau temps et qu'on peut voir entre les directions S.E. $\frac{3}{4}$ E. y S.W. $\frac{1}{2}$ S. (En pied de page il y a une note qui explique que la distance d'éclairage n'est pas réelle, 1891).

Il continue avec un autre titre intéressant : Supplies (Réapprovisionnement). Il y explique qu'il y a de l'eau potable et du bois en grandes quantités et de facile accès. Il commente aussi la possibilité de cultiver du céleri et de trouver des animaux sauvages comme des canards et des oies de Magellan, et que, pendant la bonne saison, on peut recollecter les œufs de manchots (en octobre) à un mille à l'est de l'entrée du port.

Il continue ensuite avec "Refuge Station", où il explique qu'elle y fut installée par le gouvernement argentin et qu'elle est équipée d'un bateau de sauvetage pour porter secours aux naufragés.

Cette publication est intéressante pour comprendre l'importance qu'a eu l'occupation de l'île des Etats pour la navigation mondiale. D'autre part, l'île était connue de tous sauf des argentins, jusqu'aux aliments naturels qu'elle pouvait offrir.

19-Jules Verne et le Phare du Bout du Monde : coïncidences du roman avec la réalité.

Nombreux soutiennent que le roman « Le Phare du Bout du monde » a été écrit de nombreuses années avant la construction du phare. Ils se réfèrent à l'année 1859, cependant il s'agit de la date que Jules Verne présente comme la construction du phare, non la date de l'écriture du roman.

Même si Jules Verne n'a jamais connu l'endroit, on dit qu'il a eu comme une vision pour la façon dont il décrit l'île et ce qui y arriva. Lors de l'exposition de Jules Verne à la mairie de Dinard en 2000 à laquelle nous étions invités, nous avons pu accéder à des manuscrits et à des cartes de Jules Verne. En particulier un globe terrestre sur lequel la situation géographique du phare dans le cap San Juan, les distances à Punta Arena, le détroit de Le Maire, et le cap San Diego entre autres sont marqués en ROUGE par Jules Verne lui-même. Sur ce globe, on voit aussi marquées les péripéties des enfants du capitaine Grant, en particulier par le détroit de Magellan et les points qu'il cite.

Bien qu'il ait navigué sur ces eaux avec son imagination, il devait être bien informé. N'oublions pas qu'il fut un très bon navigateur et propriétaire de plusieurs yachts qu'il utilisait pour se promener et pendant les vacances.

Comme tout marin, il se basait sur les routes nautiques (comme la South American Pilot) et sur les conversations avec d'autres marins qui connaissaient la région. C'est une pratique habituelle aujourd'hui encore.

J'ai aussi remarqué dans ses brouillons qu'il laissait des espaces comme pour ajouter un autre paragraphe, voire même des espaces en blanc comme pour y mettre des noms, des endroits et des dates qu'il remplissait par la suite.

Un important divulgateur du problème que causait ce phare fut le baron Adrien de Gerlache qui, en y passant avec le Belgica dans son voyage vers l'Antarctique, pris en photo le phare et la station de Salvamento avec la sous-préfecture et les baraquements des marins. Ce fut rendu public dans son livre et dans les journaux de l'époque. Sans compter qu'ils se connaissaient et déjeunèrent ensemble avec Eiffel dans la fameuse tour pendant l'exposition universelle de 1889.

Après avoir lu le fameux roman, ainsi que de nombreuses chroniques de l'époque, et après avoir été sur les lieux pour relever des informations sur place, il me semble évident qu'au moment de la rédaction de son roman, notre cher Jules Verne connaissait très bien les faits historiques. Il a bien sûr su faire quelques retouches pour que de simples faits historiques se transforment en un roman chargé d'aventure en grand auteur qu'il était.

Pour ceux qui en doutent encore, nous prendrons quelques passages du livre. Rappelons d'abord que le roman fut publié pour la première fois en 1905, après la mort du grand romancier. Son fils trouva dans un tiroir deux petits cahiers

écrits au crayon à papier et repassés à l'encre. L'un était « Le Volcan en or » avec des scènes en Antarctique, et l'autre « Le Phare du Bout du Monde ». Le phare du bout du monde a justement un lien avec le thème de l'Antarctique étant donné que ce phare était un passage obligé pour les explorations antarctiques qui avaient lieu à la fin des années 1800 et au début de 1900. D'autre part, le phare fut construit en 1884 et transporté en 1902. C'était la dernière lumière avant l'inconnu. Allons maintenant au livre.

Entre les commentaires logiques pour situer le lecteur, Jules Verne écrit dans son premier paragraphe que le crépuscule est d'assez longue durée "sous cette haute latitude du cinquante-cinquième degré de l'hémisphère austral" (latitude approximative de l'île des Etats). Dans le même paragraphe il fait référence à l'avis Santa Fe de la république argentine, présent durant l'inauguration du phare. En réalité c'était l'avis "Paraná", qui était assigné à la Division Expéditionnaire de l'Atlantique Sud. Il est facile pour tout argentin de comprendre la référence du Santa Fe sachant qu'il s'agit d'une ville, capitale de la province de Santa Fe, située sur le fleuve "Paraná". Elle est de plus située en face de la ville de "Paraná" capitale de la province de Entre Ríos.

Dans le deuxième paragraphe, il situe le phare "... construit à portée de fusil en arrière de la baie d'Elgor, dans laquelle le Santa Fe avait pris son mouillage". La vedette militaire "Paraná" avait jeté l'ancre dans cette baie, qui jusqu'au jour d'aujourd'hui ne possède pas de nom particulier.

Dans le journal de bord, il y fait référence en l'appelant « encenada » et à l'endroit où ils construisirent le phare comme « la pointe » ; par la suite elle fut appelée « la pointe Lasserre ». Il écrit un peu plus loin : "... et le silence reprit cette île des Etats située au point où se rencontrent les eaux de l'Atlantique et du Pacifique." Il nomme directement l'île et les particularités qui en ont fait la renommée. En réalité c'est toute la zone l'endroit où se rejoignent les deux océans : l'île est l'unique écueil où se rejoignent les éléments. Les sommets de l'île attrapent les nuages amenés du Pacifique par les centres de basse pression et par les vents forts des secteurs sud et ouest. Les courants sont forts et la marée forme de grandes vagues (ondulations de marée). C'est ainsi que les bateaux pris dans une mer lisse étaient menés par les courants, bien souvent contre des roches, des îlots ou les côtes mêmes de l'île.

Dans un autre paragraphe où figure un dialogue entre deux gardiens du phare, l'un dit à l'autre : "...Que ces parages soient mauvais j'en conviens ! Que l'on ait fait triste réputation aux mers du Cap Horn c'est justice ! Que, précisément on ne compte plus les naufrages à l'île des Etats, et que les pillers d'épaves ne puissent choisir meilleure place pour faire fortune, soit encore ! Mais tout cela va changer, Felipe ! Voilà l'île des Etats avec son phare et ce n'est pas l'ouragan, quand il soufflerait de tous les coins de l'horizon, qui parviendrait à l'atteindre ! Les navires le verront à temps pour relever leur route !...

Ils se guideront sur son feu et ne risqueront pas de tomber sur les roches du cap Saint-Jean, de la pointe San Diego ou de la pointe Fallows, même par les nuits les plus noires ! ..." Le Cap San Juan comme le Cap San Diego furent deux endroits avec une grande quantité de naufrages.

Et ainsi se succèdent les « coïncidences ». Il baptisa le commandant du navire "Lafayette", quand le vrai s'appelait "Lasserre" (Colonel Augusto Lasserre). Je ne peux pas expliquer le pourquoi des changements dans les vrais noms mais les ressemblances dans tous les détails interpellent. On retrouve même la vitesse du bateau à moteur et sa capacité à naviguer avec des voiles, ou encore sa fonction de : "... police des côtes patagones et fuégiennes ...". Il existe bien évidemment de nombreux détails qui furent inventés et qui restent loin des faits historiques.

Il y a de nombreux passages du livre qui font penser à un grand mélange de concepts sur la zone créée par Jules Verne, que ce soit par la lecture de différentes publications ou en écoutant les récits de navigateurs et matelots argentins. Il écrit sur les "... bourrasques magellaniques..." que devait supporter la construction et justement, la forme du phare et les éléments de la construction qu'il décrit n'ont rien à voir avec la réalité. On pouvait par exemple prendre "... cette étroite vis, à marches de pierres encastrées dans la paroi, ..." et d'autres descriptions de la construction. Les descriptions du Cap San Juan et du port s'éloignent tout autant de la réalité, par contre le concept de bon port et qu'il soit le dernier après avoir franchi le détroit de Magellan sont des faits réels. De telle manière que c'est un port qui fut très utilisé par les navigateurs de Saint-Malo. Il ne commente rien de la sous-préfecture, ni du bagne, ni non plus du piquet de marinerie qui est resté sur place.

Dans le deuxième paragraphe, il décrit très bien l'île avec quelques données historiques, comme les distances et les dimensions de l'île. Tout cela très précisément, comme les 39 milles de long de l'île et les 11 milles dans sa partie plus large. Il nomme par la suite parmi la faune marine les morses et d'autres inexactitudes du même type. Elles sont d'un côté normales pour un endroit si peu connu. Il culmine avec une contradiction en disant qu'il s'agissait d'"... un énorme rocher, à peu près inhabitable...". Mais ce sont ces moments où le roman prend forme avec des éléments qui auront leur importance au sein de la trame.

Ce qu'on met souvent en avant c'est que le romancier situe les faits en 1860 en faisant référence à l'inauguration du phare le 9 décembre 1959 alors qu'elle a vraiment eu lieu le 25 mai 1884. Il est impossible de savoir pourquoi. Il attire encore plus l'attention quand il fait référence aux propriétés de l'île en disant textuellement : "... elle faisait partie de l'archipel magellanique, alors indivis entre les deux républiques de l'extrême continent américain (depuis, à la suite du partage de la Magellanie, en 1881, l'île des Etats dépend de la République Argentine)." En outre, ceux qui clament que le roman fut écrit vers 1860 sont incapables d'expliquer comment l'auteur pouvait savoir qu'en 1881 serait signé le fameux traité de frontières entre l'Argentine et le Chili.

Dans la partie où il fait référence aux bandits, il cite des endroits comme « Punta Arenas » d'où s'échappent les chefs car ils avaient commis de très graves délits et avaient décidé de se réfugier en Terre de Feu. Ce qui est historique, c'est que Punta Arenas était une ville importante dans les années 1800 pendant lesquelles elle connut ses débuts de « colonie pénale » et où il y eut de nombreuses fuites et révoltes, comme la « mutineries des artilleurs », qu'il vaut la peine de lire.

Dans la partie qui se rapporte aux bandits, il cite des lieux comme « Punta Arenas », où les dirigeants s'échappaient car ils avaient commis des infractions particulièrement graves et décident de se réfugier en Terre de Feu. Ce qui est historique, c'est que Punta Arenas était une ville importante au cours des années 1800 qui a fait ses débuts comme un « bagne » et où il y eut de sanglantes fuites et soulèvements, comme la « mutinerie des artilleurs », sur lequel ça vaut la

peine de lire. Également à Punta Arenas il y eut la plus grande base de « raqueadores » dans la région. La raque (qui vient de l'anglais wreck, qui signifie le naufrage). C'étaient des gens qui, lorsqu'ils apprenaient qu'il y avait eu un accident, sortaient avec leurs bateaux pour tenter de sauver tout ce qu'ils pouvaient du navire avant que la mer ne le fasse disparaître. Voilà comment il y eut des sociétés de secours qui, en plus de sauver des vies, négociaient avec les sociétés d'assurances sur les cargaisons et, dans certains cas, le navire lui-même. Maintenant Eh bien, il y en eut beaucoup d'autres qui, dans leurs petites goélettes ou cotres, se dédiaient à voler les naufragés et à tout prendre du navire. Ils ont agi comme de véritables pirates.

Il y eut des groupes qui utilisaient la zone des îles Malouines et utilisèrent l'île des Etats comme cachette. Don Luis Piedra Buena, deuxième propriétaire de l'île, s'est consacré à naviguer dans la région, chassant les lions de mer et les manchots, en plus d'être propriétaire d'une épicerie à Punta Arenas et d'un établissement sur l'île Pavón sur le fleuve de Santa Cruz. Avec ses navires, le Brigantin « Espora » tout comme le cotre « Luisito », il a effectué de nombreux sauvetages et éloigna ces groupes qui attaquaient les naufragés.

Il est évident qu'une grande partie de cette information serait parvenue aux oreilles du grand romancier car même d'insignifiants détails, comme le naufrage des « bandits » au Cap Colnett et les eaux calmes du port Parry, attirent l'attention de par l'exactitude de ces observations.

A partir du quatrième chapitre, il continue les références à la géographie de l'île, mais l'intrigue du roman avec ses protagonistes, les gardiens, les pirates et les naufragés, avec leur façon de penser et agir, va prendre la première place de la scène et les références n'ont pas grande importance et sont parfois vagues et confuses.

Vers la fin du roman, le navire « Santa Fé », avec le drapeau de la République Argentine, rentre sous ordre du commandant « Lafayate » et, après une course-poursuite à travers l'île, parvient à capter une partie des bandits, alors que leur chef se suicide et d'autres meurent de faim. D'une certaine manière, cela se rapproche de ce qui s'est passé en 1902 avec la célèbre évasion des détenus de l'île des Etats. Mais il est impossible de savoir s'il connaissait réellement

les faits ou si c'était juste une coïncidence. Il est remarquable de voir comment le chef des bandits préfère mettre fin à ses jours avant d'être capturé et transporté à Buenos Aires, où il aurait été jugé et condamné par une peine sévère. Cela s'est passé ainsi avec les évadés de la prison du port Cook (cf le livre « Fuga de los Estados », de Juan Carlos Becerra et des photos de l'essai dans la collection photographique).

Tout indique qu'il savait très bien comment s'était passé l'inauguration du phare et les caractéristiques de l'île. Si la construction ainsi que les faits ne correspondent pas à la réalité, c'est peut-être parce que l'information qu'il a reçue n'était pas complète (aujourd'hui encore le sujet de la « tour de 25 mètres » n'est pas très clair. Pour certains, elle a existé pendant une courte période jusqu'à ce qu'un orage la fasse tomber et pour d'autres elle n'a jamais existé car le phare aurait toujours été comme sur la photo prise par l'expédition de Gerlache en 1898) ou alors, il avait besoin de certains « ingrédients » pour construire un meilleur roman.

35-Météo

La température moyenne annuelle varie de 0 à 5° C, c'est-à-dire que, sans être un climat froid, il y a une température moyenne constante fraîche. C'est pratiquement la température de la mer qui l'entoure, selon les livres, parce qu'au cours des campagnes dans les années 1995/96 et 97 on a pu voir que la température de l'océan Austral a augmenté entre 1 et 2 degrés Celsius (pendant l'été austral) en comparaison avec les mesures qu'ils avaient comme moyenne. En hiver, on a eu des jours d'environ - 12° c, mais c'était exceptionnel.

C'est un climat essentiellement marin qui ressemble plus aux conditions qui prévalent dans le Cap Horn qu'à celles d'Ushuaïa, même si les deux sont de bonnes références. Vous pouvez regarder les deux et avoir un bon pronostic de ce qui peut arriver dans les prochaines heures.

Selon les données fournies par la station météorologique de l'Observatoire de l'île, « le climat de l'île des Etats est

froid, humide et venteux ; et la température annuelle moyenne correspond à « modérément froid » avec le maximum absolu de « tempéré » (en été) et « à froid » (en hiver) « . » Il faut dire qu'il est très particulier car il y a de nombreux « spécialistes » qui prétendent que l'hiver est plus agréable qu'à Ushuaïa et que l'été est plus désagréable. C'est totalement faux. Je voudrais demander aux spécialistes de rester sur l'île et de comparer ce qui se passe dans un endroit et dans l'autre.

D'un autre côté, il y a presque trois saisons parce que l'automne est très court (un mois, parfois un peu plus). L'hiver arrive très vite (à partir de mi-avril).

Les vents dominant le nord-ouest, au sud-ouest avec une moyenne d'intensité de 16,5 nœuds ; mais les sauts de calme à rafales dépassant 40 nœuds peuvent être soudains. L'intensité moyenne annuelle peut être décrite comme « forte » ; C'est le seul endroit en Argentine avec cette moyenne (selon Knoche et Borzacov). Alors que le vent froid varie entre « froid modéré » et « grand froid » (il peut atteindre - 20 ° C).

Le nombre moyen de jours avec orages au cours de l'année, atteint 73 avec les cas de force majeure à 8 (Beaufort). Bien qu'ils n'aient pas toujours la même durée, ça peut être des averses de quelques heures à plusieurs jours. Un autre fait qui fait peur est le nombre de jours de précipitations : 248 par an. Cela ne signifie pas qu'il pleuve torrentiellement toute la journée, mais il est possible qu'elles soient accompagnées de petites pluies plusieurs jours. Les précipitations sont de l'ordre de 612 mm / an. C'est au moins équivalent à environ 248 jours gris. Il y a plus de jours gris même s'il ne pleut pas.

Comme nous avons vu la couverture nuageuse est élevée mais c'est essentiellement parce que, les nuages sont pris au piège par les montagnes. Voilà comment on peut s'approcher de l'île « mystérieuse », comme l'appellent beaucoup de marins, pendant une belle journée ensoleillée et à l'endroit où devrait être l'île, on ne voit que les nuages qui la recouvrent entièrement ; de l'île, rien. Puis, et grâce au vent, ces nuages sont transportés vers d'autres endroits et certaines parties restent découvertes pour être à nouveau couvertes par les nuages que le vent apporte directement du

Cap Horn. Il n'est pas rare d'être amarré dans des ports très sûrs, tels que San Juan de Salvamento ou Höppner intérieur, sous une épaisse couche de nuages pendant qu'une pluie fine se confond avec le brouillard qui empêche de voir la côte autour du bateau. Cependant, en quittant le port, nous découvrons une belle journée ensoleillée.

La même chose se passe avec le vent. On ne peut jamais savoir si l'intensité du vent dans la baie est la même qu'il y a en dehors de la baie. Les montagnes peuvent accélérer le vent produisant de fortes rafales dépassant facilement les 45 nœuds. En entrant dans le port Cook, par exemple, on peut recevoir de gros coups de vent en passant par l'étranglement du fjord. Les vents de 30 à 40 nœuds qu'on peut recevoir à l'entrée, ne forment plus qu'une légère brise ou un calme total à l'intérieur de la baie de Perry, tout comme près du détachement, ce qui nous est déjà arrivé.

Pour décrire le climat de San Juan de Salvamento, le lieutenant Lezica écrivait en 1890 : «... Quand il ne pleut pas, il grêle ou il neige et quand il n'y a ni pluie, ni neige, ni grêle, les rafales de vent menacent de tout détruire. Il neige beaucoup, mais ça ne reste pas plus de deux ou trois jours, parce que les vents du Nord l'éloignent. Les sommets restent blancs tout l'hiver... ». » Votre description se rapproche vraiment de la réalité.

Le journaliste Roberto J. Payró, qui s'y est rendu en 1899, a écrit le livre « L'Australie Argentine ». Le maître d'équipage de la sous-préfecture Morgan, qui a eu ce qu'il appelait pompeusement un "bureau météorologique », avait un grand équipement instrumental qui lui a permis pendant quinze ans de prendre des données climatiques. Cet équipement avait été fourni par son homologue de Córdoba.

Roberto J. Payró affirme que : «... Le climat est très loin d'être glacial, la température est bien supportable, il n'y a pas de neiges éternelles, ni glace, ni la mer gèle sauf dans quelques coins très tranquilles et tout petits (baies sans vague). Des personnes qui y ont vécu quinze ans comme le maître d'équipage, m'ont assuré n'avoir jamais vu le thermomètre descendre à plus de 6,5 ° en-dessous de zéro. Même pendant les mois les plus rigoureux de l'hiver, la température moyenne reste au-dessus de zéro et est très supportable... ». »

Je crois que ces observations, en plus de celles qu'on peut prendre du carnet de bord de la canonnière « Paraná », démotive quelconque personne ayant eu envie de s'installer dans un endroit pareil et, comme il l'a dit, les motivations ne peuvent être que politiques et humanitaires parce qu'en termes de richesse il dit : «... l'île est recouverte de forêts presque impénétrables, d'arbres corpulents et relativement hauts (80 cm de diamètre et de 6 à 7 mètres de haut pour les plus grands), mais son sol est une éponge de terre et de feuilles mortes accumulées à travers les siècles, qui dégouline constamment d'eau. La pêche et la chasse sont insignifiantes. La seule chose qu'il y a en quantité sont les lions de mer d'une taille extraordinaire qui habitent des centaines de profondes cavernes faites par les vagues de la mer dans certaines baies... «. ».

Cependant, au contraire de ce rapport, pour de nombreux marchands entrepreneurs comme Luis Vernet et Luis Piedra Buena, ça valait la peine d'y travailler.

Un autre commentaire fourni par Dr Alfredo Becerra est celui qu'il a aussi trouvé dans le journal de la société géographique Argentine (Tome III de 1885, p. 82) et celui relevé par le commandant de l'avis « Comodoro Py » le Lieutenant Federico Mourglia, dans son journal du 20 février 1885 : «... » Le climat de l'île des États n'est pas supportable pour les humains, témoignent des observations météorologiques que nous avons à vue, il n'y a pas un jour de l'année pendant lequel il n'a pas plu ou neigé, ajouté à une température qui dépasse rarement 12 ° c au-dessus zéro en été et oscillant entre 5 et 15 degrés en-dessous de zéro en hiver ».

« La vie animale nécessite une attention particulière : les essais d'élevage de vaches et moutons ont donné des résultats négatifs, il est nécessaire d'avoir ces animaux destinés à la consommation de la population dans les écuries et avec de la nourriture importée ; » le reste sera des sacrifices inutiles. Seule la chèvre, qui vit sur les rochers en mangeant l'écorce des arbres, supporte ce climat ».

44-Histoire de l'île des Etats ou l'île mystérieuse

Les premiers qui sont arrivés à l'île des États étaient les yagans. Ils l'appelaient « Chuanisin » ou lieu de richesses. » On a trouvé des sites archéologiques (trouvailles de Anne Chapman, Victoria Horwitz, Marcelo Weissel et Martín Vázquez). Arrivés, ils sont arrivés, mais on ne sait pas ce qu'il s'est passé. Ont-ils pu retourner en Terre de Feu ?

46-Arrivée des européens

Les premiers européens qui l'ont observée furent ceux de l'expédition néerlandaise de Schouten et Le Maire. Le 16 janvier 1616, ils virent les îles Sebaldas (un nom qui désignait les îles Malouines) et le 24 du même mois, ils découvrirent un passage vers le sud et définirent la terre qu'ils voyaient à l'est comme « Haute et accidentée ». » Ils croyaient que le Staten Land (Terre des États néerlandais, aujourd'hui île des Etats), faisait partie d'un vaste territoire du Sud. En 1624, la « Dolphyn jacht » de la flotte de Nassau des Pays-Bas (commandant Jacques L'Hermitte) prouve qu'il s'agissait d'une île. »

46-Français et pirates

Jusqu'à ce jour on ne sait pas réellement qui ont été ceux qui y ont passé le plus de temps, ou la prenait comme référence dans leurs navigations. Mais il est sûr que cette île n'avait aucun mystère pour les marins de Saint-Malo (France). Noel Jouin, abbé, de l'école de Paris, commandant des ordres militaires et le curé de Saint-Malo fut qui, en janvier 1706, à la barre du Sage Salomon, nomma le Cap San Juan de l'île des Etats (pour St Jean de Luz). » Il a fait des recommandations sur le site qu'il connaissait apparemment très bien.

Elle fut visitée par des pirates et corsaires comme Bartolomé Sharp, Cavendish, Drake, Hawkins, Merick et Chidleg, entre autres. Certains sont venus pour rester dans la toponymie de l'île comme les pierres de Dampier, qui sont nommés d'après le célèbre corsaire. De même, le célèbre navigateur et explorateur de la Royal Navy James Cook (1772) a nommé des îles, des baies et différentes formes de relief.

48-Les espagnols

Les explorations les plus importantes des espagnols dans l'île des Etats sont celles de Manuel Pando en 1788 et, surtout, celle du Lieutenant Juan José de Elizalde, qui a exercé le gouvernement des îles Malouines depuis 30 juin 1790, quand la quitta Ramón de Clairac (gouverneur des Malouines en 1785, 1787 et 1789). Il a exploré le nord de l'île du Cap San Juan, son port et a trouvé deux bateaux de Londres à destination de la Californie dans le port de Año Nuevo, où ils chassaient les lions de mer. Ils n'eurent pas plus de reconnaissance par la suite.

48-Ses premiers propriétaires et l'occupation Argentine

Même si elle a été visitée par les marins qui parcouraient les mers du Sud, c'est seulement en 1823 qu'on a rendu l'île en concession à Luis Vernet. Son partenaire arrive en premier, puis Luis Vernet en 1826. Le 5 janvier 1828, on lui donne la propriété de l'île des Etats et le terrain non occupé par Pacheco dans les Malouines. Il a été nommé gouverneur argentin des îles Malouines en 1829 (On lui a donné le commandement politico-militaire des Malouines en juin 1829). Il a dirigé une exploration de la forêt dans Flinders Bay (1825). Quelques années plus tard (1827) il commence l'exploitation des lions de mer dans la baie Höppner et avec quelques petites maisons, il établit la première fabrique permanente sur l'île ; elles se situaient au Cabo San Juan et à Basil Hall (faites en pierres et mortier) et à la baie de Año Nuevo. Ces

lieux ont également été d'importantes exploitations forestières pour l'établissement colonial des Malouines. Luis Vernet effectue une cartographie détaillée de l'île des Etats.

Luis Piedra Buena fait de l'île son siège (1858) pour l'exploitation des ressources naturelles, c'est-à-dire des manchots, des lions de mer et des éléphants de mer. En 1868, on la lui livre finalement comme propriété, comme un moyen de le remercier de sa préoccupation pour sauver des vies, des épaves et pour avoir été le premier à défendre et à exercer la souveraineté Argentine dans la région.

Ses zones principales d'exploitation d'huile et de peaux de lions de mer étaient Port rock, San Juan, Back, Vancouver, Port Cook, Bahía Crossley et Franklyn, où il a perdu la brigantin-goélette "Espora » et a construit le cotre "Luisito » avec du bois de la région en 1873.

En 1875, il quitte ce commerce et va à Buenos Aires, où il rejoint la marine. Son activité professionnelle principale était d'entraîner les marins et sous-officiers et il étudiait qui était les plus aptes. Par ailleurs, il donnait des cours sur la navigation dans le sud et conseillait face aux problèmes avec le Chili.

L'île est récupérée par le gouvernement national (1913), lorsque les héritiers la vendent à l'État. Elle est transférée comme propriété de la marine et le 9 août 2016, le Président Mauricio Macri a signé un décret qui la passe au statut de réserve sauvage la plaçant sous la juridiction des parcs nationaux.

51-Construction du phare de San Juan

Après la signature du traité des limites avec le Chili, en 1881, on met en place une expédition Italo-Argentine pour explorer la Terre de Feu et l'île des Etats. C'était l'expédition scientifique Austral Argentine (1882-1883) de Giacomo Bove et du Lieutenant-Colonel de marine Luis Piedra Buena, qui ont recommandé l'installation d'un phare et ont suggéré la possibilité de placer un bague.

Le Congrès et le pouvoir exécutif ont été surpris quand ils ont vu les dessins de comment était la mission anglicane (South American Missionary Society SAMS) dans la baie d'Ushuaia. Les maisons qu'il y avait, l'école, les fermes, les animaux de la ferme, en plus des égouts etc. Un thème très important c'est qu'on n'y voyait pas flotter le drapeau argentin, mais un drapeau de la colonie qui était fondé sur l'Union Jack (anglaise). D'autre part, les Indiens "christianisés" parlaient leur langue et l'anglais. »

C'est pourquoi, le Président et le Congrès agissent rapidement pour envoyer une Division expéditionnaire dans l'Atlantique Sud pour construire le phare de San Juan et des stations de sauvetage maritime et une sous-préfecture pour le maintien de l'ordre des côtes et des ports.

On demande à Luis Piedra Buena, de préparer l'expédition Sud, mais il meurt en août 1884. En septembre, on nomme le Colonel de la Marine Don Augusto Lasserre pour la préparation de la division qui devait partir vers le sud.

En 1884, quand la flotte de l'expédition commandée par Don Augusto Lasserre est arrivée à San Juan de Salvamento, le célèbre phare est construit et on établit une station de sauvetage à la charge de la marine, une sous-préfecture et un bagne. C'est ainsi que l'occupation argentine de l'île devient effective. Cela se produit entre avril et septembre ; l'ouverture du phare se déroule le 25 mai 1884. Cela comprenait une maison de 16 côtés de 11 mètres de diamètre de doubles parois en bois et d'un toit de zinc de 6,20 m de hauteur. Dans le centre, il y avait un mât d'environ 22 m de hauteur. Dans quatre côtés les fenêtres laissaient passer la lumière de 7 lampes d'huile de colza (kérosène). Il avait trois enceintes, plus un pour la cuisine et le salon et deux chambres à coucher pour les six gardiens. Sur le côté, il y avait une petite maison qui a servi de station météorologique, jeux de signaux et chambre du chef du phare. Le mât de 25m s'est cassé lors d'une tempête, en 1885 et n'a pas été remplacé sur place. On en a cependant placé un à côté du phare.

La flotte était composée de la canonnière « Paraná » (navire amiral), le bateau de transport « Villarino », la goélette « Cabo de Hornos » l'avis « Comodoro Py », les cotres « Patagones », « Bahía Blanca », « Santa Cruz » et la barque « María T ». Tous étaient ancrés dans le port de San Juan.

Suite à la construction du phare et de la station de Salvamento, le lieu est renommé par Lasserre comme « San Juan de Salvamento ». » Un groupe de l'expédition part pour étudier l'île à la recherche de ressources naturelles telles que la pêche de lions de mer, les salitres, des restes d'épaves, etc.

La première idée de l'expédition était d'installer deux colonies, une là-bas, et l'autre à Ushuaïa. On trouve parmi les matières transportées des articles de labourage, des animaux et on a pensé à des couples mariés pour s'installer sur les lieux. Mais ça ne s'est pas concrétisé. En revanche, ils ont emmené 10 prisonniers du pénitencier national (Buenos Aires) qui servaient de menuisiers dans la construction de plusieurs bâtiments, du phare, de quais et de constructions variées.

