



Faros Argentinos

Argentine Lighthouses

Versión
Castellano

English
Version

Faros Argentinos

Servicio de Hidrografía Naval



H-539

**SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL
ARMADA ARGENTINA**

Av. Montes de Oca 2124
C1270ABV - Buenos Aires
REPÚBLICA ARGENTINA

Tel.: (54 -11) 4301 - 0061 / 67
Tel./Fax: (54 -11) 4301 - 2249

e-mail: shn@hidro.gov.ar
web: www.hidro.gov.ar



Faros Argentinos

Tercera Edición 2005

Coordinador General: Capitán de Navío Ingeniero Manuel Hipólito Picasso

Redacción de Textos e Investigación: Lic. María Cristina Morandi

Diseño Gráfico: Departamento Artes Gráficas del Servicio de Hidrografía Naval

Cartografía: Humberto A. Capecchi

Acuarelas: Capitán de Fragata (RE) Jesús E. Poblet

Filatelía: Capitán de Navío (RE) Carlos E. Rucci

Fotografías: Capitán de Navío Javier A. Valladares, Capitán de Navío Héctor D. Grillo,

Capitán de Fragata Juan C. Nicolau, Capitán de Fragata Guillermo A. N. Tarapon,

Sr. Andy Anderson, Sr. Esteban L. González, Sr. Darío Bonnin, Maximiliano Vernaazza (Revista Gente)

Ilustraciones: Técnico José Escobar

Fotocromos:



Corrección de Textos y Estilo, Confección e Impresión: Departamento Artes Gráficas del Servicio de Hidrografía Naval

Supervisión Gráfica General: Cartógrafo Rolando A. Gómez

Departamento de Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval,

División Técnica: Capitán de Corbeta Gustavo J. Almazán, Suboficial Primero Daniel O. Rodríguez

Edición Digital 2020: Mariela N. Pascuzzo, traductora pública

Teniente de Fragata María José Ordoñez Avellaneda, diseñadora gráfica

El Servicio de Hidrografía Naval desea expresar su agradecimiento al

- Departamento de Estudios Históricos Navales de la Secretaría General Naval

de la Armada Argentina por su desinteresada colaboración en la confección de esta obra.

- Editorial Atlántida S.A. (Revista Gente - 40 Aniversario) por su desinteresada colaboración en

el material fotográfico facilitado del Faro Cabo Vírgenes.

CREDITOS DE LAS FOTOGRAFIAS Y ACUARELAS:

Se ha puesto el máximo cuidado en confeccionar la lista de propietarios de los copyright que han cedido dichas fotos y acuarelas, en forma totalmente desinteresada y nos disculpamos por cualquier omisión que hayamos cometido.





Faros Argentinos

Tercera Edición 2005

Servicio de Hidrografía Naval



Cerro de los Leones

Cajón Negro

Cajón Negro

San Jacinto

Cajón Negro

Cajón Negro

Cajón Negro

Bahía Negra

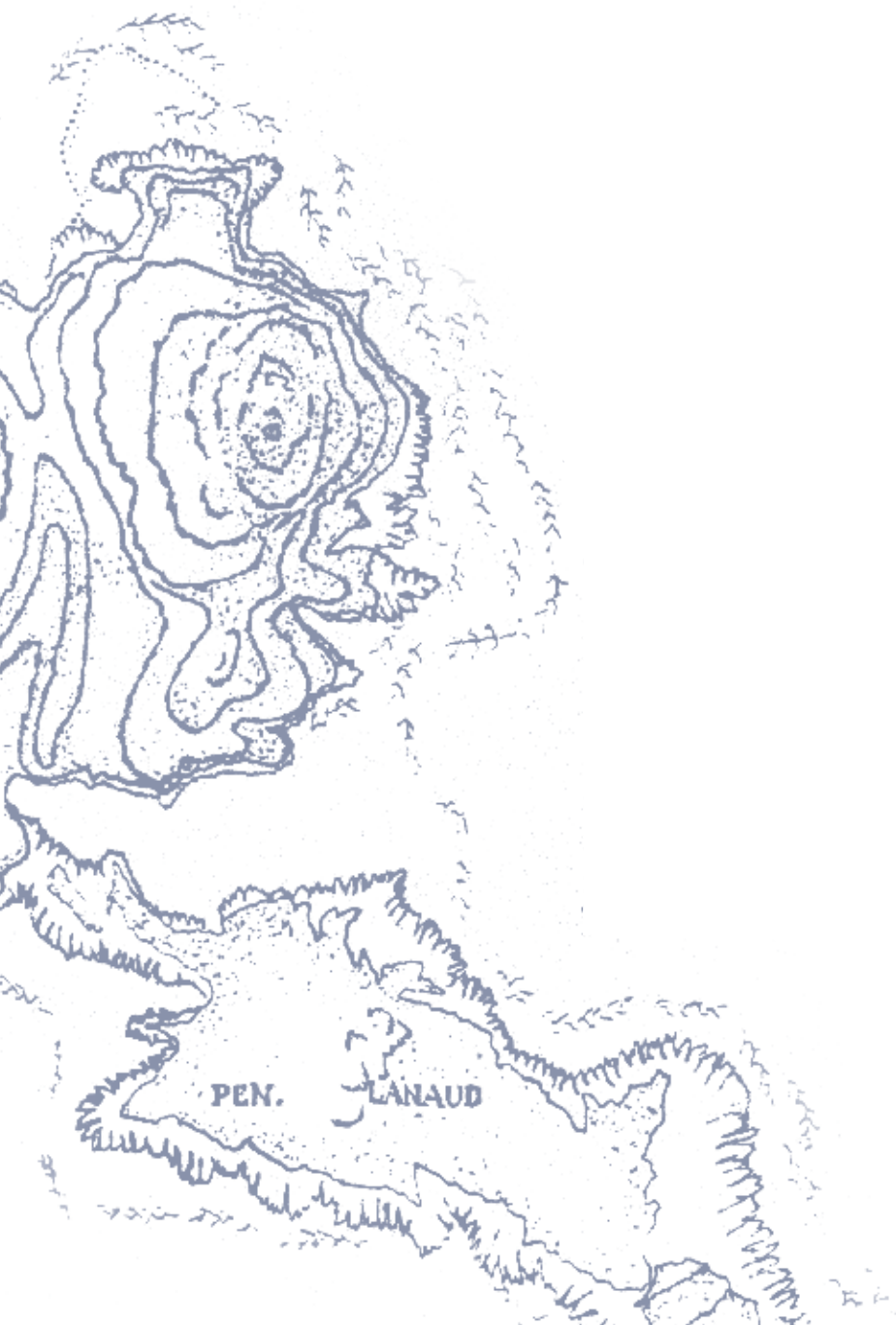
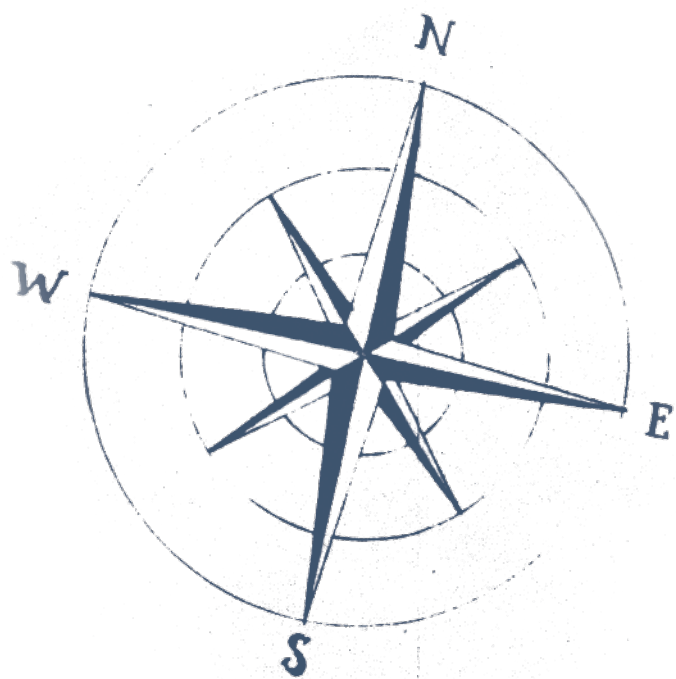
Bahía de los Franciscanos

Isla Puque

Isla

ISLA DE LOS LEONES

Contenido



9	Prólogo
10	Introducción
17	Faro Punta Piedras
18	Faro San Antonio
21	Faro Punta Médanos
24	Faro Querandí
27	Faro Mar Chiquita
28	Faro Punta Mogotes
31	Faro Miramar
32	Faro Quequén
34	Faro Claromecó
36	Faro Recalada a Bahía Blanca
39	Faro El Rincón
40	Ópticas
42	Faro Segunda Barranca
44	Faro San Matías
46	Faro Río Negro
49	Faro Almirante Brown
51	Faro Punta Tehuelche
52	Faro Punta Delgada
55	Faro Punta Ninfas
56	Escaleras
58	Faro San Gregorio
60	Faro San Jorge
63	Faro Cabo Blanco
66	Faro Beauvoir
68	Faro Isla Pingüino
70	Faro Punta Medanosa
71	Faro Cabo Dañoso
72	Vistas
74	Faro Cabo Vírgenes
77	Faro San Diego
79	Faro Año Nuevo
81	Faro Le Maire
84	Faro Les Eclaireurs
87	Faro 1° de Mayo
90	Faro Esperanza
92	Los Hermanos Menores
100	Misceláneas
102	Bibliografía

Prólogo

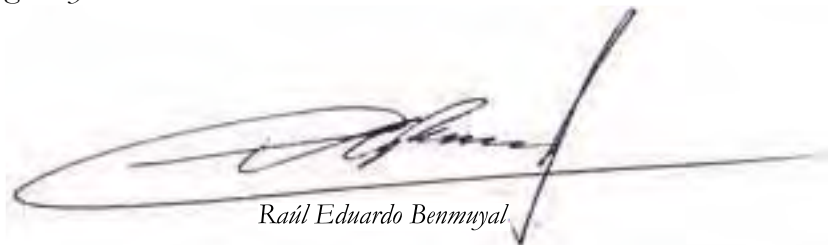
En todos los Estados marítimos del mundo hoy se cultiva entrañable afecto y admiración a los faros. Estas singulares señales náuticas, descendientes de una de las siete maravillas del mundo, la torre iluminada de la isla de Pharos cerca de la ciudad de Alejandría, antigua capital de Egipto, causan particular fascinación en las personas y, en todos aquellos amantes del mar y de su mística. Es así que los faros son una aspiración perseguida a lo largo de los siglos, desde los albores mismos de la civilización y, a pesar de los vertiginosos avances tecnológicos pasados y recientes son una pretensión que ha sobrevivido cumpliendo su eterna misión de salvaguardar vidas y bienes.

Cada uno de ellos es identificable por elementos físicos concretos de su estructura, equipamiento, luminaria y características diurna y nocturna distintivas; cada uno de ellos cumple la misión de centinela silencioso e incansable de advertir al navegante sobre su situación y sobre la proximidad de la costa par preservar la seguridad náutica y, en muchos casos cada uno de ellos ha sido también construcción y eje socio económico de asociaciones humanas que crecieron a su entorno, transformándose en monumentos centenarios, histórico y cultural.

Esta tercera edición de "Faros Argentinos" amplía y corrige aspectos particulares de algunos de ellos (Recalada a Bahía Blanca y Punta Delgada) e ilustra las últimas tareas de mantenimiento llevadas a cabo en los faros Año Nuevo, Cabo Vírgenes y Querandí, también se han enriquecido gran número de páginas con nuevo material fotográfico.

Pero esta versión también es homenaje, como en números anteriores a todos aquellos hombres y mujeres de la Armada Argentina que contribuyeron a su construcción, operación, mantenimiento y custodia bajo permanentes condiciones de soledad y de sufrida habitabilidad, testimoniando así al viejo Escalafón "Torreros", uno de los más antiguos de la Institución, hoy denominado Especialidad "Balizamiento".

Aquí en nuestro país, el Servicio de Hidrografía Naval es el organismo encargado de la red de faros en el litoral Atlántico y en la Antártida, preservando la identidad cultural de la Argentina marítima, los ojos del navegante y el bien común de los marinos de todo el mundo.



Raúl Eduardo Benmuyal

Capitán de Navío

Jefe del Servicio de Hidrografía Naval

Introducción

Poco después de la puesta del Sol y en todas las costas de los mares del mundo, estos vigías silenciosos encienden su luz señalando exactamente la situación de la costa: son los faros, quienes como protectores infalibles, marcan inalterablemente con sus destellos el camino propicio que deben seguir los navegantes inmersos en la oscuridad del océano. Fieles a la orden que les impone encenderse quince minutos después de ponerse el Sol, todos los faros de las costas brillan y ya no se apagarán hasta un cuarto de hora antes de que el astro rey vuelva a asomar por oriente.

Antiguamente, en aquel mismo instante, los marinos del siglo XIV, escudriñando el misterioso océano, escuchaban atentamente para oír la crepitación del Sol al hundirse en las aguas, convencidos de que el astro se apagaba cada noche en el seno de las olas, y se deslizaba por los subterráneos del mundo, para volver a encenderse y asomar luego al lado opuesto de la Tierra.

En la actualidad, y a pesar de los grandes adelantos tecnológicos en materia de ayudas a la navegación, nadie puede dudar de la importante tarea vigente que cumplen los faros al preservar buques y vidas guiando al navegante por una derrota segura, indicando bajos, veriles, direcciones de canales o el rumbo que convenga navegar.

Según la definición del Diccionario del Bureau Hidrográfico Internacional, faro es "una estructura distintiva sobre una costa o alejada de la misma que presenta una luz principal destinada a servir de ayuda a la navegación". Más precisamente, una construcción costera que posee una señal luminosa característica cuya función es orientar al navegante. Generalmente ubicado en puntos destacados del litoral, en lugares altos, notables, ya sea artificiales o naturales.

Etimológicamente, la palabra faro proviene del latín pharus y del griego pharos, como se llamaba la isla en la embocadura del río Nilo y que dio su nombre a una torre de unos 180 metros de altura construida bajo el reinado de Ptolomeo II (285 a.C.) por Sostrato de Cnido, cuya misión era señalar la situación del puerto de Alejandría. Esta estructura de mármol blanco, alumbraba el mar con su poderoso fuego hasta una distancia de 300 estadios (55 km).



Tal vez el más famoso faro de la antigüedad fue el Coloso de Rodas, gigantesca estatua de Helios, considerada una de las siete maravillas del mundo antiguo. Construida en bronce, su altura se elevaba a 33,50 metros y dominaba el puerto de Rodas. Su costo fue de 300 talentos de oro y diez años de trabajo, bajo la dirección de Carés de Lindos. Durante casi toda la antigüedad las flotas del mar Egeo pasaron bajo su sombra legendaria hasta que un terremoto en el año 224 a.C. causó la ruina de la estatua, para nunca más volverse a levantar.

Columnas y torres votivas coronadas de grandes hogueras permanentes que se encendían en honor de héroes y semidioses, carentes de todo sistema óptico, también fueron utilizadas para resguardo de los navegantes. Hasta el legendario Homero en su poema épico "La Ilíada" hace referencia a los faros, cuando compara el brillo que irradiaba el escudo de Aquiles con el que despedía el fuego que ardía en lo alto de una montaña y que servía de guía a los navegantes que se alejaban de la costa ante la presencia de vientos contrarios.

No obstante, y aún cuando el faro de Alejandría sea el más célebre de la antigüedad, no por ello fue el más antiguo. Existe evidencia que en la guerra de Troya existió uno a la entrada del Helesponto; otro pareciera que se instaló en el estrecho del Bósforo y recibió el nombre de Torre de Timæa, según menciona Dionisio de Bizancio, escritor del siglo I de la era cristiana.

Escasas son también las noticias de los faros de la Edad Media. Se sabe que el faro de Bolonia fue encendido por el emperador Carlomagno en el año 811 y que en 1584, el rey francés Enrique III inauguró el faro de Cordouán, en la desembocadura del río Gironda,

Pero los grandes faros modernos datan de los siglos XVII y XVIII y de los progresos que entonces realizaron todas las ciencias. Hasta finales del siglo XVIII no puede observarse un progreso técnico de significación en la óptica de los faros. Es a principios del siglo XIX donde se vislumbran los primeros adelantos para perfeccionarlos, con la adopción del alumbrado de aceite en algunos de ellos en la costa francesa. Las lámparas podían ser de aceites vegetales o minerales y parafina de Escocia para derivar luego en sistemas de incandescencia por vapor de petróleo o gas acetileno y finalmente al eléctrico, el más usado en la actualidad.

En 1822 Agustín Fresnel introduce el sistema "dióptrico", donde los rayos de luz son enviados a través de lentes esféricas rodeadas de prismas anulares. Años después, T. Stevenson mejoró la invención de Fresnel, insertando una lente delante de un reflector produciendo una luz llamada "catadióptrica".

Los primeros sistemas ópticos eran de grandes dimensiones y las ocultaciones se producían a intervalos de uno o dos minutos. Posteriormente, se ideó el sistema rotativo flotante de mercurio que provocaba destellos cada tres a cinco segundos.

Con respecto a las torres de los faros, su tipo de construcción siguió los lineamientos generales de la arquitectura. Los faros más antiguos eran de mampostería o madera. A fines del siglo XIX muchos se hicieron con estructuras livianas de hierro. Actualmente se prefiere el hormigón armado.

El diseño y los materiales para su construcción están directamente relacionados con el sitio de emplazamiento (sobre una roca aislada del continente, en medio de frecuentes tempestades, en islotes remotos bajo condiciones meteorológicas adversas o un cabo escarpado). Por ello es primordial que la torre sea un soporte sólido y que su altura sea considerable sobre el nivel del mar. De su elevación dependerá el alcance que tendrá la luz.

Generalmente las estructuras son cilíndricas en su interior y circulares, cuadradas y/u octogonales externamente. Siempre termina en una plataforma con barandilla; sobre ella, un cilindro sostiene la cúpula o linterna que aloja el aparato óptico. Por dentro, y debajo de la linterna, se encuentra la cámara de servicio. Desde esta habitación a la linterna se asciende por medio de una estrecha escalerilla y para llegar hasta el pie de la torre, se baja por una escalera caracol.

Para amenizar las siguientes páginas y tener una comprensión más acabada de la lectura, es importante hacer saber al lector que existen diversas clases de faros:

FARO MARÍTIMO: ayuda a los navegantes dirigiendo sus rayos en forma horizontal.

FARO AÉREO O AEROFARO: destinado para ayuda a la aviación, dirige su luz por encima del horizonte y muchas veces son visibles desde el mar.

FARO AEROMARÍTIMO: combinación de los dos anteriores.

RADIOFARO: según el Diccionario del Bureau Hidrográfico Internacional, es un radiotransmisor que emite una señal característica o distintiva utilizada para la determinación de marcaciones, rumbos o posiciones.

BUQUE FARO O FARO FLOTANTE: faro instalado a bordo de una embarcación que se encuentra fondeada en una posición determinada, y cuyo sistema óptico y mecánico es similar al de un faro marítimo terrestre.

De esta manera, y con la única intención que esta publicación presente al lector un esbozo de la labor que han cumplido y cumplen los faros a lo largo de todo nuestro litoral marítimo, y sirva a su vez como un reconocimiento a la cantidad innumerable de hombres que han contribuido a su construcción, mantenimiento y operación en pos de la seguridad a la navegación, es que el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina desea incorporar este ejemplar a su larga lista de publicaciones.

Cronología del balizamiento marítimo argentino

Erguidos, desafiando a las fuerzas de la naturaleza, estos vigías silenciosos con sus destellos de luces guían al navegante proporcionándole una derrota segura indicando bajos, veriles, direcciones de canales o el mejor rumbo que convenga para navegar.

La primera cartografía náutica de la República Argentina señalaba como puntos de orientación del navegante ciertas características de la costa, tales como árboles notorios designados con el nombre de "los sauces", "el sarandí", "los ombúes de punta Lara y Quilmes", muchos de los cuales aparecen en la cartografía del siglo XVIII.



Así y con el correr de los tiempos podemos distinguir distintas etapas en la historia del balizamiento de nuestras costas.

a) ETAPA DEL BALIZAMIENTO INICIAL:

Costas bonaerenses del río de la Plata

- 1798, el Consulado de Buenos Aires instaló señales en la isla de Flores, punta Piedras, Atalaya y punta Lara.
- 1810, la Primera Junta de gobierno autorizó a balizar el puerto de la Ensenada y puso en venta el "Derrotero del Río de la Plata por el Norte y Sur del Banco Chico, en los idiomas castellano e inglés", confeccionado por Benito Aizpurúa.
- 1822, Marcelino Carranza se comprometió, con la Comandancia de Marina, a colocar diez boyas en los bancos del río de la Plata, con cadenas y anclas.
- 1824, durante su mensaje a la Legislatura, el gobernador Bernardino Rivadavia, anunció que había sido balizado el río de la Plata.
- 1834, Benito Aizpurúa y los coroneles de marina Toll y Sinclair levantaron un plano de las profundidades de la ensenada de Barragán con la intención de confeccionar una carta náutica; estudiaron las posiciones de los bancos y procedieron a colocar cuatro boyas que permitieron esquivarlos.
- En todo este trabajo debe destacarse la actuación del coronel de Marina Tomás Espora, comandante general de Marina durante el gobierno de Viamonte, quien dispuso que se colocara una farola sobre un buque, a la manera de faro flotante, para que sirviera de guía a los navegantes. Este servicio fue iniciado por el bergantín "CACIQUE" (rebautizado "REPUBLICA") el 9 de marzo de 1834.
- 1842, se construyó un gran pilar cerca de la desembocadura del canal de San Fernando donde se colocó un importante farol para que sirviera de guía a las embarcaciones de cabotaje.

b) ETAPA DEL BALIZAMIENTO MARÍTIMO DURANTE LA ORGANIZACIÓN NACIONAL

Cuando Buenos Aires se separó de la Confederación, las autoridades porteñas teniendo en cuenta sus intereses económicos, tan ligados al puerto, quisieron mejorar las condiciones de navegabilidad del río de la Plata. Por tal motivo, a fines de 1856 se firmó un contrato entre el gobernador de Buenos Aires, Pastor Obligado, y el señor Vicente Casares por el cual éste último se comprometió a establecer dos faros flotantes en dos buques que se instalaron en el banco Chico. Estos faros instalados por Casares permanecieron encendidos durante 15 años.