Mais tout a été réduit, en plus du phare, à quatre bâtiments, un pour le Bureau de la sous-préfecture, avec des chambres pour les officiers, deux blocs pour deux brigades de marins et un hangar pour dépôt général. L'ensemble était complété par un quai et un cimetière avec une chapelle au fond du port.

La sous-préfecture, en tant que délégation pour exécuter des sauvetages, n'avait pas les moyens nécessaires et les mêmes marins du port de San Juan de Salvamento devaient souvent sortir à la rame pour demander de l'aide (alimentaire) aux bateaux qui passaient dans la zone.

56-Vie à San Juan de Salvamento

En particulier, je trouve les histoires de l'époque sur leur mode de vie à proximité du phare du bout du monde, ou phare de San Juan de Salvamento, intéressantes. Nous allons citer une de 1884. Notre expérience en 1997 était ressemblante. Jusqu'au problème pour récupérer les bottes coincées dans la tourbe, certaines à plus de sept mètres de profondeur.

56-Expéditions et vie à San Juan de Salvamento

Parmi les histoires qui peuvent être lues dans deux journaux que nous avons, on en trouve deux du sous-lieutenant Dario Sarachaga, à bord du cotre « Bahía Blanca », qui montrent la difficulté de la vie sur l'île : il raconte que le 17 août, il est sorti avec le canot du « Paraná » et cinq hommes sur les rochers des lions de mer, n'ayant pas pu atteindre ceux à fourrure australe à cause du vent qui s'était levé et sans pouvoir rentrer non plus à cause des tourbillons du Cap San Juan, ayant dû dormir dans une crique avec les autres, et après avoir travaillé trois heures pour enlever la neige d'un mètre de profondeur et être capable de faire du feu pour la nuit. « Nous avons réussi, mais avec beaucoup d'efforts, parce que le bois était plein de neige, pour y parvenir nous avons utilisé une bonne quantité de graisse de lion de mer, il est presque inutile de dire que personne n'a réussi à dormir à cause du froid. Nous avons mangé une grande Outarde et des biscuits, c'était tout ce qu'on avait, pour boire de l'eau, nous avons dû faire fondre de l'eau dans une conserve de viande, cependant, on ne pouvait pas toujours la boire car la conserve se chauffait trop et on ne pouvait pas la mettre à nos lèvres, et si on la laissait trop refroidir, elle se recongelait. À 06h00 le lendemain, nous sommes sortis avec un temps clair, vent Nord très faible pour arriver à bord du cotre Bahía Blanca à 09h00, où nous avons ravis nos estomacs avec un bon café avec de la canne pour les marins et un mate amère pour moi ».

59-Phare de San Juan de Salvamento en 1900, selon comment il figure dans la première route des côtes argentines

Par la première route côtière d'Argentine, faite en l'an 1900, nous pouvons y trouver de nouveaux détails du phare de San Juan de Salvamento, après avoir décrit les caractéristiques du port, un élément nous parle du phare :

« Lumière- A la pointe Lasserre, pointe o. de l'entrée du port de San Juan, il y a un phare de lumière blanche fixe, qui a été inauguré le 25 mai 1884. » Cette lumière est placée à l'intérieur d'une boîte au sommet d'un promontoire de

60,96 mètres de hauteur : la lumière est blanche, fixe et a été construite pour atteindre 14 milles par temps clair, mais selon les dénonciations faites en 1891 et des versions ultérieures, la visibilité a été réduite à dix milles.

Illumination. Il illumine tout le phare dans un secteur de 90 degrés entre 40° Nord.est. et Sud-ouest. 50 °. Magnétique – le système d'éclairage est le reflet, avec réflecteur parabolique, il a neuf lampes avec le même nombre de mèches – la boîte du phare, s'élève à environ trois mètres au-dessus du sol – elle est circulaire en bois et en zinc peinte en blanc - anciennement sur le toit, se tenait un mât de drapeau qui se terminait avec un fanion sphérique, mais en raison de la force du vent on a enlevé le mât de drapeau pour fixer le fanion directement sur le toit. Dans les environs de la zone, il y a la maison des gardiens, construite avec deux morceaux de bois, avec des toits pentus de zinc, le tout peint en blanc - le phare est situé à 54 ° 23' 24 de de latitude sud et à 63 ° 47' 01" de longitude ouest. »

Cette observation est très intéressante étant donné qu'elle parle d'un mât avec une « boule » qui a été renversée par le vent, puis placée sur le toit. Ce n'était pas une lanterne élevée, mais d'une marque.

61-Critiques sur l'emplacement du phare, secteur de l'éclairage, son champ d'application et services fournis à la station de Salvamento

Il est intéressant de lire l'avis sur le phare, ses opérations et son utilité pour le site, lors d'une visite en 1893 (neuf ans après son inauguration). Cette note a été publiée dans le Bulletin du centre Naval (Volume 11, bulletin 115, p. 24).

Selon la note, on peut résumer que le phare a subi quelques points très défavorables, tels que : a) emplacement, b) atteinte et c) son secteur d'éclairage. L'emplacement était très défavorable car au nord du phare il y avait le groupe des îles « Año Nuevo », des roches isolées et des bancs de sable. Sa portée a été réduite depuis, car même si le gouvernement national a évoqué 14 milles, pour les charts anglaises de l'époque, sa portée réelle était de 3,5 milles. Son secteur d'éclairage était d'environ 94 degrés interceptés à l'ouest par le Cap Forneaux et à l'est par le Cap San Juan.

Etant réalisé comme une construction assez faible, elle devra être reconstruite. Ils ont donc décidé que ça n'en valait pas la peine, et au contraire, il serait opportun d'en élever une nouvelle sur l'île plus au nord du groupe des îles d'Año Nuevo, soit une île Observatoire. Les avantages seraient nombreux, par exemple, il n'y aurait plus d'autres pierres obstacle au nord, son secteur d'éclairage serait d'environ 205 ° et atteindrait environ 20 milles par temps clair. Cela permettrait que la lumière soit recherchée par les marins pour ainsi avoir une position observée fiable et être capable d'ajuster les temporisateurs (pour déterminer la longitude). Un autre avantage est que l'endroit est moins brumeux que San Juan.

Ils ont également souligné que, à San Juan de Salvamento, par le peu d'angle visuel que possède le phare et la sous-préfecture (Estación de Salvamento, comme ils l'appelaient), ils apprenaient l'existence de naufrages et de ce qui se passait en dehors de ce lieu seulement quand on venait les en informer.

En ce qui concerne la sous-préfecture, elle donnait son opinion dans la note qu'elle envoyait au port de Cook. Ils affirment que c'est un meilleur port qui peut même être pris en naviguant avec des navires à voiles carrées en donnant l'exemple de la goélette « Cabo de Hornos ».

Lire la note peut informer de la négligence qui existait quand il s'agissait de s'attaquer aux problèmes du Sud. Dans la nourriture comme des vêtements, dans les éléments de sécurité et de carburant pour le vapeur « Golondrina ». Il met aussi en évidence le besoin d'un médecin et de budgets un peu plus importants mais aussi un peu de lucidité et d'envoyer des éléments qui sont nécessaires selon la latitude, c'est-à-dire des vêtements d'hiver et pas d'été.

63-Le phare du bout du monde déménagement

Pendant de nombreuses années, on a recommandé de déplacer le phare de San Juan de Salvamento dans un meilleur endroit. Le fait est que sa position ne lui donnait qu'un angle de lumière de 93°. Deux pointes de terre limitaient sa vision, qui

est seulement à partir du Nord. Justement, vers le nord il y avait l'île de l'Observatoire et les îlots Elizalde en plus de bancs de sable des caps et des pierres laches.

Nous pourrions dire que c'était un phare pour arriver dans le port de San Juan mais non pas pour s'y positionner. C'était un piège mortel pour de nombreux bateaux qui, essayant de trouver la lumière salvatrice, ont été laissés à la merci des forts courants de la zone et terminaient contre un îlot ou le banc de sable d'un Cap, devenant des naufragés et maudissant tous les esprits. Jules Vernes a transformé ces malheurs dans son roman par des pirates qui allumaient ou éteignaient le feu pour dérouter les navigateurs. En réalité, ils se déroutaient eux-mêmes.

Il y eut plusieurs plaintes et inspections successives de l'armée ce qui provoqua qu'on les publie dans le bulletin du Centre Naval, n° 115, juin 1893.

«... Les installations d'un phare de premier ordre à l'extrémité Nord. de l'île, plus à l'extérieur du groupe nommé « Año Nuevo » éloigné de six milles au large de la côte, avec une zone d'éclairage de 205° et une portée, par temps clair de 20 milles... »

«... Les avantages de cette position sont excellents.

Par sa situation particulière lui permettant d'être le point le plus à l'avant-garde de tous les systèmes dangereux de l'île, étant facile à tout navire qui vient de n'importe quelle direction de communiquer et de s'approcher jusqu'à une distance de deux milles si besoin, sans risque d'aucune sorte.

Pour dominer, avec sa lumière, toutes les extrémités saillantes de l'île.

Pour ne pas être aussi sensible aux brumes et pour permettre au personnel de surveiller tout l'horizon et pour pouvoir empêcher ou se précipiter vers un sinistre.

« Le marin qui à la tombée de la nuit se trouvait près de l'île, dans ces nuits terribles et longues d'hiver, aurait un point sûr pour régler leurs chronomètres et la confiance que la lumière non seulement lui permettrait de corriger leurs directions, mais l'accompagnerait aussi jusqu'à cinq milles à l'extérieur du cap San Juan par l'est, et 3 du cap San Antonio par l'ouest... »

Ce n'est que 9 ans plus tard qu'aura lieu le déménagement alors recommandé, en octobre 1902, en suivant les

journaux du phare, nous retrouvons :

« Le 30 de ce mois (septembre), par ordre supérieur, on a éteint le phare de San Juan car on avait inauguré le phare de Año Nuevo ».

« 1er octobre : A cette date, on a inauguré le nouveau phare Año Nuevo et pour l'essayer en avance, on a allumé la lumière une demi-heure avant l'horaire réglementaire ».

Imaginez la situation d'un pilote qui avance depuis le nord vers le sud pour se positionner et contrôler ses chronomètres (pour connaître exactement le méridien). À cette époque l'Argentine avait un phare à Martín García, un autre à port White et un à San Juan de Salvamento. En d'autres termes, rien. En 1904, le Cap Vírgenes (embouchure orientale du détroit de Magellan) a été installé. L'Uruguay a gardé celui d'isla de Lobos et de Montevideo. Mais un qui leur aurait été utile pour s'approcher du Cap Horn...

La délocalisation du phare a été finalement chassée par la construction de l'« Observatoire magnétique » qui avait son origine dans le VIIème Congrès International de Géographie (Berlin 1899) lorsque la Société géographique royale de Londres a demandé la collaboration du gouvernement argentin auprès de la Commission internationale organisatrice de l'expédition antarctique. Le phare et diverses installations météorologiques, Observatoire magnétique, maisons et dépôts sont construits. C'est ainsi que ce lieu devient le dernier point où les expéditions antarctiques s'arrêtaient avant de se lancer à l'inconnu. Là-bas, ils comparaient les instruments que l'expédition emmenait avec d'autres en terre ferme pour faire les ajustements nécessaires, que ce soit dans les chronomètres de marine (longitude) et du matériel magnétique. En 1917, toutes les installations ont été démantelées ne laissant que le phare.

Les expéditions du docteur Charcot, d'Otto Nordenskjöld et la Corvette « Uruguay » se sont arrêtées sur l'île en mission de sauvetage de l'expédition suédoise, en plus de nombreux autres explorateurs. Le lieu avait des enclos pour les animaux qu'ils emmenaient pour avoir de la viande, habituellement des animaux castrés, ainsi que de grands chenils pour acclimater les chiens qui allaient vers l'Antarctique et ce car ces chiens apportés à bord depuis l'hémisphère Nord

souffraient beaucoup lors du passage de l'Équateur. Les groupes étaient reformés avec des chiens des îles Malouines.

À l'époque des grandes expéditions antarctiques, en 1903, le contour du « continent blanc » était encore inconnu, l'île de l'Observatoire était quelque chose comme le Cap Canaveral pour les voyages des astronautes sur la lune. À la différence que ces derniers savaient où ils allaient, ils étaient en communication et ne voyageaient pas pendant plusieurs jours si tout allait bien. Dans le cas des explorateurs polaires, ils partaient pour au moins un an.

71-Récupération des restes du phare de San Juan de Salvamento 1997

En 1989, nous avons réalisé la première approche vers le phare de San Juan avec un groupe de la POLTEL (Télévision polonaise) et ce fut une tâche très difficile, il n'y avait aucun des chemins dont parlaient les récits. Il était impossible d'y monter depuis la mer.

Nous y sommes arrivés après plusieurs tentatives et en passant par ce qui étaient des constructions de la Marine. Nous avons vu le phare effondré par très mauvais temps et nous sommes partis.

En 1995, par un accord conclu avec le contre-amiral Horacio Fisher (domaine Naval du Sud), ainsi qu'avec Carlos Pedro Vairo, directeur du Musée Maritime d'Ushuaia et Oscar Zanola, directeur du Musée du Bout du Monde, nous avons signé un accord de collaboration pour l'étude de l'infrastructure humaine réalisée sur l'île des Etats. Nous sommes donc allés sur place et, en plus du cimetière, nous avons travaillé sur le sentier du phare, le phare s'était déjà complètement effondré, sur le quai d'environ 50 m de long et sur la construction qu'avait fait la marine sans avoir bien pu distinguer chacun d'eux.

A ce moment-là, furent de la partie : Darío Urruty, Giménez Hutton, Oscar Zanola, Carlos Pedro Vairo et, en tant qu'archéologue, Luis Piana. Après ce voyage il y en eut plusieurs successifs, avec le voilier « Callas » avec qui nous avons fait une analyse exhaustive du côté nord de l'île et de certains ports du côté sud et de la baie de Franklyn. »

Déjà en 1997, avec le soutien de la Marine Argentine et sous la supervision de l'ingénieur Miron Gonik, on a pu confectionner les plans du phare et on récupéra le plus de choses possible avant l'arrivée des Français qui récupèreraient les restes. Si cela représentait pour eux un roman célèbre, pour nous, c'est le premier acte d'une possession souveraine de la région par l'Etat argentin.

Avec le soutien de l'avisos ARA « Suboficial Castillo », l'Avisos ARA Sobral et profitant du passage du brise-glace "ARA IRIZAR », on utilisa des hélicoptères pour descendre tout le matériel à bord du navire et l'apporter à Ushuaïa.

En 1997, nous avons construit une maquette du phare de taille 1/1 et à l'intérieur nous l'avons reconstitué avec tout ce que contenait l'ancien phare, avec son plancher, son mât central, ses fenêtres et les murs. De cette manière, il restera protégé et les visiteurs pourraient voir comment était le vrai phare. Alors nous avons obtenu ensuite des lanternes comme celles qu'ils utilisaient à cette époque recréant ainsi tout l'intérieur. On a également travaillé sur le mode de vie des gardiens, sur les lieux de réserve des vivres et sur des éléments trouvés qui nous montrent l'alimentation, la lecture et les vêtements qu'ils avaient.

C'est ainsi que le 3 octobre 1997 aura lieu l'inauguration du phare à Ushuaïa avec la présence du Président de la Commission nationale des musées et des monuments et des sites historiques, Mme Magdalena Failacce ; M. Secrétaire d'éducation, Don Fernandez Arrollo ; et M. Jorge Luis Trabuchi, par le Musée Maritime ; le commandant de la zone Navale Australe, le Contre-Amiral Don Mario Enrique Garcia ; et M. le maire de la municipalité d'Ushuaïa, l'ingénieur Jorge Garramuño.

Depuis l'inauguration, il y a des visites guidées du phare et on en explique le fonctionnement à cette époque. Il a beaucoup contribué pour bien faire comprendre que le phare à l'entrée d'Ushuaïa (Le phare Les Eclaireurs) n'a rien à voir avec le vrai phare du bout du monde, celui de l'île des Etats, qui est pratiquement impossible de visiter pour un touriste commun arrivant à Ushuaïa. Il faudrait une excursion de presque une semaine.

81-Avant la récupération du phare : expédition « Callas 97 » sur l'île des Etats

En complément au travail que le Musée Maritime d'Ushuaïa effectuait sur l'île des Etats avec le phare de San Juan de Salvamento et port Cook, où a été effectué une enquête de l'infrastructure Historico-humaine des deux endroits, dans un accord signé avec l'Armée Argentine et le Musée du Bout du Monde, il a été décidé d'explorer la côte de l'île pour voir quels pourraient être les restes d'épaves trouvés. En réalité, on cherchait à déterminer quels étaient les endroits les plus favorables pour improviser un chantier naval et où la goélette « Espora » aurait pu se perdre. Nous nous guidions toujours par le journal de Luis Piedra Buena.

Voilà comment, au cours du mois d'avril 1997, nous avons procédé à une brève expédition à l'île des États visant à explorer la côte du côté nord de l'île, l'île de l'Observatoire et ce qu'on pourrait du côté sud, qui se limitait à la baie de Franklin.

Nous avons utilisé comme moyen de transport le voilier « Callas », un ketch de 14 mètres de long, qui, en plus d'être très forts et agiles, nous a permis de comparer les vitesses et les situations qu'avait pu rencontrer Don Luis Piedra Buena. Tout est très différent de la passerelle de navigation d'un aviso, un petit voilier a accès à des endroits où un navire ne pourrait même pas y penser. Nous y sommes allés avec un canot en caoutchouc avec son moteur, l'équipement de plongée et tout ce qu'il faut pour marcher le long du littoral et explorer chacun de ses ruisseaux et rivières.

L'expédition était composée de Jorge Luis Trabuchi, « Capitaine et propriétaire » du voilier « Callas » ; Gabriel Asbi, caméraman ; Daniel Kuntschik, plongeur et navigateur ; Darío Urruty, de tout ; Adrián « Osito » Jimenez Hutton, photographe et journaliste ; Anibal Moya, fonctionnaire de la préfecture ; et celui qui signe le présent travail. Les observations dans la présente partie du livre viennent de cette source.

83- Une visite à la fin de 1900 à l'île Observatoire et San Juan de Salvamento

En complément de ce qui précède et pour nous rapprocher à nos jours, nous avons copié un bref commentaire sur l'île Observatoire de la démarche actuelle. Le lieu de mouillage se trouve dans la baie San Miguel et compte avec une plage pour débarquer, on y trouve une boîte pour conduites de gaz. Cette baie est formée par la pointe Maciel au nord-est, et pointe Lugo au sud-ouest. Il est dit que c'est à l'abri des vents du 3e et 4e quadrant (l'Ouest), mais avec des vents d'autres directions il faudrait l'abandonner. Sauf en cas de grande nécessité, on n'y passera pas la nuit dedans.

Il donne comme recommandation : « Nous devons faire attention aux pierres qu'il y a dans le lieu de mouillage ».

« Au nord de l'île on a observé de fortes ondulations jusqu'à 20 milles de la côte, aux heures correspondant à la marée montante et des vents de l'Ouest-Sud-Ouest de force 5, contrairement à la marée. Une heure avant ou après les changements de marée, se trouveront dans les environs de l'île des ondulations produites par le choc des courants contre les pointes ».

Inutile de dire que ce sont toutes des observations très proches de la réalité, ce qu'il faut toujours garder à l'esprit. Lors de notre dernier arrêt (avril 1997) et même si le temps était calme, les ondulations de la marée peignaient la mer avec des vagues qui se brisaient sur les deux côtés de l'île. Dans un voilier comme le nôtre (14 mètres), les chocs peuvent être très violent et même dangereux.

Nous avons jeté l'ancre dans la petite baie et nous avons assuré le voilier sur un rocher à terre. Les prévisions météo que nous avait transmis la préfecture d'Ushuaïa par radio (L3P) était plutôt défavorables : « Depuis la nuit de mardi (aujourd'hui) des vents très forts du Nord et du Nord-Ouest bordant le sud-ouest de 70 km en passant le secteur Sud. Pour mercredi, tempête avec force 75/88 km. Poursuivant pendant la journée de jeudi et diminuant pendant la nuit. Vendredi il ne cesse de diminuer bordant l'est-sud-est ». Nous étions à peine sortis d'une tempête qui a duré près de quatre jours pour entendre l'annonce d'une autre ayant une durée similaire. La décision a été immédiate : ne pas perdre

de temps et en faire autant que possible.

Nous sommes descendus à la plage où est la boîte pour les tubes de gaz qui alimentait la lumière du phare par le passé. C'est une plage de galets avec un petit récif rempli d'algues. Étais de garde dans le voilier Jorge et Anibal, nous alternerions par la suite. Comme la détérioration des conditions météorologiques était claire, des nuages noirs avançaient lentement du Nord, nous avons imposé nous-mêmes une visite d'un maximum de trois heures.

Il ne reste presque rien de l'escalier en métal, qui servait à remonter le ravin d'environ 25 mètres. Il n'y en avait que certaines parties, nous avons donc décidé de monter par l'endroit où il y avait les tuyaux de gaz pour atteindre le phare. La montée n'était pas facile puisque, par parties, nous nous trainions, corps au sol sous les buissons broussailleux. Une fois en haut, nous avons constaté l'existence des hangars, du sentier et d'autres détails contenus dans le carnet de bord, il n'en reste maintenant que des vestiges presque archéologiques.

Seul le monte-charge avait l'air d'avoir été réparé peu d'années auparavant. En suivant les piliers qui maintenaient les conduites de gaz, nous nous sommes engagés profondément dans l'intérieur de l'île. Le spectacle était totalement différent de celui dont on était habitué. La seule chose qui y ressemblait étaient les parties de tourbe et bourbeuses, le reste était comme avoir changé de région. On ne voyait ni un arbre, seulement quelques buissons rabougris (mata negra) qui poussaient sous forme très dense et par secteurs. Le spectacle était complété par les hautes herbes semblables aux îles Malouines. Les parties les plus sèches du sol étaient occupées par des terriers de lapins et déjà près du phare que nous avons traversé une colonie de manchots inhabitée car, à ce moment-là, ils avaient commencé leur cycle pélagique.

Ce qui attirait l'attention, c'est comment à seulement 5 milles de l'île des États, qui était presque entièrement couverte de forêts, il n'y avait pas un seul arbre sur l'île. Étant évidemment si plate et basse, le vent la balaie et les précipitations doivent être minimales par rapport à celles de sa voisine.

Mais, en revenant à l'Observatoire magnétique, il ne reste aujourd'hui rien debout. On peut seulement trouver

certaines planches de bois des anciennes constructions qu'ils ont laissé sur place après l'avoir démantelé et que le vent s'est chargé d'abattre. Les autres maisons et laboratoires ont été démontés et emmenés sur le continent, tout comme les maisons de San Juan de Salvamento qui, en partance de Santa Cruz, sont arrivées sur les lieux pour ensuite être transportées à Port Cook et en 1902, à Ushuaïa.

A l'heure actuelle, il ne reste debout plus qu'un superbe phare, typique de la fin des années 1800, construit en briques et en planches épaisses de fer. La maison avec plusieurs unités spacieuses est en ciment et possède un sous-sol, où se situait la chaudière et la houillère. On pouvait atteindre le phare depuis la maison par un couloir à deux eaux avec des murs en brique et des sols en ciment. Les briques sont de signature Otamendi de San Isidro (Buenos Aires), fournisseur de l'Armée Argentine. Ce qui nous interpelle, c'est que c'est la même marque que celle des briques utilisées dans la construction du matériel qui existe à Port Cook : celle qu'on appelle par erreur la boîte de Eyroa.

À l'intérieur du phare, nous avons vu des vivres, un journal de « La Nación » de novembre 1995, et d'autres éléments laissés par quelqu'un qui est passé par là et les a laissés au cas où quelqu'un d'autre pourrait en avoir besoin. Nous avons aussi remarqué que des briques sont en train de disparaître ; il semble évident qu'elles se sont transformées en souvenirs.

C'était très émouvant de prendre l'escalier en colimaçon jusqu'à la lampe, comme le faisaient les gardiens quotidiennement. Avec quelle anxiété ils devaient regarder l'horizon pour voir si le transport s'approchait en apportant des aliments frais, des journaux, le courrier et des nouvelles du reste du monde. Sans m'en rendre compte, je suis resté regardant l'horizon, à la recherche de quelconques silhouettes de navire. Au sud, nous avons une vue sur toute l'île des Etats. Ainsi nous avons bien compris quel piège mortel devait avoir été la lumière de San Juan de Salvamento.

Nous avons continué à examiner l'endroit pendant que le ciel se couvrait de nuages en provenance du nord. De toute façon, le vent était presque calme. À proximité du phare, nous n'avons rien pu trouver sur pied, ni le mât avec un drapeau en tôle avec la plaque de ARA « Yamana » ni aucune des structures évoquées dans la lettre. Nous n'avons pas

non plus vu le pilier d'observation, ni la balise, qui était théoriquement utilisée pour jeter l'ancre, en ligne avec le phare, elle était sur le sol ; elle n'est évidemment plus utilisée. Heureusement, les roches et les bancs de sable étaient tous là où ils étaient indiqués sur la lettre.

Nous sommes retournés au « Callas » et Anibal et Jorge sont descendus. Ils ont calculé qu'en une heure ils seraient de retour. Une demie-heure après, il pleuvait mais les amarres allaient très bien. Nous avons préparé un repas léger pour pouvoir partir dès qu'ils arriveraient. Le ciel était de plus en plus sombre et une brise se levait déjà. À 15 h 30, tout le monde était déjà à bord.

Après la manœuvre d'amarrage et de mouillage, nous avons mis les voiles vers port Cook. Étaient à la barre, Daniel et « Osito » bien vêtus dans leurs anoraks car il pleuvait déjà fortement. Malheureusement la commande interne ne fonctionnait pas, pas plus que le pilote automatique, à cause d'un problème hydraulique. Depuis le poste de navigation, nous contrôlions le cap qui, au lieu d'être en ligne droite, les vents étant longs, « Osito » tirait des bords. A un moment donné, Gabriel m'a demandé si notre direction était correcte, parce que selon lui nous allions vers n'importe quelle direction mais pas vers Port Cook. Pendant que nous contrôlions le cours, nous avons remarqué que, avec tant de discussions dans le cockpit, on se dirigeait directement à San Juan de Salvamento. Nous avons dû corriger notre cap plusieurs fois, à environ 30 degrés à chaque occasion. Bien que la boussole ne fonctionnât pas, il n'y avait aucune excuse pour ne pas prendre une référence à terre et la suivre. De toute façon ce n'était rien de grave.

A 17h50 nous sommes arrivés au port Cook et après quelques jours de travail, faisant des croquis du cimetière, des maisons du bagne militaire et du refuge de Piedra Buena à Vancouver (à travers l'isthme d'un mille qui sépare le côté sud de l'île) nous avons continué à naviguer vers San Juan de Salvamento.

94-San Juan de Salvamento

Avec 25 nœuds de vent, nous avons fait une navigation rapide jusqu'à San Juan de Salvamento. Nous sommes partis avec seulement un foc et à une vitesse de 7 nœuds. En naviguant sous le vent de l'île, la houle était lisse et il y avait seulement quelques moutons sur les vagues qui éclaboussaient un peu quand le vent emmenait la mousse, et la faisait courir sur la surface de la mer. Pour entrer dans le port, nous avons 7 milles à parcourir et théoriquement une mer lisse.

C'était vrai jusqu'à ce que nous rencontrions une grande vague venant de l'est, avec des vagues abruptes, qui effraieraient n'importe qui. En fait, plutôt que de faire peur, elles secouaient le bateau brutalement. En regardant du côté du vent (vers l'île étant donné que cette vague venait presque dans le sens contraire du vent) nous avons vu comment ces vagues s'écrasaient contre la rive en soulevant de grands jets d'eau et éclaboussant la roche quelques mètres vers le haut. Il ne faut même pas penser à ce qui pourrait arriver si on restait coincé dans une mer lisse et sans moteur à la merci des vagues. Combien d'épaves doivent exister à cause de ce type de situation.

En s'approchant de la Pointe Lasserre, les vagues étaient plus fortes, nous avons donc cherché refuge contre le Cap San Juan qui servait de mur et nous sommes entrés au port San Juan de Salvamento sur des eaux tranquilles. Les calanques que nous avons passées comme port pactole, Caleta San Luis et Caleta 5 de enero ont des plages de galets et sont très touchées par la mer.

Nous sommes allés directement au fond du port pour chercher la bouée, mais on l'avait évidemment prise ou alors elle avait coulé. Nous avons préparé la manœuvre d'ancrage et Daniel est allé à terre avec les brigadiers. L'ancre n'a pas accroché, c'est ainsi que nous avons empenélé les deux ancres, CQR et le sabot et à l'eau ! Elles se sont enfouies comme si c'était un cadavre. Nous nous sommes accrochés à un gros rocher qui se trouvait sur la plage par la poupe. Il pouvait souffler tout ce que vous voudriez, il en resterait impossible de nous faire bouger. Avec George, on se

demandait s'il n'aurait pas été préférable d'opter pour ce type d'amarre plutôt que de nous accrocher à la bouée tant à Port Cook comme à Parry. En réalité, près de la côte, avec un cordage maintenant le navire, ça aurait été beaucoup plus facile pour résister aux vents williwau en plus d'avoir la possibilité de descendre à terre. Les vents du Nord étaient forts, mais ils ne sont jamais arrivés à la violence des vents du Sud. La question est : aurait-on pu déplacer les amarres ? En tout cas, les deux tempêtes étaient déjà passées et, par chance, nous resterions sans en avoir fait l'expérience.

À 17 h 30, nous sommes descendus faire une petite promenade et sommes allés jusqu'au cimetière. Il est évident qu'avec le peu de lumière qu'il y avait, on ne pouvait ni filmer ni prendre de photos, c'est comme ça que nous nous sommes consacrés à nous dégourdir les jambes sur la plage de galets de San Juan. Ça fait déjà quelques mois que je viens presque tous les mois dans ce secteur de l'île au sujet du phare du Bout du monde et pour relever des informations de l'infrastructure historique - humaine du lieu. De telle sorte que je suis allé vérifier si les canetons d'oies de Magellan avaient déjà quitté le nid, il y a environ 35 jours ils vivaient sur le rocher sur laquelle nous avons amarré le « Callas ». Je ne les ai bien sûr pas trouvés, ils avaient dû trouver un autre endroit pour passer l'hiver.

97-Nuit à San Juan de Salvamento

Par chance, le climat, entre pluies fines et averses, neige et grêle, nous a laissé travailler.

Le secteur oriental de l'île est plus humide que le secteur occidental. En poursuivant avec le journaliste Roberto Payró, nous voyons comment il a décrit le climat particulier du lieu : « ... " Quand il ne pleut pas, il grêle ou neige . » On estime qu'il y aurait environ 280 jours de mauvais temps. Mais en réalité, il n'y a aucune étude faite avec exactitude. Le livre du gardien de phare, en particulier ceux des deux années de La Serna, étaient très bien tenus, mais il n'existe pas d'ouvrage scientifique sinon une observation de moins d'un quart de ligne par jour. Nous pouvons le lire ainsi : « janvier 1899 ; 22 assombrissement ; 23 bruine ; 24. pluie ; 25 brume ; 26. éclaircie ; 27 orageux ; 28 idem ». En sept jours, il n'a

mentionné qu'un seul jour avec des « éclaircies » ; C'est à prendre en compte avant d'y aller. Mais, de toutes les fois où j'y suis allé, je dois admettre que j'ai eu deux jours de soleil et de ces deux jours-là viennent les belles photos qui sont généralement publiées.

Avec l'activité de la journée, nous étions tous fatigués. C'est un encouragement de pouvoir être dans cette situation et de ne pas avoir à aller dormir d'ennui étant enfermés à l'intérieur du navire.

Nous avons trouvé un moyen de faire des économies d'eau en utilisant l'eau de la tourbe pour cuisiner. L'aspect de cette eau laisse beaucoup à désirer, presque noire et avec de la mousse, mais totalement potable. Sa couleur est due à l'acide « umique » ; son PH tombe donc de neutre à 3.7 comme cela arrive dans les mesures de la baie de Crossley, mais il n'y a aucun problème pour la boire. De toute manière, nous préférons essayer de conserver l'eau des réservoirs pour boire et les bidons pour les autres utilisations.

98-Le phare du bout du monde

Vendredi, nous avons commencé la journée avec les premières lumières de l'aube, c'est-à-dire à 07h45. La routine de la journée imposait d'appeler L3O (préfecture d'Ushuaïa) pour la « météo » et Rubén Garea pour les nouvelles nationales. Heureusement, il y avait un front sud de 20 nœuds qui se déplaçait vers l'est. En peu de mots, cela signifie vents d'Ouest et Nord-Ouest de modéré à réguliers ; sans être idéal, il faisait beau pour nous parce qu'avec ces intensités nous pouvions très bien contourner l'île.

C'est ainsi que nous sommes rapidement allés à terre, avons levé les amarres et l'ancre. A ce moment-là nous avons démarré lentement. Il a fallu que Daniel descende le canot et avec le couteau à la main, il a commencé à couper les algues de cachiyuyos que l'ancre trainait des fonds. Il était impossible de sortir le sabot, Guidé par le Cap, Daniel sortait des kilos d'algues, pendant que depuis le voilier ils continuaient à hisser l'ancre avec un moulinet, centimètre

par centimètre. Je n'avais jamais vu quelque chose comme ça ; Un cyclone semblait être en chemin, mais il n'aurait pas pu tirer l'ancre. La manœuvre, avec différentes variantes, a pris près d'une demi-heure.

À 10h30 nous débarquons sur la plage où il y avait le quai de la sous-préfecture avec la proue vers la bouche. Il y avait une légère brise de nord-est et à peine une petite houle. Malgré quelques nuages, la journée était très agréable, du moins il n'y avait ni pluie ni vent. Dario s'est porté volontaire pour rester de garde à bord étant donné qu'il connaissait déjà l'endroit ; Nous y avons été ensemble en novembre. Pour les autres, à l'exception d'« Osito », c'était la première fois qu'ils allaient monter au phare « mythique » du bout du monde.

Dario avait une autre raison de ne pas descendre à terre : la douleur des côtes était parfois très forte. En enlevant le moteur hors-bord du dépôt de la proue, celui-ci lui était tombé dessus et l'avait frappé au niveau des côtes. Ça faisait déjà quelques 5 jours que cela s'était passé, mais la douleur continuait. Il a continué à faire tout ce qu'il faut généralement faire dans un voilier mais en évitant des travaux inutiles. Lors de notre retour à Ushuaïa, la radiographie a montré la rupture des deux côtes.

Nous avons débarqué sur la petite plage à côté de la digue de pierre qui avait appartenu au quai de 55 mètres de long qu'avait la sous-préfecture. Un escalier en pitchpin de 13 mètres menait aux maisons construites sur un plateau qui avait été démantelé. Selon les observations écrites de l'époque, il y avait une sorte de parcours qu'on appelait « Avenida », qui passait en partie à travers champs et dans d'autres, on avait placé des troncs avec le système « velours » pour passer les parties les plus compliquées. Déjà près du phare et toujours selon les chroniques de l'époque, ils prenaient le chemin du côté de l'océan et ajoutaient «... « Le chemin vers le phare était dans certaines parties pavé de larges dalles plates, travail réalisé par l'expédition de Laserre, en 1884, et qui était seulement bien conservée dans cette dernière partie, la seule qu'on n'avait pas abandonnée après l'avoir construite... ».

De nos jours, il est logique qu'il ne reste absolument rien, c'est pourquoi, en janvier (1997) nous avons commencé le travail de refaire un sentier, avec le personnel de l'avisos A.R.A. « suboficial Castillo » sous le commandement du

capitaine de Corvette Jorge Bedetti. Ce sentier était destiné à aller et venir depuis le phare le plus rapidement et sûrement possible. Comme nous devons enlever un certain nombre d'éléments, dont une délicate boule galvanisée à moitié détruite par le passage de plus de 113 ans, nous devons faire certains tunnels à travers la forêt dense. Dans la partie de ravins de la falaise, des cordées ont été installées et un peu de forêt a été coupée. Tout cela a facilité le travail qui a été fait en février et mars pour enlever les morceaux du phare légendaire et à faire les études du présent travail, en sauvant des éléments de la vie quotidienne du personnel du phare tout comme des éléments qui ont permis de réaliser une étude sur la façon dont il était vraiment construit.

Par ce nouveau sentier, nous sommes arrivés au phare en 20 minutes de marche, en montant et descendant des collines, mais sans avoir à se soucier ni de la direction à suivre ni de disparaître soudainement dans un puits.

Même si j'y suis allé de nombreuses fois, je reste très ému à chaque fois que j'arrive sur l'emplacement du phare. Voir les caps saillants de la pointe Lasserre, le Cap San Juan à l'est et le Cap Furneaux à l'ouest, qui limitent entièrement la visibilité du phare est une horreur. L'angle de vue n'est que de 92 degrés et la seule façon de voir la lumière était d'être juste en face de lui. Avec quelle angoisse les pilotes et les capitaines devaient avoir cherché cette lumière pour pouvoir se guider. L'importance que ça avait pour eux de pouvoir avoir un point connu sur la carte pour pouvoir s'engager dans le passage du « Cap Horn ». Dans le même temps, c'était la seule façon d'éviter les pièges que signifie l'île. Beaucoup ont été pris au piège par ses courants et ont cherché refuge à San Juan de Salvamento sans savoir que la nourriture serait rare pour tous et dans plus d'un cas il durent aller demander de l'aide à un navire qui passait à proximité.

Nous sommes aussi allés analyser d'où la finlandaise « Mila » pourrait s'être jetée à la mer pour se suicider et où son corps aurait-il pu être retrouvé. Selon des commentaires de l'époque, elle l'a fait car elle croyait que son amant était mort dans le bateau de la sous-préfecture. Après l'avoir retrouvée morte, elle a été enterrée au-dessus de la ligne de marée au même endroit et une croix en métal en marque l'emplacement. Pendant longtemps, on a soutenu que la « dame blanche » continuait d'y apparaître. Avec toutes ces histoires, l'endroit en est bien lugubre.

Penser aux prisonniers, aux soldats et aux naufragés qui sont morts dans ce lieu ne laisse presque pas de place à la mémoire des indiens. Certains d'entre eux doivent être dans cette partie du cimetière qui a été décrite par Roberto Payró : « ... » « d'autres tombes, isolées, comme méprisées, n'avaient ni nom, ni croix : des tombes d'Indiens, séparés de la société jusque dans le sommeil éternel... ».

106-Voile vers...

Après la photo classique sur le site du phare, nous avons entrepris le retour pour lever voile dès que possible. D'en haut, nous avons pu voir que la mer était plutôt calme, et la brise du nord-est s'intensifiait. Conditions dont nous devons profiter pour tenter de parvenir à port Belgrano, où nous avons l'intention de plonger dans la calanque de Baiud. C'était une plongée exploratoire face à l'embouchure de la rivière où nous avons trouvé les restes d'une épave d'un navire en bois de grande envergure.

La descente a été rapide, d'autres 20 minutes suivant le sentier puis nous nous sommes immédiatement dirigés vers le « Callas ». À midi, nous étions déjà en train de lever l'ancre. Le vent s'était confirmé du nord-est. Nous avons hissé la grande voile à l'extérieur et avec le foc nous avons avancé à 5 nœuds. Les vagues que nous avons hier n'y étaient plus et rien ne laissait penser que l'endroit pouvait être si traître.

A 14h, nous sommes passés face à l'entrée de port Cook. Cela nous marquait une moyenne réelle de presque 4,5 nœuds. Beaucoup moins que ce que nous pensions. Nous avons continué près de la côte directement vers un grand banc de cachiyuyos qu'il y a entre les îlots Elizalde et port Roca. Ces algues marquent parfaitement les zones peu profondes qui dépassent généralement les 7 mètres de profondeur. Pour les navires c'est un bon signe pour rester à l'écart car il ne manque jamais de pierre proche de la surface de l'eau. Nous avançons très prudemment et, une fois déplacés, raison pour laquelle nous avons dû mettre le moteur, nous nous sommes dirigés vers l'îlot Colnett.

Peu après avoir allumé la machine, cette dernière a commencé à céder ; elle ne recevait mystérieusement pas de gasoil. Jorge et Dario sont allés voir le moteur et ont décidé de faire une série de connexions de type « bypass », puisque le retour revenait à la pompe avec beaucoup d'air et empêchait le moteur de fonctionner par manque de carburant. Ils ont envoyé le retour dans le réservoir et tout s'est réglé. L'origine de tout ça semble avoir été quelques filtres, de la batterie de filtres avec des verres décanteurs qu'avait placé Jorge, ils se sont bouchés et la pompe aspirait de l'air. De cette façon, le reste de la navigation de la journée a été animée par le nettoyage des filtres, de petits verres, le changement de tuyaux et la purge de la pompe ; seul le capitaine a le privilège d'aspirer du carburant à bord du « Callas ».

On a continué à naviguer par le port Roca, Cook, Flinders, Crossley, Franklyn jusqu'à terminer les analyses de terrain. Il est très important de le faire avec de petits bateaux étant donné qu'ils permettent de s'approcher nettement plus de la nature et de la façon de naviguer dans les années 1800.

(Jorge Luis Trabuchi Capitaine et propriétaire du voilier « Callas » a organisé un périple avec son voilier sur l'île des Etats en mars - avril 1997. Ses membres d'équipage étaient : Gabriel Absi, caméraman ; Anibal Moya, officier de Préfecture ; Daniel Kunstchic, pilote ; Dario Urruty ; Adrian Jimenez Hutton ; et l'auteur de ce travail, mais comme cuisinier).

114-Phare de Año Nuevo

Le déménagement recommandé en 1893 a eu lieu neuf ans plus tard, en octobre 1902, dans les journaux du phare, nous trouvons :

« Le 30 de ce mois (septembre), par ordre supérieur, on a éteint le phare de San Juan car on avait inauguré le phare de Año Nuevo ».

« 1er octobre : A cette date, on a inauguré le nouveau phare Año Nuevo et pour l'essayer en avance, on a allumé la lumière une demi-heure avant l'horaire réglementaire ».

Dans le Bulletin du Centre Naval N° 227 du mois d'octobre 1902, dans la chronique de section on trouve :

« Phare de Año Nuevo : - des nouvelles reçues depuis les îles de Año Nuevo nous font savoir que le 1er octobre a été allumé le phare placé sur l'île ouest d'Año Nuevo, et ce même jour fut mis hors service celui de San Juan de Salvamento, sur l'île des Etats, comme on l'avait annoncé de manière appropriée. »

Ce phare est d'un système de rotation, avec des clignotements toutes les dix secondes, il a son plan focal à 60 mètres au-dessus du niveau de la mer, et sa lumière peut être vue à plus de 18 milles par temps correct, ce qui montre qu'il sera d'une grande utilité aux navigateurs, parce que ça leur évitera environ 180 à 190 milles de voyage dans le Cap Horn et pouvant ainsi traverser sans crainte le détroit de Lemaire.

116-Carnet de bord du Gardien du phare de Año Nuevo

Le même carnet de bord du gardien du phare San Juan de Salvamento est porté à l'Observatoire de l'île et on le continue dans ce lieu. Ainsi, en éteignant la lumière du phare de San Juan de Salvamento le 1er octobre 1902, on a allumé celle du phare de l'île Observatoire.

(Continuation du journal du phare, année 1902).

Octobre. Navires en vue : 8 frégates, 3 bateaux, 1 vapeur.

Jour 1 : « A cette date, on a inauguré le nouveau phare Año Nuevo et pour l'essayer en avance, on a allumé la lumière une demi-heure avant l'horaire réglementaire ».

Novembre. Navires en vue : 10 frégates, 3 bateaux.

Décembre. Navires en vue : 4 bateaux, 9 frégates. Bateau de croisière « Patria » vers le sud.

Année 1903

Janvier. Navires en vue : 4 bateaux.

Mardi 13 janvier : un bateau naufragé.

Jour 16, mercredi : « Ushuaia », direction de l'île.

Vendredi 16 : Bateau de Croisière « 9 de Julio », direction île.

Vendredi 30 : Transport « Santa Cruz », Il leur a laissé 446 kilos de kérosène, il est allé vers l'île.

Février : Les navires en vue : 2 bateaux et une frégate.

Vapeurs : Dimanche 1, arrive à Año Nuevo, le « Azopardo ».

Lundi 2 : il met les voiles vers Ushuaia.

Mars : 4 frégates.

Avril : 4 frégates.

Dimanche 19 : transport « 1ro de Mayo » vers l'île Año Nuevo.

Mai : 7 frégates et le vapeur « Santa Cruz ».

Juin : 11 frégates, 2 bateaux et vapeur.

Juillet : 6 frégates et 1 bateau.

Août : 7 frégates.

Septembre : 5 bateaux et 8 frégates.

Octobre : 9 frégates et 3 bateaux.

Jour 4 : « livré à l'Observatoire 9 caisses de kérosène ».

Novembre : 11 frégates et 2 bateaux.

Décembre : 8 frégates et 3 bateaux.

Année 1904

Janvier. Navires en vue : 10 frégates, un bateau.

Jour 14 :- « reçu avec le transport « Garde nationale » 33 caisses de kérosène, à raison de 30 kg par caisse = k 990 ».

Février : Les navires en vue : 5 frégates, 3 bateaux, 6 navires.

Décembre : Les navires en vue : 4 frégates, 1 bateau de croisière, 3 bateaux, 1 lugre.

Remarques :- « Le 3 à 17h50, la frégate « Sarmiento » a jeté l'ancre, les cadets sont descendus à terre, au départ à 21h00 suite à la demande du Port Cook».

« A l'aube du 8, le transport « Piedrabuena » a jeté l'ancre, venant d'Ushuaia, avec 30 animaux vivants pour la consommation de l'Observatoire et du phare, (15 chacun), ils ont navigué à destination de Rio Grande à 4 h. » « Le Sr chef de l'observatoire a embarqué dans le « Piedrabuena »: Lieutenant de Navire D. Horacio Ballvé ».

« A la date du 21 le transport « Piedrabuena » a jeté l'ancre, apportant 20 animaux vivants à l'Observatoire et au phare ».

Jour 26 : « On a donné un bidon de kérosène à l'Observatoire ».

119-Observatoire magnétique

L'Argentine a souscrit, ainsi que d'autres nations d'Europe, une collaboration pour les expéditions en Antarctique dans un accord signé en 1899. Elle s'est engagée à fournir un appui direct à ces expéditions en installant deux observatoires magnétiques. L'un dans l'île des États qui, en pratique, est retombé à l'île de l'Observatoire.

Numéro 203 du Bulletin du Centre Naval pour le mois d'octobre 1900, nous avons trouvé un article qui annonce :
« On vient de résoudre dans un accord général des ministres la coopération de notre pays à l'expédition antarctique Internationale, organisée sous les auspices des gouvernements de l'Empire allemand et de la Grande-Bretagne permettant la création dans l'île des États d'un observatoire magnétique et météorologique de premier ordre,

qui devrait fonctionner régulièrement et conformément au programme international qui fut adopté, entre le 1er octobre 1901 et le mois d'avril 1903.

Le ministère de la marine a été chargé de l'exécution de l'ensemble en ce qui a trait à l'installation, à l'achat d'instruments et au fonctionnement du futur observatoire... ”

En réalité, se sont installés aussi d'autres observatoires magnétiques à La Plata et tous deux ont fonctionné pendant de nombreuses années faisant des études de toute la côte argentine.

En septembre 1900, M. Horacio Ballvé, qui était alors pendant plusieurs années le directeur de l'Observatoire, a présenté au ministre de la marine un rapport qui a souligné l'importance pour le pays de prendre part à cette importante expédition scientifique en Antarctique: « Au Congrès de géographie, de magnétisme et de météorologie, qui vient d'avoir lieu à Paris, on a traité cette entreprise internationale avec l'énorme intérêt qui correspond à son magnitude scientifique et ce n'est pas risqué d'assurer que les opinions exprimées, comme dans les résolutions écrites, notre pays a été fréquemment cité, donnant naissance à l'expression des voix ferventes pour qu'il soit résolu à inscrire son nom parmi les collaborateurs de l'expédition susmentionnée ».

Un de ses premiers visiteurs dans les expéditions en Antarctique, fut le lieutenant José María Sobral avec le Dr Otto Nordenskjöld. Quand ils y passèrent, il venait d'être installé et ils ont permis de calibrer les instruments.

Le voyage était à bord du baleinier « Antarctique » entre 1901 et 1903. Le navire a été pris au piège par les glaces et s'est perdu. Cette circonstance a poussé la Corvette « Uruguay » à se mobiliser rapidement et aura lieu le sauvetage des membres de l'expédition qui avait été séparés en trois groupes. Le lieutenant José M. Sobral a écrit un livre : « Deux ans parmi les glaces » 1901-1903 et on en a extrait son commentaire au sujet de l'Observatoire magnétique.

“... « Le 4 janvier (1902), on a aperçu l'île des États et demain on jettera sûrement l'ancre dans celle d'Año Nuevo, où plusieurs officiers distingués de la marine Argentine, sous le commandement du Lieutenant Ballvé, ont installé et se sont occupé de la station météo magnétique qui offre tant de services aux navigateurs... »

“... Jour 6-15h00 Les conditions de la mer se sont améliorées, l'Antarctique s'est approché d'un demi-mille de la petite crique de l'île Observatoire, (nous l'appelons ainsi car sur l'une du groupe de Año Nuevo on a installé l'Observatoire météo magnétique et le nouveau phare) et tous les membres de la commission sont redescendus sur terre peu après. L'objet de ce débarquement, comme je l'ai déjà dit, était de comparer certains instruments.

Il a aussi été accordé qu'en plus des observations incluses dans le programme international, d'autres simultanées se feraient dans nos stations (celles qu'on devait établir dans les régions antarctiques) et d'Año Nuevo...

“... J'admire ces îles qui me semblent aujourd'hui encore plus belles, je ne sais pas si c'est parce que je vais les quitter ou parce qu'on y construira le phare qui indiquera la route sûre au navigateur, qui, au cours de la tempête, est perdu à la merci des vagues déchaînées de la mer... »

Effectivement, cette année-là, mais le 1er octobre, on a inauguré le nouveau phare, dont nous avons déjà parlé.

124-Vie au phare de l'île Observatoire (1902)

Un thème que tous ceux qui naviguent avons toujours eu dans notre esprit est la vie d'un de ces « gardien de phare ». Parmi les documents que nous avons rencontré dans les archives du Musée Maritime, nous avons une série de lettres de l'un de ces hommes.

Manuel Díaz, qui a rejoint la marine en 1902, a été gardien de phare au phare de l'île l'Observatoire, qui a remplacé celui de San Juan de Salvamento. Il a écrit plusieurs lettres et quelques souvenirs de sa vie à l'endroit dont l'une des plus dramatique est celle de la mort d'un coéquipier et son enterrement.

Il raconte également le naufrage de la frégate « Yndores », le 18 juin 1907 et la recherche de secours par les survivants. Également sur le bateau « Prusse » qui a fait naufrage le 8 juin 1907.

Dans une de ses notes, il raconte qu'en 1911, il a apporté de Punta Arenas sept couples de lapins gris et noirs qu'il

a relâché sur l'île de Año Nuevo. Il écrit déjà en 1913 :

« C'était infesté de lapins ». Par ailleurs, il raconte que, pendant ses heures libres, il marchait le long de la plage à marée basse, chassant des otaries, des lions de mers et des éléphants de mer pour leur prendre les canines et en faire « des portes cigarette », qu'il a ensuite vendu ou échangé avec des « toscans et Wuski » quand, tous les deux ou trois mois, le transport Piedra buena arrivait, le bateau de la station de l'époque d'Ushuaïa.

L'histoire du bateau « Prusse » et de comment a commencé le sauvetage des naufragés est très intéressante. Ils ont d'abord utilisé une chata qu'ils devaient réparer étant donné qu'ils n'avaient aucun bateau sur l'île et sont allés jusqu'au port Cuco (peut être le port Cook). « Il y avait un certain Zucarelli qu'une société de chasse de lion de mer laissera en charge des machines, de la maison et des animaux et restera oublié » « avec 2 navires 1 baleinière 1 cargo 2... » Il raconte ensuite le sauvetage de 35 naufragés et comment ils attendront le transport Ushuaia qui, en réalité, avait aussi coulé. Ils loueront alors un bateau à Punta Arenas pour apporter de la nourriture sur l'île. C'est ainsi qu'arriva « un petit bateau appelé Oreste du capitaine... il arriva le 29 juillet, se retrouvant avec près de 40 naufragés de toutes nationalités... »

Il reçoit par la suite des médailles d'or du Président Roosevelt et une autre du centre naval « et l'autre par le centre de la charité avec un abonnement de 5 ans au journal « La Prensa », et comme j'ai déménagé à Ushuaïa, et ne sachant où j'habiterais, ils ne purent pas me les envoyer... »

Sa famille vivait à Ushuaïa et il a été sur l'île Observatoire plusieurs années puisqu'il y a travaillé jusqu'en 1913. Ce sont des fragments de lettres qu'il a envoyé chez lui. Une autre lettre nous raconte : « le 18 juin 1913. Mort de Fidel Monténegro 3ème catégorie phare de l'île Año Nuevo. Après avoir bu une bouteille d'alcool. Alors que j'étais de garde dans la tour du phare et ne répondant pas à mon appel, je suis descendu de la tour et suis allé dans sa chambre où je l'ai trouvé sur le ventre, j'ai donc alerté le personnel à voix haute et je suis retourné à mon poste que j'avais abandonné. »

« C'est moi qui par la suite lui ai fait un demi-cercueil avec des planches de restes d'un navire qui avait coulé à pic

et on creusa une fosse en face d'un débarcadère et entre la neige et les tourbières se repose Fidel Montenegro. 1er et unique cas sur l'île lointaine d'Año Nuevo (en face de l'île des Etats). « Signé : Manuel Díaz Cabo 1^o personnels de la Marine de l'Observatoire de l'île Año Nuevo ».

133-Phare Les Éclaireurs – Baie d'Ushuaïa - autre phare du bout du monde

Il y a un autre phare dans le canal de Beagle qui, involontairement, est devenu un autre phare du bout du monde. Il a ainsi été baptisé touristiquement même si on précise bien que c'est le phare des Éclaireurs. Il a été habilité en décembre 1920.

Il est situé dans les îles du même nom, qui marquent le début de la baie d'Ushuaïa. On peut le voir de la ville, et il y a des excursions pour le voir tous les jours, avec l'île des lions de mer et l'île des oiseaux.

C'est un circuit typique et sa principale anecdote est que, en janvier 1930, le bateau de croisière le « Monte Cervantes » est entré en collision avec quelques roches. » Le capitaine a réussi à s'échouer sur les îlots Les Éclaireurs très près du phare. L'accident s'est produit car ils essayaient de naviguer dans un passage très étroit entre les îlots au lieu de faire le tour par l'extérieure du phare (qui était justement là pour ça).

Heureusement, le naufrage n'a coûté aucune vie sauf la disparition de son capitaine Teodoro Dreyer, dont le corps n'est jamais réapparu. Cela a créé une infinité d'histoires, comme par exemple, qu'on l'avait vu à Punta Arenas, etc.

Les 800 habitants d'Ushuaïa ont vu comment la population a doublé, ils devaient se loger dans des endroits comme la prison des récidivistes, dans les familles, le commissariat et même dans la maison de garde du cimetière. Comme la nourriture se faisait rare, les prisonniers « ont fait don » de la moitié de leur ration, ils étaient environ 600."

Une semaine plus tard, le « Monte Sarmiento » est arrivé, de la même entreprise, pour venir chercher les naufragés. » Le « Monte Cervantes » est resté échoué sur ces roches jusqu'en octobre 1954. » Cette année-là, a eu lieu ce que tout

le monde appelle le deuxième naufrage du « Titanic Argentin » «. » La société Salvamar, propriétaire du remorqueur «St. Christopher », que vous pouvez voir échoué en bord de mer de la ville d'Ushuaïa, à côté de deux remorqueurs de la Marine Argentine (Chiriguano et Guarani), a essayé de le refaire flotter mais il a coulé à environ 100 mètres de profondeur.

Faroles do Fim do Mundo

4-Introducción

Creo que casi todo el mundo alguna vez escuchó algo sobre el Faro del Fin del Mundo, sea ficción, realidad o misterio. Era una de las cosas que daban vuelta en mi cabeza y mucho más cuando vi por primera vez la Isla Misteriosa. Sucedió en 1982 cuando llegaba navegando a Ushuaia y si bien sabíamos que allí estaba la isla, solo se veían muchas nubes atrapadas por la isla montañosa. Cada tanto una ráfaga de viento se llevaba alguna nube y la veíamos por partes. Muy poco frecuentada esta isla me conquistó totalmente y desde ese momento comencé a tratar de ir y descubrir sus misterios que tan bien guarda. El naufragio de Don Luis Piedra Buena con el bergantín "Espora" que luego encontramos en Bahía Franklyn, sus faros, sus presidios militares, el refugio para loberos y náufragos, los naufragios. Los trabajos arqueológicos que dieron a luz la presencia de yaganes en sus costas (Crossley, Flinders).

Así comenzamos a trabajar en hacer un relevamiento y fueron apareciendo algunas respuestas. Cada lugar es maravilloso y deambular por la Isla es único.

El Faro fue difícil, se mezclaba la novela con la realidad y la historia. Esa era la última luz ante lo desconocido. Punto de referencia para las exploraciones Antárticas o doblar el Cabo de Hornos. Por otra parte el Faro de San Juan de Salvamento y la Estación de Salvataje fue el primer acto de Soberanía ejercido en el extremo austral Argentino. Luego se estableció el poblado de Ushuaia frente a la Misión Anglicana que ya casi era una pequeña colonia de habla inglesa. El Coronel de Marina Don Augusto Lasserre y Comandante de la División Expedicionaria al Atlántico Sur llevo la tarea adelante en el transcurso de 1884. Pero primero fue el faro como ayuda a la navegación.

9-O Farol da Ilha dos Estados, o Farol do Fim do Mundo ou "Le Phare du Bout du Monde"

Inaugurado no dia 25 de maio de 1884, seu nome é Farol de San Juan del Salvamento. A sua fama nos chega por Julio Verne e a sua novela publicada em 1905, já depois de morto, na "Collection HETZEL" e com ilustrações de George Roux. O seu filho se encarregou de que fosse publicada e afirmam que realizou alguns retoques ou correções.

Se não fosse por ele, não acredito que esta "Última luz diante do desconhecido" teria adquirido fama mundial. O farol em questão era a última referência certa para navegar rumo ao desconhecido: "A Antártida". Desse ponto, e após abastecer de água potável e mantimentos frescos (salsão silvestre, lobos marinhos e pinguins), eram lançados os barcos de madeira com velas de algodão egípcio e homens de ferro com destino à uma parte do mundo ainda desconhecida. Verdadeiros heróis.

Um dos primeiros em realizá-lo foi o Barão Adrien de Gerlache de Gomery, que passou o inverno com o Bélgica entre 1898 e 1899. Foi o primeiro em tirar fotos deste farol e da Estação de Salvamento. Muitos afirmam que se deve a esta amizade de Julio Verne com Gerlache o fato de que tenha escrito esta novela junto a outras do extremo sul da América. É importante lembrar que Julio Verne era um excelente navegante e foi dono de varios iates. É assim que ele, como todo navegante, deve ter ficado sabendo por meio de outros navegantes e de publicações como a South American Pilot Chart (Part II) Magellan Strait, Tierra del Fuego, and west coast of South America de 1895 sobre a existência deste farol e tudo o que o rodeava. Misteriosos naufrágios em uma zona de navegação muito difícil com poucas possibilidades de serem auxiliados.

12-Farol atual em San Juan de Salvamento, Ilha dos Estados e outro em La Rochelle

Desde o ano de 2000, existem dois faróis iguais que evocam o Farol de San Juan de Salvamento. Menores que o verdadeiro e de oito lados somente (o verdadeiro tinha 16 lados), poderíamos chamá-los monumentos que evocam o original. Foram levantados por iniciativa do francês André Bronner que, durante a sua estadia na ilha em 1995 chegou até ele e teve a

ideia de tornar cidades irmãs a Ushuaia e a La Rochelle com dois faróis idênticos, um em cada lugar.

Com o apoio da Universidade de La Rochelle, da Prefeitura, doações particulares e a colaboração de outras cidades, foram conseguidas as verbas e o projeto foi levado adiante para evocar a Jules Verne e a sua famosa novela. Foi realizado com uma associação que formou: Association "Le Phare du Bout du Monde". Esta novela de Julio Verne foi durante muito tempo de leitura obrigatória nas escolas francesas.