- 1858, el general Urquiza, como presidente de la Confederación Argentina, ordenó la realización de estudios en el río Uruguay, a los efectos de proceder a su balizamiento.

- 1872, el presidente Sarmiento da una serie de instrucciones que demuestran la preocupación del gobierno nacional por nuestro mar territorial, la vigilancia de sus costas, el estudio, protección y ejercicio real de la soberanía.

- 1877, se encargó a la Armada la tarea de dar especial importancia al estudio de las costas. Precisamente, y en cumplimiento de estas instrucciones el 1 de enero de 1879 se creó la Oficina Central de Hidrografía, organismo encargado de las actividades de balizamiento.

- 1881, el Teniente de Navío Howard relevó los bajos de El Rincón y fondeó el bergantín "Manuelita", el que puede considerarse como nuestro primer faro marítimo. Solo duró unos cuantos días en funcionamiento, debido a que una tormenta severa lo hizo garrear varándolo sobre un banco.

- 1883, se ordenó a la Marina de Guerra que instalase señales a la entrada del río de la Plata, en el puerto de Bahía Blanca y en isla de los Estados. Por entonces los buques afectados al balizamiento fueron: el vapor "FULMINANTE", las cañoneras "URUGUAY" y "PARANA", el bergantín "ROSALES" y el cúter "SANTA CRUZ".

- 1884, la División Expedicionaria al Atlántico Sur, al mando del Comodoro Augusto Lasserre, instaló el faro San Juan del Salvamento, en el puerto homónimo, en costa norte de la isla de los Estados. Este faro tenía una altura de 55 metros sobre el nivel del mar y cuatro millas de alcance.

- 1885, en el cúter "SANTA CRUZ", los oficiales Guillermo Scott Brown, Onofre Betbeder y Federico Bacaro fijaron puntos astronómicos en la costa y aconsejaron la instalación de un faro en cabo San Antonio (Provincia de Buenos Aires).

- 1887, fue instalado el faro Río Negro a la entrada del río homónimo. Posteriormente, y en forma sucesiva se erigieron: en 1891 el faro de Punta Mogotes, en 1892 el faro San Antonio, en 1893 el faro Punta Médanos y en 1897 el faro Martín García.

Posteriormente, en el año 1901, el gobierno nacional autorizó la construcción de un observatorio magnético y meteorológico en la isla Observatorio, al N. de la isla de los Estados, con el fin de ayudar a la expedición antártica sueca del doctor Otto Nordenskjöld.

Lamentablemente, la tarea de balizamiento fue suspendida por diversos acontecimientos políticos. Por el contrario, la Oficina de Hidrografía, siguió acrecentando sus tareas, hasta que por Ley Nº 1930 del 29 de octubre de 1883, se autorizó a invertir \$ 1.000.000 de pesos moneda nacional en la adquisición de todos los elementos necesarios para la construcción de faros.

Quizás el año de 1884 pueda considerarse como uno de los hitos más importantes del balizamiento marítimo al construirse el faro San Juan del Salvamento, en el extremo oriental de la isla de los Estados.

Por su situación geográfica y condiciones meteorológicas, esta isla era un verdadero peligro para los navegantes que trataban de alcanzar el cabo de Hornos. Precisamente, por encontrarse en una latitud tan austral, Julio Verne lo rebautizó como "El Faro del Fin del Mundo".

A través de otro decreto del 20 de febrero de 1891, se reglamentó el servicio de faros y la organización del cuerpo de torreros, que quedó bajo la jurisdicción de la Armada Argentina. La función de este personal fue la de cuidar la luz de la señal, conservar el buen estado de los aparatos ópticos y socorrer a los navegantes en casos de emergencia. A partir de este momento comienzan a tomar cuerpo las actividades de balizamiento e hidrográficas de nuestra Armada Argentina.

Durante los años siguientes el balizamiento progresa en forma regular, incorporando nuevos sistemas ópticos. Prueba de ello, es que a fines del siglo pasado e inicios del presente, se instalaron un total de 13 faros con guardián y 49 sin guardián.

Para su mantenimiento, el Servicio de Hidrografía Naval cuenta con personal especialmente capacitado que tiene como misión instalar y mantener todos los faros y balizas de nuestro litoral atlántico, de manera de hacer más segura la navegación por nuestro mar, el acceso a sus puertos y fondeaderos.

Los primeros en señalar nuestras costas

Faro Martín García



El Servicio de Hidrografía Naval nacido para brindar seguridad náutica el 1 de enero de 1879 con el nombre de Oficina Central de Hidrografía, debía cumplir, entre otros trabajos, recopilar cartas y derroteros nacionales y extranjeros. Otra de sus tareas fue establecer un sistema de faros y balizas merced a la ley N° 1930 del 29 de octubre de 1883 por la cual debía habilitar señales en el río de la Plata, Bahía Blanca e isla de los Estados.

Así fue como en 1884 se instaló un faro en la isla de los Estados, y posteriormente se comenzó la construcción del faro de la isla Martín García, exactamente un 7 de enero de 1897, librándose al servicio el 26 de julio del mismo año.

Las características técnicas de este antiguo faro consistían en un "sistema parabólico con fanal octogonal, de 43 metros de altura y 6 millas náuticas de distancia visible...", más una serie de detalles como:

Intensidad de la luz: 68 bujías Violle
Alcance óptico: 15,4 millas náuticas
Alcance geográfico: 17,5 millas náuticas
Sector de luz: 360°
Picos quemadores: 3 de 60 litros consumo horario
Picos pilotos: 2 picos de 20 litros consumo 24 horas

Consumo diario efectivo: 121 litros
Acumuladores colocados: 5 con 5.000 litros de gas
Autonomía: 7 meses
Luz blanca fija alimentada a petróleo
El aparato de iluminación es una lámpara con mechas de luz fija.
Torre: construida en piedra y ladrillos, de forma cilíndrica a la que se anexó la casa habitación.
Garita: de hierro, de forma de prisma recto regular, de sección octogonal con aristas de hierro T y las caras con cristales. Terminada por un casquete de hierro esférico por la parte superior en cuya cima hay una esfera de 35 centímetros de diámetro con pararrayos de 1,10 metros de altura.
Altura de la torre al plano focal: 9,65 metros.
Altura del terreno sobre nivel medio: 27,5 metros.
Altura de la torre desde el terreno hasta el nacimiento del pararrayos: 12,69 metros.

Originariamente pintada la torre de blanco.
Edificio: casa habitación de mampostería de 2 plantas con la torre anexa. Techo con azotea.
El recinto del faro ocupa una extensión de 2.500 m² de terreno fiscal.

El 30 de octubre de 1916 quedó suprimida la antigua luz fija a kerosene, inaugurándose la luz a destellos con alumbrado a carburo de calcio con 1 destello cada 15 segundos. Posteriormente, el 22 de febrero de 1924 se dispuso el reemplazo del sistema de luz y se colocó un aparato AGA, quedando entonces con la siguiente característica: luz blanca a 2 destellos cada 10 segundos.

El funcionamiento del faro Martín García fue interrumpido en febrero de 1938 con motivo del emplazamiento de un semáforo del Ministerio de Obras Públicas.

Faro San Juan del Salvamento

Este faro fue habilitado el 25 de mayo de 1884 y construido en cumplimiento de la ley N° 1930, promulgada en octubre de 1883. La ley ordenaba habilitar en el más breve plazo la posible entrada al Río de la Plata, al puerto de Bahía Blanca y la "aproximación a la isla de los Estados".

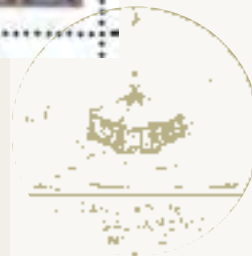


La construcción de este faro, en la isla de los Estados, era uno de los objetivos que debía cumplir la "División Expedicionaria al Atlántico Sur", y que bajo el comando del Comodoro Lasserre, llevó a cabo con éxito la misión.

En el extremo sur de nuestro país, y como una extensión de la isla Grande de la Tierra del Fuego se encuentra la isla de los Estados, separada de aquella por el estrecho de Le Maire, de 16 millas de ancho entre punta Cuchillo y Morro Norte de bahía Buen Suceso. La isla es montañosa, con alturas de más de 800 metros, que culminan en los montes Bove de 825. En su interior alberga lagos y lagunas de difícil acceso. Sus costas ofrecen gran cantidad de bahías y caletas que forman buenos puertos naturales y acantilados que oscilan entre 60 y 150 metros de altura. La región occidental es la de menor elevación. Estos acantilados y restingas rocosas aparecían ante los ojos de los navegantes antiguos con un aspecto tenebroso. Era frecuente que muchas embarcaciones naufragaran en las cercanías de sus costas, como el caso del "Louisa" en 1898 en las proximidades del cabo San Juan o del "Amy" en 1894 al Norte de bahía Crossley, tanto por los escollos rocosos como por la combustión espontánea del carbón que transportaban.

La isla fue llamada "Chuanisin" por los yamanas, (o Región de la Abundancia), también fue conocida como Jaius (o Región del frío) por los aus y Koin Harri (o cordillera de las raíces) por los sélknames, todos grupos aborígenes de la zona. La investigadora Anne Chapman ha determinado que la presencia de indígenas fueguinos en la isla de los Estados se remonta hacia unos 2000 años.

Sin embargo, recién el 24 de enero de 1616 va a ser descubierta por los holandeses Jacobo Le Maire y Cornelio Schouten, con los buques "Concordia" y "Hoon", quienes la bautizaron "STATENLANT" o "País de los señores de los Estados" en homenaje a los Estados Generales de Holanda (Zelanda, Holanda, Frisia, Utrech, Drente, etc.), que en ese momento, 26 de enero de 1616, luchaban por su independencia. A la tierra que se encuentra al occidente, hoy



península Mitre, la denominaron Mauricio de Nassau. Estos navegantes son también los descubridores del cabo de Hornos; en su diario de viaje dejaron testimonio de lo siguiente: *"A la tarde descubrimos otra tierra... y se acababa en una punta aguda a la que llamamos Hoorn"...*

Desde 1619 a 1789 navegantes de distintas nacionalidades las visitan y recorren, la isla se convirtió en recalada de loberos y cazadores de focas. Gran Bretaña disputaba por aquellos años a España esta zona de gran valor comercial: en 1683 envía al capitán Cowley que circunnavegó la isla y posteriormente en 1769 y 1774 a James Cook quien cruzó en dos oportunidades el estrecho de Le Maire, reconociendo la isla e imponiendo parte de su toponimia.

Es precisamente en el siglo XVIII cuando la Argentina comienza a perfilar su sistema económico observando una primera etapa de contactos económicos internacionales, específicamente con el área mercantil inglesa. En 1828 el navegante inglés Henry Foster con la misión de determinar la verdadera forma de la tierra y a bordo de la chalupa "Chanticleer" relevó las costas de la isla de los Estados. Muchos de los nombres geográficos actuales de la isla fueron insertados por Foster, entre ellos puerto Cook, Basil Hall, cabo Kendall, puerto Parry y otros.



Otras prioridades nacionales demoraron nuestra integración insular hasta 1829, cuando el gobernador de Buenos Aires, Martín Rodríguez, erigió la Comandancia política y militar para las islas Malvinas, donde también está comprendida la isla de los Estados, nombrando para cubrir el cargo a Luis Vernet, quien en 1828 ya había instalado una lobería en el puerto Basil Hall.

En 1868 el presidente Mitre promulgó una ley por la que se concedía al Capitán de la Marina Nacional Don Luis Piedra Buena la propiedad de la isla "denominada del Estado". En 1869 en el puerto Basil Hall este ilustre marino y acérrimo defensor de nuestra soberanía en estas latitudes, construyó una casa para náufragos, izó la bandera argentina y en 1873 estableció una fábrica de aceite de foca en bahía Crossley.

En 1884, bajo la presidencia del Doctor Julio A. Roca, la División Expedicionaria del Atlántico Sur al mando del Coronel de Marina Augusto Lasserre relevó la costa norte de la isla. Como consecuencia de sus trabajos se instaló un faro en la actual punta Lasserre, extremo W del puerto San Juan del Salvamento, que se inauguró el 25 de mayo de 1884 y procedió a bautizar accidentes geográficos innominados como cabo Galeano, puerto Pactolus, lago Lovisato e isla Zeballos entre otros.

La Orden de Operaciones de la División Expedicionaria del 29 de abril de 1884, dice: "Considerando - 1º - La importancia adquirida por este puerto y la isla toda con los elementos que el Exmo. Gobierno ha dotado, al habilitarlo para la navegación universal, estableciendo una de las Subprefecturas australes y colocando un faro a su entrada; el Jefe de la División, en nombre del gobierno que representa, ordena: 1º - Desde la fecha se lo designará con el nombre de "San Juan del Salvamento".



Tan importante fue su instalación y ubicación, alejada de los más importantes centros mundiales, que Julio Verne se atrevió a escribir una novela utilizando a la isla de los Estados y al faro San Juan del Salvamento, como escenarios de su obra "El Faro del Fin del Mundo".

Fue librado al servicio el 25 de mayo de 1884. Su equipo luminoso era del mismo tipo usado poco después en el faro Río Negro. La luz estaba proporcionada por 8 lámparas de petróleo. Dejó el servicio el 1 de octubre de 1902, día en que se libró al servicio el faro "Año Nuevo".

Sueño de todos los deportistas náuticos, la isla de los Estados y su enigmático faro San Juan del Salvamento, motivó que el semanario francés de deportes náuticos "Cols Bleus" del 19 de agosto de 1972, en un artículo comienza diciendo: "La República Argentina tuvo la feliz idea de construir el faro del fin del mundo y las naciones deben saber agradecerle".

Faro Golfo Nuevo

Se encuentra en el golfo Nuevo, al sudoeste de península Valdés, en la provincia del Chubut. Su construcción comenzó en el mes de agosto de 1916 y fue librado al servicio en octubre del mismo año. El buque petrolero "Ministro Ezcurra" fue el encargado de trasladar los materiales y el personal. La construcción estuvo a cargo del mecánico principal Augusto Baccarini, quien tuvo a su cargo 8 operarios que lo ayudaron en la tarea.

Al año siguiente, y en representación del señor Jefe de la División de Hidrografía, Faros y Balizas, el Torrero de Primera Baccarini, entrega al encargado de la Subprefectura, Ayudante de Segunda Raymundo Regunaga, el cuidado y conservación del faro.

Característica diurna: garita roja, 2 franjas horizontales blancas y una central roja.

Estructura: torre troncopiramidal de hierro.

Altura: 15 metros.

Elevación sobre el nivel medio del mar: 34,5 metros.



FARO

Punta Piedras

Muy cerca de la desembocadura del río Salado, en la provincia de Buenos

Aires, se encuentra el faro Punta Piedras. Su instalación se debió a la necesidad de contar con una señal luminosa que brindara seguridad a la navegación en una zona peligrosa debido a la presencia de un bajofondo que se extiende hacia el E por 17 millas y que se denomina Banco Piedras.

Inicialmente se construyó una baliza, pero en noviembre de 1916 finalizan los trabajos de transformación a faro, el cual es librado al servicio el 21 de marzo de 1917.

Su aspecto de aquel entonces y el actual muestra una torre troncopiramidal de hierro, en cinco tramos a rayas alternadas blancas y anaranjadas, de 31 metros de elevación.

Su alcance nominal es actualmente de 15,1 millas náuticas.

Su fuente de alimentación son paneles solares que cargan baterías fotovoltaicas. La torre es de hierro, cuadrangular, con diez tramos de barandilla y con una plataforma superior que soporta la linterna.

Tormentas severas con fuertes vientos la voltearon en diciembre de 1975 y diversos problemas técnicos incidieron para que recién se la reinstalara en 1983.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 35° 26' S
Longitud 57° 08' W*



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Fue impuesto por las características geomorfológicas de la zona.

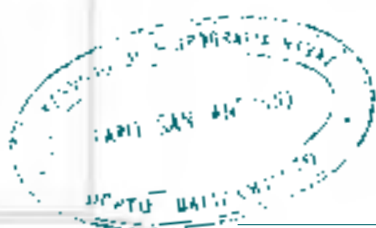




FARO *San Antonio*

Este faro puede considerarse, junto con el de Río Negro, una de las señales luminosas más antiguas de nuestro litoral, ya que fue puesta en servicio el 1 de enero de 1892.

Se encuentra en el Partido de General Lavalle (Pcia.de Buenos Aires), dentro de terrenos que fueron donados por la sucesión del señor Federico Leloir al Estado Nacional, según Decreto del 11 de febrero de año 1919. El cabo San Antonio, de quien recibe el nombre y sobre el cual se erige, es una prominencia de tierra que termina casi en ángulo recto, en un sector llamado "Frontón del cabo San Antonio".





Fecha de iniciación de los trabajos: 1891



Fecha de finalización de los trabajos: 1892

Fecha en que se libró al servicio: 1 de enero de 1892

SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 36° 18' 24" S
Longitud 56° 46' 25" W*





CARACTERÍSTICAS

Es una torre metálica tipo trípode o tronco piramidal, a rayas horizontales negras y blancas. La altura es de 58 metros.

Eléctrico, en el balcón del faro ha sido colocada una linterna a gas, para uso de emergencia. Tiene una potencia de 900 candelas.

La elevación sobre el nivel del mar es de 63 metros y su alcance nominal de 9 millas náuticas.

FARO SAN ANTONIO

Construido en el actual partido de General Lavalle, provincia de Buenos Aires, en 1892.



Ópticas del Faro San Antonio y detalle de la linterna a gas para uso de emergencia con potencia de 900 candelas.



Detalle del ascensor del faro que permite el ascenso más cómodo de los visitantes.

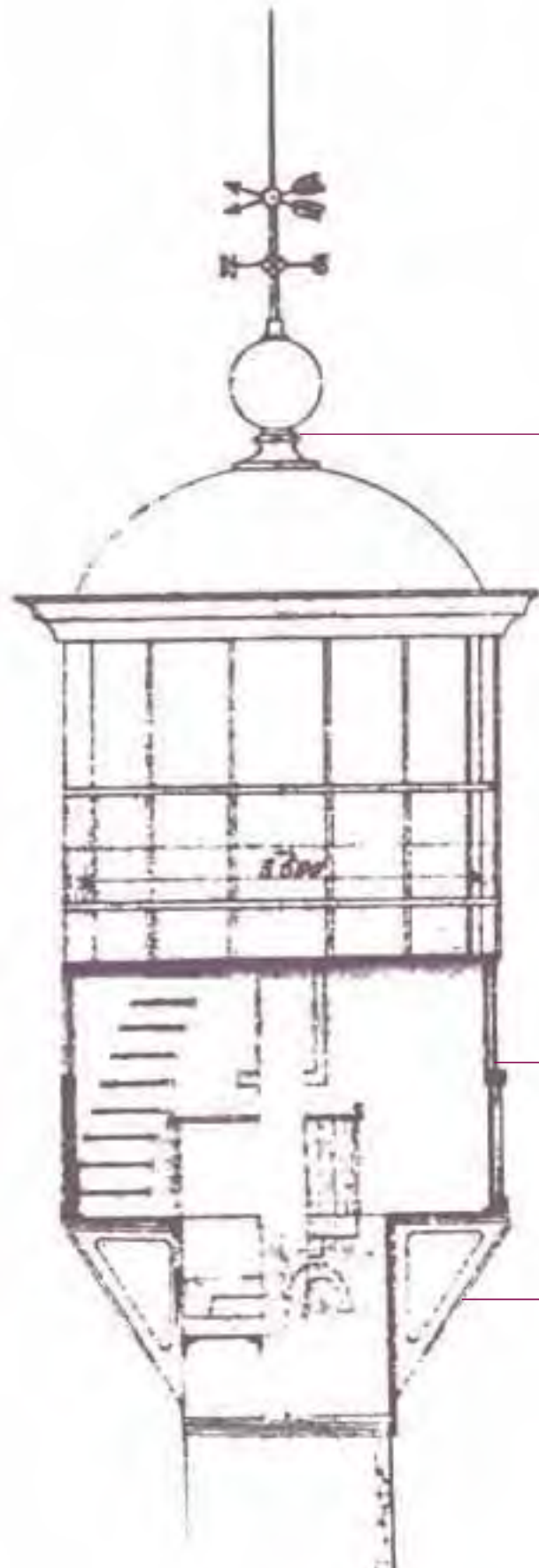


ORIGEN DEL TOPÓNIMO

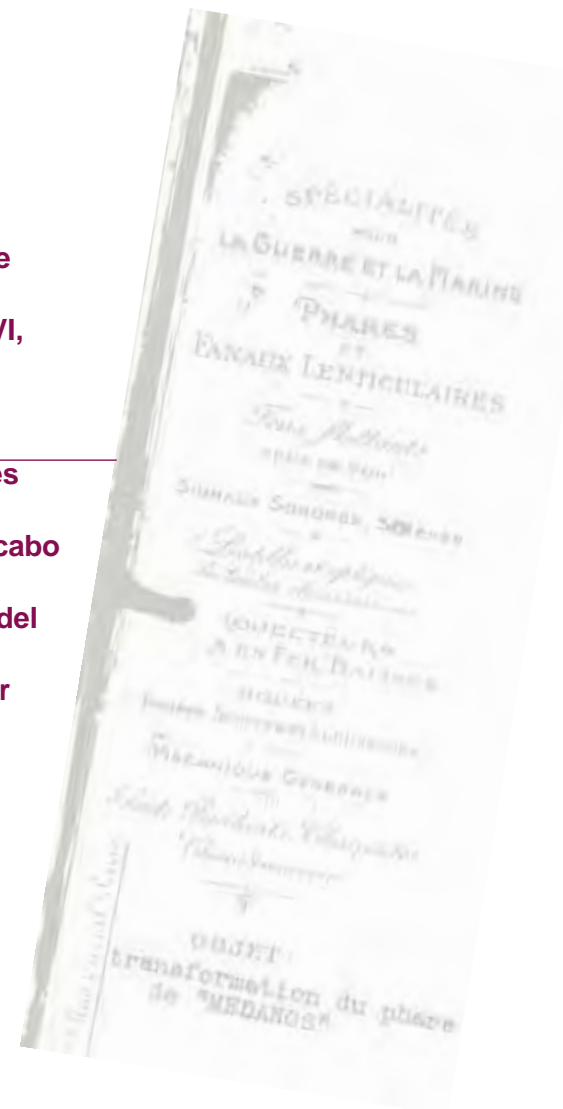
Se debe al cabo del mismo nombre, que fue bautizado por la expedición de Magallanes en el siglo XVI. Según el relato de Gonzalo de Albo, miembro de la expedición, lo descubrió la nave capitana "San Antonio" destacada en busca de la "Santiago", que había salido en reconocimiento de las aguas y terrenos circundantes.