Chegou da França desarmado e pronto para ser montado durante o verão de 1998. André Bronner escolheu o lugar original onde esteve o verdadeiro. Os restos deste farol foram levados à Ushuaia pelo Museu Marítimo de Ushuaia em uma operação junto com a Armada Argentina em 1997. São exibidos dentro de uma reconstrução em tamanho real do farol no Museu.

Com oito ajudantes e o apoio logístico da Armada Argentina com o Aviso ARA Suboficial Castillo, em menos de dois meses ficou montado e no dia 26 de fevereiro de 1998 foi acesa a luz do farol. Este Monumento foi doado ao Serviço de Hidrografia Naval que o mantém em funcionamento e as características do farol foram registradas no Serviço Hidrográfico e Oceanográfico da Marinha e, desde então, consta nas cartas náuticas.

A atual construção é uma casa de forma octogonal. As suas paredes são de madeira de cedro tratadas especialmente para a intempérie, com teto de zinco e uma bola do mesmo material como sinal diurno. Possui uma circunferência de 5 m e um pouco mais de 6 m de altura e a luz sai através de uma das janelas. Os painéis solares alimentam as baterias. Como o primitivo, está sobre um promontório de uns 64 m de altura.

Em La Rochelle, há um gêmeo montado com pilotis sobre umas rochas que são um perigo para a navegação. Também foi batizado como Farol do Fim do Mundo em honra ao grande escritor de ciência-ficção ou literatura científica como ele a chamava.

Um ponto interessante é que foi sincronizado para que acendesse às 00:00 hora da mudança de milênio de 1999 a 2000. Ao mesmo tempo em que acontecia tudo isto, o lugar era declarado como Lugar Histórico Nacional em 1999.

Para os franceses, possui um grande significado pela figura do escritor Jules Verne e sua novela do Farol do Fim do Mundo (*Le Phare du bot du Monde*). Para a Argentina, possui um valor muito grande porque foi o primeiro ato de exercício da nossa soberania no extremo austral depois de assinar o tratado de limites com o Chile em 1881.

O Farol em San Juan de Salvamento foi inaugurado no dia 25 de maio de 1884. Este foi o primeiro passo para tomar posse soberana da região Austral. Em setembro, a Divisão Expedicionária ao Atlântico Sul se dirige à Ushuaia e içava pela primeira vez a bandeira argentina na Baía de Ushuaia e na Missão Anglicana, onde o Reverendo Thomas Bridges arria a própria (trata-se de uma bandeira da Missão Anglicana que tem como base a Union Jack inglesa).

A Divisão constrói um par de pequenas casas em frente à Missão e deixa uma guarnição de Marinheiros com um suboficial. Mais tarde será chamada Sub Prefectura de Ushuaia. Isto foi a princípio de outubro (ao redor do dia 7), mas a data oficial é o dia 12 de outubro.

16-Uma derrota inglesa: *The South America Pilot. Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America (1895)*

Na ilha dos Estados, há um porto natural, um fiorde, no extremo oriental chamado San Juan. O lugar era conhecido e frequentado por navegantes ingleses, franceses e, na realidade, por todos aqueles que tivessem que passar pelo Cabo Horn. Era conhecido como St. John e assim aparecia na carta *South America Pilot* que já mencionamos.

Esta parte da publicação inglesa inclui o Estreito de Magalhães, Terra do Fogo e a Ilha dos Estados. Vamos nos referir apenas a alguns aspectos da publicação que falam do farol e do porto.

Após uma descrição de "St. John Harbour", onde também indica como e em que lugar ancorar e como é o porto, segue um parágrafo que figura como: *Light*. Este se refere ao farol e diz que, na ponta Lasserre, a ponta ocidental de entrada ao porto, existe um farol com uma elevação de 200 pés sobre o mar que exhibe uma luz branca fixa visível há 14 milhas com tempo

bom e que é possível observá-la entre as coordenadas S.E. $\frac{3}{4}$ E. y S.W. $\frac{1}{2}$ S. (Ao pé da página, há uma nota que diz que a distância de iluminação não é real, 1891).

Continua com outro título interessante: *Supplies* (Reabastecimento). Nesse ponto explica que há água potável e madeira em grandes quantidades e de fácil obtenção. Também comenta sobre a possibilidade de colher salsão silvestre e animais selvagens como os patos e cauqueses (ave) e que, na estação apropriada, é possível colher ovos de pinguins (outubro) em uma colônia de pinguins a uma milha ao leste da entrada ao porto.

Em seguida continua com “*Refuge Station*” (estação de refúgio ou salvamento), onde comenta que foi colocada pelo Governo Argentino e que está equipada com um barco de salvamento para socorrer os marinheiros náufragos.

É interessante a publicação para compreender a importância que teve esta ocupação da Ilha dos Estados para a navegação mundial. Por outra parte, a ilha era conhecida por todos, menos pelos argentinos que desconheciam até mesmo os alimentos naturais que podia brindar.

19-Julio Verne e o Farol do Fim do Mundo: coincidências da novela com a realidade

Muitos afirmam que a novela de Julio Verne “*Le Phare du Bout du Monde*” (O farol do fim do mundo) foi escrita muitos anos antes de que o farol fosse construído. Referem-se a 1859, mas essa data é a que se refere Julio Verne com relação à construção do farol que relata a novela, não quando a escreveu.

Mesmo que Julio Verne nunca tenha conhecido o lugar, dizem que praticamente teve uma espécie de visão, pela forma como descreve a ilha e o que aconteceu nela. O certo é que, na exposição de Jules Verne em La Mairie de Dinard no ano 2000, à qual fomos convidados, tivemos acesso a manuscritos e mapas de Julio Verne. Especialmente a um globo terrestre no qual está marcado de VERMELHO, pelo próprio Julio Verne, a localização do farol no Cabo San Juan, e as distâncias a Punta Arenas, Estreito de Le Maire, Cabo San Diego etc. Nesse globo, também estão marcadas as peripécias dos filhos do Capitão

Grant, principalmente a travessia pelo Estreito de Magalhães e os pontos que menciona.

Se bem ele navegava essas águas com a imaginação, devia de estar bem informado e não devemos esquecer que foi um bom navegante e dono de vários iates que usava para veranejar e passear.

Como todo navegante, baseava-se nas rotas (como o South America Pilot) e em conversas com outros que conheciam a região. É uma prática habitual até hoje em dia.

Também encontrei que, nos seus rascunhos, deixava espaços como para acrescentar algum outro parágrafo e inclusive partes em branco como para colocar nomes, lugares e datas. Depois o completava.

Um difusor muito importante do problema que causava este farol foi o barão Adrien de Gerlache quem, ao passar pelo lugar com o Bélgica na sua viagem à Antártida, fotografou o farol e a estação de Salvamento junto à Subprefectura e quadras da Marinha. Isto se tornou público no seu livro e em jornais da época. E também pelo fato de que se conheciam e almoçaram com Eiffel na famosa torre na Exposição de 1889.

Mas depois de ter lido a famosa novela, e principalmente muitas das crônicas da época, além de ter estado e permanecido no lugar realizando trabalhos de relevamento, é evidente que, ao escrever a novela, o nosso querido Julio Verne, conhecia muito bem o que tinha acontecido historicamente. Claro que, como grande novelista, soube retocar para fazer de simples fatos históricos uma novela repleta de aventuras.

Para os que continuam pensando que não foi assim, tomaremos alguns trechos do livro. Em primeiro lugar, lembremos que a novela foi publicada pela primeira vez em 1905, depois da morte do grande novelista. Aconteceu que o filho encontrou em uma gaveta dois cadernos escritos a lápis e remarcados a tinta, um era "O vulcão de ouro" com cenas da Antártida, e o outro o "Farol do Fim do Mundo". Justamente o farol do fim do mundo tem relação com o tema antártico porque dito farol era o lugar onde atracavam os barcos para as explorações antárticas que estavam sendo levadas a diante no final da década de 1800 e início de 1900. Por outra parte, o farol foi construído em 1884 e logo trasladado em 1902. Era a última luz diante do desconhecido. Agora vamos ao livro.

Entre os comentários lógicos para situar o leitor, Julio Verne escreve no seu primeiro parágrafo que o crepúsculo é longo

“naquelas altas latitudes, aos cinquenta e cinco graus do hemisfério austral” (latitude aproximada da Ilha dos Estados). No mesmo parágrafo, refere-se a que, na inauguração do farol estava o navio “Santa Fe” da República Argentina. Na realidade, estava o navio “Paraná”, que era a nave insígnia da Divisão Expedicionária ao Atlântico Sul e para todo argentino é fácil entender que se referem a ele dado que “Santa Fé” é uma cidade, capital da província de Santa Fé, localizada sobre o rio “Paraná”. Além disso, está em frente da cidade de “Paraná” capital da província de Entre Rios.

No segundo parágrafo, situa o farol “... construído a tiro de fuzil detrás da baía de Elgor, na qual o Santa Fé encontrava-se ancorado”. O navio “Paraná” estava ancorado nessa baía, que até o dia de hoje, não tem um nome em particular. No diário de bordo, refere-se a ela como a “enseada” e o lugar onde se construiu o farol como “a ponta”; depois foi chamada “Punta Lasserre”. Um pouco mais adiante escreveu: “... e o silêncio voltou a reinar na ilha dos Estados, situada no ponto onde confluem as águas do Atlântico e as do Pacífico.” De forma direta menciona a ilha e uma das particularidades que a tornou tão famosa. Na verdade, toda a região é o lugar onde os dois oceanos confluem: a ilha é o único obstáculo que encontram os elementos. Os morros da ilha apanham as nuvens que do Pacífico trazem os centros de baixa pressão com os fortes ventos dos setores sul e oeste. A corrente é forte e a maré forma ondas importantes (marejadas). Desta forma, os barcos que ficavam calmos eram conduzidos pela corrente até onde esta levava. Muitas vezes contra rochas, ilhotas ou o próprio litoral da ilha.

Em outro parágrafo onde aparece um diálogo entre dois encarregados do farol um diz ao outro: “...Que estes lugares são temíveis, não há dúvida! Que tenham triste reputação os mares do cabo Horn, é justo! Que, precisamente, não tenha a estas horas conta dos sinistros ocorridos na ilha dos Estados, e que os piratas não possam escolher um lugar melhor para fazer fortuna, admito também! Mas tudo isto mudará, Felipe! Agora a ilha dos Estados tem o seu farol, e não poderá apagá-lo o furacão, assim sopra desde todos os cantos do horizonte! Os navios o verão a tempo para modificar a sua rota!...

Serão guiados por sua luz, sem correr o risco de bater nas rochas do Cabo San Juan, da ponta San Diego ou da ponta Fallows, mesmo nas noites mais escuras! ...” Tanto o Cabo San Juan como o Cabo San Diego foram dois lugares repletos de naufrágios.

É desse modo que continuam as “coincidências”. O comandante do navio foi batizado de “Lafayette”, quando o real

se chamava “Lasserre” (Coronel Augusto Lasserre). Não posso dar uma explicação sobre as mudanças introduzidas nos verdadeiros nomes mas sim, chamava a atenção a aproximação a todos os detalhes. Inclusive na velocidade do navio a motor e sua capacidade de navegar com vela como também a função de: “... custódia das costas patagônicas e fueguinas ...”. É claro que existem muitos detalhes que não são verdadeiros e que pouca relevância tem no fato histórico.

Existem muitas passagens no livro que fazem pensar na grande mistura de conceitos sobre a região que fez Julio Verne, seja por ter lido distintas publicações ou por ter escutado navegantes ou marinheiros argentinos. Escreve sobre as “... tempestades magalhânicas...” que deve suportar a construção e justamente a forma do farol e os elementos de construção que relata não têm nada a ver com a realidade. Como exemplo, é possível pegar a “... escada de caracol, de degraus de pedra embutidos na parede,...” e também descrições da construção. Também não são certas as descrições do cabo San Juan e do porto, mas sim é certo o conceito de bom porto e que é o único depois de sair do estreito de Magalhães. Prova disso é que foi um porto muito utilizado pelos navegantes franceses de Saint-Malo. Nada comenta sobre a subprefeitura (polícia costeira), nem sobre o presídio, e nem sobre o conjunto de soldados da marinha que ficou no lugar.

No segundo capítulo, descreve muito bem a ilha com alguns dados históricos, distâncias e dimensões da ilha. Tudo muito bem e exato, como as 39 milhas de comprimento da ilha e as 11 milhas na sua parte mais larga. Depois menciona entre a fauna marinha as morsas e demais incertezas de todo tipo. Por um lado, estas são lógicas por ser um lugar tão pouco conhecido. Culmina com uma contradição dizendo que se tratava de “... uma rocha enorme quase inabitável...”. Mas é nesses momentos que a novela vai tomando forma com elementos que vão ter seu lugar dentro da trama.

Um ponto que as pessoas destacam é que o novelista situa os fatos que acontecem durante o ano de 1860 fazendo referência a que farol foi inaugurado no dia 9 de dezembro de 1859, quando na verdade foi no dia 25 de maio de 1884. Qual foi o motivo é impossível saber. Chama mais a atenção quando faz referência à propriedade da ilha dizendo textualmente: “... forma parte do arquipélago magalhânico, então sem dividir entre as duas repúblicas do extremo do continente americano. (Mais tarde, como consequência da repartição das regiões magalhânicas em 1881, a ilha dos Estados passou a integrar a

República Argentina." Está demais dizer que, os que dizem que a novela foi escrita perto de 1860, não podem explicar como sabia o escritor que, em 1881, seria assinado o famoso tratado de limites entre Argentina e Chile.

Na parte que se refere aos bandidos, cita lugares como "Punta Arenas", de onde escapam os chefes dado que haviam cometido delitos muito graves e decidem refugiar-se na Terra do Fogo. O histórico é que Punta Arenas foi uma importante cidade durante 1800 que teve o seu início como "colônia penal" e onde existiram fugas cruéis e revoltas, como o "Motim dos Artilheiros", sobre o qual vale a pena ler. Em Punta Arenas também esteve a maior base de "raqueadores" (caçadores de restos de naufrágios) da região. O raque (do inglês wreck, que significa naufrágio). Eram pessoas que, ao ficar sabendo de um acidente, saíam com suas embarcações para tratar de salvar tudo o que fosse possível do navio antes de que o mar se encarregasse de fazer com que desaparecesse. É dessa forma como surgiram empresas de salvamento que, além de salvar as vidas, negociavam com a companhia de seguros sobre carregamentos e, em alguns casos, o navio em si. Pois bem, houve muitos outros que, nas suas pequenas embarcações, se dedicavam a roubar os náufragos e levar tudo o que fosse possível do navio. Agiam como verdadeiros piratas.

Existiram grupos que operavam nas ilhas Malvinas e usaram a ilha dos Estados como esconderijo. Don Luis Piedra Buena, segundo proprietário da ilha, dedicou-se a navegar pela região caçando lobos marinhos e pinguins, além de possuir um armazém de secos & molhados em Punta Arenas e um estabelecimento na ilha Pavón no rio Santa Cruz. Com seus navios, tanto o veleiro "Espora" como o pequeno cúter "Luisito", realizou muitos salvamentos e afastou estes grupos que assolavam os náufragos.

É evidente que muita desta informação deve de ter chegado aos ouvidos do grande novelista porque até detalhes insignificantes, como o naufrágio dos "bandidos" no cabo Colnett e as águas tranquilas do porto Parry, chamam a atenção pela exatidão do comentário.

Do quarto capítulo em adiante, continuam as referências à geografia da ilha mas a trama da novela com os seus protagonistas, torreiros (encarregados das torres), piratas e náufragos, com a sua forma de pensar e agir, tomam o primeiro

lugar da cena e as referências não têm muita importância e até mesmo às vezes são vagas e confusas.

No final da novela, o navio “Santa Fé”, com bandeira da República Argentina, retorna comandado por “Lafayette” e, após uma perseguição por toda a ilha, consegue capturar alguns dos bandidos, enquanto seu chefe se suicida e outros morrem de fome. Em algo se parece ao ocorrido em 1902 com a famosa fuga de presidiários da ilha dos Estados. Mas é impossível saber se realmente conheceu os fatos ou foi somente uma verdadeira coincidência. É notável ver como o chefe dos bandidos prefere terminar com a sua vida antes de ser capturado e transportado à Buenos Aires, onde teria sido julgado e condenado com uma severa pena. Assim aconteceu com os fugitivos do presídio do porto Cook (ver Fuga dos Estados, de Juan Carlos Becerra, e fotos do julgamento na coleção fotográfica).

Tudo indica que conhecia muito bem como foi a inauguração do farol e as características da ilha. Se a construção e os fatos não se ajustam à realidade, pode ser que se deva ao fato de que a informação que teve não foi completa (hoje em dia ainda não fica muito claro o ponto da “torre” de 25 metros que para alguns existiu durante um curto tempo até que uma tempestade a derrubou e para outros nunca existiu; sempre foi como a foto tomada pela expedição de Gerlache em 1898) ou precisou de certos “ingredientes” para montar uma novela melhor.

35-Clima

A temperatura média anual varia de 0 a 5° C, ou seja, que sem ser um clima frio, tem uma temperatura média fresca constante. É praticamente a temperatura do mar que a circunda, segundo os livros, porque durante as campanhas dos anos 1995/96 e 97 pudemos comprovar que a temperatura do mar austral havia subido entre 1 e 2 graus centígrados (durante o verão austral) com respeito às medidas que tinham como média. No inverno, já passamos dias de uns -12° C, mas foram excepcionais.

Trata-se de um clima essencialmente marítimo e se assemelha mais às condições que reinam no cabo Horn que em

Ushuaia, ainda assim ambas são boas referências. É possível consultar as duas e ter uma boa previsão do que pode acontecer em umas poucas horas.

Conforme os dados fornecidos pela estação meteorológica da ilha Observatório, "o clima da ilha dos Estados é frio, úmido e ventoso; e a média anual de temperatura corresponde a 'frio moderado' com as máximas absolutas a 'temperado' (no verão) e 'frio' (no inverno)". Devemos dizer que é muito particular porque não faltam os "especialistas" que afirmam que o inverno é mais benévolo que em Ushuaia e o verão mais desfavorável. Totalmente falso. Pediria a esses especialistas que fiquem na ilha e comparem, mesmo que seja radialmente, o que acontece em um lugar e no outro.

Por outra parte, existem praticamente três estações porque o outono é muito breve (um mês, às vezes, um pouco mais). O inverno chega em seguida (meados de abril em adiante).

Os ventos predominam do N.W. ao S.W. com uma intensidade média de 16,5 nós; mas os saltos de calma à rajadas superiores os 40 nós podem ser súbitos. A intensidade média anual pode definir-se como "forte"; este é o único lugar da Argentina com tal média (segundo Knoche e Borzacov). Desse modo a sensação térmica varia entre "frio moderado" e "frio intenso" (pode chegar a uns -20° C).

A média de dias com temporais durante o ano chega a 73 com força maior a 8 (Beaufort). A pesar de que nem sempre têm a mesma duração, podem ser pancadas de chuva e durar de poucas horas a dois ou mais dias. Outro dado que assusta é a quantidade de dias com precipitações: 248 por ano. Isso não quer dizer que chova o dia todo torrencialmente, mas sim pode ser que a garoa o acompanhe vários dias. A água caída está na ordem dos 612 mm anuais. Isto equivale a uns 248 dias cinzas pelo menos. Há mais dias cinzas mesmo que não chova.

Como vimos a nebulosidade é alta mas isto se deve, principalmente, ao fato das nuvens ficarem presas nos morros. É assim então como possível estar aproximando-se da ilha "misteriosa", como a chamamos muitos navegantes, em um belo dia de sol e, no lugar onde deveria estar a ilha, somente se veem nuvens cobrindo-a totalmente; da ilha nem vestígios. Em seguida, graças ao vento, estas nuvens são arrastradas para outros lugares e ficam descobertas em algumas partes para novamente

serem cobertas por nuvens que o vento vai trazendo diretamente do Cabo Horn. Não é raro estar atracados em portos muito seguros, como San Juan de Salvamento ou Hoppner interior, sob uma densa capa de nuvens enquanto uma fina garoa se confunde com a neblina que não permite nem ver o litoral ao redor do veleiro. No entanto, ao sair do porto nos encontramos com um belo dia de sol.

Com o vento acontece a mesma coisa. Nunca se pode estabelecer que a intensidade de vento dentro de uma baía seja a que reina fora dela. Os morros podem canalizar o vento produzindo fortes rajadas que passam tranquilamente 45 nós. Entrar no porto Cook, por exemplo, pode deparar fortes golpes de vento ao passar pelo estrangulamento do fiorde. Ou o vento de 30 a 40 nós que se pode padecer na boia de atraque do Parry interior não seja mais do que uma leve brisa, ou calma total, junto ao destacamento, como nos aconteceu.

Para descrever o clima de San Juan de Salvamento, o Alferes Lezica escrevia em 1890: "... Quando não chove, graniza ou neva e quando não chove, nem neva, nem graniza, as rajadas de vento ameaçam derrubar tudo. Neva muito mas não permanece dois ou três dias, porque os ventos do norte o desfazem. Os picos ficam brancos o inverno todo...". A sua descrição realmente se aproxima muito à realidade.

O jornalista Roberto J. Payró, que a visitou em 1899, escreveu o livro "La Australia Argentina". O Contramestre Morgan da Capitania dos Portos, que tinha o que ele chamava pomposamente "escritório meteorológico", contava com um grande equipamento instrumental que havia permitido a ele, durante quinze anos, tomar dados climatológicos. Este equipamento tinha sido fornecido por seu similar de Córdoba.

Roberto J. Payró nos comenta: "... O clima está muito longe de ser glacial, a temperatura é bem suportável, não há neves eternas, nem icebergs, nem se congela o mar, salvo em algum canto muito tranquilo e muito pequeno (baías sem ondas). Pessoas que viveram ali por quinze anos como o Contramestre, me afirmam que jamais viram descer o termômetro a mais de 6,5° abaixo de zero. Mesmo nos meses mais rigorosos do inverno, a temperatura média se mantém acima de zero e é muito suportável...".

Creio que estas observações, além das que se possam extrair do livro de guarda da Cañonera "Paraná", tiram de

qualquer um a vontade de se estabelecer em semelhante lugar e, como ele bem o diz, as motivações podem ser somente de ordem política e humanitária porque em relação às riquezas comenta: "... a ilha está coberta de bosques quase impenetráveis, de árvores corpulentas e altas relativamente (80 cm de diâmetro e 6 a 7 m. de altura as maiores), mas o seu solo é uma esponja de terra e folharada acumulada pelos séculos, que verte constantemente água. A pesca e a caça é insignificante. O único de que está repleto no lugar são os lobos marinhos de um tamanho extraordinário que habitam sendo centenas deles em cavernas profundas feitas pelas ondas do mar em algumas baías...".

Não obstante este relatório, para muitos comerciantes empreendedores como Luis Vernet e Luis Piedra Buena, valia a pena trabalhar nela.

Outro comentário que nos forneceu o Dr. Alfredo Becerra é o que encontrou também na revista da Sociedade Geográfica Argentina (Tomo III de 1885, pág. 82) e é o apontado pelo comandante do navio "Comodoro Py" Tenente Federico Mourglie, no seu diário do dia 20 de fevereiro de 1885: "... O clima dos Estados não é suportável para os seres humanos, o que demonstra as observações meteorológicas que temos à vista, não há um só dia no ano que não há chovido ou nevado, somado a uma temperatura que raras vezes passou de 12° C acima de zero no verão e que flutua no inverno entre 5° e 15° abaixo de zero".

"A vida animal requer cuidados especiais: os ensaios de cria de vacas e ovelhas têm dado resultados negativos, é preciso ter estes animais para o consumo da população em estábulos e com alimentação importada; os demais serão sacrifícios estéreis. Apenas a cabra, que vive nas rochas alimentando-se de cascas de árvores, suporta este clima".

44-História da Ilha dos Estados ou a ilha Misteriosa

Os primeiros que chegaram à Ilha dos Estados foram os canoieiros yaganes. A chamavam "Chuanisin" ou lugar da abundância. Foram encontrados lugares arqueológicos (descobertas de Anne Chapman, Victoria Horwitz, Marcelo Weissel e Martin Vazquez). Chegar, chegaram mas não se sabe o que aconteceu com eles. Terão podido retornar à Terra do Fogo?

46-Chegam os europeus

Os primeiros europeus que a avistaram foram os da expedição holandesa de Schouten e Le Maire. No dia 16 de janeiro de 1616, avistaram as ilhas Sebaldas (nome com que designaram as Ilhas Malvinas) e no dia 24 do mesmo mês descobriram uma passagem ao Sul e definiram a terra que viram no sentido leste como "Alta e escabrosa". Acreditaram que Staten Land (Terra dos Estados Holandeses, hoje Ilha dos Estados), era parte de um grande território austral. Em 1624, o barco "Dolphyn" da Frota de Nassau da Holanda (Comandante Jacques L'Hermite) comprova que se tratava de uma ilha.

46-Franceses e piratas

Até esta data não se sabe ao certo quem foi que passou mais tempo nela ou a tomavam como referência nas suas navegações. Mas sim, é certo que não era nenhum mistério esta ilha para os navegantes de Saint-Maló (Francia). Noel Jouin, presbítero, bacharel da Faculdade de Paris, comendador das Ordens Militares e "padre" de Saint-Maló foi quem, em janeiro de 1706, ao mando do Sage Salomon, nomeou o Cabo San Juan da ilha dos Estados (por St. Jean de Luz). Deu recomendações sobre o lugar que aparentemente conhecia muito bem.

Visitada por piratas e corsários como Bartolomé Sharp, Cavendish, Drake, Hawkins, Merick e Chidleg, entre outros. Alguns chegaram a ficar nos topônimos da ilha como as pedras Dampier, que levam o nome do famoso corsário. Também o célebre navegante e explorador da Royal Navy James Cook (1772) batizou ilhas, baías e distintos acidentes geográficos.

48-Os espanhóis

As mais importantes explorações de espanhóis na Ilha dos Estados são as de Manuel Pando em 1788 e, acima de tudo, a do tenente de navio Juan José de Elizalde, quem exercia a governação das Malvinas desde o dia 30 de junho de 1790, quando a abandonou Ramón de Clairac (Governador das Malvinas em 1785, 1787 e 1789). Explorou o norte da ilha desde o Cabo San Juan, o seu porto e encontrou dois barcos de Londres com rumo à Califórnia no porto de Año Nuevo, onde estavam caçando lobos marinhos. Depois não se levaram mais reconhecimentos.

48-Seus primeiros proprietários e a ocupação argentina

Mesmo que tenha sido visitada pelos navegantes que percorriam os mares do Sul, somente em 1823 a ilha foi entregue em concessão a Luis Vernet. Chega primeiro o seu sócio e depois Luis Vernet em 1826. No dia 5 de janeiro de 1828, foi entregue a ele em propriedade a Ilha dos Estados e os terrenos não ocupados por Pacheco em Malvinas. Foi nomeado Governador argentino das Malvinas em 1829 (foi outorgada a ele a Comandância político-militar das Malvinas em junho de 1829). Realizou uma exploração florestal na Baía Flinders (1825). Alguns anos depois (1827) começa uma exploração de lobos marinhos na baía Hoppner e com um par de pequenas casas estabelece o primeiro empório de caráter permanente na ilha; estas estiveram no Cabo San Juan e em Basil Hall (esta é de material: pedras e argamassa) e Baía de Año Nuevo. Estes lugares também realizaram importantes explorações florestais para o estabelecimento-colônia das Malvinas. Luis Vernet realiza uma detalhada cartografia da Ilha dos Estados.

Luis Piedra Buena faz da ilha seu quartel general (1858) para a exploração das riquezas naturais, ou seja, pinguins, lobos e elefantes marinhos. Em 1868, finalmente foi entregue a ele em propriedade, como uma forma de agradecer a sua preocupação em salvar vidas dos naufrágios e por ser o primeiro em defender e exercer a soberania argentina na região.

Os seus lugares principais de explorações de azeite e peles de lobos foram Puerto Roca, San Juan, Back, Vancouver e

Pto. Cook, Bahía Crossley e Franklyn, onde perde o Bergantín Goleta "Espora" e constrói o barco "Luisito" com madeira da região em 1873.

Em 1875, deixa este comércio e se dirige à Buenos Aires, onde entra para a Marinha. A sua principal ocupação foi a de adestrar marinheiros e suboficiais estudando para o que eram mais aptos. Por outra parte, ensina sobre a navegação austral e assessora ante os problemas com o Chile.

A Ilha é recuperada pelo Governo Nacional (1913), quando os herdeiros a vendem ao Estado. É transferida como propriedade da Marinha e, no dia 9 de agosto de 2016, o Presidente Mauricio Macri assina um decreto que a transforma em reserva silvestre e fica sob a jurisdição de Parques Nacionais.

51-Construção do Farol em San Juan

Depois da assinatura do tratado de limites com o Chile em 1881, é colocada em ação uma expedição italo-argentina para explorar a Terra do Fogo e a Ilha dos Estados. Tratou-se da Expedição Científica Austral Argentina (1882 -1883) de Giacomo Bove e do Tenente Coronel da Marinha Luis Piedra Buena, que recomendaram a instalação de um farol e sugeriram a possibilidade de colocar um presídio.

O Congresso e o Poder Executivo ficam surpreendidos quando viram os desenhos de como era a Missão Anglicana (South American Missionary Society, SAMS) na Baía de Ushuaia. As casas que havia, a escola, as quintas, os animais de granja, além de cloacas, etc. Um tema muito importante é que nesse lugar não flameava a bandeira argentina, mas sim uma da Missão que tinha como base a União Jack (inglesa). Por outra parte, os índios "cristianizados" falavam a sua língua e o inglês.

Desta forma, o Congresso e a Presidência agem rapidamente para enviar uma Divisão Expedicionária ao Atlântico Sul para construir o farol de San Juan e estabelecer Estações de Salvamento da Marinha e Polícias Costeira para o controle policial das costas e portos.

É encomendado a Luis Piedra Buena que prepare a expedição Sul, mas falece em agosto de 1884. Em setembro nomeiam o Coronel da Marinha Don Augusto Lasserre para a preparação da divisão que deveria partir para o sul.