FARO

Punta Médanos



Si nos preguntamos acerca de la historia de este faro, debemos remontarnos al siglo XVI, cuando la actual punta Médanos fue descubierta por la expedición de Magallanes un 7 de febrero de 1520, y a la que bautizó cabo Santa Polonia. Sin embargo, recién a fines del siglo XIX comienzan los estudios para erigir un faro en la zona.



Personal de Balizamiento durante los inicios de la construcción del faro.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 36° 53' 00" S
Longitud 56° 40' 48" W*

En la provincia de Buenos Aires, Partido de la Costa, a 6 millas náuticas al N de Punta Médanos.

El 18 de enero de 1893 comienzan los estudios para determinar la futura situación del faro, los cuales contaron con el apoyo del Observatorio Nacional de Córdoba. El buque comisionado como apoyo a estas tareas fue el vapor "GAVIOTA" al mando del Teniente de Fragata Osvaldo Esquivel.

El faro fue encargado a la empresa Barbier, Bernard & Turenne, en París, Francia, en 1890, donde fue ensamblado en fábrica y posteriormente enviado desarmado a Buenos Aires. Su armado e instalación final fue responsabilidad de los empresarios Torres y Sturiza.



FARO PUNTA MÉDANOS

Tubo central rodeado de un trípode de patas cilíndricas con garita superior y casa al pie.

CARACTERÍSTICAS

Tubo central rodeado de un trípode de patas cilíndricas, con garita negra con casa al pie.

Su altura es de 59 metros.

Es eléctrico y con equipo de emergencia a gas con alcance reducido.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre propuesto para el faro se debe a la punta homónima donde fue erigido. La punta fue descubierta por la expedición de Magallanes el 7 de febrero de 1520 y bautizado como cabo Santa Polonia.

El actual Médanos se detectó por primera vez en la carta de Lángara de 1798, pero con la actual posición de punta Querandí. Posteriormente, en 1820 se transfirió ese nombre al extremo sur del cabo San Antonio.

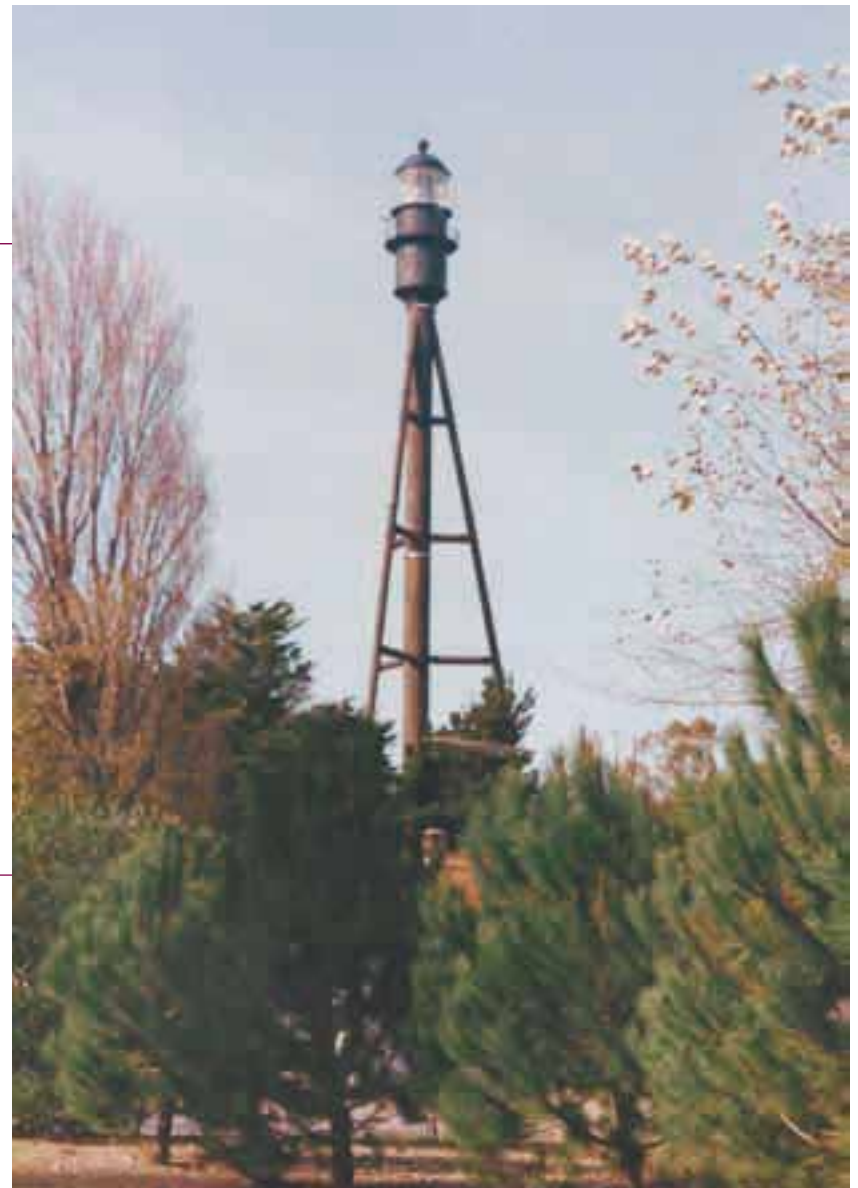




Fecha de iniciación de los trabajos: 1891

Fecha en que se libró al servicio:
9 de julio de 1893

Fecha de finalización de los trabajos:
1893, el faro trabajó en principio con el sistema "Barbier" consistente en un aparato mezclador destellador alimentado a kerosene.



Vista del faro en los años '50.



Querandí

Es el segundo faro en altura de nuestro litoral, sólo superado por el Faro Recalada a Bahía Blanca. Está rodeado de un sorprendente bosque de coníferas, si tenemos en cuenta que se encuentra enclavado en una zona medanosa, a unos 30 kilómetros de distancia de la localidad balnearia de Villa Gessell, en la provincia de Buenos Aires.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 37° 27' 52" S
Longitud 57° 06' 51" W

El terreno donde se construyó, de unas 40 hectáreas, fue donado por la sucesión Santamarina e hijos de la estancia "Medalán".

Oportunamente, el Alférez de Fragata Carlos Ponce Laforgue hizo un Informe en el cual, y con una gran visión de futuro, elige el mismo sitio donde se encuentra actualmente el faro Querandí. Un informe posterior del Capitán de Fragata Abel Renard, coincide en que el punto más indicado para levantar el actual faro era el que ocupaba la desaparecida baliza Querandí.



CARACTERÍSTICAS

Consiste en una torre troncocónica de mampostería y garita superior con franjas horizontales negras y blancas, de 54 metros de altura, con equipo de emergencia a gas con alcance reducido. La elevación sobre el nivel del mar es de 65 metros.



Los trabajos comenzaron el 25 de noviembre de 1921, sobre un médano que según un informe previo "no es de los que pueden clasificarse como fijo", y el 27 de octubre de 1922 se libró al servicio.

La construcción de la torre fue adjudicada en licitación pública a la empresa "Dyckerhoff y Widmann", por la cantidad de 135.000 pesos moneda nacional y la instalación del aparato de iluminación y accesorios fue hecha por personal de la División de Hidrografía, Faros y Balizas.

La fotografía muestra las carretas en las cuales se transportaron los materiales para la construcción del faro, entre 1921 y 1922.

FARO QUERANDÍ

Librado al servicio en 1922, situado a 30 km de la localidad de Villa Gessell, provincia de Buenos Aires.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El faro toma el nombre de la punta homónima, que a su vez recuerda a los aborígenes que vivían en la región del Río de la Plata.

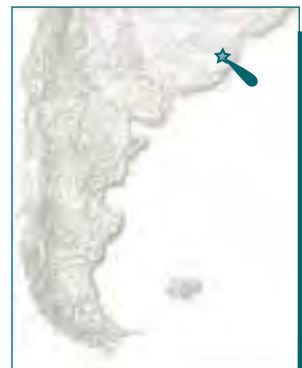


Detalle de la óptica del faro Querandí visto desde adentro.



Mar Chiquita

Este faro se encuentra situado sobre la costa, unas tres millas al SW de la desembocadura de la laguna de Mar Chiquita, y 30 kilómetros al norte de la ciudad de Mar del Plata. Esta laguna tiene unos 46 km² de extensión y una profundidad máxima que no llega a los 5 metros. Está separada del mar por un cordón de médanos y se comunica con él a través de una estrecha garganta.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 37° 46' S
Longitud 57° 27' W*

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Toma el nombre de la extensa laguna situada 50 millas al SSW de punta Médanos, con campos bajos e inundables.

Según los Anales del Servicio de Hidrografía Naval, la construcción del faro se remonta al año 1915, cuando sólo se trataba de una baliza sin luz sostenida por una torre de hierro cilíndrica.

Años después, en setiembre de 1931 y debido al mal estado de conservación en que se encontraba, se iniciaron las gestiones para colocar en su reemplazo un faro luminoso, pero a una distancia de 2,5 millas al sur del original emplazamiento.

En 1969 la torre fue reemplazada por otra que se erigió a 20 metros de la anterior. Está construida en cemento, con una plataforma superior que soporta la linterna luminosa. La torre tiene una altura de 19 metros y está pintada con franjas amarillas y negras.

Este faro está alimentado a energía eléctrica y posee un alcance lumínico de 14,7 millas náuticas.

Fecha de iniciación de los trabajos: 15 de marzo de 1932

Fecha de finalización de los trabajos: 15 de abril de 1932



Punta Mogotes



Según el Derrotero Argentino Parte II editado por el Servicio de Hidrografía Naval, "se recomienda dar buen resguardo a la punta Mogotes a causa de su restinga, teniendo en cuenta las nieblas que ocurren, sobre todo entre los meses de julio y octubre".

Precisamente, esta peligrosa restinga de piedras, última estribación de las sierras del Tandil, fue el motivo de la construcción del faro; de alguna manera se trataba de evitar riesgos a la navegación y que los navíos se alejaran lo más posible de ella.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre, una saliente de roca de 34 metros de elevación, con poca vegetación y restingas de arena y piedras. Estas grandes piedras costeras se llaman "mogotes" y son las que dieron origen al topónimo.



CARACTERÍSTICAS

El faro es una torre metálica troncocónica con franjas horizontales blancas y rojas, garita roja y casa habitación. Su altura alcanza los 35,5 metros. En el balcón se colocó un equipo de emergencia a gas (usado cuando falta energía eléctrica).

Dentro de las instalaciones del faro se encuentra una Sala Histórica que fue concebida a manera de reconocimiento por el Servicio de Hidrografía Naval, debido a la contribución que este centenario faro brindó a la comunidad marítima marplatense y a los navegantes en general, acción que fue avalada por la Ordenanza Municipal Nro. 10.075 del Partido de General Pueyrredón, Pcia. de Buenos Aires que lo designó como de interés patrimonial en el año 1997.

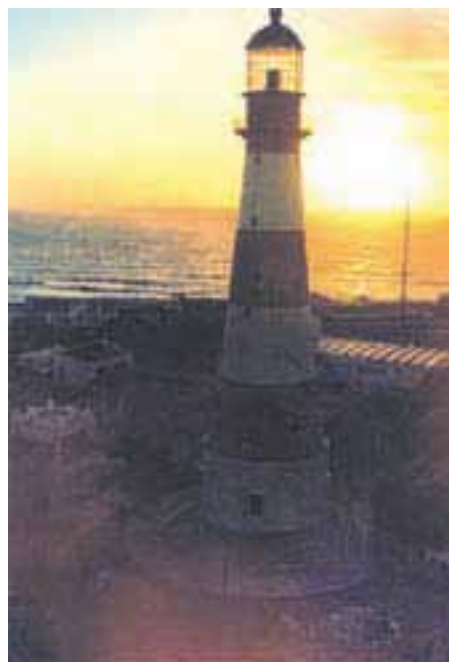


Imagen novedosa del faro nevado, durante un evento excepcional ocurrido en la década del '80.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 38° 06' S
Longitud 57° 33' W*

La construcción de la torre la realizó la Empresa Barbier, Bernard y Turenne, en Francia y el montaje fue encargado a la firma Torres, Sturiza y Cia, los terrenos donde se erigió fueron generosamente donados por el señor Jacinto Peralta Ramos. Los trabajos se iniciaron en 1890 y se libró al servicio el 5 de agosto de 1891.



Acercamiento al mirador del faro Punta Mogotes, a casi 35 metros de altura. En el balcón del mirador, se encuentra instalado un equipo de emergencia a gas.



FARO PUNTA MOGOTES

Se encuentra sobre una barranca, al sur y a poca distancia del cabo Corrientes, en la ciudad de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires.



Miramar

Según el Derrotero Argentino - Parte II, entre el arroyo El Durazno y punta Hermengo, se extiende la ciudad de Miramar, que constituye uno de los balnearios más importantes de la costa atlántica.

Es una ciudad moderna, fundada en 1888, cabecera del partido de General Alvarado y con un amplio frente de playas que se extiende a lo largo de 5 kilómetros.

La ciudad cuenta con este faro desde el 20 de abril de 1929, cuando disponía de luz automática alimentado con gas acetileno.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 38° 17' S
Longitud 57° 50' W



*Fecha en que fue librado al servicio:
20 de abril de 1929*

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

La señal toma el nombre de la localidad balnearia, de la cual se desconocen los antecedentes del topónimo.

CARACTERÍSTICAS

Fue construido sobre armazón de hierro de cuatro tramos troncopiramidales, pintada a franjas alternadas color rojo y blanco. Su alcance óptico en aquel entonces, y en la actualidad, es de 12 millas.

Con el fin de brindar mayor seguridad a los navegantes, el 1 de junio de 1962 se procedió a un cambio de linterna. El 7 de agosto de 1985 fue reemplazado el equipo de gas, conectando la linterna a la red urbana de la ciudad, permitiendo de esta manera que la visibilidad nocturna aumentara significativamente.

En 1988 se instaló un faro giratorio, por tal motivo se procedió al traslado de la torre a la azotea del Edificio "PLAYA CLUB", donde brinda una mayor visibilidad y no se confunde con las luces de la zona. Actualmente tiene una torre de mampostería de 1,40 metros y un alcance nominal de 12 millas náuticas.



Edificio "Playa Club".

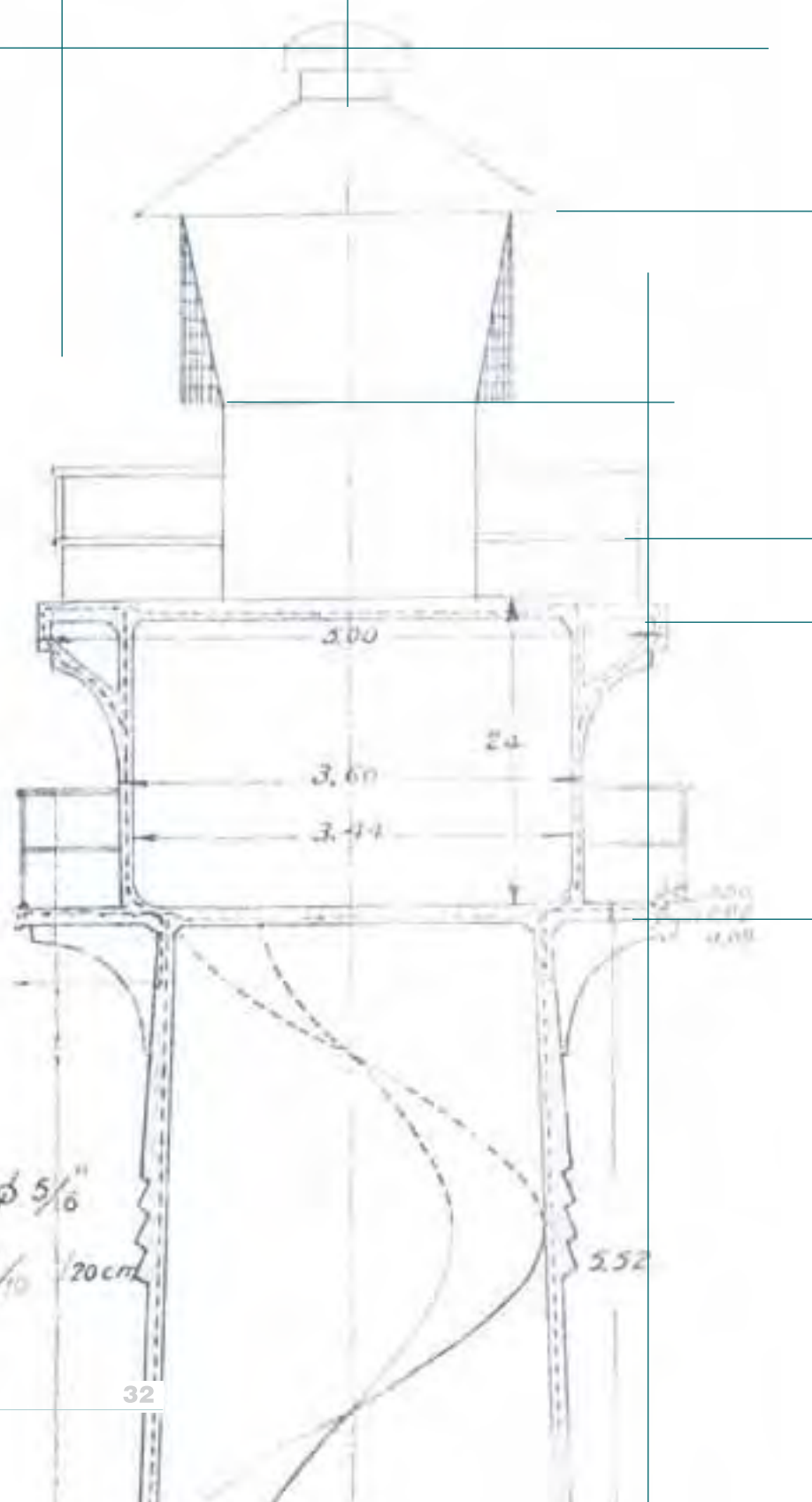
FARO

Quequén



Fue construido gracias a un proyecto presentado por la División Hidrografía, Faros y Balizas, el 18 de setiembre de 1916.

Cuatro años después, el 16 de diciembre de 1920, a través de una licitación, la construcción de la torre fue encomendada a la firma Dickerhoff y Widmann.



CARACTERÍSTICAS

Torre troncocónica de mampostería y garita con franjas horizontales negras y una central blanca, de 34 metros de altura con equipo de emergencia, si se produce una falla en el sistema eléctrico, este pasa a funcionar a gas.

Se levanta sobre un plano situado a 2 pies debajo de la media de los mayores bajamares de sicigias, al sur de la provincia de Buenos Aires, donde originariamente se plantaron 5.000 eucaliptos y 50.000 tamariscos para fijar el terreno.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

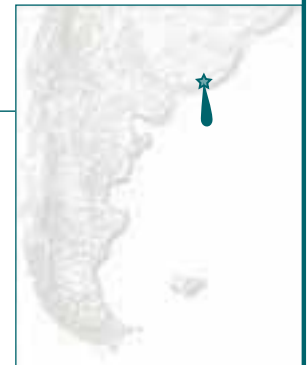
El nombre de este faro deriva del río homónimo, del cual se desconocen sus antecedentes toponímicos.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 38° 34' 03" S
Longitud 58° 41' 30" W*



Óptica del Faro Quequén



FARO QUEQUÉN

Es una torre troncocónica de mampostería y garita con franjas horizontales negras y una central blanca de 34 metros de altura.

Los trabajos se iniciaron el 14 de abril de 1921, siendo librado al servicio el 1 de noviembre de 1921.



Claromecó



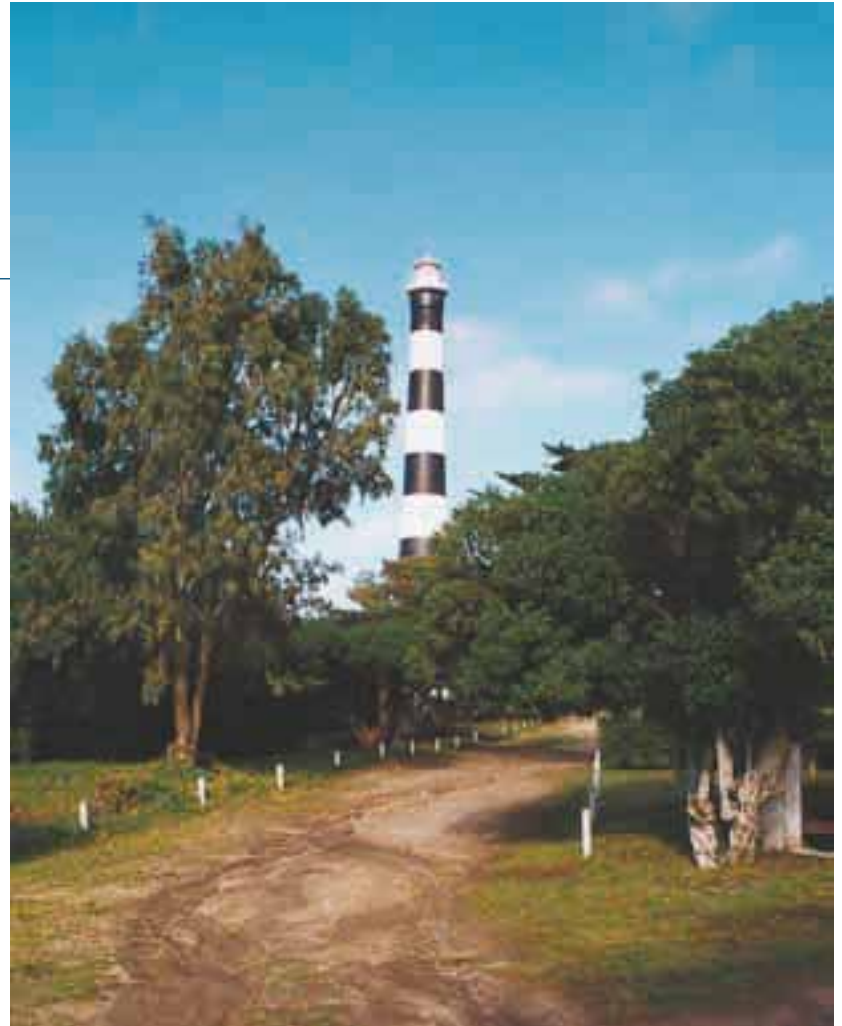
La construcción de este faro pudo llevarse a cabo gracias a la contribución desinteresada de la señora María H. de Belloq e hijos, quienes el 31 de enero de 1921 donaron el terreno donde se encuentra erigido el faro, conjuntamente con la cantidad de \$ 10.000 pesos moneda nacional y de 4.000 ladrillos, para la construcción de esta señal en el Partido de Tres Arroyos, próximo a la desembocadura del arroyo Claromecó.



La licitación fue adjudicada a la firma Dyckerhoff y Widmann por \$135.000 pesos moneda nacional, mientras que la construcción de la casa habitación fue ejecutada por personal del Servicio de Hidrografía Naval.

Los trabajos se iniciaron en diciembre de 1921 y casi un año después, el 20 de octubre de 1922, se terminó la construcción. El faro consiste en una torre de mampostería con franjas horizontales blancas y negras, con una altura de 54 metros.

Su construcción obedeció a tratar de evitar que los buques se aproximen a los bancos arenosos típicos de la zona, y que dificultan la navegación costera. Por ello, el faro puede visualizarse a una distancia de 25,9 millas náuticas de la costa.





ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre proviene del arroyo homónimo que se encuentra al sur de la provincia de Buenos Aires. Se trata del vocablo mapuche "claromecó" que a su vez se origina en las voces: "cla" = tres, "rume" = juncos y "co" = arroyo, agua; cuya traducción sería: "Tres arroyos con juncos".



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 38° 49' S
Longitud 60° 02' W



Recalada a Bahía Blanca



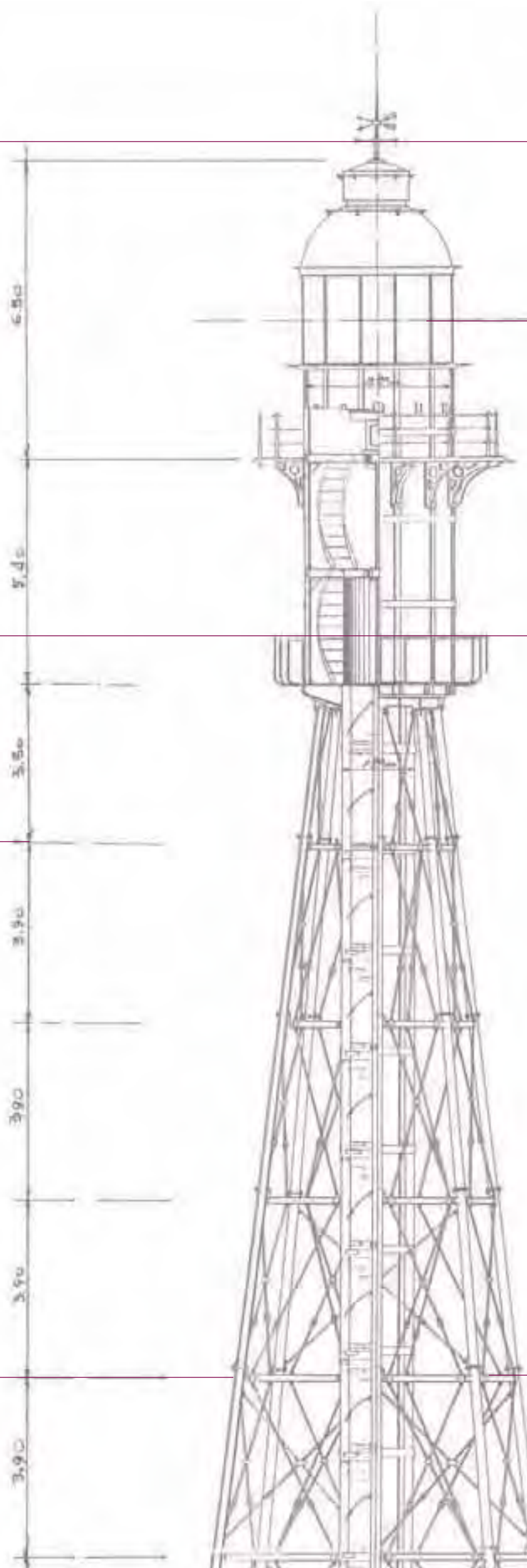
Librado al servicio el
1 de enero de 1906.
Este es el faro más
elevado de
Sudamérica en
estructura abierta.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Se trata de un nombre que auxilia al navegante y lo ayuda a posicionarse





Se encuentra sobre la costa sur de la provincia de Buenos Aires, a 7 millas aproximadamente al oeste de la desembocadura del río Sauce Grande y a 1 km del centro de la ciudad balnearia de Monte Hermoso. Por sus características, es de gran utilidad para los navegantes de la zona.





CARACTERÍSTICA

Es una torre tubular con franjas horizontales rojas y blancas. Su altura es de 67 metros y está formada por un cilindro central de hierro de 1,50 metros de diámetro y 8 columnas de hierro fundido. La escalera que posee en su interior, es de hierro en caracol.

Desde la base del faro, contando los 3 escalones de subida más los 3 de ingreso, los 293 del tubo central y los 32 de la garita, suman un total de 331 escalones.

El 11 de julio de 1928 se libró al servicio un nuevo aparato luminoso con sistema automático AGA-DALEN en sustitución del anterior sistema que era "Barbier" a incandescencia por el vapor de petróleo.



Estructura tubular formada por un cilindro central de hierro de 1,50 metros y 8 columnas de hierro fundido.



Detalle de las Ópticas del faro.

FARO RECALADA A BAHÍA BLANCA

Librado al servicio: el 1 de enero de 1906



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 39° 00'S
Longitud 61° 16'W*





FARO *El Rincón*



El faro está situado en la península Verde, provincia de Buenos Aires, en las 4 hectáreas de terreno cedidas al Ministerio de Marina por el señor Adolfo Luro.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Lo nominó así el Ministerio de Marina a través de varios expedientes, entre ellos el Oficio 99, NE 1400 del 23 de febrero de 1923 (expediente iniciador) y el del 16 de marzo del mismo año, donde se lee "Vuelva a la Dirección General de Navegación y Comunicaciones, para que al cabo y faro se los denomine "EL RINCON"



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 39° 15' S
Longitud 61° 02' W

Fue construido de acuerdo a un proyecto presentado por el Servicio Hidrográfico a la Dirección General del Material, y que posteriormente fuera aprobado por la Armada. La empresa que se contrató para erigirlo fue Dyckerhoff y Widmann S.A., que construyó en península Verde la original torre - faro y una casa habitación.

Gracias al faro El Rincón quedó señalada la entrada a Puerto Belgrano y a Bahía Blanca. En la actualidad, el faro cuenta con un alcance nominal de 29,1 millas náuticas.

Los trabajos se iniciaron el 22 de enero de 1925, con el montaje de la garita y el aparato óptico. La operación culminó el 3 de febrero del mismo año, procediendo a efectuar la primera prueba del aparato óptico, el cual marchó con regularidad. El 4 de febrero, de acuerdo a instrucciones recibidas del Jefe de la Sección Faros, se libró al servicio público *"sin observar durante toda la noche de su funcionamiento, ninguna irregularidad"*.



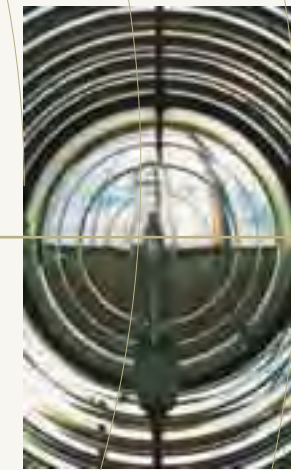
CARACTERÍSTICAS

Es una torre troncocónica de mampostería y garita con franjas horizontales blancas y negras. Altura 62 metros. Su elevación sobre el nivel medio del mar es de 64,5 metros.





Ópticas



Segunda Barranca

En el año 1911 la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas sostuvo la necesidad de construir un faro en algún punto de la zona comprendida entre Segunda Barranca y punta Rasa, al sur de la provincia de Buenos Aires. A tal efecto, al año siguiente fueron designados el Jefe de la Sección Faros, Alférez de Fragata Pedro Sánchez Granel y el Ingeniero Maquinista de 1ra. (R) Cesar Caccia, para que recorrieran aquel tramo de costa y eligieran el sitio más conveniente para levantar un faro fijo.





Después de una inspección minuciosa de la zona, ambos aconsejaron que el faro se construyera en las inmediaciones del accidente geográfico conocido con el nombre de Segunda Barranca.

El paso siguiente fue conseguir la cesión de los terrenos por parte de su propietario, el señor Ernesto Buckland, quien no tuvo reparos en ceder 10 hectáreas, las cuales fueron posteriormente escrituradas a favor del Ministerio de Marina.

Los trabajos se iniciaron en febrero de 1912, con la dirección del Ingeniero Maquinista de 1ra. (R) Cesar Caccia y bajo la administración de la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas. En 1914, dos años después, los trabajos finalizaron exitosamente, procediéndose a su encendido el 10 de junio de ese mismo año.

Demandó una inversión de aproximadamente \$ 200.000 pesos moneda nacional. Originariamente era una luz blanca con un aparato "Barbier" de 3er. orden. Actualmente, la torre es troncopiramidal con garita y franjas horizontales blancas y negras. Su altura es de 34 metros. Posee equipo de emergencia a gas, que al utilizarlo mantiene su característica luminosa, pero reduce su alcance.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

La señal recibió el nombre del accidente geográfico donde se encuentra y que fuera impuesto por el piloto español de la Peña en sus reconocimientos del año 1795, para diferenciarla de otro accidente geográfico mas antiguo llamado "Primera Barranca"

SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 40° 46' 34",6 S
 Longitud 62° 16' 27",5 W



SEGUNDA BARRANCA

Librado al servicio el 10 de junio de 1916 .



FARO

San Matías

En la provincia de Río Negro y en el golfo San Matías, se encuentra este faro, que fuera instalado en reemplazo del antiguo faro Villarino el 8 de noviembre de 1924.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 40° 49' S
Longitud 64° 43' W

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

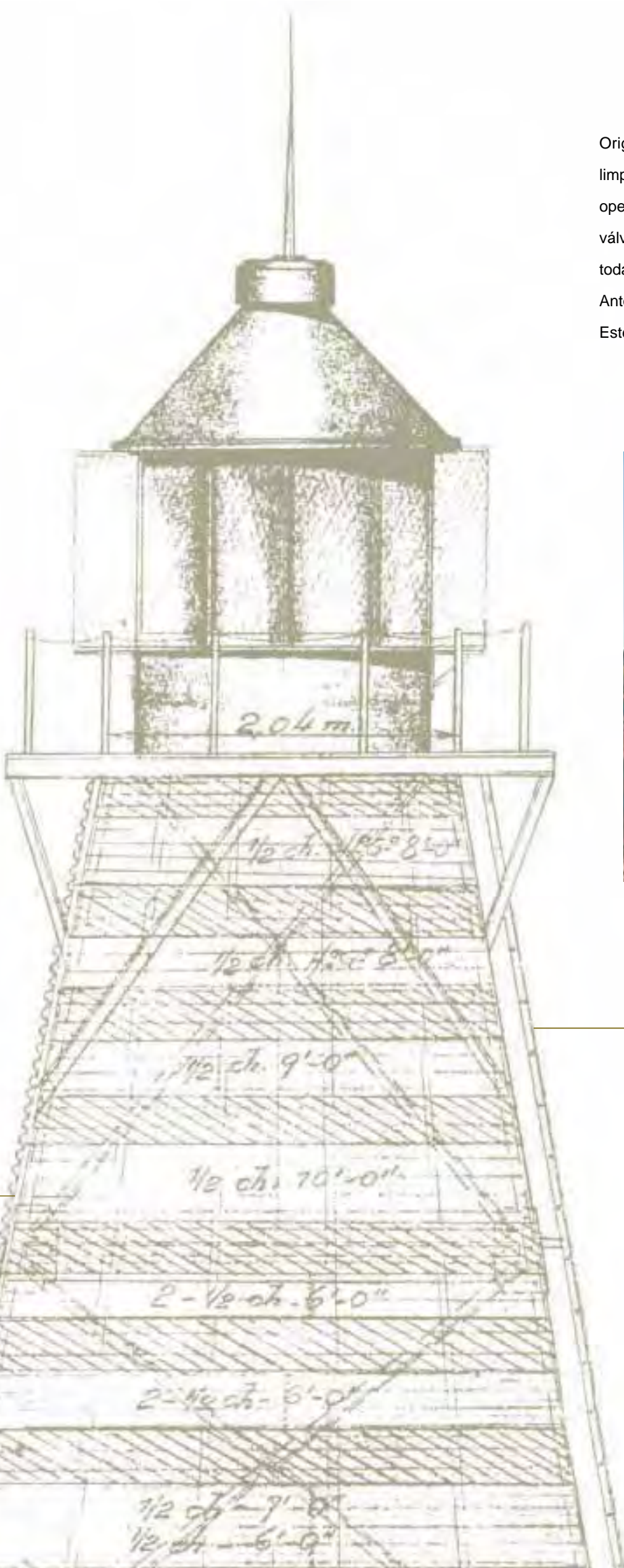
El golfo San Matías, de quien el faro toma el nombre, fue descubierto por Magallanes en el siglo XVI y bautizado de así porque llegó hasta el golfo el día del santo, un 24 de febrero de 1520.



CARACTERÍSTICAS

Su estructura es una torre troncopiramidal de hierro, de 16 metros de altura, inicialmente alimentada con gas acetileno y con un alcance de 17,5 millas náuticas. Pero, en enero de 1983 fue reemplazado por paneles solares que modificaron su alcance óptico a 12 millas náuticas. La característica diurna la brindan chapas horizontales pintadas de blanco.

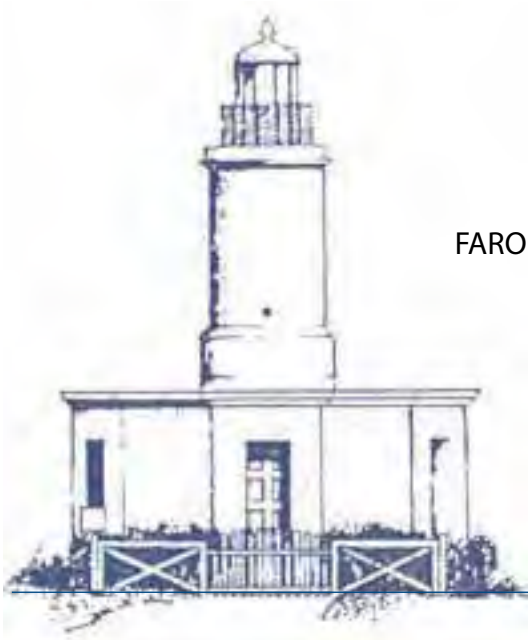
Originariamente y para efectuar el recambio de acumuladores de gas, limpieza de los picos piloto y lentes ópticos de las señales, se contrató a un operario a quien le estaba prohibido regular los aparatos destelladores y las válvulas solares, por lo que debía informar al Servicio de Hidrografía Naval de toda anomalía. Así se originó lo que se llamó Estación de Vigilancia San Antonio Oeste, antecesora de la actual Estación de Balizamiento San Antonio Este.



FARO SAN MATÍAS

Imágenes del Faro San Matías tomadas en la década del '30.





FARO

Río Negro



FARO RÍO NEGRO

Se encuentra instalado en la desembocadura del río Negro, junto al balneario El Cóndor, en la provincia de Río Negro.

Es el más antiguo de los faros en servicio.

Fue inaugurado gracias al empuje del gobernador de la provincia de Río Negro, General Lorenzo Vintter y al Teniente Coronel de Marina Martín Rivadavia, que interpretó la importancia de contar con un faro a la entrada del río Negro, dado la existencia de una barra muy peligrosa que dificultaba la navegación.

Pero no estuvo solo en esta importante misión: a su lado estuvieron en todo momento los Alférez de Navío Esteban Fernández y Hortensio Thwaite



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 41° 03' 23" S
Longitud 62° 48' 10" W*





CARACTERÍSTICAS

*Es una torre cilíndrica blanca con garita superior y una casa habitación.
Altura 16,5 metros.
Elevación sobre el nivel del mar: 43,5 metros.*

El 8 de octubre 1886, el Tte. Cnel. de Marina M. Rivadavia fue autorizado a construirlo. Tan rápida fue su edificación, que pidió y consiguió del entonces Jefe de Estado Mayor de la Armada, Comodoro Antonio Somellera, la autorización correspondiente para inaugurarlo el 15 de mayo de 1887.

El 7 de mayo de 1887, el entonces Presidente de la República, Dr. Miguel Juárez Celman, comunicó oficialmente la puesta en servicio para esa fecha, al Jefe de la Escuadrilla del Río Negro, Teniente Coronel Martín Rivadavia.

Salvador Carlos Laría, en su libro "El Faro del Río Negro" señala que "El 15 - una mañana otoñal, con cielo despejado - parte del puerto de Patagones, alrededor de las 7,30 el vaporcito "Limay" de la Escuadrilla del Río Negro, comandado por el Teniente de Fragata Hipólito Oliva, con una numerosa comitiva a bordo (...) casi un centenar de

personas. En dos horas y media de placentera navegación fluvial, arribaron a la Boca (sic) del río Negro, donde ya estaban esperando al "Limay" otros barquitos y pequeñas embarcaciones. Desembarcaron en la margen derecha del río, organizándose enseguida la caravana de carros, coches y caballos, emprendiendo viaje hacia el faro...". Así recorrieron unos 8 kilómetros hasta llegar al faro. Después de la bendición del edificio que realizó el Padre Piccono, hizo "...uso de la palabra el Comandante Rivadavia haciendo entrega formal al Gobernador del Territorio, de las instalaciones del faro del Río Negro que se me ordenó instalar y con cuya construcción me honró el Superior Gobierno...".

Acto seguido, el Gobernador General Vintter expresó su agradecimiento al Comandante y Oficiales de la Escuadrilla del Río Negro, se dispuso una salva de 21 cañonazos y se labró un Acta de fundación.





ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El faro toma el nombre del río homónimo. El mismo fue descubierto en enero de 1779 por el piloto Manuel Bruñuel y el Teniente de Infantería Pedro García, viaje realizado durante la administración del Virrey Vértiz, con la sumaca "San Antonio la Oliveyra".

Según el padre Falkner, este río era llamado "kurú leuvú" por los naturales, que en araucano significa: Kurú = negro y leuvú = río. El Dr. Gröeber en su "Toponimia araucana" considera como origen más probable las voces araucanas "kuri leo" o "leuvú", que en pocas variantes, son las que indicó el padre Falkner.

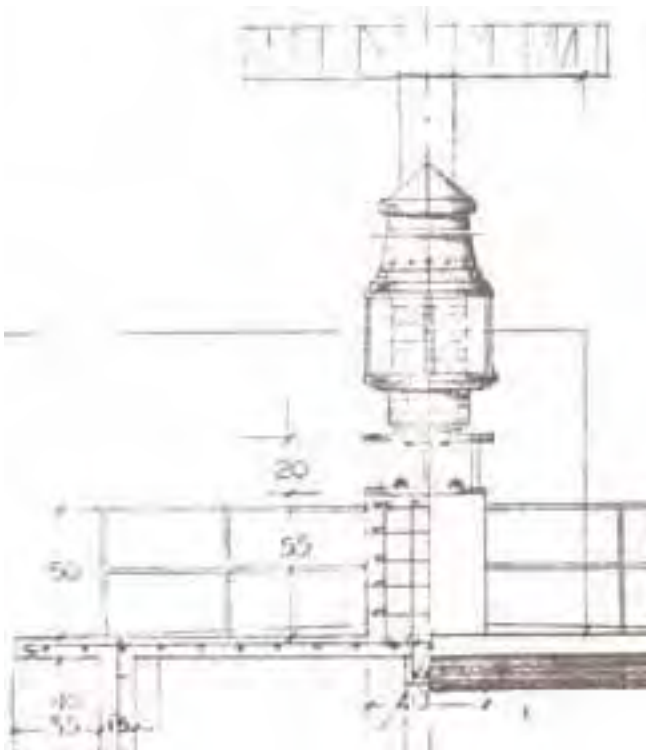
Según Santiago J. Albarracín, debe su nombre a las voces Curu leuvú = río Negro, que según la tradición deviene de la circunstancia de encontrarse en la región (cuando la descubrieron Bruñuel y García), bajo el dominio de un cacique que los indios llamaban Negro. Sin embargo, por muchos años los navegantes de la época colonial le llamaron "Río de los Sauces", debido a la gran cantidad de ejemplares de este tipo que se encontraban en sus orillas.