Em 1884, quando a frota da expedição comandada por Don Augusto Lasserre chega a San Juan de Salvamento, constrói o famoso farol e estabelece uma Estação de Salvamento a cargo de Marinheiros, uma Subprefectura (Policia Costeira) e um presidio. Assim é realizada a ocupação efetiva da ilha por parte da Argentina. Isto acontece entre abril e setembro; a inauguração do farol ocorre no dia 25 de maio de 1884. Este constava de uma casa de 16 lados de 11 metros de diâmetro de paredes duplas de madeira e um teto de zinco de 6,20 m de altura. No centro, havia um mastro de uns 22 m de altura. Por quatro lados as janelas deixavam sair a luz de sete lâmpadas de azeite de colza (Querosene). Possuía três recintos mais um para cozinhar e estar, e dois dormitórios para os seis torreiros. Ao lado, havia uma pequena casa que funcionava como estação meteorológica, jogo de sinais e quarto do chefe do Farol. O mastro de 25 m quebrou-se por uma tormenta, em 1885, e não foi repostado no lugar. Ao invés disso, foi colocado um ao lado do farol.

A frota estava composta pela canhoneira "Paraná" (barco insignia), transporte "Villarino", a goleta "Cabo de Hornos", aviso "Comodoro Py" e os cúteres "Patagones", "Bahía Blanca", "Santa Cruz" e a barca "María T". Todos ficaram fundeados no Porto de San Juan.

À raiz da construção do "Farol" e da "Estação de Salvamento" o lugar é rebatizado por A. Lasserre como "San Juan de Salvamento". Um grupo da expedição parte para estudar a Ilha em busca de riquezas naturais como pesca, lobos marinhos, salitres, restos de naufrágios, etc.

A ideia primitiva da Expedição era instalar duas colônias, uma ali e outra em Ushuaia. Entre os materiais levados, aparecem artigos de arado, animais e pensou-se no pessoal da marinha que estava casado para que se estabelecessem no lugar. Mas não deu certo. Em vez disso, foram levados 10 presos da Penitenciária Nacional (Buenos Aires) que se desempenharam como carpinteiros participando nas construções do Farol, cais e construções várias. Mas tudo ficou reduzido, além do farol, a quatro construções, uma para escritório da Subprefectura (Policia

Costeira), com quartos para os oficiais, e depois duas quadras para duas brigadas de marinheiros e um galpão para depósito geral. Completavam o conjunto um cais e um cemitério com capela no fundo do porto. A subprefeitura, como delegação para realizar salvamentos, não teve os meios necessários e muitas vezes os próprios marinheiros do Porto de San Juan de Salvamento tiveram que sair a remo para pedir ajuda (alimentos) à embarcações que passavam por perto.

56-A vida em San Juan de Salvamento

Em particular, parecem-me interessantes relatos daquela época sobre como viviam nos arredores do farol do fim do mundo, ou Farol de San Juan de Salvamento. Vamos reproduzir um de 1884. A nossa experiência em 1997 foi similar. Até o problema de recuperar as botas, dado que ficam afundadas nas turfeiras; algumas de mais de sete metros de profundidade.

56-Expedições e vida em San Juan de Salvamento

Entre as anedotas que se podem ler nos dois diários com que contamos, encontram dois do Subtenente Darío Saráchaga, a bordo do cúter "Bahía Blanca", que demonstram como era dura a vida na ilha: conta que no dia 17 de agosto saiu com a canoa da canhoneira "Paraná" e cinco homens para o conjunto de rochas onde ficam os lobos, como não puderam chegar aos de dois pelos por causa do vento que começou e sem poder tampouco retornar pelos redemoinhos do cabo San Juan, tiveram que dormir em uma cala com as pessoas, depois de trabalhar três horas para tirar neve de um metro de profundidade e poder fazer um fogo para passar a noite. "Conseguimos mas com muito trabalho, pois a lenha estava cheia de neve, para consegui-lo empregamos bastante banha de lobo, é quase inútil dizer que ninguém pôde dormir por causa do frio. Comemos uma abetarda (ave) e bolacha que era o que tínhamos, para tomar água tínhamos que por neve ao fogo em uma lata vazia

de carne, no entanto, nem sempre podíamos tomá-la porque a lata esquentava muito e não podíamos aproximá-la aos lábios e se a deixávamos esfriar demais voltava a se congelar. Às 6 a.m. do dia seguinte saímos com tempo claro, vento N. muito escasso chegando a bordo do cúter Bahía Blanca às 9 a.m., onde alegramos o estômago com um bom café com aguardente de cana aos marinheiros e um chimarrão amargo para mim”.

Mais longa e muito mais perigosa foi a que o próprio oficial teve uns dias depois, a partir do dia 28 de agosto, quando chegou em uma missão ao Porto Cook. Tinham zarpado no dia anterior com “... Às 10 e meia a.m. h fiz com que passasse a canoa da Paraná com seus seis remos e demais apetrechos ao porto Vancouver pelo istmo que o separa. Agosto 29 Fundeados no Puerto Cook, vento norte forte com chuvas, o Piloto Gregueson saiu para caçar com o bote pequeno e um homem, retornando às 9 a.m. com cinco patos vapor e sete abetardas, mais tarde fomos juntar mariscos com o Mayor Maymo trazendo o pequeno bote quase cheio de mexilhões maravilhosos como não só se encontram no Porto Hopper e Porto Parry. (N. do A.: O istmo entre Cook e Vancouver é de aproximadamente 1,5 milhas. Desta forma, é possível passar do lado norte da ilha ao lado sul. Os lobeiros tinham limpado este caminho e, como parte é turfeira, foram colocados troncos para que os botes deslizassem mais facilmente de um lado ao outro. Isto favorecia porque, se havia temporal de um lado, se passava ao outro sem dar a volta pela ilha. Era possível deixar o navio no porto Cook do lado norte, passar os botes a Vancouver do lado sul e buscar os conjuntos de rochas para caçar.)

Dia 30: vento N., fresco com chuva, à tarde limpou o céu e foram a Vancouver o Capitão Mac Carty, Subtenente Saenz Valiente e quatro marinheiros para fazer algumas sondagens e tomar algumas marcações. Hoje é o dia do aniversário da minha mãe, fiz uma pequena festa na companhia dos demais companheiros, fazendo como principais papéis do cardápio os patos e abetardas e algumas garrafas de xerez e outros licores que eu tinha reservados, estivemos conversando depois de comer, dedicando lembranças às pessoas queridas das nossas famílias mencionando que a que mais perto estava, era a 24 graus (N. do A.: de latitude), até as 12 p.m. em que dei ordem de que desfizéssemos filas, pois tinha intenção de aproveitar o dia seguinte muito cedo, (que também era o aniversário do meu pai) para sair e percorrer a ilha de canoa.

Agosto 31: vento N. muito suave, ao sair o sol saí com o subtenente Saenz Valiente, o Piloto Jorge e cinco marinheiros, mantimentos para um dia e meio e as nossas armas na canoa que estava em Vancouver, a minha intenção era, se o tempo seguia bom como parecia, voltar no mesmo dia, mesmo de noite. Depois de chegar a alguns grupos de rochas e caçar alguns lobos de dois pelos, no trajeto até Backaber (N. do A.: É o porto do lado sul da ilha, que sai para o outro lado ao Porto de San Juan de Salvamento, separado por uma colina não muito alta) caçamos oito abetardas, chegando a esse porto às 10 a.m., nele encontramos os restos de um navio perdido há aproximadamente um ano, pelas correntes e paus, vergas. É possível supor que tenha sido um barco de duzentas toneladas de deslocamento, encontramos uma cruz de um marinheiro morto no dia 29 de agosto de 1881, restos de casa e cozinha, neste porto me basteci de alguns ferros e cobre bons para utilizá-los no meu navio. Ao meio-dia e meia embarcamos e continuamos chegando às 2 p.m. às rochas dos lobos marinhos, mais tarde do que pensávamos, havia cerca de trezentos lobos, mas sentiram a nossa presença cedo demais e se meteram na água mas não sem que tivéssemos caçado nove deles,... depois de fazer as manobras para tirar o couro e preparar-nos para retornar, começou a levantar vento do terceiro quadrante e grossa marejada, no entanto fizemos a prova e apenas pudemos andar uma milha em duas horas, vendo que o pessoal se extenuava inutilmente dispus retornar, o vento começou a ficar mais intenso, colocando-nos em sérios apuros às 5 p.m. pudemos tomar uma enseada, já era tempo, o bote, mesmo que muito valente para o mar tinha feito um rombo de seis polegadas no talha-mar e entrava muita água. Saltamos à terra desembarcando tudo e deixando três homens no bote de plantão que se revezavam a cada três horas por outros três, passamos uma noite sem dormir e sem poder fazer fogo pois nesta parte da ilha escasseia a lenha tudo isso sofriamos com resignação com tal que amanhecesse o bote sem nenhum estrago e pudéssemos retornar a qualquer outro porto de onde à pé podíamos chegar a San Juan onde estavam os navios da divisão e os recursos.

Dia 1º de setembro: Amanheceu vento SO muito frio tampouco podíamos voltar a Vancouver e não podíamos resignar-nos a esperar mais, pois nem tínhamos alimento, nem esperança de conservar o bote. Resolvemos tentar passar pelo N. da ilha e tratar de chegar a San Juan, assim fizemos às 6 e meia a.m. nos pusemos no caminho, mas adiantávamos com muito

trabalho, porque ao dobrar os cabos nos vinham rajadas muito fortes de proa e nos embarcava muita água, às 4 p.m. apenas havíamos adiantado 7 milhas e somente nos faltavam quatro para chegar a San Juan, mas temíamos o pior, os redemoinhos do cabo deste nome, que considerando as forças desta corrente e o mal estado da embarcação e a perda das nossas forças, que não tínhamos dormido nem comido desde o dia anterior, ao se arriscar a passar por ele estávamos mais expostos a perder-nos que a salvar-nos, no entanto, depois de pensá-lo com muito cuidado, nós os três oficiais, resolvemos largar-nos às correntes e assim foi, estivemos batalhando uma hora com estas e nos jogou na costa, com o bote cheio de água e em pedaços, felizmente em um lugar onde podíamos ir por terra a San Juan, apenas desembarcamos as armas, bagagens e saltamos à terra, quando ainda restavam dois marinheiros no bote, veio um forte golpe de mar e o quebrou completamente, podendo apenas salvar os dois homens, que pela grossa maré e extenuados como estavam, não tinham forças para nadar, em seguida depois de ter deixado o mais seguros possíveis as armas e utilidades, que tínhamos salvo, buscamos um lugar mais acessível nas rochas para ir por terra ao fundeadouro dos navios e a 4 p.m. começamos a subir uma montanha de 1.000 pés com muitíssimo trabalho à causa da grande quantidade de neve que algumas partes passavam de um metro de profundidade, mesmo que a distância que tínhamos que percorrer era somente três milhas e meia, demoramos três horas e meia para chegar por causa da neve, gelo e os barrancos, uma milha antes de chegar vinha eu caminhando atrás e passando por cima de um vale coberto de neve afundou esta comigo, afundando-me até a cintura, de ter ido sozinho provavelmente não saio, porque não tinha forças e à medida que me esforçava em sair mais afundava, felizmente veio o Subtenente Saenz Valiente com dois marinheiros e puderam me tirar mas não sem que as minhas botas ficassem, que também tivemos que quebrar muita neve para tirá-las e caminhar descalço era impossível, mesmo estando descansado, podendo correr o risco de ficar com os pés gelados. Felizmente às 7.45' p.m. chegávamos às barrancas, que dão para o fundeadouro dos navios. Também nos vimos em apuros para descer estas, completamente a pique, e de 1.000 pés de elevação, arrastando-nos e sem largar os arbustos, que às vezes eram arrancadas da raiz levando enormes pedaços de pedra, que punham em perigo os que vinham mais abaixo, felizmente às 8.15 p.m. fazíamos grandes fogueiras na praia e mandaram o bote da Subprefectura com o ajudante Frigerio, ao

mesmo tempo em que partia a lancha a vapor do navio chefe para ver, o que significavam as fogueiras, embarcamos naquela e fomos à bordo. Foi grande a surpresa do Chefe e Oficiais, ao ver-nos, depois contar os detalhes ao Chefe da Divisão Coronel Lasserre de todo o ocorrido..., me disse que o Chefe já tinha dado ordens ao Comandante do Comodoro Py, Capitão Mendez para levar-me junto com meu pessoal quando o tempo o permitisse...”.

Até o dia 5 de setembro (do dia 2), o Comandante do Py não achou prudente zarpar por causa do tempo, apesar da ansiedade de Saráchaga que se preocupava por seus companheiros que com certeza já os dava por perdidos. Esse dia às 8 p.m. veem aparecer na boca um bote, era o pequeno bote da Baía Blanca com o Major Maymo e os marinheiros J. Palacios e J. Scott, que com armas e mantimentos tinham saído para buscá-los.

No dia 6 zarparam com tempo bom, no Comodoro Py para Porto Cook, para o reencontro com o seus companheiros.

As subprefecturas como delegações para realizar salvamentos não tiveram os meios necessários e muitas vezes os próprios marinheiros da de San Juan tiveram que sair à remo para pedir ajuda às embarcações que passavam por perto.

59-O Farol de San Juan de Salvamento em 1900, conforme aparece na Primeira Derrota (rota) das Costas Argentinas

Pela primeira Derrota das Costas Argentinas, realizada no ano de 1900, podemos encontrar novos detalhes do farol de San Juan de Salvamento onde, depois de descrever as características do porto, um item nos fala do farol:

“Luz.- Na ponta Lasserre, ponta O. da entrada ao porto de San Juan, há um farol de luz branca fixa, que foi inaugurado no dia 25 de maio de 1884. Dita luz está colocada dentro de uma casinha no topo de um morro de 60,96 metros de altura: a luz é branca fixa e foi construída a fim de alcançar 14 milhas em tempos claros, mas de acordo às denúncias feitas em 1891 e com posterioridade, a visibilidade ficou reduzida a dez milhas.

Ilumina tomando o farol como vértice um setor de 90 graus compreendido entre o N. 40° E. e S. 50° o. Magnético - O sistema de luz é de reflexão, com refletor parabólico, possui nove lâmpadas com igual número de mechas - A casinha do farol,

se eleva uns três metros sobre o terreno- É circular de madeira e zinco pintada de branco-Antigamente sobre o teto, levantava-se uma haste que rematava em um galhardete esférico, mas por causa da força do vento foi suprimida a haste, encostando diretamente o galhardete sobre o teto. Nas imediações da casinha, está a casa dos torreiros, constituída de duas peças de madeira, com teto de zinco à duas águas, o todo pintado de branco- O farol está situado a 54° 23' 24" de latitude Sul e 63° 47' 01" de longitude Oeste".

É muito interessante esta observação dado que nos fala de um mastro com uma "bocha" que foi derrubado pelo vento depois colocado sobre o teto. Não se tratava de uma lanterna elevada mas sim de uma marca.

61-Críticas à localização do farol, setor de iluminação e seu alcance, e serviços que presta à "Estação de Salvamento"

É interessante ler a opinião sobre o farol, seu funcionamento e utilidade pela localização, de uma visita realizada em 1893 (nove anos depois da sua inauguração). Esta nota foi publicada no Boletim do Centro Naval (Tomo 11, Boletim 115, pág. 24).

Segundo a nota, podemos resumir que o farol padecia de alguns pontos muito desfavoráveis, como: a) localização, b) alcance y c) setor da sua iluminação. A Localização era muito desfavorável dado que para o norte do farol estava o grupo das ilhas de Año Nuevo, além de restingas e pedras isoladas. O seu alcance era reduzido dado que, apesar de que o governo nacional falava de 14 milhas, para as cartas inglesas da época, o seu alcance real era de 3,5 milhas. O setor luminoso era de uns 94 graus interceptado ao oeste pelo cabo Forneaux e ao leste pelo cabo San Juan.

Ao ser realizado com uma construção um pouco frágil, teria que ser reconstruído. Então opinaram que não valia a pena reconstruir e, em vez disso, seria oportuno levantar um novo na ilha mais ao norte do grupo das de Año Nuevo, ou seja, ilha Observatório. As vantagens seriam muitas, por exemplo, não haveria outros obstáculos mais ao norte, o seu setor luminoso seria de uns 205° e teria um alcance de umas 20 milhas com tempo claro. Isto faria com que a luz fosse buscada pelos navegantes para que desse modo pudesse ter uma posição observada confiável e poder ajustar os cronômetros (para

determinar a longitude). Outra das vantagens é que o lugar é menos brumoso que San Juan.

Também enfatizaram que, em San Juan de Salvamento, devido ao pouco ângulo visual que possui o farol e a subprefectura (ou Estação de Salvamento, como a chamam), apenas ficam sabendo dos naufrágios e do que acontece fora de dito lugar quando vêm comunicá-lo.

Com relação à subprefectura opinam na nota que deve ser trasladada ao porto Cook. Afirmam que se trata de um melhor porto que, inclusive, pode ser tomado por navios de vela quadra e põem o exemplo da goleta “Cabo Horn”.

Lendo a nota é possível advertir o abandono que existia ao tratar-se de temas do sul. Tanto nos mantimentos e roupa, como nos elementos de segurança e combustível para o vapor “Golondrina”. Também destacam a necessidade de um médico e verbas um pouco mais amplas como também um pouco de sensatez e enviar os elementos que se necessitam conforme a latitude, ou seja, roupa de inverno e não de verão.

63-O Farol do Fim do Mundo se muda

Durante muitos anos recomendou-se que o Farol de San Juan de Salvamento se mudasse a um lugar melhor. Isso porque onde estava localizado tinha um setor de luz de somente 93°. Duas pontas de terra limitavam a sua visão, que era apenas olhando do norte. Justamente ao norte está a ilha Observatório e as ilhotas Elizalde, além de restingas dos cabos e pedras soltas.

Poderíamos dizer que se tratava de um farol para ancorar no porto de San Juan e não para posicionar-se. Isto foi uma armadilha mortal para muitos barcos que, tratando de encontrar a luz salvadora, ficavam à mercê das fortes correntes do lugar e terminaram contra uma ilha o contra a restinga de um Cabo, tornando-se naufragos e amaldiçoando todos os espíritos. Julio Verne transformou estas lamentações na sua novela por piratas que acendiam ou apagavam o fogo confundindo os navegantes. Na realidade, eles mesmos se confundiam.

Houve várias queixas e sucessivas inspeções da Armada que fizeram com que fosse publicado no Boletim do Centro Naval, Nº 115, de junho de 1893.

“... A instalação de um farol de primeira ordem na ponta N. da ilha, mais distanciado do grupo chamado de 'Ano Novo', distante a seis milhas da costa, com um setor de iluminação de 205º e com um alcance, em tempo claro de 20 milhas...”

“... As vantagens desta posição são as melhores possíveis.

Pela sua situação especial que lhe permita ser o ponto mais à vanguarda de todo o sistema perigoso da ilha, sendo fácil para qualquer navio que venha em qualquer direção comunicar e ainda mesmo aproximar-se até duas milhas de distância, se assim o necessitasse, sem perigo de nenhuma espécie.

Por dominar com a sua luz todos os cabos mais salientes da ilha.

Por não ser tão sensíveis às brumas e permitir ao pessoal vigiar todo o horizonte e poder prevenir ou acudir a um sinistro.

El navegante que ao anoitecer se encontrasse próximo à ilha, nessas terríveis e longas noites de inverno, teria um ponto seguro para arrumar os seus cronômetros, e a confiança em que a luz não só lhe permitiria corrigir os seus rumos, mas também o acompanharia até cinco milhas para fora do cabo San Juan, pelo E. e 3milhas do cabo San Antonio pelo O...”

A mudança então recomendada realizou-se nove anos depois, em outubro de 1902, seguindo os diários do farol, encontramos: “No dia 30 deste mês (setembro), por ordem superior foi apagado o farol de San Juan por ter sido inaugurado o Farol de Año Nuevo”.

1º de outubro: na data foi inaugurado o novo farol de Año Nuevo e por prová-lo com antecedência a luz foi acesa meia hora antes do horário regulamentário”.

Imaginemos a situação de um piloto que avança do norte para o sul a fim de posicionar-se e controlar os seus cronômetros (para conhecer o meridiano com exatidão). A Argentina nesse momento tinha um farol em Martín García, outro em Porto White e o de San Juan de Salvamento. Ou seja, nada. Apenas em 1904, foi instalado o de Cabo Vírgenes (boca oriental do

Estreito de Magalhães). O Uruguai mantinha o da ilha Lobos e Montevideu. Mas um que lhes fosse útil para aproximar-se e dobrar o Cabo Horn...

A nova localização do farol foi finalmente impulsionada pela construção do "Observatório Magnético" que teve a sua origem no VII Congresso Internacional de Geografia (Berlim 1899) quando a Real Sociedade Geográfica de Londres pede ao governo argentino colaboração com a Comissão Internacional Organizadora da Expedição Antártica. Foi construído o farol e diversas instalações meteorológicas, observatório magnético, casas e depósitos. E foi assim como este lugar se transformou no último ponto onde as expedições antárticas atracavam prévio ao salto ao desconhecido. Nesse ponto comparavam os instrumentos que a expedição levava com outros em terra firme para realizar os ajustes necessários, fosse tanto nos cronômetros marinhos (longitude), como nos equipamentos magnéticos. Em 1917, foram levantadas todas as instalações e ficou somente o farol.

Na ilha atracaram as expedições do Dr. Charcot, de Otto Nordenskjöld e a corveta "Uruguay" em missão de resgate da expedição sueca, além de muitos outros exploradores. O lugar tinha corrais para os animais que traziam para carne, geralmente capões, e também grandes canis para aclimatar os cachorros que iam para o continente antártico. É que estes cachorros trazidos a bordo desde o hemisfério norte sofriam muito pela passagem do equador. As equipes eram armadas novamente com cães das ilhas Malvinas.

Na época das grandes expedições antárticas, para 1903 era até desconhecido o contorno do "Continente Branco", a ilha Observatório foi algo assim como o Cabo Canaveral para as viagens dos astronautas à Lua. Com a diferença que estes últimos sabiam aonde iam, estavam comunicados e não viajavam por muitos dias se tudo saía bem. No caso dos exploradores polares, saíam pelo menos por um ano.

71-Recuperação dos restos do Farol de San Juan de Salvamento 1997

Em 1989 nós fizemos a primeira aproximação ao farol de San Juan com um grupo da POLTEL (TV Polaca) e foi uma tarefa muito difícil, não restava nada das trilhas nem dos caminhos que contavam os relatos. Subir partindo do mar foi impossível.

Chegamos depois de várias tentativas e indo pelo campo em péssimas condições do que foram as construções da Marinha. Vimos o farol colapsado com muito mal tempo e fomos embora.

Em 1995, por um convênio realizado com o Contralmirante Horacio Fisher (Área Naval Austral), junto com Carlos Pedro Vairo, Diretor do Museu Marítimo de Ushuaia, e Oscar Zanola, Diretor do Museu do Fim do Mundo, assinamos um convênio de colaboração para o estudo da Infraestrutura Humana realizada na Ilha dos Estados. Dessa forma fomos ao lugar e, além do Cemitério, trabalhamos com a trilha ao farol, o Farol já colapsado totalmente, o cais de uns 50 m de comprimento e as construções que a Marinha fez sem ter podido distinguir bem cada uma delas.

Nesse momento foram da partida: Darío Urruty, Gimenez Hutton, Oscar Zanola, Carlos Pedro Vairo e, como arqueólogo, Luis Piana. Depois desta viagem sucederam-se várias, como a do veleiro "Callas" com a qual fizemos um relevamento exaustivo do lado norte da ilha e alguns portos do lado Sul e da Baía Franklyn.

Já em 1997, com o apoio da Armada Argentina e sob a supervisão do Engenheiro Miron Gonik, foram confeccionados os planos do farol e foi recuperado tudo o que se pôde antes que chegassem os franceses que retirariam os restos. Se para eles representavam uma novela famosa, para nós foi o primeiro ato de posse soberana da região por parte do Estado Argentino.

Com o apoio do Aviso ARA "Suboficial Castillo", o aviso ARA Sobral e aproveitando a passagem do quebragelos "ARA IRIZAR", utilizamos os helicópteros para descer todo o material ao navio e leva-lo à Ushuaia.

Em 1997, construímos uma maquete tamanho 1/1 do Farol e, dentro dela, armamos o antigo farol, com seu piso, mastro central, janelas e paredes. Desta forma, ficava protegido e os visitantes podiam ficar conhecendo como era o verdadeiro. Mais tarde foram conseguidas umas lanternas como as que eram usadas nesse momento e foi sendo recriado todo o interior.

Também foi trabalhado sobre a forma de vida dos torreiros, lugar de depósito de mantimentos, e elementos encontrados que nos mostram a alimentação que tinham, leitura e vestimenta.

E desse modo no dia 3 de outubro de 1997 se realiza a inauguração do farol em Ushuaia estando presentes a Presidente da Comissão Nacional de Museus e Monumentos e Lugares Históricos, Sra. Magdalena Failacce; o Sr. Sec. de Educação, Sr. Fernández Arroyo; o Sr. Jorge Luis Trabuchi, pelo Museo Marítimo; o Sr. Comandante da Área Naval Austral, Contralmirante Don Mario Enrique García; e o Sr. Prefeito do Município de Ushuaia, Engenheiro Jorge Garramuño.

Desde a inauguração, realizam-se visitas guiadas ao farol e explica-se a sua função nessa época. Contribuiu muito para que fique bem claro que o farol da entrada à Ushuaia (farol Les Eclaireurs) não tem nada a ver com o verdadeiro farol do fim do mundo, o da Ilha dos Estados, o qual é praticamente impossível de visitar para um turista comum que chega à Ushuaia. É preciso realizar excursões de quase uma semana de duração.

81-Callas

Antecedente à recuperação do farol: Expedição "Callas 97" à Ilha dos Estados
Como complemento dos trabalhos que o Museu Marítimo de Ushuaia vinha realizando na Ilha dos Estados com o farol de San Juan de Salvamento e porto Cook, onde se realizou um Relevamento da Infraestrutura Histórico-Humana dos dois lugares, em um convênio assinado com a Armada Argentina e o Museu do Fim do Mundo, decidiu-se percorrer a costa da ilha para ver que restos de naufrágios eram possíveis encontrar. Na verdade, procurava-se determinar quais eram os lugares mais propícios para improvisar um estaleiro e onde pôde ter se perdido a goleta "Espora". Sempre nos guiamos pelo diário de Luis Piedra Buena.

Foi desse modo como, durante o mês de abril de 1997, realizamos uma curta expedição à Ilha dos Estados com o objetivo de percorrer toda a costa do lado norte da ilha, a ilha Observatório e o que pudéssemos do lado sul, que se limitou à baía Franklin.

Utilizamos como meio de transporte o veleiro "Callas", um ketch de 14 metros de comprimento, que, além de muito forte

e manobrável, nos permitia comparar melhor as velocidades e as situações com as que se pôde ter deparado don Luis Piedra Buena. Tudo é muito diferente desde a ponte de mando de um aviso, um veleiro pequeno tem acesso a lugares que nunca poderia nem pensar em chegar um navio. Levamos um bote de borracha com o seu motor, equipe de mergulho e todo o que era necessário para caminhar por toda a costa e explorar cada um dos seus riachos e rios.

A expedição esteve composta por Jorge Luis Trabuchi, "Captain and Owner" do veleiro "Callas"; Gabriel Asbi, câmara man; Daniel Kuntschik, mergulhador e navegador; Darío Urruty, de tudo; Adrián "Osito" Jimenez Hutton, fotógrafo e jornalista; Aníbal Moya, oficial da Prefectura; e o que assina o presente trabalho. As observações colocadas nesta parte do livro tiveram essa origem.

83-Uma visita no final de 1900 à Ilha Observatório e San Juan de Salvamento

Como complemento do exposto, e para aproximar-nos aos nossos dias, copiamos um breve comentário sobre a ilha Observatório da Rota atual. O fundeadouro está na baía Miguel e conta com a praia da Olla para desembarcar onde se encontra uma casinha para tubos de gás. Esta baía está formada por ponta Maciel, ao NE e ponta Lugo ao SW. Diz que é abrigado dos ventos do 3º e 4º quadrante (os do oeste), mas com ventos de outras direções terá que abandoná-lo. Salvo em caso de muita necessidade, não se passará a noite nele.

Dá como recomendação: "Tem que prestar atenção às pedras que há no fundeadouro".

Ao norte da ilha se observaram fortes marejadas até 20 milhas da costa, em horas correspondente à maré crescente e com ventos do WSW, de força 5, contrários à maré. Uma hora antes ou depois dos câmbios de maré, serão encontradas nas proximidades da ilha marejadas produzidas pelo choque das correntes contra as pontas".

Não é preciso dizer que são todas observações muito certas e que devem ser levadas em conta sempre. Na nossa última ancorada (abril de 1997) e se bem o tempo era calmo, as marejadas pintavam o mar com ondas quebrando dos dois lados da

ilha. Em um veleiro como o nosso (14 metros), as sacudidas podem ser muito violentas e até perigosas.

Fundamos na pequena baía e seguramos o veleiro a uma rocha em terra. A previsão meteorológica que nos tinha passado a Prefectura Ushuaia (Guarda Costeira) por rádio (L3P) era bastante adversa: "A partir da noite da terça (hoje) ventos Muito Fortes do N e NW virando ao SW de 70 km passando ao setor S. para a quarta-feira temporal com força 75/88 km. Continuando na quinta-feira e diminuindo pela noite. Sexta-feira continua diminuindo virando para o E SE". Acabávamos de sair de um temporal que durou quase quatro dias para escutar o aviso de outro que tinha uma duração similar. A decisão foi imediata: não perder tempo e fazer todo o máximo possível.

Descemos à praia onde está a casinha para os tubos de gás que em tempo passado alimentavam a luz do farol. É uma praia de pedra com uma pequena arrebentação repleta de algas. No veleiro tinham ficado de guarda Jorge e Aníbal que depois nos revezaríamos. Como o pioramento do clima era evidente, nuvens pretas avançavam devagar pelo norte, nos impusemos uma visita de não mais de três horas.

Da escada metálica para subir o barranco de uns 25 metros não restava quase nada. Havia certas partes e decidimos subir por onde estavam os canos de gás que chegam até o farol. A subida não foi fácil dado que, por partes, nos arrastamos com o corpo em terra por debaixo de arbustos atarracados. Uma vez lá em cima, comprovamos que, tanto dos galpões como da trilha e demais detalhes que aparecem na carta de navegação atualmente apenas se encontram restos, quase arqueológicos, dos mesmos.