FARO RÍO NEGRO

Tan rápida fue su edificación, que pidió y consiguió del entonces Jefe de Estado Mayor de la Armada, Comodoro Antonio Somellera, la autorización correspondiente para inaugurarlo el 15 de mayo de 1887.





FARO

Almirante Brown

El faro Almirante Brown, cuyo nombre recuerda al buque del mismo nombre, se encuentra en el golfo San Matías, provincia del Chubut.

Su antecesora fue una baliza de madera que instaló personal del cañonero "INDEPENDENCIA" como referencia para la práctica de tiro naval.

Hacia fines de 1945 y para la ejecución de tiro de bombardeo realizado por el Crucero ARA "ALMIRANTE BROWN", se construyó una nueva señal de madera que permitía una visibilidad diurna de 11 millas náuticas desde mar adentro y en días claros.

Posteriormente, en el mes de octubre de 1948, mediante un reconocimiento aéreo efectuado sobre punta Buenos Aires, se comprobó que la baliza Almirante Brown se encontraba caída, siendo reemplazada por una nueva señal provisoria, instalada a unos 3 metros de la anterior debido a que el terreno original se estaba desmoronando y no era lo suficientemente firme.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 42° 13' S
Longitud 64° 15' W

Fecha de iniciación de los trabajos:
19 de setiembre de 1949

Fecha de finalización de los trabajos:
octubre de 1949

Fecha en que se libró al servicio:
29 de octubre de 1949



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El comandante de la división Cruceros, Contraalmirante D. Juan M. Carranza en una nota dirigida al Sr. Comandante en Jefe de la Escuadra de Mar del 27 de noviembre de 1945, menciona la importancia de instalar una baliza en el golfo San Matías. En la misma mencionó que la señal debería llevar el nombre del Crucero ARA "ALMIRANTE BROWN".



CARACTERÍSTICAS

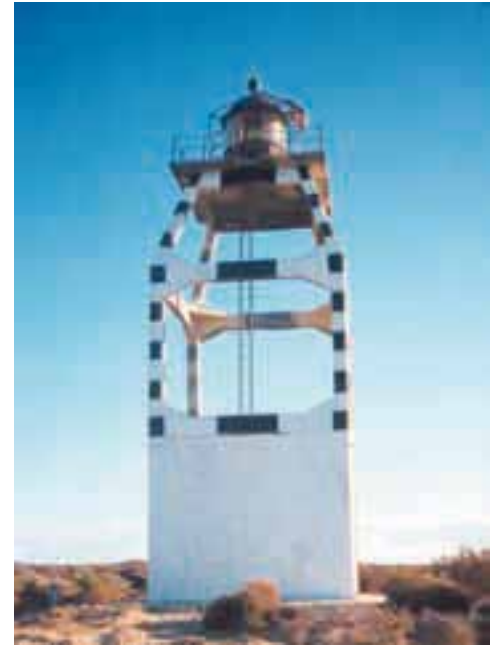
El faro consiste de una torre cuadrangular de hormigón armado, de 5 metros de altura. La cara orientada hacia el mar está pintada a franjas horizontales rojas y blancas con un cuadrado rojo en el centro.

Originariamente, funcionó con un equipo luminoso alimentado por una fuente de acumuladores de gas acetileno, que le daba un alcance de 15,3 millas náuticas.

Posteriormente, el faro fue modernizado siguiendo las tendencias mundiales en materia de señalizaciones marítimas a las que adhirió el Servicio de Hidrografía Naval, por lo cual se procedió a cambiarlo por un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías, lográndose un alcance nominal de 10,2 millas náuticas.

FARO

Punta Tebuelche



Se encuentra en el golfo San José, península Valdés, provincia del Chubut.



CARACTERÍSTICAS

En principio funcionó a gas acetileno, pero el desarrollo posterior de nuevos sistemas de iluminación en el balizamiento, hizo que el 22 de enero de 1985 se instalara un equipo de paneles solares y baterías fotovoltaicas con los que funciona en la actualidad.

La torre es una estructura cuadrangular de hormigón armado con barandilla y plataforma superior que soporta la garita. Su altura es de 12 metros, y está pintada a franjas horizontales alternadas blancas y negras. El actual alcance óptico es de 10,8 millas náuticas.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre deriva de la punta homónima y recuerda a los aborígenes que vivieron en el lugar.



Fecha de iniciación de los trabajos: 18 de octubre de 1949.

Fecha de finalización de los trabajos: diciembre de 1949.

Fecha en que se libró al servicio: 17 de diciembre de 1949.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA:

Latitud 42° 24' S
Longitud 64° 18' W

FARO

Punta Delgada



Una vez más, la Armada Argentina intervino en pos de la seguridad a la navegación y decidió la construcción de este faro centenario en la hermosa pero solitaria geografía de península Valdés, en la provincia del Chubut.



Originariamente, se pensó levantarlo en punta Ninfas, pero posteriores estudios de prefactibilidad llevados a cabo por el Capitán de Navío Hortensio Thwaites y el Comandante del buque "GUARDIA NACIONAL", Capitán de Navío Servando Cardoso, determinaron que el lugar ideal fuera su emplazamiento actual.



Los trabajos se iniciaron en setiembre de 1904 bajo la supervisión de la Sección Hidrografía, Faros y Balizas, con la dirección del Inspector de Faros, Teniente de Fragata Pablo Texera García y del Mecánico de Faros Guillermo Cray.

Los trabajos culminaron en abril de 1905 y el 1 de mayo de ese mismo año fue librado al servicio.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 42° 45' 57",2 S
Longitud 63° 38' 21",9 W



FARO PUNTA DELGADA

*Fue librado al servicio el
1 de Mayo de 1905.*





ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Como la mayoría de los faros de nuestro litoral marítimo, recibe su nombre de la punta homónima. Probablemente el piloto español José Goicochea, al mando del bergantín "San Francisco de Paula", la bautizó punta Goicochea, no obstante, se desconocen los antecedentes del topónimo actual.



CARACTERÍSTICAS

Se trata de una torre troncocónica color ladrillo, con garita y casa habitación. La altura es de 14 metros. Originariamente tenía luz blanca, batería de 2 tanques de bronce para aire comprimido y petróleo, con un aparato óptico Barbier de tercer orden.



Punta Ninfas

Fue construido en el extremo sur de golfo Nuevo, en la provincia del Chubut, a partir de un expediente de fecha 11 de octubre de 1915, autorizado por el entonces presidente de la Nación, Doctor Victorino de la Plaza.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 42° 58' S
Longitud 64° 19' W



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre deriva de la punta homónima de la cual se desconocen los antecedentes. Con anterioridad al topónimo actual había sido descubierta el 7 de febrero de 1770 por el piloto español Goicochea, quien la llamó originariamente cabo de San Miguel.



Imágenes de la antigua torre de hierro troncopiramidal sustituida luego por una torre cilíndrica.

CARACTERÍSTICAS



Originariamente, se trataba de una torre de hierro troncopiramidal de 13 metros de altura y con un alcance lumínico nominal de 11 millas náuticas. En 1971 fue sustituido por una torre cilíndrica de plástico, por ello su actual formato es troncocónico, con franjas horizontales alternadas negras y amarillas.

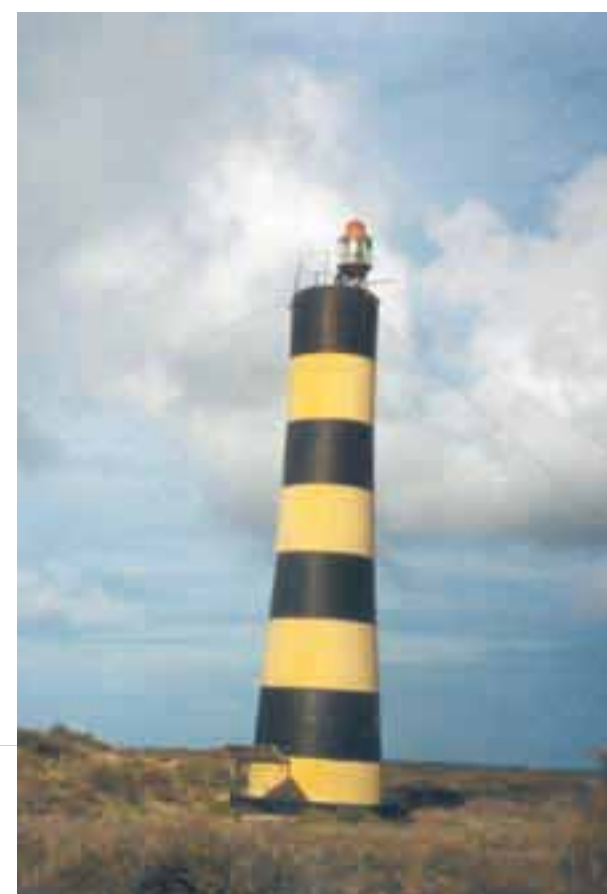
Desde su instalación fue alimentado a gas acetileno, pero en 1986 la fuente energética fue reemplazada por paneles solares y baterías fotovoltaicas.

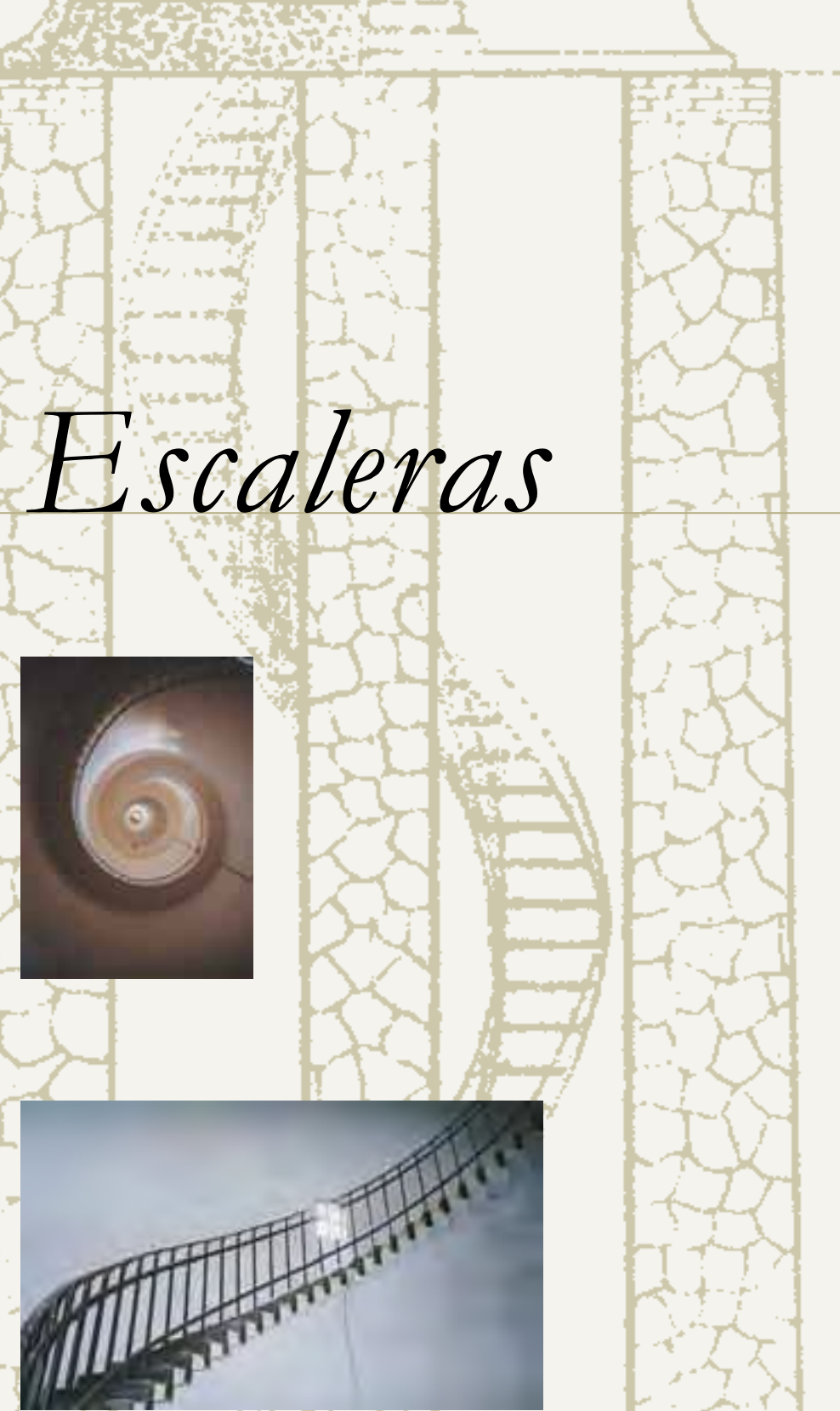


Fecha de iniciación de los trabajos: 22 de mayo de 1916

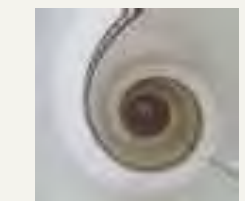
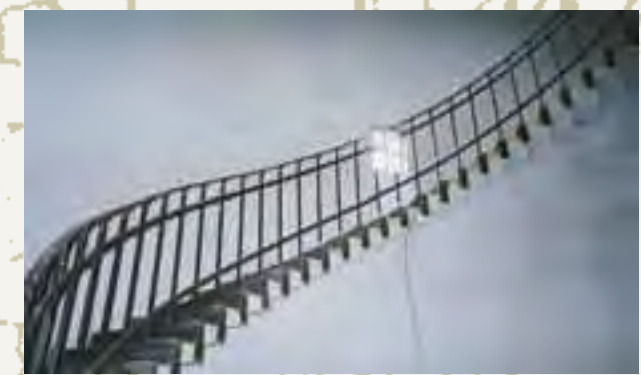
Fecha de finalización de los trabajos: 22 junio de 1916

Fecha en que se libró al servicio: 18 de julio de 1916



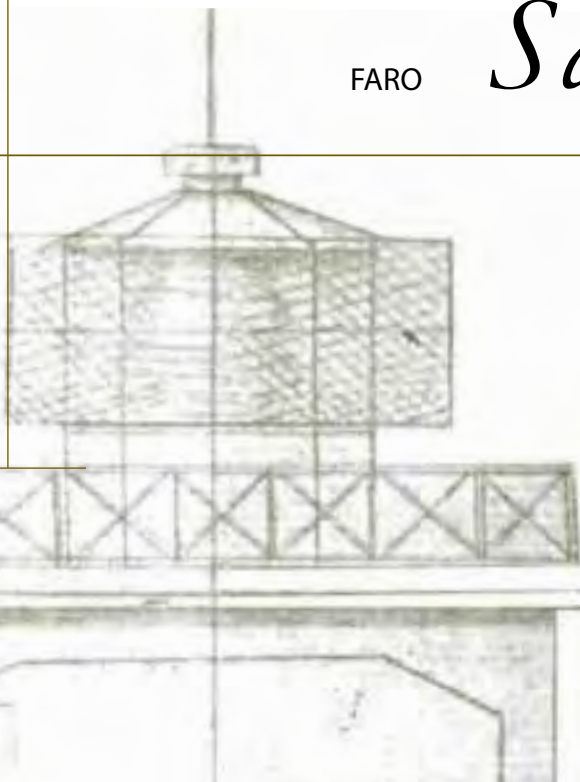


Escaleras



FARO

San Gregorio



Este faro se encuentra instalado a unas noventa millas al NE de la ciudad de Comodoro Rivadavia y en la bahía del mismo nombre.



Su construcción se originó entre los años 1965 y 1967, cuando el Servicio de Hidrografía Naval realizó los estudios pertinentes para trasladar hacia el continente el faro Isla Leones, que se encontraba en las islas del mismo nombre, debido a que las características geográficas del terreno dificultaba el aprovisionamiento del personal que lo atendía.

El lugar elegido para la construcción del nuevo faro, y que reemplazaría al de isla Leones, fue un morro de más de 160 metros de altura, en la bahía de San Gregorio, de donde obtiene su nombre, y cuya misión sería la de señalar la recalada al puerto de Comodoro Rivadavia.

Los trabajos se iniciaron a mediados de febrero de 1968, se libró al servicio el 17 de mayo del mismo año.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 45° 01' S
Longitud 65° 38' W



*Relatorio de una expedición
...
...
...
...
...
...
...
...
...*

FARO SAN GREGORIO

librado al servicio el 17 de mayo de 1968, a 90 millas de Comodoro Rivadavia, provincia del Chubut.



Paneles solares que alimentan de energía fotovoltaica al faro.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre deriva de la bahía San Gregorio, que fuera llamada así por la expedición de Olivares, quien penetró en ella el 11 de marzo de 1746 y la recorrió hasta el día siguiente, el 12 de marzo, día de San Gregorio Magno.

CARACTERÍSTICAS

La torre del faro, de 9 metros de altura, es una estructura cuadrangular de hormigón, con barandilla y plataforma superior donde se encuentra la garita con el equipo óptico. Cada cara de la torre presenta una V negra sobre fondo amarillo. Su alcance nominal es de 13,5 millas náuticas.



San Jorge

Geográficamente, este faro se encuentra instalado en las proximidades del cabo San Jorge, en la ciudad de Comodoro Rivadavia, provincia del Chubut.

Su construcción se llevó a cabo a través de un proyecto presentado por el entonces Servicio Hidrográfico ante la Dirección General del Material Naval, debiendo ubicarse en la zona de recalada al Puerto de Comodoro Rivadavia, en el golfo San Jorge



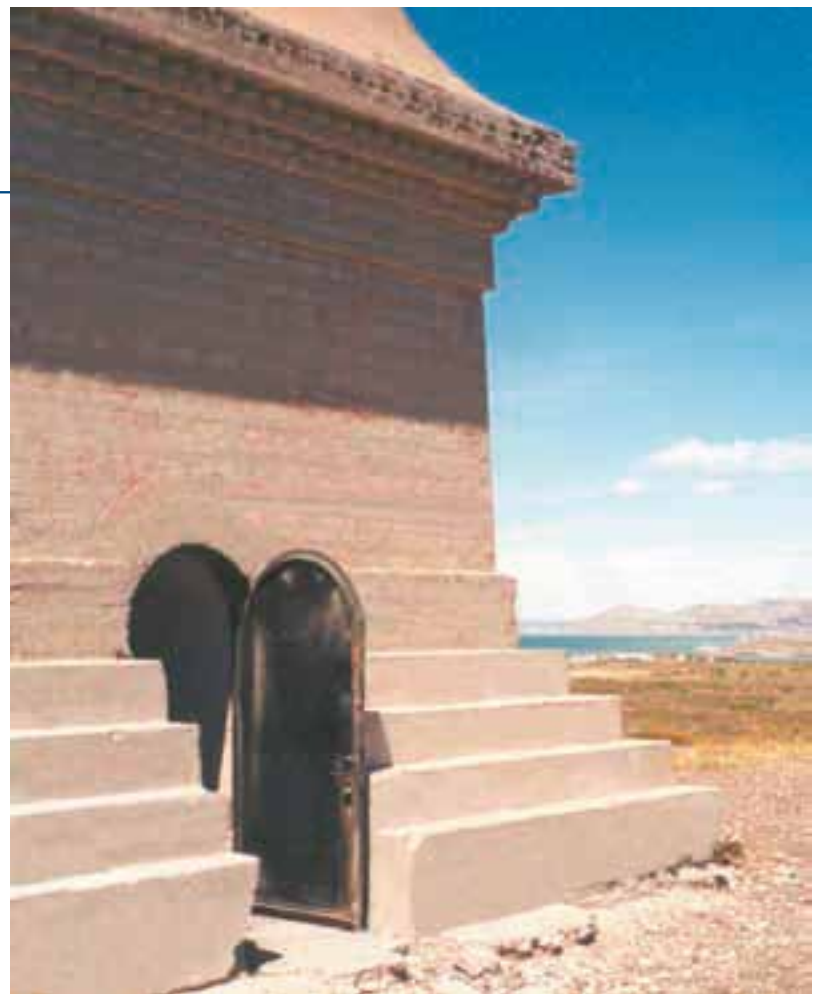
Para su construcción se compraron 10 hectáreas en las proximidades del cabo San Jorge, operación que tuvo la aprobación de la Dirección General de Tierras y el apoyo de diversas empresas privadas y oficiales, entre ellas Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), que donó la suma de \$ 25.000 pesos moneda nacional; la Compañía Argentina de Petróleo ASTRA, que proveyó los ladrillos y la cal necesaria; Ferrocarriles de Petróleo asignó los camiones que transportaron los materiales de construcción al lugar de la obra y Ferrocarriles del Estado proporcionó el traslado de los ladrillos desde Colonia Sarmiento hasta la Estación ASTRA, en Comodoro Rivadavia.



Fecha de iniciación de los trabajos:
noviembre de 1924

Fecha de finalización de los trabajos: marzo de 1925

Fecha en que se libró al servicio: 9 de marzo de 1925



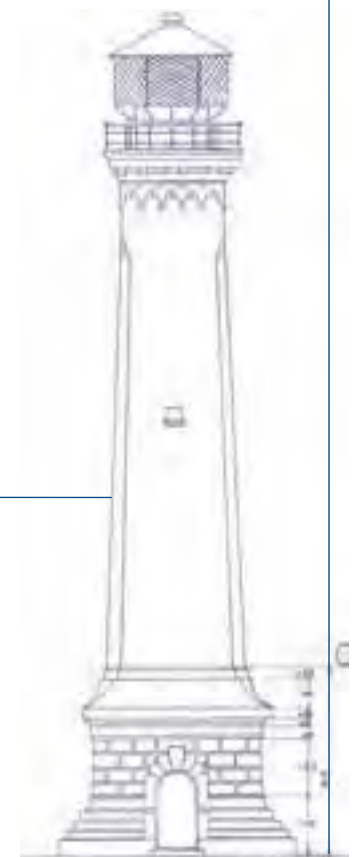
CARACTERÍSTICAS

Su torre de mampostería alcanza una altura de 27 metros. Originariamente, su destellador fue alimentado por tubos de gas acetileno que le otorgaron un alcance original de 21 millas, pero años después, precisamente el 2 de marzo de 1988, su antigua alimentación fue reemplazada a través de una conexión a la red eléctrica urbana de la zona, con lo cual su alcance quedó reducido a 14 millas náuticas. La construcción de este faro estuvo a cargo del Ingeniero Maquinista de Primera Santiago Orenge.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 45° 47' S
Longitud 67° 23' W



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El faro toma el nombre del golfo homónimo. Antiguamente el accidente había sido "disminuido a la categoría de río por los que no se habían internado en él". La expedición de Alfonso de Camargo (1539-1541) lo define como una bahía muy grande y lo llama "río Cananor". El conocimiento de la existencia del golfo San Jorge, corresponde al viaje de Joaquín Olivares y Centeno en 1746 (...). "El padre Quiroga, delineador de esta expedición, lo llama ensenada de San Jorge".