Somente o monta-cargas parecia que tinha sido consertado não há muitos anos atrás. Seguindo os postes que mantinham os canos de gás, fomos entrando para o interior da ilha. O espetáculo era totalmente diferente ao que estávamos acostumados. O único parecido eram as partes de solo com turfa e barrento, o resto era como ter mudado de região. No se via nem uma só árvore, apenas alguns arbustos atarracados (mata negra) que cresciam de forma muito tupida e por setores. Pastos altos similares aos das Ilhas Malvinas completavam o espetáculo. As partes mais secas do solo estavam ocupadas por covas de coelhos e já perto do farol passamos por uma colônia de pinguins desabitada já que, nesta época, tinham começado

com o seu ciclo pelágico.

Chama a atenção como somente a 5 milhas de distância da Ilha dos Estados, que está quase toda coberta de bosques, não há uma só árvore em toda a ilha. Evidentemente ao ser tão plana e baixa o vento a arrasa e as precipitações devem de ser mínimas comparadas com as da sua vizinha.

Mas, voltando ao observatório magnético, hoje não resta nada de pé. Somente é possível encontrar algumas madeiras do que foram as construções que deixaram ao desmantelá-lo e que o vento se encarregou de derrubar. As outras casas e laboratórios foram desarmados e levados ao continente, como as casas de San Juan de Salvamento que desde Santa Cruz chegaram ao lugar para logo serem trasladadas ao Porto Cook e em, 1902, à Ushuaia.

Hoje em dia, o único que resta de pé é um belo farol, típico do final de 1800, construído em tijolo e grossas placas de ferro. A casa com várias dependências espaçosas é de material e conta com sótão, onde estava a caldeira e a carvoeira. Da casa era possível passar para o farol por um corredor a duas águas com paredes de tijolo e chão de material. Os tijolos são da firma Otamendi de San Isidro (Buenos Aires), fornecedora da Armada. Chamou-nos a atenção que são da mesma marca que os tijolos utilizados na construção de material que existe em Porto Cook: a mal chamada casinha de Eyroa.

No interior do farol vimos mantimentos, um jornal “La Nación” de novembro de 1995, e demais elementos deixados por alguém que passou pelo lugar e os deixou para o caso de que outra pessoa os pudesse necessitar. Também comprovamos que vão desaparecendo tijolos da construção; evidentemente se transformaram em souvenirs.

Subir pela escada em caracol até a lâmpada, como os torreiros o teriam feito todos os dias, foi emocionante. Com que ansiedade devem de ter estado vigilando o horizonte para ver se o transporte se aproximava trazendo comida fresca, jornais, correspondência e qualquer novidade do resto do mundo. Sem perceber, fiquei olhando e buscando no horizonte alguma silhueta de navio. Para o sul, víamos a totalidade da Ilha dos Estados. Assim compreendemos bem que armadilha mortal deve de ter sido a luz em San Juan de Salvamento.

Continuamos revisando o lugar à medida que as nuvens que vinham do norte nos cobriram. De qualquer forma, o vento estava quase calmo. Nas imediações do farol, não pudemos encontrar nada de pé, nem o mastro com um pavilhão de chapa com uma placa do ARA "Yamana", nem nenhuma das construções que marca a carta. Tampouco vimos o pilar de observação e da Baliza Olla, que teoricamente se usa para ancorar, em linha com o farol, estava no chão; evidentemente não se usa mais. As pedras e restingas estão todas onde a carta as indica, por sorte.

Voltamos ao "Callas" e desceram Aníbal e Jorge. Calcularam que em uma hora estavam de volta. Passou-se meia hora e já tinha começado a garoar mas na amarra estávamos muito bem. Preparamos um almoço rápido para poder zarpar nem bem chegassem de terra. O céu estava cada vez mais escuro e já começava a levantar-se algo de brisa. Às 15.30 já todo o mundo estava a bordo.

Depois da manobra de amarre e fundeio, zarpamos para porto Cook. Ficaram no timão Daniel e "Osito" bem encapados nos trajes de água dado que já chovia copiosamente. Lamentavelmente o comando interno não funcionava, e nem o piloto automático, por um problema hidráulico. Da timoneira controlávamos a rota que, em vez de ser em linha reta, ao ser o vento dessa maneira, "Osito" ia dando algumas voltas. Em um momento, Gabriel me perguntou se estava bem para onde íamos porque para ele nos dirigíamos a qualquer parte mas não a Cook. Controlado o rumo, notamos que, com tanta conversa no cockpit, estavam indo direto a San Juan de Salvamento. Em um par de vezes tivemos que corrigir a rota, uns 30 graus em cada oportunidade. Mesmo que o compasso não funcione, não há desculpa para não tomar uma referência em terra e segui-la. De qualquer forma não era nada grave.

Às 17.50 chegamos ao porto Cook e, depois de uns dias de trabalho fazendo croquis do cemitério, casas do Presídio Militar e o refúgio de Piedra Buena em Vancouver (cruzando o istmo de uma milha que separa o lado sul da Ilha) continuamos com a navegação para San Juan de Salvamento.

94-San Juan de Salvamento

Com 25 nós de vento, fizemos uma rápida navegação até San Juan de Salvamento. Saímos com bujarrona apenas e a 7 nós de velocidade. Ao navegar a sotavento da ilha, a marejada era suave e somente havia alguns "cordeirinhos" sobre as ondas que salpicavam um pouco quando o vento levava a espuma e a fazia correr por cima da superfície do mar. Até entrar no porto, tínhamos 7 milhas e teoricamente calmas.

Isso foi assim até que nos encontramos com uma grande marejada do leste que, com ondas empinadas, assustava qualquer um. Na verdade, mais que assustar, sacudiam o barco brutalmente. Ao olhar a barlovento (para a ilha dado que esta onda vinha em sentido quase inverso ao vento) víamos como essas ondas se espatifavam contra a costa levantando grandes volumes de água e salpicando a rocha até vários quantos metros para cima. Nem pensar no que podia acontecer se o barco ficasse parado e sem motor à mercê das ondadas. Quantos naufrágios terá havido por tal situação.

Aproximando-nos de Ponta Lasserre, o marulho foi maior, e foi por isso que buscamos refúgio contra o Cabo San Juan que servia de muralha e entramos ao Porto San Juan de Salvamento com águas totalmente tranquilas. As enseadas que tínhamos passado como Porto Pactolus, Caleta San Luis e Caleta 5 de Enero possuem praias de pedra e são muito castigadas pelo mar.

Fomos diretamente ao fundo do porto para buscar a boia de atraque, mas evidentemente a retiraram ou ela afundou. Preparamos a manobra de fundeio e Daniel foi a terra com os cabos. A âncora com cepo não se fixou, foi assim que calçamos os dois fundeios, CQR e cepo, e à água. Fixaram-se como se fosse um morto. Por popa nos amarramos a uma grande rocha que há na praia. Pode chegar a soprar o quanto quiser que será impossível que alguém possa nos mover. Jorge e eu nos perguntamos se não teria sido melhor optar por este tipo de amarre que prender-nos na boia de atraque tanto em Cook como em Parry. Na realidade, perto da costa, com um cabo segurando o barco, teria sido muito mais tranquilo suportar os ventos williwau além de poder ter a possibilidade de descer a terra. O vento do norte foi forte, mas nunca chegou à violência do vento do sul. A pergunta é: teriam agarrado os fundeios? De qualquer forma, já tinham passado os dois temporais e, por sorte,

ficaríamos sem fazer a experiência.

Às 17.30, descemos para fazer um curto passeio e fomos até o cemitério. É claro que a pouca luz não permitiu nem filmar nem fazer fotos, foi desse modo que nos dedicamos a esticar as pernas na praia de pedras de San Juan. Há vários meses que estou vindo quase todos os meses a este setor da ilha por causa do tema do Farol do Fim do Mundo e o relevamento da infraestrutura histórico- humana do lugar. Prova disso é que fui corroborar se os filhotes de cauquén já tinham deixado o ninho que até uns 35 dias habitavam sobre a rocha na qual tínhamos amarrado o "Callas". É lógico que não os encontrei; devem de ter procurado outro lugar para passar o inverno.

97-Noite em San Juan de Salvamento

Por sorte o clima, entre garoas, pancadas de água e neve e um fino granizo, nos deixou trabalhar. O setor oriental da ilha é mais úmido que o ocidental. Continuando com o jornalista Roberto Payró, vemos como descreveu o particular clima do lugar: "... Quando não chove, graniza ou neva". Estima-se que façam uns 280 dias de mal tempo. Mas na verdade não existem estudos realizados com exatidão. O livro do guarda-farol, especialmente os dois anos de La Serna, foram muito bem levados, mas não existe um trabalho científico e sim uma observação de menos de um quarto de linha por dia. É dessa maneira como podemos ler: "Janeiro de 1899; 22 - Cerração; 23 - Garoa; 24 - Chuva; 25 - Neblina; 26 Claro; 27 - Tempestuoso; 28 - idem". Em sete dias um só dia diz "Claro"; é como para levar em conta antes de ir. Mas, de todas as vezes que estive, tenho que admitir que dois dias foram com sol e desses são as belas fotos que em geral são publicadas.

Com a atividade do dia estávamos todos cansados. É um incentivo poder estar nessa situação e não ter que ir a dormir por causa do tédio de estar fechados dentro do barco.

Encontramos uma forma de fazer economia de água e foi a de usar a água da turfa para a cozinha. O aspecto desta água deixa muito a desejar, quase preta e com espuma, mas é totalmente potável. A sua cor se deve ao ácido húmico;

portanto o seu PH baixa do neutro até 3,7 como acontece nas medições da baía Crossley, mas não há problemas para tomá-la. De qualquer forma, preferimos tratar de conservar a água dos tanques para beber e os galões para o resto dos usos.

98-Farol do Fim do Mundo

Na sexta-feira começamos o dia com as primeiras luzes do amanhecer, ou seja às 7:45. A rotina do dia impunha chamar a L3O (prefectura Ushuaia) para a manobra de entrada e ao Rubén Garea para as notícias domésticas. Para a nossa sorte, existia uma frente sul de 20 nós que se deslocava para o leste. Em poucas palavras, significa ventos do oeste e NW de moderados a regulares; sem ser o ideal, para nós estava muito bem porque com essas intensidades podíamos muito bem contornar a ilha.

E assim é que rapidamente fomos à terra e soltamos a amarra e levantamos os fundeios. Bom, aí foi quando tudo se transformou em uma lenta zarpada. Foi necessário que Daniel descesse ao bote e com uma faca na mão começasse a cortar a selva de cachiyuyos (algas) que trazia do fundo a âncora de cepo. Era impossível chegar a colocá-la à flor da água; não conseguíamos ver nem o arganeo. Guiando-se pelo cabo Daniel ia cortando quilos de algas e enquanto isso, de cima do veleiro continuavam içando com um molinete, centímetro a centímetro, o fundeio. Jamais tinha visto algo semelhante; evidentemente podia vir um ciclone que nunca teria garreado. A manobra, com diferentes variantes, levou quase meia hora.

Às 10:30 fundeamos em frente à praia onde esteve o cais da subprefectura com a proa para a boca. Havia uma leve brisa do EN e apenas um pouco de marejada. Sem que o céu estivesse limpo o dia era muito lindo, pelo menos não chovia nem havia vento. Darío se ofereceu para ficar de guarda a bordo dado que já conhecia o lugar; tínhamos estado lá com ele em novembro. Os demais, salvo "Osito", era a primeira vez que iam subir até o "mítico" Farol do Fim do Mundo.

Darío tinha outro motivo para não descer à terra: a dor das costelas era por momentos muito forte. Tirando o motor fora de borda do paiol de proa caiu sobre ele e machucou as costelas. Desse momento já tinham passado uns cinco dias, mas

a dor continuava. Continuou fazendo tudo o que em geral há para fazer em um veleiro mas evitava trabalhos inúteis. Quando estivemos de volta à Ushuaia, a placa radiográfica deu como resultado a fratura de duas costelas.

Desembarcamos na prainha junto ao aterro de pedra que tinha pertencido ao cais de 55 metros de comprimento que era da subprefeitura. Uma escada de 13 metros de pino tea (*pinus*) levava às casas construídas em uma meseta que tinha sido desmontada a esse efeito. Segundo os comentários escritos da época, havia uma espécie de caminho que chamavam “avenida”, que em parte era puro campo e em outras tinham colocado troncos com o sistema “corderoy” para passar as partes mais alagadiças. Já perto do farol e sempre conforme as crônicas da época, eles tomavam o caminho do lado do oceano e acrescentavam “... O caminho ao farol nesta parte estava empedrado com largas lousas planas, trabalho feito na época de Laserre, em 1884, e que somente se conservava bem naquela última parte, única que não foi abandonada depois de construída ...” .

Nos dias atuais, é lógico que não reste absolutamente nada, e foi assim que em janeiro (1997) encaramos o trabalho de fazer novamente um caminho, com o pessoal do aviso A.R.A. “Suboficial Castillo” ao mando do Cap. de Corveta Jorge Bedetti. Este caminho tinha como objetivo poder ir e vir do farol de forma mais rápida e segura. Como tínhamos que tirar uma série de elementos, entre eles uma delicada bocha de galvanizado semidestruído pelo tempo de más de 113 anos, devemos fazer certos túneis pelo bosque tupido. Na parte de queda a pique do escarpado instalaram-se cordas e cortou-se um pouco do bosque. Tudo isto facilitou o trabalho que se realizou em fevereiro e março para retirar os pedaços do mítico farol e nele fazer os trabalhos de estudo resgatando-se desde elementos úteis da vida cotidiana do pessoal do farol até elementos que permitiram fazer um estudo de como estava construído realmente.

Por este novo caminho, chegamos ao farol em 20 minutos de caminhada, subindo e descendo morros mas sem ter que preocupar-nos nem pelo rumo a seguir, nem que de repente desaparecêssemos em um buraco.

Se bem estive muitas vezes, sempre que chego ao lugar do farol me causa uma profunda emoção. Ver os cabos que se sobressaem para Ponta Lasserre, Cabo San Juan ao leste e Babo Furneaux ao oeste, limitando totalmente a visão do farol é de terror. O ângulo de visão é de somente 92 graus e a única forma de ver a luz era estar em frente a ele. Com quanta angustia

pilotos e capitães devem ter procurado essa luz para poder guiar-se. O importante que era para eles poder ter um ponto conhecido na carta para poder encarar a passagem do “Cabo Horn”. À sua vez, era a única forma de evitar o obstáculo que a ilha significava. Muitos foram capturados pelas suas correntes e procuraram refúgio em San Juan de Salvamento sem saber que os mantimentos seriam escassos para todos e em mais de um caso tiveram que pedir socorro à alguma nave que passava por perto.

Também fomos analisar de onde a finlandesa “Mila” poderia ter se jogado ao mar para suicidar-se e onde pôde ter sido encontrado o seu corpo. Conforme os comentários da época, ela fez isso ao acreditar que o seu amante tinha morrido no bote da subprefectura. Ao encontrá-la morta, foi enterrada por cima da linha de marés no mesmo lugar e marcado por uma cruz de metal. Durante muito tempo, se afirmou que a “dama de branco” continua rondando o lugar. Com todas estas histórias, o lugar é algo mais que tétrico.

Pensar nos presos, soldados e naufragos que morreram neste lugar quase não dá lugar para lembrar dos índios. Alguns deles devem de estar nessa parte do cemitério que foi descrito por Roberto Payró: “... Outras tumbas, isoladas, como desdenhadas, não tinham nem nome nem cruz: sepulturas de índios, segregados da sociedade até para o sono eterno...” .

106-A vela para...

Depois da clássica foto na localização do farol, empreendemos a volta para abrir velas o antes possível. Lá de cima, pudemos ver que o mar estava bastante calmo e a brisa do noroeste estava intensificando-se. Condições que tínhamos que aproveitar para tratar de chegar ao porto Belgrano onde tínhamos a intenção de mergulhar na enseada Baiud. Era um mergulho exploratório frente à desembocadura do rio onde encontramos os restos de um naufrágio de um navio de madeira de grande porte.

A descida foi rápida, outros 20 minutos seguindo o caminho, e imediatamente nos dirigimos ao "Callas". Às 12 horas já estávamos levantando o fundeio. O vento tinha se afirmado do noroeste. Lá fora içamos a maior e com o foque avançávamos a 5 nós. O fluxo das ondas que tínhamos encontrado ontem não estava e nada nos fazia pensar que o lugar pudesse ser tão traiçoeiro.

Às 2 da tarde passamos em frente da entrada ao porto Cook. Isso nos marcava uma média real de quase 4,5 nós. Muito menos do que pensávamos. Seguimos perto da costa com rumo direto a um grande banco de cachiyuyos (algas) que há entre as ilhotas Elizalde e porto Roca. Estas algas marcam perfeitamente o fundo do mar que geralmente superam os 7 metros de profundidade. Para os navios são um bom sinal para manterem-se distantes dado que nunca falta uma pedra que esteja quase à tona. Nós avançamos com muita precaução e, uma vez transposto, para o qual tivemos que por o motor, pusemos rumo à ilha Colnett.

Ao pouco tempo de ligar a máquina, esta começou a falhar; misteriosamente o diesel não lhe chegava. O Jorge e o Darío entraram pelo motor e decidiram fazer uma série de conexões tipo bypass, dado que o retorno voltava à bomba com muito ar e fazia que o motor deixasse de funcionar por falta de combustível. Mandaram o retorno ao tanque e santo remédio. A origem de tudo isto parece ter sido que um par de filtros, da bateria de filtros com copos decantadores que o Jorge colocou, que foram tapados e a bomba chupou ar. Dessa forma, o resto da navegação do dia se viu amenizada pela limpeza dos filtros, dos copinhos, troca de canos e purgadas de bomba; o privilégio de chupar combustível a bordo do "Callas" é apenas do capitão.

Continuou a navegação pelo Porto Roca, Cook, Flinders, Crossley, Franklyn até terminar o relevamento. É muito importante poder fazê-lo com embarcações pequenas dado que permitem uma aproximação à natureza muito grande, e também à forma de navegar de 1800.

(Jorge Luis Trabuchi Captain and Owner do veleiro "Callas" organizou um périplo com o seu veleiro pela ilha dos Estados em março - abril de 1997. Foram os seus tripulantes: Gabriel Absi, camarógrafo; Aníbal Moya, Of. de Prefectura; Daniel Kunstchic, piloto; Darío Urruty; Adrián Jiménez Hutton; e o autor do presente trabalho, mas na qualidade de cozinheiro).

114-Farol de Año Nuevo

A mudança recomendada em 1893 foi levada a cabo nove anos depois, em outubro de 1902, seguindo os diários do farol, encontramos:

"No dia 30 deste mês (setembro), por ordem superior foi apagado o farol de San Juan por ter sido inaugurado o Farol de Año Nuevo".

1º de outubro: na data foi inaugurado o novo farol de Año Nuevo e por prová-lo com antecedência, a luz foi acesa meia hora antes do horário regulamentário".

No Boletim do Centro Naval Nº 227, do mês de outubro de 1902, na seção Crônica encontramos:

"Farol de Año Nuevo:- Notícias recebidas das ilhas de Año Nuevo nos informam que no dia 1º de outubro foi iluminado o farol colocado na ilha ocidental de Año Nuevo, e esse mesmo dia foi apagado o de San Juan de Salvamento, na ilha dos Estados, como tinha sido anunciado oportunamente.

Este farol é de sistema giratório, com facho de luz a cada dez segundos, tem o seu plano focal a 60 metros sobre o nível do mar, e a sua luz alcança ser vista a mais de 18 milhas no tempo adequado, o que demonstra que será de muitíssima utilidade para os navegantes, pois estes economizarão umas 180 a 190 milhas de travessia pelo cabo de Horn, podendo agora cruzar sem temor algum pelo estreito de Lemaire.

116-Livro de guarda do Farol de Año Nuevo

O mesmo livro de guarda do farol de San Juan de Salvamento é levado à ilha Observatório e continuou em dito lugar. E é desse modo como, ao apagar-se a luz do farol de San Juan de Salvamento no dia 1º de outubro de 1902, foi acesa a do farol da ilha Observatório.

(Continuação do diário do farol, ano 1902).

Outubro. Navios à vista: 8 fragatas, 3 barcas, 1 vapor.

Dia 1: “Na data foi inaugurado o novo farol de Año Nuevo e por prová-lo com antecedência, a luz foi acesa meia hora antes do horário regulamentário”.

Novembro. Navios à vista: 10 fragatas, 3 barcas.

Dezembro. Navios à vista: 4 barcas, 9 fragatas. Cruzeiro “Pátria” para o sul.

Ano 1903

Janeiro. Navios à vista: 4 barcas.

Terça-feira 13 de janeiro: um bote naufrago.

Dia 16, quarta-feira: “Ushuaia”, direção Ilha.

Sexta-feira 16: cruzeiro “9 de Julho”, direção Ilha.

Sexta-feira 30: transporte “Santa Cruz”, deixou-lhe 446 quilos de querosene, foi-se em direção à ilha.

Fevereiro: Navios à vista: 2 barcas e uma fragata.

Vapores: domingo 1, chega a Año Nuevo, o “Azopardo”.

Segunda-feira 2: zarpa rumo à Ushuaia.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

Março: 4 fragatas.

Abril: 4 fragatas.

Domingo 19: transporte "1º de Maio" na ilha de Año Nuevo.

Maio: 7 fragatas e o vapor "Santa Cruz".

Junho: 11 fragatas, 2 barcas e vapor.

Julho: 6 fragatas e 1 barco.

Agosto: 7 fragatas.

Setembro: 5 barcas e 8 fragatas.

Outubro: 9 fragatas e 3 barcas.

Dia 4: "entregue ao observatório 9 caixas de querosene".

Novembro: 11 fragatas e 2 barcas.

Dezembro: 8 fragatas e 3 barcas.

Ano 1904

Janeiro. Buques à vista: 10 fragatas, uma barca.

Dia 14: - "recebido com o transporte "Guarda Nacional" 33 caixas de querosene, a razão de 30 quilos por caixa = k 990".

Fevereiro: Navios à vista: 5 fragatas, 3 barcas, 6 navios.

Dezembro: Navios à vista: 4 fragatas, 1 cruzeiro, 3 barcas, 1 lugre.

Observações: - "Com data 3 a 5 h. 50 m. a.m., fundeou a fragata 'Sarmiento', descendo a terra os cadetes, zarpando às 9 h. a.m. em demanda do porto Cook".

"Na madrugada do dia 8 fundeou o transporte 'Piedrabuena', procedente de Ushuaia, com 30 capões em pé para o consumo do Observatório e farol, (15 c/u), zarparam com destino a Rio Grande a 4 h p.m. Embarcou no 'Piedrabuena' o Sr. Chefe do

Observatório: Tenente de Navio D. Horacio Ballvé”.

“Com data 21 fundeou o transporte ‘Piedrabuena’ trazendo 20 capões em pé para o farol e Observatório”.

Dia 26: “Entregue uma lata de querosene ao Observatório”.

119-Observatório Magnético

A Argentina assinou, junto a outras nações da Europa, a sua colaboração às expedições Antárticas em um acordo assinado em 1899. Comprometia-se a prestar apoio àquelas em forma direta instalando e mantendo dois observatórios magnéticos. Um na Ilha dos Estados que, na prática, recaiu na ilha Observatório.

No número 203 do Boletim do Centro Naval, do mês de outubro de 1900, encontramos um artigo no qual anuncia:

“Acaba de resolver-se em acordo geral de ministros a cooperação do nosso país à Expedição Antártica Internacional, organizada sob o patrocínio dos governos do Império Alemão e da Grã Bretanha dispendo a criação na Ilha dos Estados de um Observatório magnético e meteorológico de primeira ordem, que deve funcionar regularmente e de acordo com o programa internacional que se adote, desde o dia 1º de outubro de 1901 até o mês de abril de 1903.

O Ministério da Marina foi encarregado da execução de tudo quanto se relaciona com a instalação, compra de instrumentos e funcionamento do futuro observatório... ”

Na verdade, também foi estabelecido outro Observatório Magnético em La Plata e ambos funcionaram por muitos anos fazendo estudos de todo o litoral Argentino.

Em setembro de 1900, o senhor Horacio Ballvé, quem depois foi durante vários anos o diretor do Observatório, havia apresentado ao Ministro da Marinha um relatório no qual colocava em destaque a importância que teria para o país participar desta transcendental Expedição Científica à Antártida: “Nos congressos de Geografia e de Magnetismo e Meteorologia, que acabam de acontecer em Paris, foi tratada esta empresa internacional com o enorme interesse que corresponde à sua

magnitude científica e não é aventurado afirmar que nas opiniões vertidas, como nas resoluções ali sancionadas, o nosso país foi citado com frequência, dando origem à expressão de votos ferventes para que se resolva inscrever o seu nome entre os cooperadores da mencionada expedição”.

Um dos seus primeiros visitantes, em expedições antárticas, foi o Alferes José Maria Sobral com o Dr. Otto Nordenskjöld. Quando passaram por ele, estava recentemente instalado e ajudaram a calibrar o instrumental.

A viagem foi a bordo do baleeiro “Antarctic” entre os anos de 1901 e 1903. O navio foi capturado pelos gelos e se perdeu. Essa circunstância fez com que se preparasse rapidamente a Corveta “Uruguay” e se realizasse o resgate dos expedicionários que tinham se separado em três grupos. O alferes de navio José M. Sobral escreveu um livro: “Dois anos entre os gelos” 1901-1903 e dele extraímos o seu comentário sobre o Observatório Magnético.

“... No dia 4 de janeiro (1902), foi avistada a ilha dos Estados e amanhã com certeza fundearemos na de Año Nuevo, onde vários distinguidos oficiais da armada argentina, às ordens do Tenente Ballvé, instalaram e atendem a estação magnética meteorológica que tantos serviços prestará ao navegante...”

“... Dia 6- Às 3 p.m. melhoraram as condições do mar, o Antartic aproximou-se a meia milha da pequena enseada da ilha Observatório, (chama-se assim uma das do grupo de Año Nuevo, porque nela foi instalado o observatório magnético-meteorológico e o novo farol) e descemos à terra pouco depois todos os membros da comissão. O objetivo deste desembarque já o disse antes, era a comparação de alguns instrumentos.

Também foi acordado que além das observações compreendidas no programa internacional, seriam feitas outras simultâneas entre a nossa estação (a que tínhamos de estabelecer nas regiões antárticas) e a de Año Nuevo...

“... Admiro estas ilhas que hoje me parecem mais belas, não sei se será porque vou deixá-las ou porque nelas se levantará o farol que indicará a rota segura ao navegante, que durante a tempestade se encontra perdido à mercê das embravecidas ondas do mar...”

Efetivamente esse ano, mas no dia 1º de outubro, foi inaugurado o novo farol ao que já nos referimos.

124-A vida no Farol da ilha Observatório (1902)

Um tema que todos os que navegamos sempre tivemos na nossa fantasia é a vida de um destes “guarda-faróis” (torreiros). Entre os papéis que fomos encontrando nas investigações do Museu Marítimo, temos uma série de cartas de um destes homens.

Manuel Díaz, que entrou na Armada Nacional em 1902, foi torreiro no farol da ilha Observatório, o que substituiu o de San Juan de Salvamento. Escreveu várias cartas e algumas lembranças sobre a sua vida no lugar onde um dos mais dramáticos é o da morte de um companheiro e o seu enterro.

Também conta sobre o naufrágio da fragata “Yndores”, no dia 18 de junho de 1907 e a busca de auxílio por parte dos sobreviventes. Também sobre a barca “Prusia” naufragada no dia 8 de junho de 1907.

Em uma das suas notas conta que, em 1911, trouxe de Punta Arenas sete casais de coelhos cinzas e pretos que soltou na ilha de Año Nuevo. Já em 1913 escreve: “estava minado de coelhos”. Em outra parte, relata que durante as suas horas livres caminhava pela praia com a maré baixa, caçando lontras, lobos marinhos e elefantes para arrancar-lhes as presas e fazer “bicos fumadores” que logo vendia ou “trocava por Toscanos e Wuski” quando cada dois ou três meses chegava o Transporte Piedra Buena, o então Barquinho de Estação em Ushuaia.

É muito interessante o relato da Barca “Prusia” e como iniciam o resgate dos naufragos. Eles usam primeiro uma camionete que devem consertar já que não tinham embarcações na ilha e vão até porto Cuco (pode ser porto Cook). “Existia um tal chamado Zucarelli que uma companhia lobeira tinha deixado esquecido e encarregado de maquinarias casa e capões; com 2 embarcações 1 baleeira 1 Transbordo de 2...” Em seguida relata o salvamento de 35 naufragos e como esperam o transporte Ushuaia que, na realidade, também tinha afundado contratando um barco em Punta Arenas para levar-lhes mantimentos à ilha. Desse modo é como chega “um Barquinho que se chamava Oreste de Capitán... chegou no dia 29 de julho encontrando-se quase com 40 naufragos de todas as nacionalidades ...”

Depois recebe medalhas de ouro do Presidente Roosevelt e outra do Centro Naval "e outra pelo Centro de Beneficência com 5 anos de assinatura do diário La Prensa, e como eu me transladei à Ushuaia, e não sabendo do meu paradeiro não puderam me enviar..."

A sua família morava em Ushuaia e ele esteve na Ilha Observatório vários anos dado que trabalhou lá até o ano de 1913. Estes são fragmentos de cartas que enviava à sua casa.

Outra carta nos conta: "18 de junho de 1913. Faleceu Fidel Montenegro 3º categoria Farol Ilha de Año Nuevo. Depois de ter tomado uma garrafa de álcool. Estando eu de guarda na torre do farol e não responde ao meu chamado, procedi a descer da torre e fui ao seu quarto e o encontrei de bruços motivo pelo qual alertei o pessoal em voz alta e retornei ao meu posto que tinha abandonado.

"Em seguida fui eu quem com tábuas de restos de uma barca que foi destruída lhe fiz um semicaixão e foi cavada uma fossa em frente a um ponto de desembarque e entre neve e turfeiras descansa Fidel Montenegro. 1º e único caso na distante Ilha de Año Nuevo (em frente à ilha dos Estados). Assinado: Manuel Díaz Cabo 1º pessoal da Marinha do observatório da Ilha de Año Nuevo".

133-Farol Les Eclaiureurs - Baía de Ushuaia - outro Farol do Fim do Mundo

Existe outro farol no canal de Beagle que, sem querer, transformou-se em outro Farol do Fim do Mundo. Assim o batizaram turisticamente ainda que se esclareça que é o Farol Les Eclaireurs (os iluminadores em francês). Foi habilitado em dezembro de 1920.

Encontra-se nas ilhotas de mesmo nome, que dão começo à baía de Ushuaia. Da cidade é possível vê-lo todos os dias, há excursões para visita-lo, junto à ilha dos Lobos e à dos pássaros.

Trata-se de um circuito típico e a principal anedota é que, em janeiro de 1930, o cruzeiro turístico "Monte Cervantes"

bateu em umas pedras. O capitão conseguiu encalhá-lo sobre as ilhotas de Les Eclaireurs muito perto do farol. O acidente se produziu por tratar de navegar por uma passagem estreita entre as ilhotas em vez de dar a volta por fora do farol (que para isso estava).

Por sorte, o naufrágio não teve vítimas salvo a desapareição do seu capitão Teodoro Dreyer, cujo corpo nunca apareceu. Isto se transformou em um sem fim de histórias como que o tinham visto em Punta Arenas, etc.

Os 800 habitantes de Ushuaia viram como se duplicava a população que teve que hospedar-se desde o cárcere de Reincidentes, em casas de famílias, a polícia e até na guarda do cemitério. Como a comida era escassa os presos "doaram" a metade da sua ração, estes eram aproximadamente uns 600.

Uma semana depois, chegou o "Monte Sarmiento", da mesma empresa, para buscar os naufragos. O "Monte Cervantes" ficou encalhado sobre essas pedras até outubro de 1954. Nesse ano, ocorreu o que todos chamam o segundo naufrágio do "Titanic Argentino". A empresa Salvamar, dona do rebocador "St. Christopher", o qual é possível ser visto encalhado na orla marítima da cidade de Ushuaia, junto a dois rebocadores da Armada Argentina (Chiriguano e Guaraní), tentaram colocá-lo em funcionamento e afundou a uns 100 metros de profundidade.

Filatelia

Matasellos San Juan Del Salvamento

Es de una gran rareza. Por las razones ya explicadas, fue muy escasa la correspondencia despachada franqueada y matasellada en la estafeta. Hasta ahora, solo conocemos la existencia de una estampilla de 5 centavos, donde se encuentra estampado "N DEL SALVAME", fragmento de "SAN JUAN DEL SALVAMENTO", que perteneció a la colección del fallecido filatelista M. Guido Pinasco Acuña, de Buenos Aires. La estampilla estuvo en

circulación entre 1889 y 1892, y por lo tanto la aplicación se efectuó en los primeros tiempos de la estafeta. El modelo de matasellos corresponde a los fabricados y utilizados en la última década del siglo XIX.



Philately

Postmark of San Juan del Salvamento

This is very rare. Due to the reasons already explained, mail posted and postmarked at this mail office was very scarce. So far, we only have news about one 5-cent stamp reading "N DEL SALVAME," this being a fragment of "SAN JUAN DEL SALVAMENTO." This was part of the collection of the late stamp collector M. Guido Pinasco Acuña, from Buenos Aires. This stamp circulated between 1889 and 1892, so this was used in the early times of the mail office. The postmark model matches those manufactured and used during the last decade of the 19th century.



FARO - Sello postal

Correo Argentino pone a la venta el 31 de mayo de 1997 un minipliego con cuatro estampillas dedicadas a faros argentinos, entre los cuales incluye el "Faro San Juan de Salvamento", con valor de 75 centavos, diseñadas por Néstor Martín e impresas por la Sociedad del Estado Casa de la Moneda en Buenos Aires, por el procedimiento offset, sobre papel sin filigrana y en cuatro colores, citocromía, en la cantidad de 104.000 ejemplares.

Lighthouse Stamp

On May 31, 1997, the official Argentine postal service, Correo Argentino, launched for sale a minisheet with four commemorative stamps of Argentine lighthouses. This sheet included the San Juan de Salvamento Lighthouse 75-cent stamp. These stamps were designed by Néstor Martín and printed by the mint house Sociedad del Estado Casa de la Moneda in Buenos

FARO - Entero postal

Coincidente con la celebración del Día Nacional de la Isla de los Estados, el 10 de agosto de 2007 Correo Argentino pone a la venta una tarjeta entero postal, cuyo timbrado de \$ 1, reproduce el retrato y la firma de Luis Piedra Buena. Impreso por Letra Viva S.A., en la cantidad de 5.000 ejemplares. Incluye un dibujo del Faro realizado por Hernán Álvarez Forni, con el diseño de Magdalena Pérez del Cerro.



Matasellos, se conocen dos, ilustrados con el perfil del Faro:

2006: Correo Argentino crea la "Unidad Postal Isla de los Estados", que funciona en el Apostadero Naval "Comandante Luis Piedrabuena" de la Armada Argentina, instalado en Puerto Parry, costa norte de la isla. Su matasellos está ilustrado con el perfil del Faro.

2010: Entre los matasellos confeccionados para documentar postalmente el "Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros - Sudamérica 2010", uno también con el perfil de nuestro Faro estaba destinado

para ser aplicado en la recalada que debía efectuarse en Puerto Parry, pero el mal tiempo reinante en el mar, impidió acercarse a la isla y desembarcar. Los sobres que se conocen



Aires. A total of 104,000 offset four-color stamps without watermark were printed.

Lighthouse Postal Stationery

On August 10, 2007, celebrating the National Day of Isla de los Estados, Correo Argentino launched for sale a \$ 1 postal stationery card with the portrait and signature of Luis Piedra Buena. These 5,000 cards were printed by Letra Viva S.A. The stationery, a design by Magdalena Pérez del Cerro, includes a drawing of the lighthouse by Hernán Álvarez Forni.

Two postmarks with the silhouette of the lighthouse are known.

2006: The official postal service Correo Argentino creates the "Unidad Postal Isla de los Estados" mail office at the Apostadero Naval "Comandante Luis Piedrabuena" of the Argentine Navy at Puerto Parry, on the northern coast of Isla de los Estados. The postmark of this mail office shows the silhouette of the lighthouse.

matasellados, recibieron el matasellos a bordo de la Fragata ARA "Libertad", que participó en la competencia y los transportó, y también en Buenos Aires.

2010: One of the postmarks created to leave a postal testimony of the "Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros - Sudamérica 2010" (Tall Ships International Regatta and Meeting - South America 2010), also depicting the silhouette of our lighthouse, was to be used at the scheduled call at Puerto Parry, but bad weather conditions at sea did not allow disembarking on the island. The postmarked envelopes we have news about were postmarked aboard the Frigate ARA Libertad. She took part in the regatta and transported the postmarks. Other envelopes were postmarked in Buenos Aires.



Philatélie

Marque postale San Juan Del Salvamento

Elle est d'une grande rareté. Pour les raisons déjà expliquées, il s'agissait d'une très faible correspondance expédiée, affranchie et oblitérée par le service postal. Jusqu'à présent, nous connaissons seulement l'existence d'un timbre-poste de 5 centimes qui est estampillé « N DE SALVAME », un abrégé de « SAN JUAN DEL SALVAMENTO » qui appartenait à la collection du défunt philatéliste M. Guido Pinasco Acuña de Buenos Aires. Le timbre était en circulation entre 1889 et 1892, et par conséquent son apposition s'est réalisée dans les premiers temps de la poste. Le modèle des marques postales correspond à ceux fabriqués et utilisés dans la dernière décennie du XIXe siècle.

PHARE - Timbre-poste

Le Correo Argentino met en vente, le 31 mai 1997, un mini-feuillet avec quatre timbres consacrés aux phares argentins, parmi lesquels le phare « San Juan de Salvamento » d'une valeur de 75 centimes, dessinés par Néstor Martín et imprimés par la Sociedad del Estado Casa de Moneda à Buenos Aires, grâce au procédé offset, sur papier sans filigrane et en quatre couleurs, cytochrome, en 104 000 exemplaires.

PHARE - Entier postal

Coïncidant avec la célébration de la journée nationale de l'île des États, le 10 août 2007, le Correo Argentino met en vente une carte entier postale, timbrée à 1 peso, reproduisant le portrait et la signature de Luis Piedra Buena. Elle

est imprimée par Letra Viva S.A. en 5 000 exemplaires. Il comprend l'image du phare réalisée par Hernán Álvarez Forni, inspiré du dessin de Magdalena Pérez del Cerro.

Marques postales, dont on en connaît deux, illustrées avec le profil du phare

2006 - Le Correo Argentina crée la « Unidad Postal Isla de los Estados » opérant à l'entrepôt naval "Comandante Luis Piedrabuena" de la Marine argentine, situé à Port Parry, sur la côte nord de l'île, qui utilise le cachet postal illustré avec le profil du phare.

2010 - Parmi les cachets postaux confectionnés pour documenter la « Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros - Sudamerica 2010 », l'un représente le profil de notre phare. Il était destiné à être appliqué lors de l'escale qui devait être effectuée à Port Parry, mais le mauvais temps qui régnait en mer a empêché de s'approcher de l'île et d'y débarquer. Les enveloppes qui possèdent ce cachet postal, ont été estampillées à bord de la frégate ARA Libertad qui participa à la compétition et ainsi les transporta, mais aussi à Buenos Aires.

Filatelia

Carimbo Postal San Juan Del Salvamento

É uma grande raridade. Pelas razões já explicadas, foi muito escassa a correspondência despachada franqueada e postada no posto de correio. Até agora, somente conhecemos a existência de um selo de 5 centavos onde encontra-se estampado "N DEL SALVAME", fragmento de "SAN JUAN DEL SALVAMENTO", que pertenceu à coleção do falecido filatelista M. Guido Pinasco Acuña, de Buenos Aires. O selo esteve em circulação entre 1889 e 1892, e portanto a utilização foi efetuada nos primeiros tempos do posto de correio. O modelo de carimbo postal corresponde aos fabricados e utilizados na última década do século XIX.

FAROL - Selo postal

O Correio Argentino coloca à venda no dia 31 de maio de 1997 um pequeno conjunto de quatro selos dedicados aos faróis argentinos, entre os quais está incluído o "Farol San Juan de Salvamento", com valor de 75 centavos, desenhados por Néstor Martín e impressos pela Sociedade do Estado Casa da Moeda em Buenos Aires, pelo procedimento offset, sobre papel sem filigrana e em quatro cores, citocromia, na quantidade de 104.000 exemplares.

FAROL – Postal integral

Coincidindo com o festejo do Dia Nacional da Ilha dos Estados, no dia 10 de agosto de 2007 o Correio Argentino põe à venda um cartão postal integral, cujo timbrado de \$ 1, reproduz o retrato e a assinatura de Luis Piedra Buena. Impresso por Letra Viva S.A. na quantidade de 5.000 exemplares. Inclui um desenho do Farol realizado por Hernán Álvarez Forni, sendo o desing de Magdalena Pérez del Cerro.

Carimbos postais, são conhecidos dois, ilustrados com o perfil do Farol:

2006 - O Correio Argentino cria a "Unidade Postal Ilha dos Estados", que funciona na Estação Naval "Comandante Luis Piedrabuena" da Armada Argentina, instalada no Porto Parry, costa norte da ilha, sendo o seu carimbo postal ilustrado com o perfil do Farol.

2010 - Entre os carimbos postais confeccionados para documentar postalmente o "Encontro e Regata Internacional de Grandes Veleiros - Sulamérica 2010", um também com o perfil do nosso Farol, estava destinado para ser utilizado no desembarque que devia ser efetuado no Porto Parry, mas o mal tempo reinante no mar, impediu aproximar-se da ilha e desembarcar. Os envelopes carimbados que se conhecem, saíram de lá a bordo da Fragata ARA "Libertad" que participa da competição e os transporta, e também em Buenos Aires.

Agradecimientos

Es una larga lista de agradecimientos. Fueron muchos años de viajes a la Isla de los Estados y los buques que participaron desde 1989 hasta 1999 fueron muchos. Englobo a todo el personal de la Armada Argentina desde Almirantes a Suboficiales que colaboraron. Los buques: Aviso ARA Sobral, ARA Suboficial Castillo, ARA Tte. Olivieri, ARA Indómita, ARA Somellera, Rompehielos ARA IRÍZAR y su especial grupo de helicópteros. Al helicóptero Sea King estacionado en Ushuaia y el acompañamiento del Contralmirante Horacio Fisher. A Oscar Pablo Zanola, Dir. del Museo Territorial en su momento, que dio el empujón inicial. Al velero Callas de Jorge Luis Trabuchi. A la colaboración de los inagotables y siempre bien predispuestos Carlos Dipilato, Luis Mack, Adrián Schiavini y su grupo de biólogos, Dario Urruty, Emilio Urruty con su franca risa y pluma tan especial, Cecilia Illa soportando mis locuras, al personal del Museo Marítimo, dirigido por Carlos Sifon para la reconstrucción del faro con el original en su interior, Miguel Scippione y su empuje, Horacio García y su pasión. A la inigualable

Acknowledgments

The list of acknowledgments is very long. Many were the years of trips to Isla de los Estados and many the vessels involved between 1989 and 1999. I would like to thank the Argentine Navy staff in general, from Admirals to Warrant Officers, for their assistance. The vessels included patrol ship ARA Sobral, ARA Suboficial Castillo, ARA Tte. Olivieri, ARA Indómita, ARA Somellera, and the icebreaker ARA Almirante Irizar with her special helicopter squadron. Also, my thanks to the Sea King helicopter based at Ushuaia and the contribution of Rear Admiral Horacio Fisher. I would like to thank Oscar Pablo Zanola, Director of the Tierra del Fuego Territorial Museum (Museo Territorial de Tierra del Fuego) at the time, who first encouraged this enterprise. Thanks to the sailing ship Callas owned by Jorge Luis Trabuchi. My thanks to the endless and always ready support of Carlos Dipilato, Luis Mack, Adrián Schiavini and his group of biologists, Dario Urruty, Emilio Urruty with his frank laughter and his very singular pen; to Cecilia Illa for putting up with my crazy things. Thanks to the staff

colaboración técnica del Ing. Mirón Gonik, planos y guía técnica con sus 82 años.

Continuamos hasta el 2007 con el Ice Lady Patagonia de los hermanos May, Guillermo y Eduardo, bajo la capitanía de Jorge May junto con variadas tripulaciones, Kuntschik, Bertone, Marienhoff, Alvarez Forn (Hormiga Negra), la Asociación de Amigos de la Isla de los Estados y el tesón de Enrique Inda.

Es un largo etc. A cada persona o buque que nombré lo acompañan listados larguísimos de nombres. Todos colaboraron. En la ciudad, Luis Benito Zamora, Ricardo Martin, Dr. Isla, etc. En cambio, muchos otros pusieron palos en la rueda, por envidia o, lo que es peor, ignorancia de muchos funcionarios y su soberbia.

of the Maritime Museum, headed by Carlos Sifon, for their work in rebuilding the lighthouse using original stuff in the interior; to Miguel Scippione for his spirit and Horacio García for his passion. Thanks to the unmatched technical assistance of 82 year-old Eng. Mirón Gonik with his blueprints and technical guide.

Our trips continued until 2007 aboard the Ice Lady Patagonia, owned by the May brothers, Guillermo and Eduardo, under the command of Captain Jorge May and in the company of a variety of crews, including Kuntschik, Bertone, Marienhoff, Alvarez Forn (a.k.a. Black Ant), the Friends of Isla de los Estados Association (Asociación de Amigos de la Isla de los Estados), and the determined Enrique Inda.

The list of acknowledgments is long indeed. Every person or vessel I listed involves another long list of names. Everybody made his or her contribution. In town, Luis Benito Zamora, Ricardo Martin, Dr. Isla, etc. However, there were many others that got in the way out of envy or, even worse, out of ignorance and arrogance by many government officials.

Remerciements

C'est une longue liste de remerciements. Après de nombreuses années de Voyage à l'île des Etats et de navires qui y ont participé entre 1989 et 1999. J'y englobe tout le personnel de l'Armée Argentine, des amiraux aux sous-officiers qui ont collaboré. Les bateaux: Aviso ARA Sobral, ARA Sous-officier Castillo, ARA TTE. Olivieri, ARA Indomita, ARA Somellera, les navires brises-glace ARA Irizar et son groupe spécial d'hélicoptères. Je remercie aussi l'hélicoptère Sea King stationné à Ushuaïa et l'accompagnement de l'amiral Horacio Fisher. Oscar Pablo Zanola Directeur du Musée territorial de l'époque, pour aider au démarrage. Le Voilier Callas de Jorge Luis Trabuchi. La collaboration des infatigables et toujours prédisposés Carlos Dipilato, Luis Mack, Adrián Schiavini et son groupe de biologistes, Dario Urruty, Emilio Urruty avec son rire franc et sa plume si spéciale, Cecilia Illa qui supporte toutes mes folies, le personnel du Musée maritime, dirigé par Carlos siphon pour la reconstruction du phare d'origine à l'intérieur, Miguel Scippione et son impulsion, Horacio García et sa passion. L'inégalable collaboration technique de l'ingénieur Miron Gonik, avec ses plans et son guide technique à l'âge de 82 ans.

Continuons jusqu'en 2007 avec l'Ice Lady Patagonia des frères May, Guillermo et Eduardo, avec Jorge May comme capitaine avec divers équipages, Kuntschik, Bertone, Marienhoff, Alvarez Forn (fourmi noire), l'Association des Amis de l'île les Etats et la ténacité de Enrique Inda,

C'est un long et cetera. Chaque personne ou navire que j'ai nommé s'accompagne de longues listes de noms. Ils ont tous collaboré. Dans la ville, Luis Benito Zamora, Ricardo Martin, Dr Isla, etc. Au contraire, de nombreuses personnes nous ont aussi mis des bâtons dans les roues, par jalousie ou pire, par ignorance, de nombreux fonctionnaires et leur fierté.

Agradecimientos

Es una larga lista de agradecimientos. Fueron muchos años de viajes a la Isla de los Estados y los buques que participaron desde 1989 hasta 1999 fueron muchos. Englobo a todo el personal de la Armada Argentina desde Almirantes a sub oficiales que colaboraron. Los buques: Aviso ARA Sobral, ARA Sub oficial Castillo, ARA tte. Olivieri, ARA Indomita, ARA Somellera, Rompehielos ARA IRIZAR y su especial grupo de helicópteros. Al helicóptero Sea King estacionado en Ushuaia y el acompañamiento del Contralmirante Horacio Fisher. A Oscar Pablo Zanola Dir. Museo Territorial en su momento, que dio el empujón inicial. Al Velero Callas de Jorge Luis Trabuchi. A la colaboración de los inagotables y siempre bien predispuestos Carlos Dipilato, Luis Mack, Adrián Schiavini y su grupo de biólogos, Dario Urruty, Emilio Urruty con su franca risa y pluma tan especial, Cecilia Illa soportando mis locuras, al personal del Museo Marítimo, dirigido por Carlos Sifon para la reconstrucción del faro con el original en su interior, Miguel Scippione y su empuje, Horacio García y su pasión. A la inigualable colaboración técnica del Ing Mirón Gonik, planos y guía técnica con sus 82 años.

Continuamos hasta el 2007 con el Ice Lady Patagonia de los Hermanos May, Guillermo y Eduardo, siendo Jorge May su capitán junto con variadas tripulaciones, Kuntschik, Bertone, Marienhoff, Alvarez Forn (Hormiga Negra), la Asociación de Amigos de la Isla de los Estados y el tesón de Enrique Inda,

Es un largo etc. A cada persona o buque que nombre lo acompaña listados larguísimos de nombres. Todos colaboraron. En la ciudad, Luis Benito Zamora, Ricardo Martín, Dr Isla, etc. En cambio muchos otros pusieron palos en la rueda, por envidia o lo que es peor ignorancia de muchos funcionarios y su soberbia.

El Autor Carlos Pedro Vairo

El Licenciado Carlos Pedro Vairo, Director del Museo Marítimo de Ushuaia, es museólogo, explorador, navegante, fotógrafo, escritor, historiador, un impetuoso investigador, especialista en Isla de los Estados, Península Antártica y Tierra del Fuego. Como etnógrafo marítimo, indaga en el estudio de la construcción artesanal de embarcaciones en diferentes lugares del mundo, buscando analogías entre las culturas del pasado y sus semejanzas en el presente.



Author's Biodata Carlos Pedro Vairo

Licentiate Carlos Pedro Vairo, Director of the Maritime Museum of Ushuaia (MMU), is a museologist, explorer, seaman, photographer, writer, historian, impetuous researcher, and an expert on Isla de los Estados, the Antarctic Peninsula, and Tierra del Fuego. As a maritime ethnographer, he conducts research on handcrafted shipbuilding all around the world in a search for analogies among past cultures and their similarities in present times.

Carlos Pedro Vairo

Carlos Pedro Vairo, directeur du Musée maritime d'Ushuaia, est muséologue, explorateur, navigateur, photographe, écrivain, historien, chercheur effréné, spécialiste de l'île des États, de la péninsule antarctique et de la Terre de Feu et en tant qu'ethnographe maritime, C P Vairo enquête sur l'étude des constructions artisanales des embarcations dans divers endroits du monde, à la recherche d'analogies entre les cultures du passé et leurs similitudes dans le présent.

Carlos Pedro Vairo

O Licenciado Carlos Pedro Vairo, diretor do Museu Marítimo de Ushuaia é museólogo, explorador, navegante, fotógrafo, escritor, historiador, um impetuoso investigador, especialista na Ilha dos Estados, Península Antártica e Terra do Fogo e como etnógrafo marítimo indaga no estudo de construções de forma artesanal, de embarcações em diferentes lugares do mundo, buscando analogias entre as culturas do passado e as suas semelhanças no presente.

Referencias fotográficas e Ilustraciones

- 03 · Faro actual en Isla de los Estados - Faro de Isla Observatorio - Faro Les Éclaireurs, bahía de Ushuaia.
- 08 · Postal de 1900.
- 09 · Libro de Jules Verne.
- 10 · Foto del Faro de Isla de los Estados 1897 de la Expedición del “Belgica” al mando del Baron Adrien de Gerlache.
- 11 · Planos relevamiento en el lugar del Faro de Isla de los Estados por el Ing. Mirón Gonik (1997).
- 12 y 13 · Faro del Fin del Mundo en La Rochelle, Francia.
- 14 y 15 · Ilustraciones de Giacomo Bove del libro Expedición Austral Argentina.
- 17 · Puerto San Juan de Salvamento. Aviso ARA Gurruchaga.
- 18 · Mapa de Isla de los Estados de Giacomo Bove.
- 20 · Estación de Salvamento y Sub Prefectura de San Juan de Salvamento con el muelle. Expedición de Adrien de Gerlache, 1887.
- 22 y 23 · Ilustraciones del libro “Le phare du bout du Monde” de Jules Verne.

Photo references

- 03 · Present lighthouse on Isla de los Estados - Lighthouse on Isla Observatorio - Les Éclaireurs lighthouse, bay of Ushuaia.
- 08 · Postcard of 1900.
- 09 · Jules Verne's book.
- 10 · Photo of the Lighthouse on Isla de los Estados (1897): Belgica's expedition under the command of the Baron Adrien de Gerlache.
- 11 · Survey plans of the site of the Lighthouse on Isla de los Estados by engineer Mirón Gonik (1997).
- 12 and 13 · Lighthouse at the End of the World in La Rochelle, France.
- 14 and 15 · Illustrations by Giacomo Bove, from the book Expedición Austral Argentina (Argentine Southern Expedition).
- 17 · Port San Juan de Salvamento. Dispatch boat ARA Gurruchaga.
- 18 · Map of Isla de los Estados, by Giacomo Bove.
- 20 · Rescue Station and Subprefecture at San Juan de Salvamento with the pier. Adrien de Gerlache's

24 y 25 · Cabo San Juan al fondo. Punta Lasserre, donde rompen las olas. Allí está ubicado el Faro del Fin del Mundo mirando hacia el este.

26, 29, 30, 31, 33 · Ilustraciones de la novela de Jules Verne.

35 · Actual Faro de San Juan de Salvamento o Faro del Fin del Mundo.

36 y 37 · Punta Lasserre, donde está el Faro mirando hacia el oeste.

40 · Ilustración del puerto de San Juan de Salvamento desde la Sub Prefectura. Del libro La Australia Argentina.

41 · Mapa Isla de los Estados, del libro La Australia Argentina, de Roberto J. Payró.

42 y 43 · Mapa original realizado por Luis Vernet (1828), Gobernador argentino de las Islas Malvinas.

44 y 45 · Libro de Giacomo Bove: yaganes en la Misión Anglicana de Ushuaia.

47 · Postal de Puerto San Juan de Salvamento.

49 · Ilustración del libro de Giacomo Bove: Puerto Cook.

50 · Actual Faro de San Juan de Salvamento o Faro del Fin del Mundo entrando al puerto en Punta Lasserre.

expedition, 1887.

22 and 23 · Illustrations from the book "Le phare du bout du Monde," by Jules Verne.

24 and 25 · Cape San Juan in the background. Punta Lasserre, where waves brake. There sits the Lighthouse at the End of the World facing east.

26, 29, 30, 31, 33 · Illustrations from the novel by Jules Verne.

35 · Present San Juan de Salvamento Lighthouse or Lighthouse at the End of the World.

36 and 37 · Punta Lasserre with the lighthouse facing west.

40 · Illustration depicting the port at San Juan de Salvamento as seen from the Subprefecture. From the book La Australia Argentina (The Argentine Australia).

41 · Map of Isla de los Estados, from the book La Australia Argentina (The Argentine Australia), by Roberto J. Payró.

42 and 43 · Original map drawn by Luis Vernet (1828), Argentine Governor of Islas Malvinas.

44 and 45 · Book by Giacomo Bove: Yaghans at the Anglican Mission in Ushuaia.

47 · Postcard of Port San Juan de Salvamento.

52 y 53 · Ilustraciones del libro de Giacomo Bove.

55 · Cementerio de San Juan de Salvamento.

57 · Ice Lady Patagonia en Isla de los Estados.

58 · Isla de los Estados. Playa Puerto Roca. Playa San Juan de Salvamento.

60 · Techo Faro de San Juan de Salvamento. Llegando por tierra.

63 · Punta Lasserre y el Faro.

64 · Puerto de Isla Observatorio (Islas de Año Nuevo).

67 · Faro de Isla Observatorio. Reemplazó al Faro de San Juan de Salvamento.

68 · Le Francaise del Dr. Charcot. Antes de ir a la Antártida, pasó por isla Observatorio.

73 · Oscar Zanola, Director del Museo del Fin del Mundo (1996).

73 · Abajo Carlos Pedro Vairo, Dir. del Museo Marítimo de Ushuaia (1996).

74 y 75 · Varias fotos del recupero de los restos del faro.

76 y 77 · Construcción e inauguración del Faro en el Museo Marítimo para contener los restos del faro original.

78 · Interior del Faro en el Museo Marítimo con partes del Faro Original.

49 · Illustration from the book by Giacomo Bove: Puerto Cook.

50 · Present San Juan de Salvamento Lighthouse or Lighthouse at the End of the World on entering the port at Punta Lasserre.

52 and 53 · Illustrations from the book by Giacomo Bove.

55 · San Juan de Salvamento cemetery.

57 · The Ice Lady Patagonia at Isla de los Estados.

58 · Isla de los Estados. Beach Puerto Roca. Beach San Juan de Salvamento.

60 · Roof of the San Juan de Salvamento Lighthouse. Arriving by land.

63 · Punta Lasserre and the Lighthouse.

64 · Port of Isla Observatorio, on Islas de Año Nuevo.

67 · Lighthouse on Isla Observatorio. This replaced the San Juan de Salvamento Lighthouse.

68 · Le Francaise, commanded by Dr. Charcot. On her way to Antarctica, this schooner called at Isla Observatorio.

73 · Oscar Zanola, Director of the Museo del Fin del Mundo (End of the World Museum), 1996.

73 · Carlos Pedro Vairo, Director of the Maritime Museum of Ushuaia at the bottom (1996).

79 · La maqueta del faro es muy visitada por el público.
81 · Fotos de la Expedición del velero Callas de Jorge Trabuchi. San Juan de Salvamento e Isla Observatorio.
82 · Faro Isla Observatorio y Carlos P. Vairo timoneando el velero Callas.
85 · Playa del puerto de Isla Observatorio.
86 · Velero Callas en San Juan de Salvamento.
87 · Velero Callas en Isla Observatorio.
88 y 89 · Faro San Juan de Salvamento (1997).
90 · Velero Callas en Puerto Roca.
91 · Base del muelle de la Sub Prefectura de San Juan de Salvamento.
92 y 93 · Cementerio de San Juan de Salvamento.
94 · Velero Callas entrando a Puerto Cook.
96 · Velero Callas en Puerto Parry. Daniel Kuntschik, Adrián Jimenez Hutton, Carlos P. Vairo.
98 y 99 · Puerto Parry.
100 · Puerto Parry.
101 · Velero Callas entrando a Hoppner.
102 · Aviso ARA Sobral en Puerto San Juan de Salvamento.
105 · Carlos P. Vairo en Puerto Parry.

74 and 75 · Several photos of the recovery of the remains of the lighthouse.
76 and 77 · Building and inauguration of the Lighthouse at the Maritime Museum to lodge the remains of the original lighthouse.
78 · Interior of the Lighthouse at the Maritime Museum with parts of the original lighthouse.
79 · The model of the lighthouse welcomes many visitors.
81 · Photos of the Expedition of the sailing boat Callas, owned by Jorge Trabuchi. San Juan de Salvamento and Isla Observatorio.
82 · Lighthouse at Isla Observatorio and Carlos P. Vairo steering the sailing ship Callas.
85 · Port of Isla Observatorio beach.
86 · The sailing ship Callas at San Juan de Salvamento.
87 · The sailing ship Callas on Isla Observatorio.
88 and 89 · Lighthouse San Juan de Salvamento (1997).
90 · The sailing ship Callas at Puerto Roca.
91 · Base of the pier of the Subprefecture at San Juan de Salvamento.
92 and 93 · San Juan de Salvamento cemetery.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

- 107 · Velero Callas.
- 109 · Bahía Flinders.
- 110 · Inauguración del nuevo Faro de San Juan de Salvamento.
- 111 · Interior del Faro de San Juan de Salvamento con: C. P. Vairo y Enrique Inda; Andre Broner; Rafael Bone y Asociación Isla de los Estados.
- 115 · Faro de Isla Observatorio.
- 116 · Libro de Guardia del Faro de Isla Observatorio. Continuación del libro de San Juan de Salvamento.
- 118 · Idem anterior.
- 119 · Instalaciones del observatorio Magnético de Isla Observatorio.
- 120, 121, 122, 123 y 124 · Idem anterior.
- 125 · Perros de la expedición Antártica del Dr. Charcot en Isla Observatorio.
- 126 · Interior del Faro con su gente e invitados de un buque que los visitó.
- 127 · Entierro de un guardia del faro en 1913. Relatado por Manuel Díaz, el Jefe.
- 129 · C. P. Vairo.
- 130 · Faro de Isla Observatorio.
- 132, 134, 135 · Faro Les Éclaireurs.
- 94 · Sailing ship Callas sailing into Puerto Cook harbor.
- 96 · The sailing ship Callas at Puerto Parry. Daniel Kuntschik, Adrián Jimenez Hutton, Carlos P. Vairo.
- 98 and 99 · Puerto Parry.
- 100 · Puerto Parry.
- 101 · Sailing ship Callas sailing into Hoppner.
- 102 · Dispatch boat ARA Sobral at Puerto San Juan de Salvamento.
- 105 · Carlos P. Vairo at Puerto Parry.
- 107 · Sailing ship Callas.
- 109 · Flinders Bay.
- 110 · Inauguration of the new San Juan de Salvamento Lighthouse.
- 111 · Interior of the San Juan de Salvamento Lighthouse, left to right: C. P. Vairo and Enrique Inda; Andre Broner; Rafael Bone and Isla de los Estados Association; C. P. Vairo.
- 115 · Lighthouse on Isla Observatorio.
- 116 · Log of the Lighthouse of Isla Observatorio. Log of the San Juan de Salvamento Lighthouse continued.
- 118 · Idem.
- 119 · Premises of the Magnetic Observatory at Isla Observatorio.