FARO

Cabo Blanco



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Proviene del cabo Blanco, sobre el cual se encuentra construido el faro, que fuera bautizado así por los navegantes españoles del siglo XVI, debido al color que le dan los depósitos de guano de las aves.

Fue el Capitán de Fragata Pedro Gully, Jefe de la División Hidrografía, Faros y Balizas, quien elevó el proyecto para la construcción del faro Cabo Blanco, uno de los más pintorescos de nuestro litoral. Se encuentra en el extremo sur del golfo San Jorge, en la provincia de Santa Cruz y aproximadamente 60 km de distancia al norte de Puerto Deseado.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 47° 12' 11" S
Longitud 65° 44' 09" W



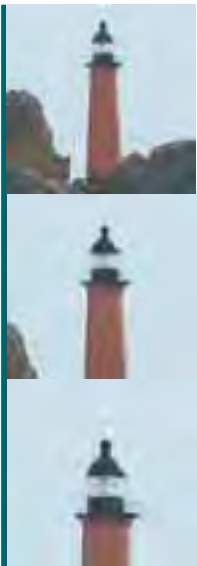
Cementerio al pie del faro Cabo Blanco.



Antigua estación de correo del faro.

El terreno se destaca por el color que le dan los abundantes depósitos de guano de las aves marinas y por sus 3 masas de rocas irregulares de 42 metros de altura, muy características, unidas a tierra por un istmo bajo que le da el aspecto de una isla.

Dada la posición geográfica del cabo, se proyecta una señal del tipo llamado "relámpago" con un alcance nominal de 13,9 millas náuticas y una elevación sobre el nivel medio del mar de 67 metros, para asegurar las recaladas con todo tipo de tiempo meteorológico.



FARO CABO BLANCO

Fue liberado al servicio el 11 de noviembre de 1917, al sur del golfo San Jorge en la provincia de Santa Cruz.



La linterna prevista se encargó en agosto de 1915, señalando expresamente que "contará con una lente plana en su óptica, de 375 mm de distancia focal y 180° E de reflector" (...) "La torre que será de mampostería se proyecta levantar en un punto del morro N del cabo, tendrá 20 metros de altura, para obtener una elevación de 64 metros sobre el nivel de pleamares...".

Los trabajos se iniciaron a mediados del mes de noviembre del año 1915, bajo la dirección del Ingeniero Maquinista de 1ra. (R) César Caccia. La casa y la torre fueron terminadas en marzo de 1916 y el aparato óptico, el 20 de octubre de 1917. El 11 de noviembre de 1917 fue librado al servicio.



CARACTERÍSTICAS

El faro es una torre troncocónica de color ladrillo con casa habitación blanca. Posee, además, un equipo de emergencia a gas.

FARO

Beauvoir

La característica más notable de esta señal, es que se encuentra instalada sobre la torre de la Iglesia Nuestra Señora de la Guardia, en la ciudad de Puerto Deseado, provincia de Santa Cruz.



Fue inaugurado el día 23 de octubre de 1980, debido a la necesidad de contar con una señal que ocasionalmente reemplazara al faro Pingüino, el cual, por encontrarse en una isla de difícil acceso, pudiera apagarse eventualmente.

Por tal motivo, y a propuesta del entonces Jefe del Distrito de Balizamiento Puerto Deseado, Teniente de Fragata (R.S.) Ricardo Locarnini, el Padre Angel Zucarello de la congregación Salesiana, dio su consentimiento para erigir este faro en la parte superior de la torre de la Iglesia Nuestra Señora de la Guardia.



Fecha de finalización de los trabajos: 23 de octubre de 1980.





SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 47° 45' S
Longitud 65° 53' W

FARO BEAUVOIR

Se encuentra instalado sobre la torre de la Iglesia Nuestra Señora de la Guardia, en la ciudad de Puerto Deseado, provincia de Santa Cruz.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre de este faro recuerda al Reverendo Padre José María Beauvoir, incansable luchador salesiano que recorrió la Patagonia entre 1881 y 1924.



CARACTERÍSTICAS

Es un faro giratorio conectado a la red de electricidad urbana de la Iglesia y cuyo alcance es de 19 millas náuticas. La altura de la torre es de 27 metros.

FARO

Isla Pingüino



Se encuentra ubicado en el extremo sur de la isla Pingüino, a 20 kilómetros al sudeste de la ciudad de Puerto Deseado, en la provincia de Santa Cruz.

El 1° de mayo de 2003 este faro cumplió 100 años.

De acuerdo con estudios realizados por el personal de la Armada Argentina a través de años de navegaciones en las aguas del Atlántico Sur, se decidió instalar un faro en la isla, sobre todo por los peligros que se encuentran en su sector norte, donde dos bancos de rocas pueden dificultar la navegación.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Proviene de la isla homónima. El Capitán Villegas del bergantín "Belén", de la expedición del Capitán de Fragata Ramón Clayrac, encargado de desalojar los establecimientos ingleses de la Patagonia, fue el primero en levantar el plano de la isla que los ingleses llamaban Penguin, por lo característico de la fauna y que hoy se conoce como isla Pingüino.





SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 47° 54' S
Longitud 65° 43' W



Fecha de iniciación de los trabajos: diciembre de 1902.

Fecha de finalización de los trabajos: 1º de mayo de 1903.

Fecha en que se libró al servicio: 1º de mayo de 1903.

Las obras estuvieron a cargo del Teniente de Navío Moreno Vera. Para su construcción se contó con la ayuda del Aviso ARA "TEHUELICHE", que trasladó personal y material teniendo como base de operaciones a Puerto Deseado.

La difícil naturaleza de la zona hizo que durante los trabajos de erección del faro, el buque mercante "COMODORO RIVADAVIA" encallase en la restinga de bahía Oso Marino, procediéndose de inmediato al salvataje de su dotación por parte del grupo de hombres que se encontraba en la zona para la construcción de la señal.



Fotografía de la dotación del faro tomada a principios de siglo, poco después de su inauguración.

CARACTERÍSTICAS

Es una torre mixta, que consta de una parte de mampostería de 11,50 metros de altura y una torre de hierro de 10,35 metros. En la base se encuentra una casa habitación para el personal que antiguamente formaba parte de la dotación estable del faro. La altura total es de 22 metros.

Primitivamente estaba alimentado a kerosene, combustible que le daba un alcance óptico de 22 millas náuticas. En junio de 1924 se cambió por gas acetileno, manteniendo la potencia lumínica. Por último, el 15 de julio de 1983 se procedió a su electrificación con paneles fotovoltaicos, con lo que el alcance quedó reducido a 12 millas náuticas.



Punta Medanosa

Se encuentra en la costa sur de Puerto Deseado, en la provincia de Santa Cruz. La punta Medanosa es alta, rodeada de islotes peligrosos y bordeada de muchos cachiyuyos. Sus playas están llenas de restos de naufragios debido a las peligrosas restingas que despide hacia el NE y E y a los islotes y piedras que se encuentran hasta unas 3 millas de la costa.

El 12 de octubre de 1948 se ordenó efectuar los estudios de reconocimiento y determinación del punto más favorable para la erección de la futura señal en los alrededores de punta Medanosa.

Por ello, el 2 de setiembre de 1949, se destacó una comisión integrada por 9 personas de la dotación del Servicio de Hidrografía Naval, a cargo del Suboficial Primero Torrero José Barrientos, trasladados a bordo del buque oceanográfico "MADRYN".



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Su nombre se debe a su topografía y es traducción, aunque no exacta, de la palabra "Hilly" con que figuraba en las cartas inglesas antiguas. Precisamente tiene médanos que la hacen relativamente alta con respecto al resto de la costa. Los hermanos Nodal, expedicionarios que la avistaron el 8 de enero de 1619, le pusieron el nombre de "Santa María".



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 48° 06' S
Longitud 65° 55' W*



CARACTERÍSTICAS

La estructura del faro es una torre cuadrangular de hormigón armado, sobre torre prismática con barandilla y plataforma superior que soporta la linterna. Su altura es de 12 metros y el alcance óptico actual es de 10 millas náuticas, provisto por gas acetileno. Desde el año 2000 su alimentación es fotovoltaica.

Fecha de iniciación de los trabajos: 21 de setiembre de 1948, pero debido a un declive del terreno se debió variar la ubicación de los planos originales, construyéndose una plataforma de nivelación.

Fecha de finalización de los trabajos: diciembre de 1949

Fecha en que se libró al servicio: 6 de diciembre de 1949. Una vez encendida la luz, se la tuvo a prueba por espacio de 80 horas, funcionando sin inconvenientes.

FARO *Cabo Dañoso*



*Inicios de la construcción del faro:
preparación del terreno.*



Se eleva a unos 60 km al noreste del puerto San Julián, en la provincia de Santa Cruz. El cabo Dañoso es un accidente bajo, de pedregullo, con forma redondeada, que despide hacia el SE y a 3 millas un arrecife que rompe en bajamar.



El 27 de enero de 1947 la Estación de Balizamiento Buenos Aires comunicó al encargado del balizamiento en San Julián, que se debía instalar un faro en la zona de cabo Dañoso, sobre un nivel medio del mar de 25 metros.

De esta manera, se confeccionó un informe con fecha 5 de febrero, donde constaba el estado del terreno, y que existía una zona amesetada que podría considerarse apta a los fines requeridos. En el lugar se encontraba una señal precaria, que sin duda habría sido hecha por personas relacionadas con la navegación en la zona, ya que consistía de un montículo de piedras que sostenía un remo en forma vertical, cuyo estado de conservación denotaba la antigüedad del mismo.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Es un topónimo descriptivo y que deriva de lo "dañoso" o inconveniente de navegar por el lugar.



Fotografía del faro en construcción a mediados de 1947.



Imagen del faro ya terminado.

CARACTERÍSTICAS

La torre del faro Cabo Dañoso es una estructura troncocónica de hierro con garita superior pintada a franjas horizontales rojas y blancas. Su altura es de 11 metros con un alcance óptico de 10,3 millas náuticas alimentado por un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías.

Fecha de iniciación de los trabajos: 10 de agosto de 1947.

Fecha de finalización de los trabajos: diciembre de 1947.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 48° 50' S
Longitud 67° 13' W*

Fecha en que se libró al servicio:
23 de diciembre de 1947.



Vistas



FARO

Cabo Vírgenes



En el extremo sur del continente, más precisamente en Cabo Vírgenes, a la entrada del estrecho de Magallanes, en provincia de Santa Cruz se encuentra esta característica señal luminosa, que en el año 2004 cumplió sus primeros juvenes cien años.

El Derrotero Argentino, Archipiélago Fueguino-Islas Malvinas (Parte III), señala que "Cabo Vírgenes es el extremo SSE de barranca Cóndor y constituye el mejor punto de referencia para tomar el estrecho de Magallanes; de unos 46 metros de altura y visible con tiempo claro desde 20 a 25 millas (...) aparece como el extremo de la tierra patagónica...".





FARO CABO VIRGENES

Librado al servicio el 15 de abril de 1904, en la provincia de Santa Cruz;

El faro fue librado al servicio el 15 de abril de 1904.

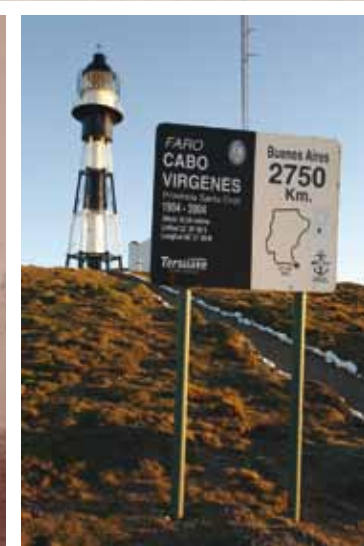
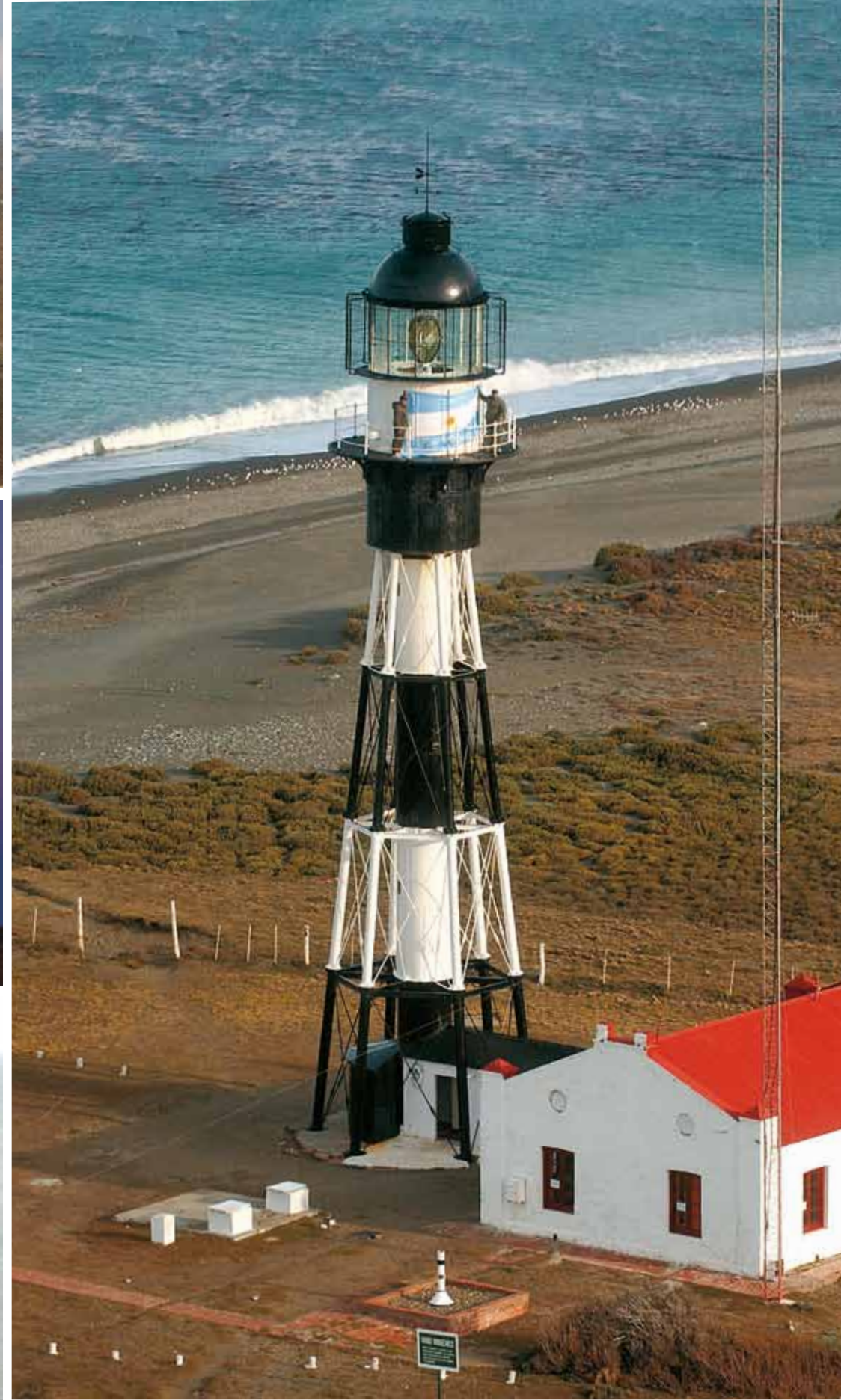
Es una torre troncopiramidal con doble plataforma y garita, con franjas horizontales blancas y negras. Posee casa habitación al pie y tiene una altura de 26 metros.

En un principio la luz era blanca, incandescente, giratoria, alimentada por vapor de petróleo. El primitivo aparato óptico fue un "Bernard, Barbier y Turenne" de tercer orden con dos lentes de 180° E; flotador a Mercurio, con máquina de rotación a cuerda y cable de acero con pesas.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 52° 20' 00" S
Longitud 68° 21' 00" W*



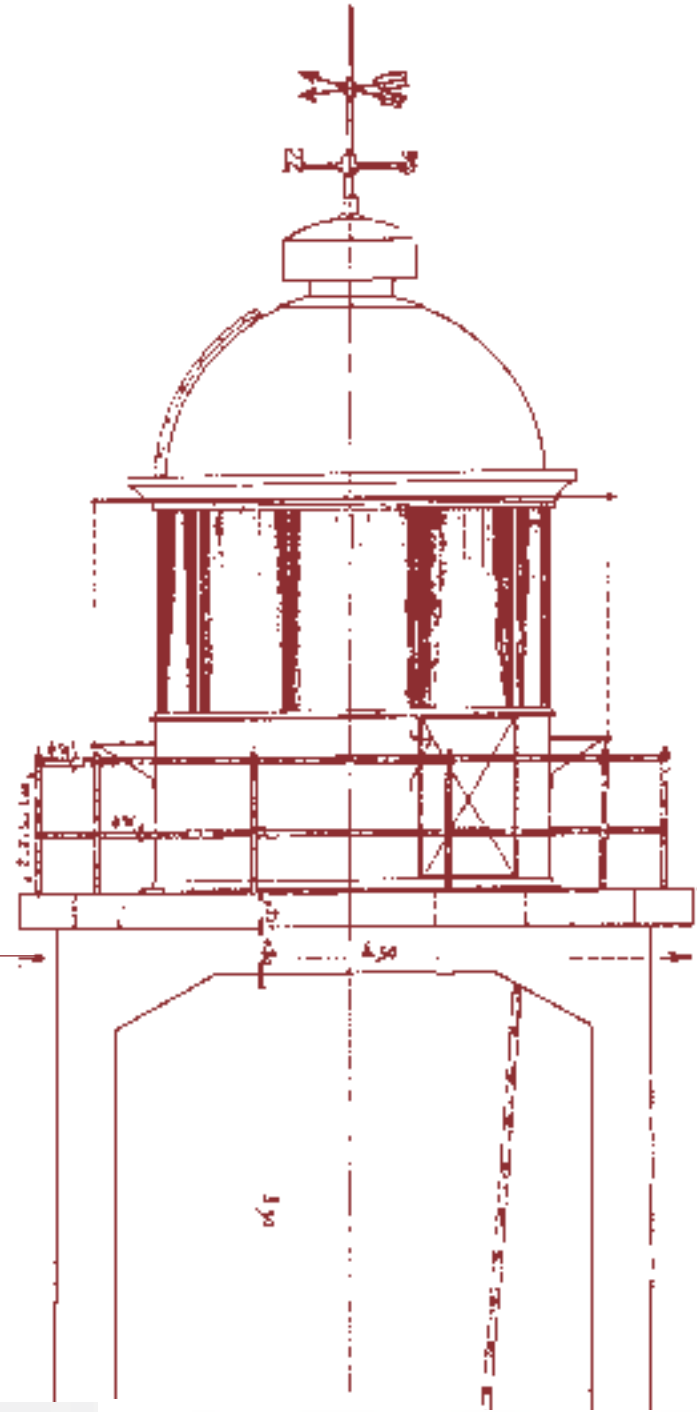
FARO

San Diego

Se encuentra erigido sobre el cabo homónimo, frente al estrecho de Le Maire, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. "El cabo es bajo, de perfiles suaves, que culminan en un promontorio arenoso de 134 metros de elevación. Su extremidad oriental despende una restinga de unos 200 metros, en cuyos alrededores se encuentran profundidades mayores de 31 metros", según consta en el Derrotero Parte III del Servicio de Hidrografía Naval.

En 1931, el comandante del transporte ARA "CHACO", produjo un informe donde constaba que al navegar a unas 4,5 millas al este de cabo San Diego, observó las dificultades para recalar en la zona, solicitando al Servicio de Hidrografía Naval la instalación de un faro que permitiera una mejor visibilidad rumbo a la isla de los Estados.

Una vez realizados los informes técnicos y analizado el terreno, en agosto de 1933 se solicitó al Ministerio de Marina autorización para invertir una suma de dinero destinada a la compra de los materiales para la construcción del faro, iniciándose los trabajos el 3 de noviembre de 1934. Una vez finalizados los mismos, se libró al servicio el 26 de diciembre de 1934.

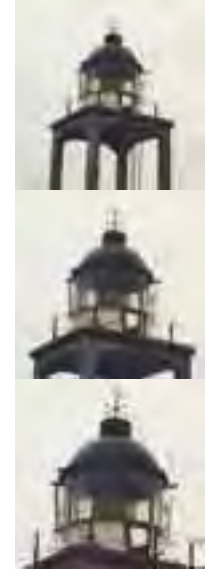




CARACTERÍSTICAS

La torre tiene forma de prisma con una garita blanca y cúpula negra, con una casilla para acumuladores al pie. La altura del conjunto asciende a 13 metros y a unos 27 metros sobre el nivel medio del mar.

Originariamente, funcionó con equipo de gas acetileno y una lente de 1.000 milímetros que le proveía de un alcance de 21,9 millas. Posteriormente, en el mes de abril de 1985 y prosiguiendo con la tendencia de modernización del balizamiento, se reemplazó la fuente original por energía fotovoltaica, proporcionada por paneles solares y baterías. El alcance óptico actual es de 13,2 millas náuticas.



SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 54° 48' S
Longitud 65° 07' W*

FARO SAN DIEGO

Se encuentra frente al estrecho de Le Maire, en Tierra del Fuego.



Fotografía que muestra los inicios de la construcción del faro, durante el año 1934.



ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El faro toma el nombre del cabo homónimo. Bautizado por la expedición de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal en 1619, en homenaje al Cosmógrafo y Piloto Mayor de la expedición de Diego Ramírez de Arellano, exactamente el 22 de enero de 1619.



Año Nuevo



Instalado en la isla Observatorio, integrante de las islas de Año Nuevo, en costa norte de isla de los Estados. El grupo Año Nuevo está formado por cinco islas: Observatorio, Elizalde, Zaballos, Goffré y el islote Gutiérrez. Todas son bajas, de 5 a 18 metros de altura, con costas rocosas y bordeadas de arrecifes. No poseen vegetación y su suelo es un manto de turba.

Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 64/99 del Poder Ejecutivo de fecha 29 de enero de 1999.

El 1° de octubre de 2002, cumplió cien años brindando seguridad al navegante.

El año de 1884 señala el comienzo del balizamiento marítimo argentino. Esto es así porque se construyen los primeros faros, entre ellos Martín García y San Juan del Salvamento, este último en el extremo oriental de la isla de los Estados, la cual constituyó un verdadero escollo para los buques que trataban de cruzar el estrecho de Le Maire. Por su latitud tan austral, Julio Verne llamó al faro San Juan del Salvamento "el faro del fin del mundo".





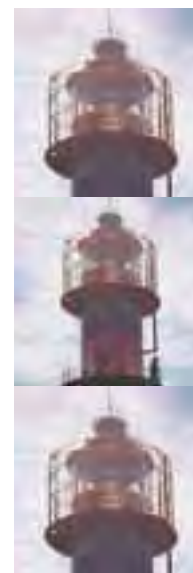
SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 54° 39' S
Longitud 64° 08' W



Por muchos años fue el único que cumplía tan elevada misión, pero finalmente debió reemplazarse debido al mal estado de conservación. Fue así como surgió el faro Año Nuevo, inaugurado el 1 de octubre de 1902. Se trata de una de las señales de mayor inaccesibilidad, ya que se encuentra sobre una elevación de terreno de aproximadamente 24 metros y a unos 600 metros de la costa donde varaban las lanchas que transportaban los tubos de acetileno que proporcionarían la energía lumínica. La dificultad de acceso está dada por el terreno cuya base es la turba típica de la isla.

En sus comienzos contaba con una dotación de personal que incluía un radiotelegrafista, pero a partir de enero de 1932, el entonces Jefe de Estado Mayor General Capitán de Navío Aureliano Rey, comunicó al Ministerio de Marina que dicha estación de radio no tenía razón de ser, porque según lo dispuesto por la Dirección de Hidrografía sería automatizado y su personal retirado del lugar, lo que sucedió el 1 de junio de 1933.



FARO AÑO NUEVO

Fecha en que se libró al servicio: 1 de octubre de 1902.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre deriva del asignado a las islas y conmemora la llegada del Capitán Cook a las mismas, el 1 de enero de 1775.



Fotografía antigua del faro Año Nuevo donde puede observarse el clima hostil del lugar donde se encuentra emplazado.

CARACTERÍSTICAS

La torre del faro es una estructura troncocónica, con una casa habitación al pie, resultando en una altura de 23,5 metros. Está pintada a franjas horizontales negras y blancas. El 25 de abril de 1985 fue electrificado por medio de paneles solares resultando con un alcance luminoso de 12,8 millas náuticas.



Le Maire



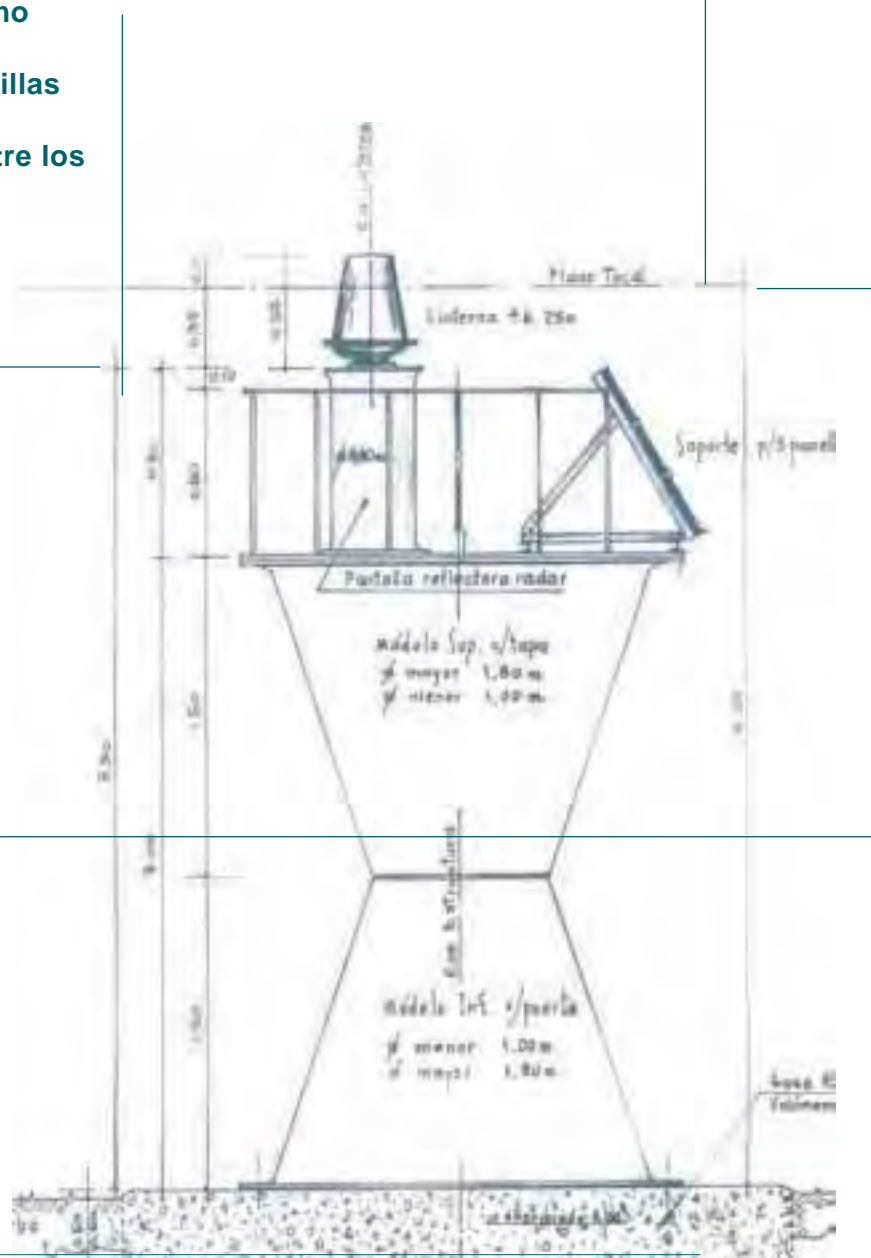
Se encuentra en la costa oriental de isla de los Estados, más precisamente en bahía Crossley.

El estrecho de Le Maire separa isla de los Estados del extremo sud-oriental de la isla Grande de Tierra del Fuego. Mide 15 millas de largo por más de 20 millas de ancho en su boca norte, entre los cabos San Diego y San Antonio.

Teniendo en cuenta los graves inconvenientes que representaba navegar por el estrecho de Le Maire, especialmente en horas nocturnas, debido a las fuertes corrientes y a la ausencia de puntos que pudieran situar al buque, el día 16 de diciembre de 1925 se solicitó al Estado Mayor General de la Armada la aprobación de un proyecto para erigir un faro en cabo del Medio, bahía Crossley, isla de los Estados.



Personal del departamento de Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval en la zona, realizando tareas de mantenimiento del faro.





Aprobado el plan, se ordenó su ejecución al comandante del Balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY" con personal del Servicio de Hidrografía Naval. Una vez culminados los trabajos, se libró al servicio el 18 de febrero de 1926.

En su estructura original de hierro, con su garita colocada sobre cuatro columnas rellenas con hormigón y unidas entre sí con hierro, estuvo dotada de un equipo luminoso AGA, cuyo alcance era de 19,7 millas.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 54° 39' S
Longitud 64° 08' W*

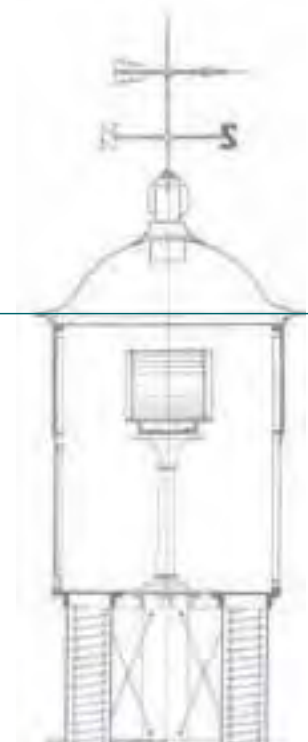
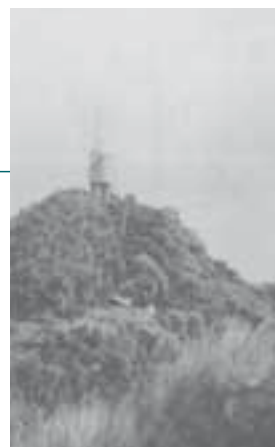


En 1983, como consecuencia del plan de modernización del balizamiento, se reemplazó el sistema de gas acetileno por paneles solares. Debido al avanzado estado de deterioro de la estructura, el 22 de abril de 1993, personal de la Estación de Balizamiento Ushuaia procedió a instalar una torre construida en plástico reforzado con fibra de vidrio, consistente en dos módulos cilíndricos de forma troncocónica invertida de 4,2 metros de altura. El alcance resultante de su luz es actualmente, de 8,9 millas náuticas.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Lleva el nombre del estrecho que separa la isla de los Estados de la isla Grande de Tierra del Fuego. El 26 de enero de 1616 los holandeses Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten descubrieron el estrecho que llamaron Le Maire.

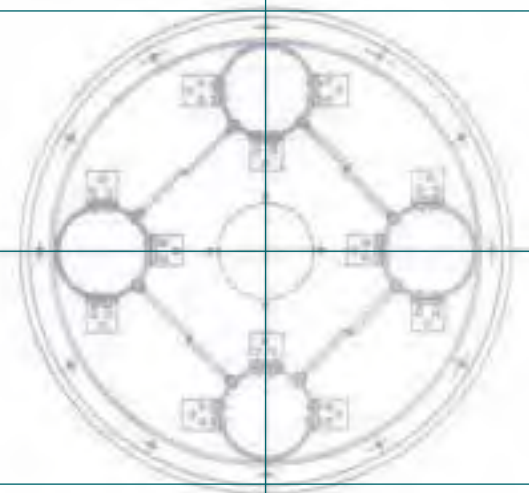
Inicialmente se pensó llamarlo Faro Sáenz Valiente, pero por resolución del Ministerio de Marina se lo denominó Faro Le Maire en homenaje al intrépido navegante.

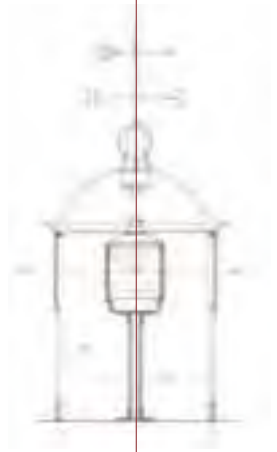




FARO LE MAIRE

Se aprobó su construcción en el año 1925.





FARO

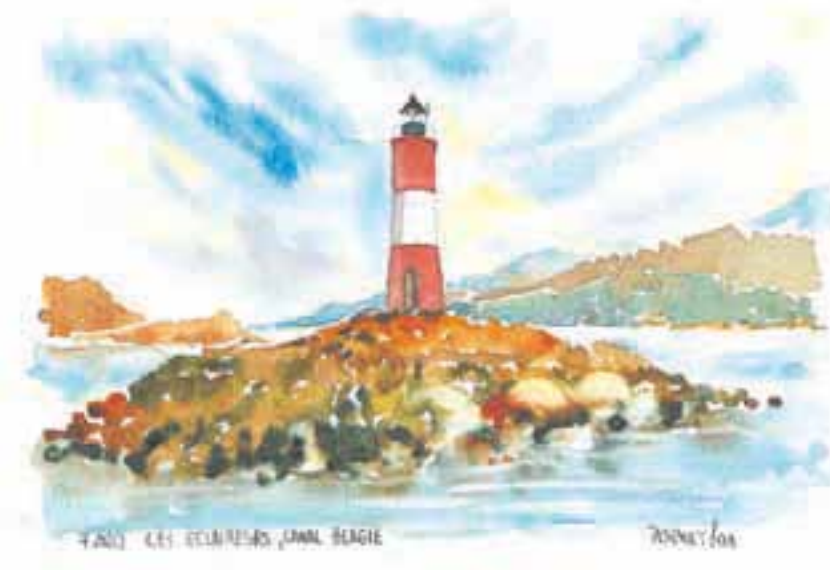
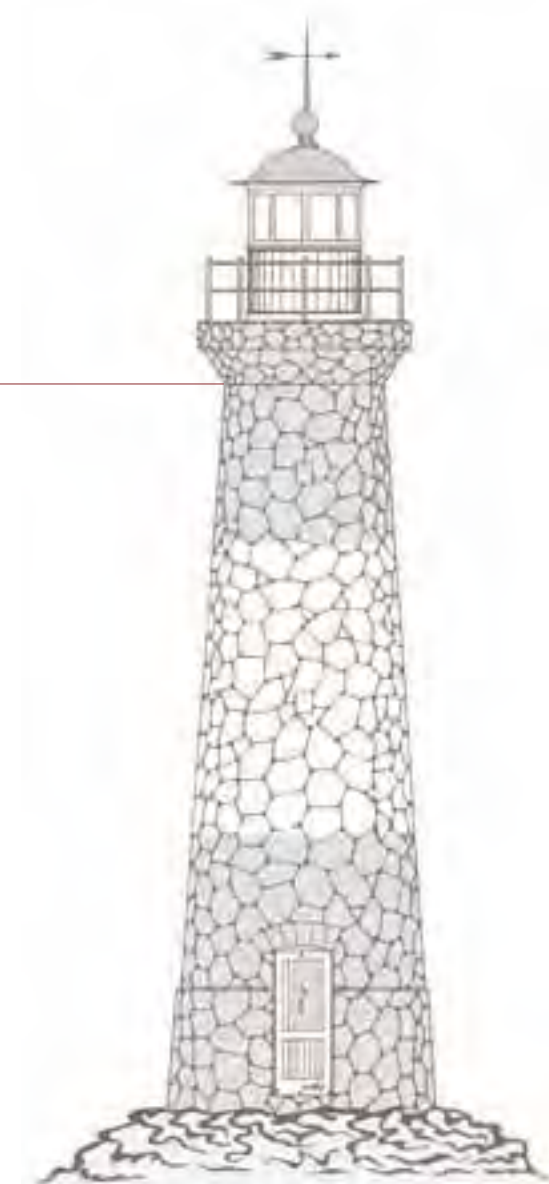
Les Eclaireurs

Este faro se encuentra emplazado en uno de los islotes Les Eclaireurs,

el que se encuentra más hacia el NE, dentro del canal Beagle.

Son pequeños, de constitución rocosa, con piedras entre ellos, rodeadas de cachiuyos

En el mes de abril de 1918, se ordenó al comandante del transporte "VICENTE FIDEL LOPEZ", practicar estudios en el canal Beagle con el objeto de determinar la posibilidad de instalar una señal luminosa en la zona próxima a estos islotes. Fue así como se decidió instalarlo en uno de esos islotes que se destaca del resto por elevarse 7 metros sobre la línea de pleamares y por disponer de una base plana ideal para la erección de la señal.



CARACTERÍSTICAS

El faro es una torre troncocónica con garita pintada en franjas roja, blanca y roja, de una altura de 11 metros y 22,5 metros de elevación sobre el nivel medio del mar. El alcance óptico actual es de 7,2 millas náutica y está provisto por un equipo luminoso a base de paneles solares.





SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 54° 52' S
Longitud 68° 05' W



FARO LES ECLAIREURS

Fecha de iniciación de los trabajos:
19 de diciembre de 1918.

Fecha de finalización de los trabajos:
30 de enero de 1919.

Fecha en que se libró al servicio:
debido a la falta de algunos materiales
y al mal tiempo reinante, recién pudo
habilitarse el 23 de diciembre de 1920.

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

El nombre del faro deriva de los islotes. El topónimo fue impuesto por el Capitán de Fragata Luis Fernando Martial, a las órdenes de la expedición francesa de "La Romanche" en los años 1882-1883. Este relevamiento fue organizado por la Academia Nacional de Ciencias y la Marina Francesa.



FARO

1º de Mayo

Se encuentra en el archipiélago Melchior, entre las grandes islas Amberes y Brabante, pertenecientes ambas al archipiélago de Palmer, en el Sector Antártico Argentino.

Es el primer faro luminoso argentino instalado en el extremo E de la actual isla 1º de Mayo en el año 1942.

Declarado Monumento Histórico N° 29 del Sistema del Tratado Antártico.



La señal fue construida y librada al servicio el 1º de marzo de 1942, a las 16.00 horas, la instalación fue ejecutada en 48 horas sin trabajar de noche por el buque ARA 1º de Mayo al comando del Capitán de Fragata Alberto J. Oddera durante la Campaña Antártica de Verano 1941/1942, con el fin de brindar un mejor avistaje a los buques que se aproximaban desde el norte, para realizar aprovisionamientos al Destacamento Naval Melchior.

Fue instalado con las siguientes características:

Luz: blanca con 1 destello cada 8 segundos.

Altura sobre el terreno: 11,00 metros.

Altura sobre el nivel del mar: 26,80 metros.

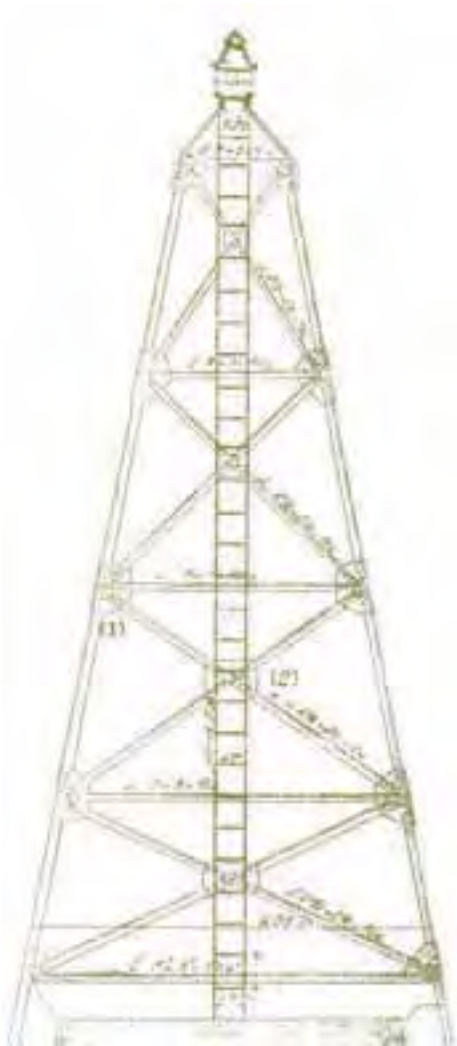
Sistema de iluminación: AGA con un poder luminoso de 75 bujías.

Alcance geográfico: 14,5 millas náuticas.

Descripción: Trípode de hierro pintado de rojo, con casilla adjunta pintada de anaranjado.

Sucesivas campañas de verano permitieron realizar mantenimiento de su estructura y sistema luminoso. De esta manera, en el año 1956 debió cambiarse de ubicación la casilla de acumuladores de acetileno, ya que en la zona presentaba una elevada cantidad de hielo que dificultaba su funcionamiento.

Durante 1960 permaneció apagado al no poder descargar los tubos de renovación de gas instalados durante la campaña anterior. Finalmente, en la Campaña Antártica de Verano 1960/1961 se colocó una válvula solar, lo que permitió una mejor regulación del caudal de acetileno provisto a la linterna.





ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Su nombre se debe al buque ARA "1° DE MAYO", que realizó numerosos viajes en la zona antártica.

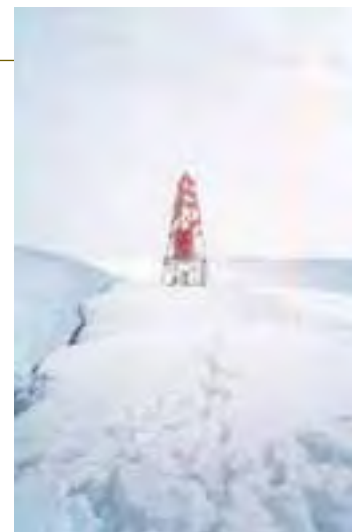
SITUACIÓN GEOGRÁFICA

*Latitud 64° 17' 9" S
Longitud 62° 58' 3" W*

CARACTERÍSTICAS

La torre es una estructura troncopiramidal de hierro color roja, con su característica diurna de chapas pintadas y casilla de acumuladores en su segundo tramo, en franjas anaranjadas, de 11 metros de altura y 4,9 millas náuticas de alcance óptico.

Durante la Campaña Antártica de verano 2000/2001 se instaló un equipo energético a base de pilas secas renovables cada dos años.





FARO 1° DE MAYO

Se encuentra en el archipiélago Melchior, entre las grandes islas Amberes y Brabante, pertenecientes ambas al archipiélago de Palmer, en el Sector Antártico Argentino, en el extremo E de la isla 1° de Mayo.



Esperanza

Se encuentra ubicado en caleta Choza, más específicamente en la mayor de las rocas Grunden, al sudeste de bahía Esperanza, en el Sector Antártico Argentino, lugar donde se asienta la Base de Ejército del mismo nombre. Hasta la roca donde se erige se accede con bote, pero llegar a la señal se torna dificultoso debido a una pendiente de 20 metros, escarpada y con material rocoso disgregado.