120, 121, 122, 123, and 124 · Idem.

125 · Dogs that took part in the Antarctic expedition lead by Dr. Charcot photographed on Isla Observatorio.

126 · Lighthouse interior with its staff and guests from a ship that payed a visit.

127 · Burial of a lighthouse keeper in 1913. Accounting by Manuel Díaz, the lighthouse Chief keeper.

129 · C. P. Vairo.

130 · Lighthouse on Isla Observatorio.

132, 134, 135 · Les Éclaireurs Lighthouse.

Références photographiques

03 · Phare actuel à l'île des États - Phare de l'île Observatorio - Phare Les Éclaireurs dans la baie de Ushuaia

08 · Carte postale de 1900

09 · Livre de Jules Verne

10 · Photo du phare de l'île des États en 1897 lors de l'expédition du Belgica aux commandes du Baron Adrian de Gerlache

11 · Relevés sur les lieux du Phare de l'île des États par l'ingénieur Mirón Gonik en 1997

12 et 13 · Phare du bout du Monde à La Rochelle, France

14 et 15 · Illustrations de Giacomo Bove du livre Expedición Austral Argentina

17 · Port San Juan de Salvamento. Aviso ARA Gurruchaga

18 · Carte de l'île des États de Giacomo Bove

20 · Station de sauvetage et la sous-préfecture San Juan de Salvamento avec le quai. Expédition de Adrian de Gerlache en 1887

22 et 23 · Illustrations tirées du livre "Le phare du bout du Monde" de Jules Verne

24 et 25 · Cap San Juan au fond. Pointe Lasserre où se cassent les vagues. Là se trouve le Phare du Bout du Monde (del Fin del Mundo). Vu de l'est

26, 29, 30, 31 et 33 · Illustrations de la nouvelle de Jules Verne

35 · Actuel phare de San Juan de Salvamento ou Phare del Fin del Mundo

36 et 37 · Pointe Lasserre où se situe le phare vu de l'ouest

40 · Illustration du port de San Juan de Salvamento depuis la sous-préfecture. La Australia Argentina

41 · Carte de l'île des États de la Australia Argentina de Roberto J Payro

42 et 43 · Carte originale réalisée par Luis Vernet en 1828. Gouverneur Argentin des Malouines

44 et 45 · Livre de Giacomo Bove, Yaganes à la Mission Anglicane de Ushuaia

47 · Carte postale du port San Juan de Salvamento

49 · Illustration tirée du livre de Giacomo Bove. Port Cook

50 · Actuel phare de San Juan de Salvamento ou phare del Fin del Mundo. En entrant au port à la pointe Lasserre
52 et 53 · Illustrations tirées du livre de Giacomo Bove
55 · Cimetières de San Juan de Salvamento
57 · Ice Lady Patagonia à l'île des États
58 · Île des États. Plage Puerto Roca. Plage San Juan de Salvamento
60 · Toit du Phare de San Juan de Salvamento. En arrivant par la terre
63 · Pointe Lasserre et le phare
64 · Port de l'île Observatorio. (Îles de Año Nuevo)
67 · Phare de l'île Observatorio. Remplaçant le phare de San Juan de salvamento
68 · Le Français du Dr Jean-Batiste Charcot. Avant d'aller en Antarctique, il passa par l'île Observatorio.
73 · Oscar Zanola, directeur du musée del Fin del Mundo. 1996
73 · En bas Carlos Pedro Vairo, directeur du musée Maritime de Ushuaia. 1996
74 et 75 · Plusieurs photos lors de la récupération des décombres du phare
76 et 77 · Construction et inauguration du phare au musée

Maritime. Pour entreposer les restes du phare originel
78 · Intérieur du phare au musée Maritime avec les parties du phare originel
79 · La maquette du phare est très visitée par le public
81 · Photos de l'expédition du voilier Callas de Jorge Trabuchi. San Juan de Salvamento et île Observatorio
82 · Phare de l'île Observatorio et Carlos P Vairo à la barre du voilier Callas
85 · Plage du port de l'île Observatorio.
86 · Voilier Callas à San Juan de Salvamento
87 · Voilier Callas à l'île Observatorio
88 et 89 · Phare San Juan de Salvamento en 1997
90 · Voilier Callas à Port Roca
91 · Fondement du quai de la sous-préfecture de San Juan de Salvamento
92 et 93 · Cimetière de San Juan de Salvamento
94 · Voilier Callas entrant à Port Cook
96 · Voilier Callas à Port Parry. Daniel Kuntschik , Adrián Jimenez Hutton, Carlos P. Vairo
98 et 99 · Port Parry
100 · Port Parry
101 · Voilier Callas entant à Hoppner.

FAROS DEL FIN DEL MUNDO

102 · Port San Juan de Salvamento Aviso ARA Sobral
105 · Port Parry. Carlos P Vairo.
107 · Voilier Callas
109 · Baie Flinders
110 · Inauguration du nouveau phare de San Juan de Salvamento
111 · Intérieur du phare de San Juan de Salvamento avec C P Vairo et Enrique Inda ; Andre Broner ; Rafael Bone et l'Association Isla de los Estados ; C P Vairo
115 · Phare de l'île Observatorio
116 · Livre des registres du phare de l'île Observatorio. Celui de San Juan de Salvamento
118 · idem
119 · Installations de l'observatoire magnétique de l'île Observatorio
120, 121, 122, 123 et 124 · idem
125 · Chiens de l'expédition antarctique du Dr J. B. Charcot à l'île Observatorio
126 · Intérieur du phare avec des passagers d'un navire qui le visitent
127 · Funérailles d'un gardien du phare en 1913. Relatés par le chef Manuel Díaz

129 · C. P. Vairo
130 · Phare de l'île Observatorio
132, 134 et 135 · Phare Les Éclaireurs

Referências fotográficas

- 03 · Farol atual na Ilha dos Estados - Farol da Ilha Observatorio - Farol Les Eclaireurs baía de Ushuaia
- 08 · Postal de 1900
- 09 · Livro de Julio Verne
- 10 · Foto do Farol da Ilha dos Estados 1897 da Expedição do "Bélgica" sob o comando do Baron Adrian de Gerlache
- 11 · Planos relevamento no lugar do Farol da Ilha dos Estados pelo Engenheiro Mirón Gonik 1997.
- 12 e 13 · Farol do Fim do Mundo em La Rochelle França
- 14 e 15 · Ilustrações de Giacomo Bove do livro Expedição Austral Argentina.
- 17 · Porto San Juan de Salvamento. Aviso ARA Gurruchaga.
- 18 · Mapa da Ilha dos Estados de Giacomo Bove.
- 20 · Estação de Salvamento e Sub Prefectura de San Juan de Salvamento com o cais. Expedição de Adrian de Gerlache 1887.
- 22 e 23 · Ilustrações do livro "Le phare du bout du Monde" de Julio Verne.

- 24 e 25 · Cabo San Juan ao fundo. Ponta Lasserre onde quebram as ondas. Ali está localizado o Farol do Fim do Mundo. Apontando para o Leste.
- 26, 29, 30, 31, 33 · Ilustrações da novela de Julio Verne.
- 35 · Atual Farol de San Juan de Salvamento ou Farol do Fim do Mundo.
- 36 e 37 · Ponta Lasserre onde está o Farol apontando para o Oeste
- 40 · Ilustração do porto de San Juan de Salvamento da Sub Prefectura (Polícia Costeira). A Austrália Argentina
- 41 · Mapa da Ilha dos Estados da Austrália Argentina de Roberto J Payro.
- 42 e 43 · Mapa original realizado por Luis Vernet 1828. Governador Argentino das Ilhas Malvinas.
- 44 e 45 · Livro de Giacomo Bove Yaganes na Missão Anglicana de Ushuaia
- 47 · Postal Porto San Juan de Salvamento.
- 49 · Ilustração do livro de Giacomo Bove. Puerto Cook.
- 50 · Atual Farol de San Juan de Salvamento ou Farol do Fim do Mundo. Entrando ao porto em Ponta Lasserre.
- 52 e 53 · Ilustrações do livro de Giacomo Bove
- 55 · Cemitério de San Juan de Salvamento

- 57 · *Ice Lady Patagonia na Ilha dos Estados*
- 58 · *Ilha dos Estados. Praia Porto Roca. Praia San Juan de Salvamento.*
- 60 · *Teto do Farol de San Juan de Salvamento. Chegando por terra.*
- 63 · *Ponta Lasserre e o Farol.*
- 64 · *Porto da Ilha Observatorio. (Ilhas de Año Nuevo)*
- 67 · *Farol da Ilha Observatorio. Substituição do Farol de San Juan de salvamento*
- 68 · *Le Francaise do Dr Charcot. Antes de ir à Antártida passou pela ilha Observatorio.*
- 73 · *Oscar Zanola Diretor do Museu do Fim do Mundo. 1996*
- 73 · *Abaixo Carlos Pedro Vairo Diretor do Museu Marítimo de Ushuaia. 1996*
- 74 e 75 · *Várias fotos da recuperação dos restos do Farol.*
- 76 e 77 · *Construção e inauguração do Farol no Museu Marítimo. Para conter os restos do farol original.*
- 78 · *Interior do Farol no Museu Marítimo com partes do Farol Original*
- 79 · *A maquete do Farol é muito visitada pelo público*
- 81 · *Fotos da Expedição do veleiro Callas de Jorge Trabuchi.*
- San Juan de Salvamento e Ilha Observatorio.*
- 82 · *Farol Ilha Observatorio e Carlos P Vairo como timoneiro do veleiro Callas.*
- 85 · *Praia do porto da Ilha Observatorio.*
- 86 · *Veleiro Callas San Juan de Salvamento.*
- 87 · *Veleiro Callas na Ilha Observatorio.*
- 88 e 89 · *Farol San Juan de Salvamento 1997.*
- 90 · *Veleiro Callas Porto Roca*
- 91 · *Base do cais da Sub Prefectura (Policia Costeira) de San Juan de Salvamento.*
- 92 e 93 · *Cemitério de San Juan de Salvamento*
- 94 · *Veleiro Callas entrando no Porto Cook.*
- 96 · *Veleiro Callas no Porto Parry. Daniel Kuntschik , Adrián Jimenez Hutton, Carlos P. Vairo.*
- 98 e 99 · *Porto Parry.*
- 100 · *Porto Parry*
- 101 · *Veleiro Callas Entrando a Hoppner.*
- 102 · *Porto San Juan de Salvamento Aviso ARA sobral*
- 105 · *Porto Parry. Carlos P Vairo.*
- 107 · *Veleiro Callas*
- 109 · *Baía Flinders.*

- 110 · *Inauguração do novo Farol de San Juan de Salvamento*
- 111 · *Interior do farol de San Juan de Salvamento com: C P Vairo e Enrique Inda; Andre Broner; Rafael Bone e Associação Ilha dos Estados; C P Vairo.*
- 115 · *Farol Ilha Observatorio*
- 116 · *Livro de Guarda do Farol da Ilha Observatorio. Continuação do de San Juan de Salvamento.*
- 118 · *idem*
- 119 · *Instalações do observatório Magnético da Ilha Observatorio.*
- 120, 121, 122, 123 e 124 · *idem*
- 125 · *Cães da expedição Antártica do Dr Charcot na Ilha Observatorio.*
- 126 · *Interior do Farol com o seu pessoal e convidados de um navio que os visitou*
- 127 · *Enterro de um guarda do farol em 1913. Relatado por Manuel Diaz, o Chefe.*
- 129 · *C P Vairo*
- 130 · *Farol Ilha Observatorio.*
- 132, 134 y 135 · *Faro Les Eclaireurs.*

Bibliografía

- Beascoechea, Mariano F., "La Novela del Mar"; Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1967.
- Boletín Centro Naval (1883 y 1884), Tomos II y III p. 587, "La necesidad de un faro".
- Boletín Centro Naval N° 729, Tomo 99, p. 277; "Inspección al faro de San Juan" y Tomo 11 N° 115 p. 24, "Faro de San Juan y Año Nuevo"; Tomo 49 Boletín 490 p. 469, "1° Faro Argentino"; Boletín de 1902, "Carta Magnética"; Boletín de 1903, "Carta Magnética de las Costas Argentinas. Observatorio Año Nuevo"; Boletín de 1893, "Isla de los Estados. Su faro y subprefectura"; Boletín de 1902, "Faro de Año Nuevo".
- Bove, Giácomo. "Expedición Austral Argentina". Informes preliminares presentados a S.S.E.E. Ministros del Interior y Marina de la República. (Imprenta del D.N. de Agricultura, Bs. As., 1883).
- Bridges, Rev. Thomas. "Yamana - English Dictionary". Zagier & Urruty Publications, 1987.
- Vairo, Carlos Pedro. "La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo". Zagier & Urruty Publications, 1998.
- Verne, Jules. "Le Phare du Bout du Monde". Pierre-Jules Hetzel, 1905.
- Mapa Isla de los Estados Luis Vernet, 1828.
- Payro, Roberto. "La Australia Argentina" 1898. La Nacion.

Bibliography

- Beascoechea, Mariano F., "La Novela del Mar" [The Novel of the Sea]; Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1967.
- Boletín Centro Naval (1883 y 1884), Tomos II and III p. 587, "La necesidad de un faro" [The Need for a Lighthouse].
- Boletín Centro Naval N° 729, Tomo 99, p. 277; "Inspección al faro de San Juan" [Inspection of Saint John Lighthouse] and Tomo 11 N° 115 p. 24, "Faro de San Juan y Año Nuevo" [Saint John and New Year Lighthouse]; Tomo 49 Boletín 490 p. 469, "1° Faro Argentino" [First Argentine Lighthouse]; Boletín de 1902, "Carta Magnética" [Magnetic Chart]; Boletín de 1903, "Carta Magnética de las Costas Argentinas. Observatorio Año Nuevo" [Magnetic Chart of Argentine Shores. New Year Observatory]; Boletín de 1893, "Isla de los Estados. Su faro y subprefectura" [Isla de los Estados - The Lighthouse and Subprefecture]; Boletín de 1902, "Faro de Año Nuevo" [New Year Lighthouse].
- Bove, Giácomo. "Expedición Austral Argentina". Informes preliminares presentados a S.S.E.E. Ministros del Interior y Marina de la República [Argentine Southern Expedition - Preliminary Reports]. (Imprenta del D.N. de Agricultura, Bs. As., 1883).
- Bridges, Rev. Thomas. "Yamana - English Dictionary". Zagier & Urruty Publications, 1987.
- Vairo, Carlos Pedro. "La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo" [Isla de los Estados and The Lighthouse at the End of the World]. Zagier & Urruty Publications, 1998.
- Verne, Jules. "Le Phare du Bout du Monde" [The Lighthouse at the End of the World]. Pierre-Jules Hetzel, 1905.

Créditos fotográficos

Las fotografías de la publicación pertenecen a C.P. Vairo con la excepción de las páginas:

3, 7, 132 y 135 · Gustavo Groh

71 · Natalie Goodall

73 y 96 · Dario Urruty

81 (1)-(2) y 105 · Adrián Gimenez Huton

82 · Daniel Kuntschik

111 · Rafael Bone

70, 119 a 127 · Fotos de Archivo Museo Marítimo de Ushuaia

129 · C.P. Vairo, foto de Miguel Scipione

Índice

- 4 · introducción
- 9 · El Faro de Isla de los Estados, El Faro del Fin del Mundo
- 12 · Faro actual en San Juan de Salvamento, Isla de los Estados y otro en La Rochelle
- 16 · Un Derrotero Inglés: The South America Pilot, Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America. 1895
- 19 · Julio Verne y el Faro del Fin del Mundo. Coincidencias de la novela con la realidad
- 35 · Clima
- 44 · Historia de Isla de los Estados, o la isla Misteriosa
- 48 · Sus primeros propietarios y la ocupación argentina
- 51 · Construcción del Faro en San Juan
- 56 · Expediciones y vida en San Juan de Salvamento
- 59 · Faro de San Juan de Salvamento en 1900, según figura en el Primer Derrotero de las Costas Argentinas
- 61 · Críticas al emplazamiento del faro, sector de iluminación y su alcance, y servicios que presta la “Estación de Salvamento”

Contents

- 5 · Introduction
- 9 · The Lighthouse at Isla de los Estados, the Lighthouse at the End of the World, or Le Phare du Bout du Monde
- 10 · Current Lighthouses at San Juan de Salvamento, Isla de los Estados, and at La Rochelle
- 16 · An English Pilot Chart - The South America Pilot, Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America (1895)
- 20 · Jules Verne and the Lighthouse at the End of the World: Confronting the Novel with Reality
- 35 · Climate
- 45 · History of Isla de los Estados or the Mysterious Island
- 48 · First Owners and Argentine Occupation
- 50 · The Building of the Lighthouse at San Juan
- 56 · Expeditions and Life at San Juan de Salvamento
- 59 · Lighthouse at San Juan de Salvamento in 1900 as Appears on the First Argentina Coastal Pilot Chart
- 61 · The Location of the Lighthouse, It's Lighting Sector and Reach, and Services by the “Rescue Station” Receive Criticism

63 · El Faro del Fin del Mundo se muda
 71 · Recuperación de los restos del Faro de San Juan de Salvamento
 81 · Expedición "Callas 97", a la Isla de los Estados
 83 · Una visita a fines del 1900 a Isla Observatorio y San Juan de Salvamento
 114 · Faro de Año Nuevo
 116 · Libro de guardia del Faro de Año Nuevo
 119 · Observatorio Magnético
 124 · La vida en el Faro de isla Observatorio (1902)
 133 · Faro Les Éclaireurs. Bahía de Ushuaia. Otro Faro del Fin del Mundo
 136 · Versión francés - Phares du bout du monde
 182 · Versión portugués - Faroles do Fim do Mundo
 228 · Filatelia
 236 · Agradecimientos
 240 · CV Lic. Carlos Pedro Vairo
 242 · Referencias fotográficas
 254 · Bibliografía

63 · The Lighthouse at the End of the World Moves Out
 71 · Remains of the Lighthouse at San Juan - Rescue Operation (1997)
 81 · "Callas 97" Expedition to Isla de los Estados
 83 · A Visit at the Turn of the Millennium to Isla Observatorio and San Juan de Salvamento
 114 · Lighthouse at Año Nuevo
 116 · Log of the Lighthouse at Año Nuevo
 120 · Magnetic Observatory
 125 · Life in the Lighthouse at Observatorio Island (1902)
 133 · Les Éclaireurs Lighthouse - Ushuaia Bay - Another Lighthouse at the End of the World
 228 · Philately
 236 · Acknowledgements
 240 · Author's Biodata
 242 · Photo references
 254 · Bibliography

Index

- 136 · Introduction
- 137 · Le phare de l'île des Etats ou le phare du bout du monde
- 138 · Le phare actuel de San Juan de Salvamento, l'île des Etats et autres à La Rochelle
- 139 · Une route anglaise: The South American Pilot. Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America (1895)
- 140 · Jules Vernes et le Phare du Bout du Monde : coïncidences du roman avec la réalité.
- 146 · Météo
- 150 · Histoire de l'île des Etats ou l'île mystérieuse
- 151 · Ses premiers propriétaires et l'occupation Argentine
- 152 · Construction du phare de San Juan
- 155 · Expéditions et vie à San Juan de Salvamento
- 155 · Phare de San Juan de Salvamento en 1900, selon comment il figure dans la première route des côtes argentines
- 156 · Critiques sur l'emplacement du phare, secteur de l'éclairage, son champ d'application et services fournis à la station de Salvamento
- 157 · Le phare du bout du monde déménage
- 160 · Récupération des restes du phare de San Juan de Salvamento 1997
- 162 · Avant la récupération du phare : expédition « Callas 97 » sur l'île des Etats
- 163 · Une visite à la fin de 1900 à l'île Observatoire et San Juan de Salvamento
- 173 · Phare de Año Nuevo
- 174 · Carnet de bord du Gardien du phare de Año Nuevo
- 176 · Observatoire magnétique
- 178 · Vie au phare de l'île Observatoire (1902)
- 180 · Phare Les Éclaireurs – Baie d'Ushuaïa - autre phare du bout du monde
- 232 · Philatélie
- 238 · Remerciements
- 241 · CV de Carlos Pedro Vairo
- 248 · Références photographiques
- 254 · Bibliographie

Índice

- 182 · introdução
- 183 · *O Farol da Ilha dos Estados, O Farol do Fim do Mundo*
- 183 · *Farol atual em San Juan de Salvamento, Ilha dos Estados e outro em La Rochelle*
- 185 · *Uma Derrota Inglesa: The South America Pilot. Part II. Magellan Strait, Tierra del Fuego and West Coast of South America. 1895*
- 186 · *Julio Verne e o Farol do Fim do Mundo. Coincidências da novela com a realidade*
- 191 · *Clima*
- 195 · *História da Ilha dos Estados, ou a ilha Misteriosa*
- 196 · *Os seus primeiros proprietários e a ocupação Argentina*
- 197 · *Construção do Farol em San Juan*
- 199 · *Expedições e vida em San Juan de Salvamento*
- 203 · *Farol de San Juan de Salvamento em 1900, conforme aparece na Primeira Rota das Costas Argentinas*
- 204 · *Críticas ao estabelecimento do Farol, setor de iluminação e o seu alcance, e serviços que presta a “Estação de Salvamento”*
- 205 · *O Farol do Fim do Mundo se muda*
- 208 · *Recuperação dos restos do Farol de San Juan de Salvamento*
- 209 · *Expedição “Callas 97”, à Ilha dos Estados*
- 210 · *Uma visita no fim de 1900 à Ilha Observatorio e San Juan de Salvamento*
- 216 · *Farol de Año Nuevo*
- 221 · *Livro de guarda do Farol de Año Nuevo*
- 223 · *Observatório Magnético*
- 225 · *A vida no Farol da ilha Observatorio (1902)*
- 226 · *Farol Les Éclaireurs. Baía de Ushuaia. Outro Farol do Fim do Mundo*
- 234 · *Filatelia*
- 239 · *Agradecimentos*
- 241 · *CV Lic. Carlos Pedro Vairo*
- 251 · *Referências fotográficas*
- 254 · *Bibliografía*

Museo Marítimo de Ushuaia



**EN EL PRESIDIO
TIERRA DEL FUEGO · ARGENTINA**

On March 3, 2015, the Maritime Museum celebrated twenty years since its opening to the public. At the turn of 1994, the Ushuaia Old Prison Festival, organized by Daniel Leguizamón from the Fuegian Tourist Authority (Instituto Fueguino de Turismo), took place. Apart from regional products displayed at stands in the Central Hall or Roudabout, that fair exhibited –on a truck– one of the early locomotives of the Ferrocarril Austral Fueguino, better known as the Train of the End of the World. At the same time, in the current halls of the Maritime Museum, journalist Benito Zamora interviewed “Old Settlers” to rescue many stories of Ushuaia related to the old prison.

The tourist boom in Ushuaia was shaping up. Then, with a group of friends, and the support of the Ushuaia Naval Base, with the enthusiasm of Admiral Berisso and Captain Álvaro Martínez, we started the recovery of a small area of the building that lacked any kind of service. There were many obstacles, but we were also supported by many, such as deputy Muriel and senator Manfredotti, who promoted the building to be declared National Historic Monument. And the Governor of the province, José Estabillo, declared it of Provincial Public Interest. And many others joined later.

It is worth noting that, back in 1985, ten years before the opening to visitors, engineer Mirón Gonik had already started his models of the ships closely related to the history of Tierra del Fuego and Antarctica. His work reflects from the discovery by Hernando de Magallanes (1520) to the foundation of Ushuaia, including the vessels of the Anglican missionaries, ranchers and traders who settled down in the area and the last Beagle pirate. In this territory, a province in Argentina that it is a large archipelago, even natives had to sail. The Yaghans were known as nomadic canoeists. So prisoners arrived aboard ships and, if anyone tried to escape, he would need some vessel, as it was the case with Simon Radowitzkiy until the first landing of a plane, everything revolved around sailing.

As regards the evolution of the Museum, two aspects were taken care of from the beginning: «tourism with its different actors and our local community. They both developed a great deal. Tourism grew in numbers and cultural interests were diversified. Visitors from the northern hemisphere are more interested in maritime and Antarctic topics, while southern visitors are keen on the Prison history, but both enjoy art. So the collections of the four museums currently lodged by the old building (almost entirely recovered) were put together – the Marine Arte Museum, the Antarctic Museum José María Sobral, the Maritime Museum and the Prison of Ushuaia Museum.

Fortunately, locals also took an interest. The Museum Art Gallery is a response to one of the requests of the local community and

artists. Until 1999, there was no special place for exhibitions. They were organized in tearooms, the premises of the provincial or municipal culture departments or wherever works could be hanged. Later, this became an interesting option for artists all over Argentina and even for foreigners. Nowadays, three exhibition halls and a large back room offer a wide variety of works in display.

Chess, theater, photography, drawing, painting, dance, music, and literature, among other workshops, were also organized to respond to the interests of the community.

Besides, the Museum organized expeditions to Isla de los Estados, the coast of Tierra del Fuego, and Antarctica. Documentary films were produced and books edited to record the different surveys of shipwrecks: The Lighthouse at the End of the World and its reconstruction at the Museum; the shipwreck of Luis Piedra Buena's Espora on Isla de los Estados; and the Historic Whaler Settlements in Antarctica. This was the result of five summer campaigns. Three of them were conducted aboard the Ice Lady Patagonia, owned by the May brothers, and the first campaign on the sailing ship Callas, owned by Jorge Trabuchi.

This reflects a huge change throughout these first twenty years. Tourists are mainly interested in nature, but with a strong taste for cultural aspects. In line with this, locals started to demand more activities and started to take part in every aspect. The Classical Music International Festival and the End of the World Art Biennial were born from these interests.

In 2002, Intangible Heritage meetings started at the Museum. In these meetings, Old Settlers discuss topics of “their Ushuaia,” long before the immigration avalanche from other provinces. These meetings rescue many memories from oblivion and help to integrate people with each other. This served as an example and, fortunately, the Culture Department of the Municipality followed in promoting them jointly with the Republic of Chile.

The Educational Program is growing year after year, with more schools visiting the Antarctic and maritime halls, or the exhibits on Native Peoples or Architectural Heritage.

Applications to join the internship program of the Museum for students of museology and related courses of studies have also increased. Interns come from all over Argentina and also from countries such as Peru, Colombia and Uruguay, to name but a few.



El Faro del Fin del Mundo, en la Isla de los Estados, fue inaugurado en 1884 y llamado Faro de San Juan de Salvamento. Julio Verne realiza una ficción con datos verdaderos del lugar bautizando la novela como El Faro del Fin del Mundo. En este libro, podrá interiorizarse sobre el verdadero faro, la Reconstrucción del Faro en el Museo Marítimo de Ushuaia con los restos del auténtico faro en su interior, el monumento al Faro construido por franceses en la Isla de los Estados y en La Rochelle, en honor a Julio Verne, y el Faro del Fin del Mundo que conocen los turistas en la bahía de Ushuaia, que en realidad es el faro de Les Eclaireurs.



The Lighthouse at the End of the World, on Isla de los Estados, was inaugurated in 1884 and named San Juan de Salvamento Lighthouse. Jules Verne wrote his fiction based on real data about the place and named his novel The Lighthouse at the End of the World. This book provides details about the true lighthouse, its Rebuilding at the Maritime Museum of Ushuaia including its actual remains in the interior, the Lighthouse monument erected by the French on Isla de los Estados and in La Rochelle, to pay homage to Jules Verne, and the Lighthouse at the End of the World that tourists visit on the Bay of Ushuaia which, in fact, is Les Eclaireurs lighthouse.



Le Phare du bout du monde, sur l'île des Etats, a été inauguré en 1884 et nommé Phare de San Juan de Salvamento. Jules Vernes en a fait une fiction avec des données réelles et a appelé son roman Le Phare du Bout du Monde. Dans ce livre, vous pourrez vous familiariser avec le vrai phare, avec la reconstruction du phare dans le Musée Maritime d'Ushuaïa à partir des restes du phare dans sa partie intérieure, avec le monument construit par les français sur l'île des Etats et à La Rochelle en honneur à Jules Vernes et au phare du bout du monde et avec le phare du Bout du Monde que les touristes peuvent découvrir dans la baie d'Ushuaïa qui est en fait le phare les Eclaireurs.



El Faro del Fin del Mundo, en la Isla de los Estados, fue inaugurado en 1884 y llamado Faro de San Juan de Salvamento. Julio Verne realiza una ficción con datos verdaderos del lugar bautizando la novela como El Faro del Fin del Mundo. En este libro podrá interiorizarse sobre el verdadero faro, la Reconstrucción del Faro en el Museo Marítimo de Ushuaia con los restos del auténtico faro en su interior, el monumento al Faro construido por franceses en la Isla de los Estados y en La Rochelle en honor a Julio Verne y el Faro del Fin del Mundo que conocen los turistas en la bahía de Ushuaia que en realidad es el faro de Les Eclaireurs.

ISBN 978-987-46334-2-2



9 789874 633422