En cumplimiento de planes de modernización encarados por el Servicio de Hidrografía Naval, en diciembre de 1993 se reemplazó por una estructura de plástico reforzado con fibra de vidrio de seis metros de altura, en colores negro y rojo alternados. Actualmente está alimentado por pilas secas que le brindan un alcance de 6,2 millas náuticas.

Quedó librado al servicio en su nueva estructura el día 2 de enero de 1994, trabajo realizado por una comisión del Departamento Balizamiento, compuesta por cinco hombres a cargo del Teniente de Navío Pascual Quevedo.





SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Latitud 63° 24' S
Longitud 56° 58' W

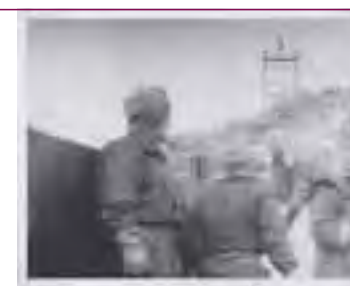
CARACTERÍSTICAS

Inicialmente era una torre de hierro de 8 metros de altura, con plataforma para la linterna que funcionaba a gas acetileno, lo que le proporcionaba un alcance de 7,6 millas náuticas.

Posteriormente, en mayo de 1960, debido al deterioro sufrido por acciones climatológicas, se procedió al recambio de la estructura por otra de tamaño similar, tarea a cargo del comando del transporte ARA "BAHIA AGUIRRE".

ORIGEN DEL TOPÓNIMO

Esta bahía fue descubierta el 15 de enero de 1902 por la expedición antártica sueca comandada por el Dr. Otto Nordenskjöld, quien así la bautizó en recuerdo del invierno pasado allí por el Dr. John G. Anderson, el Teniente S.A. Duse y el marinero Toralf Günden de esa expedición. El nombre es traducción del inglés "Hope".



Fue construido el 1º de enero de 1952 por una comisión a cargo del Comandante del Remolcador ARA "CHIRIGUANO", Teniente de Navío Fulgencio Ruíz.

FARO ESPERANZA

Hasta la roca donde se erige se accede con bote, pero llegar a la señal se torna dificultoso debido a una pendiente de 20 metros, escarpada y con material rocoso disgregado.

Los Hermanos Menores

Los faros que a continuación se detallan, rompen arquitectónicamente con el criterio del faro construido en mampostería, ya que se tratan de construcciones de hierro con forma de trípode, en la mayoría de los casos.

Esto se debe a la necesidad de adaptarse a una rigurosa meteorología como es la patagónica. Con sus rasgos característicos se integraron a este ambiente, constituyendo un referente de la región. Fueron construidos en dos etapas bien reconocibles, la primera, que se extiende desde 1915 a 1929 (este último año, un hito bien identificable dado que se corresponde con la depresión económica mundial) y desde 1933 a 1976, la segunda etapa.

Todo este conjunto de señales se distingue por su nombre, localización y forma. Son "referentes" que sirven de articulación entre el presente y el pasado dentro de un espacio vacío y semidesértico como es la estepa patagónica; pero también como puntos de localización y orientación del usuario.

Faro Punta Norte

Se encuentra sobre la punta homónima, en península Valdés, provincia del Chubut. Debido a que el Servicio de Hidrografía Naval le había encomendado al Comandante de la "Corbeta Uruguay", Teniente de Navío Pedro Quihillalt, que evaluara una posible localización, el Informe fue elevado el 4 de noviembre de 1924, permitiendo iniciar los trabajos el 1º enero de 1925 y poner en servicio el faro el 1º de marzo de ese año.

Se trata de una torre cilíndrica de hierro con plataforma superior, barandilla y garita. Su altura es de 16,5 metros de altura sobre el terreno, con escalera interior para acceso al equipo luminoso. En forma experimental, el 20 de noviembre de 1982 se instaló un nuevo sistema eléctrico de baterías alimentadas por energía eólica, que funcionó hasta fines de 1990, y que fuera reemplazado por otro sistema de paneles solares fotovoltaicos.

En la actualidad su alcance luminoso es de 14,3 millas náuticas.

Faro Punta Bajos

Originariamente consistió en una torre de hierro negra, de forma troncopiramidal de 28 metros de altura, con plataforma superior, garita con equipo luminoso y barandilla, construida sobre la punta Bajos, en península Valdés, provincia del Chubut.

La señal comenzó a construirse en agosto de 1927, y se libró al servicio el 12 de octubre de 1927. El 23 de enero de 1985 se reemplazó su antiguo equipo luminoso a gas acetileno por energía fotovoltaica compuesta por paneles solares y baterías, logrando un alcance de 21 millas. Desde principios del año 2001, su estructura fue transformada en una típica torre de radiofaro de 12 metros de elevación y con un alcance luminoso de 13,5 millas náuticas.

Faro Morro Nuevo

Se encuentra en el extremo sur de la península Valdés, en la provincia del Chubut. Su construcción se llevó a cabo con el fin de brindar una mejor señalización para el ingreso a golfo Nuevo, especialmente en horas nocturnas.

Los trabajos comenzaron el 19 de mayo de 1918 con el Balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY" y fue librado al servicio el 8 de junio de 1918.

Se trata de una torre troncopiramidal de hierro, con franjas horizontales rojas y blancas y cuya altura es de 12 metros. En un principio estaba alimentado con gas acetileno, con un alcance óptico de 11 millas. El 18 de octubre de 1982 se le instaló una fuente de energía con aerocargador incrementándose el alcance luminoso hasta 18,8 millas. Por fallas en el funcionamiento del equipo, el 28 de febrero de 1984 se instalaron paneles solares y baterías fotovoltaicas que originan su alcance actual, de 12,7 millas náuticas.

Faro Punta Conscriptos

Este faro comenzó a construirse el 30 de diciembre de 1929, en el extremo sur del golfo Nuevo en la provincia del Chubut. La tarea estuvo a cargo del Torrero de Segunda Alfredo Vineis, el Operario de Primera Nicolás Di Vincenzo, el Guardián de Segunda Antonio Pietraccone y 10 conscriptos de la dotación del Balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY".

La estructura del faro es en la actualidad, una torre troncopiramidal de hierro color negro, de 10 metros de altura, alimentado por gas acetileno en sus orígenes, lo que le daba un alcance luminoso de 15,3 millas. El 27 de marzo de 1986 se reemplazó la fuente de energía y se instalaron paneles solares y baterías fotovoltaicas, elementos que le otorgan un alcance luminoso de 10,5 millas náuticas.



Faro Chubut

La tarea de construcción del faro, que se encuentra en el extremo sur de la desembocadura del río Chubut, estuvo a cargo del Alférez de Fragata Alfredo Attewell, con personal de Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval y de la dotación del Buque Balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY".

Fecha de iniciación de los trabajos: 29 de setiembre de 1933
Fecha en que se libró al servicio: 2 de octubre de 1933

En este caso, también se trata de una torre troncopiramidal de 11,5 metros de altura, pintada con dos franjas horizontales blancas y una central negra. En el año 1985 fue reemplazada su fuente de energía primitiva que funcionaba a gas acetileno, por otra basada en paneles solares y baterías fotovoltaicas, lo que permitió un alcance luminoso de 6,5 millas náuticas.

Faro Punta Lobos

Se encuentra a unos 140 km al sur de la ciudad de Puerto Madryn, en la provincia del Chubut. Su construcción obedeció al Plan General de Balizamiento del Litoral Marítimo y estuvo a cargo del Suboficial Mayor Torrero Nicolás Caraus.

Fecha de iniciación de los trabajos: 10 de setiembre de 1948
Fecha en que se libró al servicio: 20 de diciembre de 1948

El faro Punta Lobos es una torre cilíndrica de hormigón armado de 14 metros, pintada con franjas horizontales blancas y rojas, alimentada a gas acetileno a través de una lente de 1000 milímetros de diámetro que le permitió un alcance nominal de 13,7 millas náuticas. Actualmente su alimentación es fotovoltaica.

Faro Cabo Raso

Ubicado a unas 60 millas de la ciudad de Rawson, provincia del Chubut, este faro surge de un proyecto que se presentó el 29 de abril de 1925, para dar seguridad a la navegación nocturna en el paraje entre el arrecife Salaverría y la costa. En junio de 1925, se comisionó al Balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY" para dar inicio a los trabajos.

El faro está compuesto por dos torres troncopiramidales sobrepuestas de color blanco. El aparato óptico se encuentra sobre la torre inferior y la casilla de acumuladores está ubicada en la parte inferior de la construcción. La altura total es de 23 metros y su alimentación actual es fotovoltaica.

Faro San José

Ubicado sobre el cabo del mismo nombre, en la provincia del Chubut. En septiembre de 1915, se solicitó al Ministerio de Marina la instalación de un faro automático que sirviera para señalar el arrecife Salaverría que se extiende unas 10 a 12 millas del cabo San José. El proyecto fue aprobado por el Ministro de Marina, Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente.

Fecha de iniciación de los trabajos: 1 de junio de 1917

Fecha en que se libró al servicio: 25 de julio de 1917

El faro es una torre troncopiramidal de hierro, color negro y de 16,5 metros de altura. En principio funcionó con un equipo luminoso alimentado por acumuladores de gas acetileno, que le proporcionaba un alcance de 20 millas náuticas.

En 1986 se reemplazó el viejo sistema a gas por el fotovoltaico, con paneles solares que le proporcionan un alcance de 13,1 millas náuticas.



Faro Isla Rasa

Se encuentra en el extremo norte del golfo San Jorge, en la provincia del Chubut su construcción fue aprobada el 28 de julio de 1915 para que señalizara el peligro que representaba isla Rasa.

Para esa tarea fue comisionado el Transporte ARA "AZOPARDO".

Fecha de iniciación de los trabajos: 2 de setiembre de 1915.
Fecha de finalización de los trabajos: 7 de setiembre de 1915.
Fecha en que se libró al servicio: diversas dificultades técnicas con la linterna del faro, demoraron el libramiento al servicio hasta el 6 de junio de 1917.

La torre inicial fue una estructura cilíndrica de hierro de 7,50 metros de alto, totalmente pintada de negro, con un alcance lumínico de 10 millas. En el año 1930, a raíz del avanzado estado de deterioro de la estructura, se cambió por un tubo cilíndrico de 6 metros de altura, también pintado de negro. En el año 1982 se procedió a cambiar el sistema de alimentación de gas acetileno por paneles solares y baterías fotovoltaicas, quedando con un alcance luminoso de 9,3 millas náuticas.

Faro Cabo Aristizábal

Se encuentra en el extremo norte del golfo San Jorge, en la provincia del Chubut.

Fecha de iniciación de los trabajos: 11 de junio de 1917
Fecha en que se libró al servicio: 17 de junio de 1917

Durante 1977, y como consecuencia de la necesidad de aumentar su alcance óptico, se decidió la construcción de una nueva torre. Se instaló, entonces, una linterna de alcance mayor a la inicial y que permitió incrementar la señal nocturna.

Actualmente el faro presenta una estructura troncopiramidal de color negro con otra torre interior similar. Su altura total es de 16 metros y el alcance óptico de 10,7 millas náuticas. Desde el 8 de diciembre de 1984 se encuentra alimentado por paneles solares y baterías fotovoltaicas.

Faro Guzmán

Se encuentra a 17 km al sur del faro Cabo Blanco y aproximadamente 100 km al norte de Puerto Deseado, en la provincia de Santa Cruz. Fue construido en el mismo lugar donde se encontraba erigida una antigua baliza de principios de siglo.

El personal que intervino en su construcción fue transportado por el ARA "1ro. DE MAYO" hasta faro Cabo Blanco y desde allí en un camión fueron trasladaron hasta el lugar definitivo de emplazamiento, donde llegaron el 25 de enero de 1928.

Fecha en que se libró al servicio: 10 de febrero de 1928

El faro Guzmán es una torre troncopiramidal negra de hierro y casilla de acumuladores al pie, con una altura de 17 metros. La señal luminosa es provista por un equipo fotovoltaico con el cual se logra un alcance de 10 millas. Posteriormente, el 25 de enero de 1971 le fue agregada una característica diurna de chapas negras con un rombo en su parte media de color naranja.



Faro Cabo Guardián

Se encuentra ubicado en bahía Laura, a 166 km al sur de Puerto Deseado en la provincia de Santa Cruz, sobre el cabo Guardián, de unos 10 metros de altura, muy característico porque avanza en el mar y presenta una coloración rojiza de pedregullo. Está rodeado por una corona de restingas y bajos que se extienden hasta cinco millas.

Este faro fue instalado para identificar la roca Bellaco de gran peligrosidad para el navegante. Su construcción estuvo a cargo del Suboficial Torrero de Segunda Vicente de Zeta, quien transportó los materiales y gente en el balizador ARA "ALFÉREZ MACKINLAY".

Fecha de iniciación de los trabajos: 14 de marzo de 1928
Fecha en que se libró al servicio: 30 de abril de 1928

La torre original era de hierro, en forma de pirámide cuadrangular y con una plataforma superior con garita y barandilla. Estaba pintada de negro y su altura era de 36 metros. La señal luminosa es provista de un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías, el cual le da un alcance lumínico de 13,7 millas náuticas en la luz blanca y de 11,8 millas náuticas en el sector rojo. De día se identifica por sus chapas horizontales, pintadas alternadamente de negro y blanco.

Posteriormente, el 27 de febrero de 1975, se armó dentro de la torre una estructura cuadrangular de hierro, quitándose las chapas y quedando el conjunto pintado íntegramente de negro.

Faro Campana

Se encuentra a unos 160 km al sur de Puerto Deseado, en la provincia de Santa Cruz. Su construcción fue iniciada el 12 de febrero de 1928. Del balizador ARA "ALFÉREZ MACKINLAY" desembarcó personal y material y por medio de un camión, se arribó a bahía Laura, lugar previsto para la instalación del faro.

Fecha en que se libró al servicio: 30 de marzo de 1928

La torre presenta una estructura de hierro en forma troncopiramidal, con plataforma superior que soporta la linterna y una barandilla de protección. La alimentación original era una batería de nueve acumuladores de acetileno que brindaba una autonomía de uso de seis meses hasta que se efectuara el próximo recambio. Actualmente fotovoltaico, la altura de la torre, tal como se mantiene en la actualidad, era de 26 metros, altura que le proveía de un alcance de 9,9 millas náuticas para el sector rojo y de 11,9 en el sector de luz blanca.

Faro Cabo Curioso

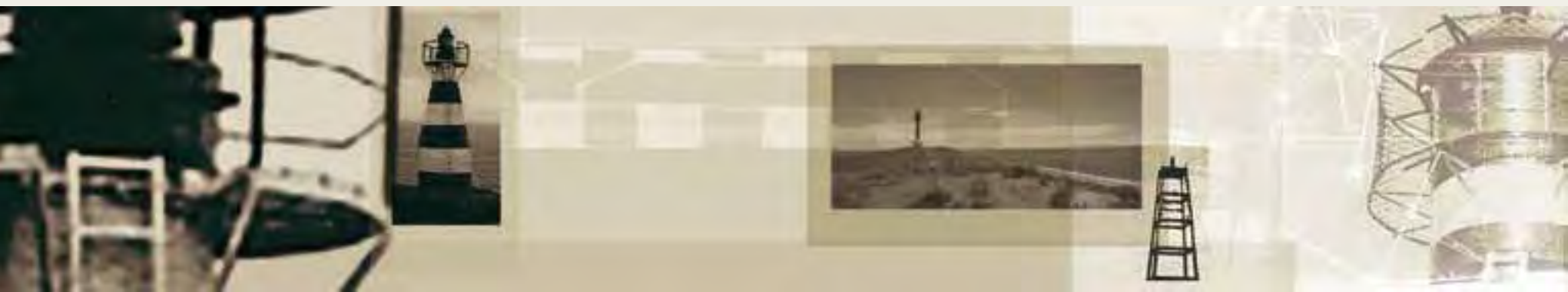
Se encuentra 14 km al noreste de puerto San Julián, en la provincia de Santa Cruz.

El 25 de marzo de 1922 el balizador ARA "ALFÉREZ MACKINLAY" partió del Puerto Militar (actualmente denominado Puerto Belgrano) con destino a San Julián. En el accidente geográfico llamado cabo Curioso, se iniciaron los trabajos.

Fecha de iniciación de los trabajos: 22 de mayo de 1922.

Fecha en que se libró al servicio: 1 de agosto de 1922.

La torre es una estructura de cuatro patas de hormigón armado, de forma troncopiramidal y con una plataforma superior que soporta la garita de hierro. El conjunto tiene una altura total de 23 metros. Actualmente está pintada con una franja horizontal negra. La señal luminosa es provista por un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías, dando un alcance óptico de 13,7 millas náuticas.



Faro Cabo San Francisco de Paula

Fue construido entre los puertos de Santa Cruz y San Julián, a 70 kilómetros al sur de este último, en la provincia de Santa Cruz.

El personal y los materiales fueron transportados por el buque balizador ARA "ALFEREZ MACKINLAY", que zarpó del puerto de Buenos Aires el 26 de enero de 1917 y arribó a San Julián el 5 de febrero del mismo año.

Fecha de iniciación de los trabajos: el 13 de marzo de 1917.

Fecha en que se libró al servicio: 15 de abril de 1917.

La torre está construida en hierro, es de tipo prismática, posee una altura de 8,5 metros y está pintada de negro. Su fuente de alimentación actual esta por un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías que le permite un alcance luminoso de 13,7 millas náuticas.

Faro Santa Cruz

Se encuentra a unos 20 km al sudeste del puerto de Santa Cruz, sobre una elevación de aproximadamente 150 metros y próximo al monte Entrada.

En agosto de 1922 se proyectó construir un faro en la costa del puerto de Santa Cruz. Para la tarea se operó con el Acorazado ARA "ALMIRANTE BROWN" y el 25 de diciembre de 1922 el transporte "RIO NEGRO" desembarcó al personal en punta Quilla para su construcción.

Fecha en que se libró al servicio: 24 de febrero de 1923

La torre es una estructura cilíndrica blanca con una garita negra, montada sobre una torre cilíndrica también negra. La altura total es de 12 metros, alimentado, inicialmente, por tubos de acetileno que le proveían un alcance de 12,9 millas. En la actualidad, la alimentación se produce a través de energía fotovoltaica.

Faro Coig

Ubicado en las inmediaciones del antiguo puerto Coig (actual ría Coig), 180 km al norte de la ciudad de Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz. La ría es fácil de reconocer por ser el único corte que presenta la costa entre puerto Santa Cruz y cabo Buen Tiempo.

El puerto Coig era el lugar de salida obligado de la producción ovina de las estancias de la zona, por lo que fue necesario instalar una señal luminosa que facilitara la recalada.

Fecha de iniciación de los trabajos: julio de 1947
Fecha en que se libró al servicio: 12 de enero de 1948

La torre es una estructura cilíndrica de hormigón armado, con garita roja en la parte superior que soporta el equipo luminoso. La altura es de 11 metros y está pintada en franjas horizontales rojas y blancas. Originalmente funcionó a gas acetileno otorgándole un alcance óptico de 20 millas. En abril de 1992 el aparato luminoso pasa a ser alimentado con paneles solares y baterías fotovoltaicas, quedando con un alcance de 13,1 millas náuticas.

Faro Buen Tiempo

Emplazado sobre el cabo del mismo nombre, que tiene 105 metros de elevación, se encuentra en la costa norte de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz. La construcción se debió a un proyecto aprobado por Expediente Nro. 3961, del 17 de julio de 1915.

El encargado de dirigir las obras fue el comandante del buque balizador ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", Teniente de Navío Julián Fablet, conjuntamente con 15 personas de la dotación del buque y de la Sección Faros y Balizas.

Fecha en que se iniciaron los trabajos: 20 de febrero de 1917
Fecha en que se libró al servicio: 8 de abril de 1917

La construcción es una torre de forma prismática, construida en hierro, con plataforma, barandilla y garita. Su altura es de 9 metros y está pintada totalmente de negro, alimentada con paneles solares y baterías fotovoltaicas que le dan un alcance óptico de 13,7 millas náuticas.

Faro Magallanes

Está construido en una zona desértica, a unos 200 km al norte de la ciudad de Río Grande y a unos 800 metros del Hito que marca el límite con la República de Chile. Se encuentra sobre el cabo Espíritu Santo, extremo norte de la isla Grande de Tierra del Fuego, marcando la boca oriental del estrecho de Magallanes.

Su construcción fue llevada a cabo por ocho hombres del Departamento Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval, a cargo del Suboficial Primero Torrero Julio Santamaría, con apoyo de vehículos y personal del Batallón de Infantería de Marina Nro .5 con asiento en la ciudad de Río Grande.

Fecha de iniciación de los trabajos: 2 de diciembre de 1976
Fecha en que se libró al servicio: 21 de diciembre de 1976

La torre es una estructura de hierro de 13,5 metros de altura, con 7 franjas horizontales amarillas y negras alternadas, situada en una barranca de 40 metros de elevación sobre el nivel del mar. Al pie tenía una casilla para los acumuladores de gas acetileno que le otorgaban un alcance de 12,5 millas. El día 19 de agosto de 1993, la empresa TOTAL S.A. instaló una tubería de gas (que alimentaba la Estación de Control de Tráfico Hito 1), para llevar el fluido hasta un compresor, que cargando una batería, permitía alimentar la linterna del faro. Todo el material de la instalación y equipo compresor, motor y generador, fueron donados por la empresa mencionada. Desde el año 2001 funciona a energía fotovoltaica.

Faro Páramo

Sobre la península del mismo nombre, constituye el extremo norte de bahía San Sebastián, a una distancia de 120 km de la ciudad de Río Grande, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

En el año 1923 se decidió que era conveniente instalar un faro en península El Páramo debido al incremento de los buques que operaban en la zona transportando cargas de los frigoríficos de Río Grande.

Fecha de iniciación de los trabajos: 1 de febrero de 1924
Fecha en que se libró al servicio: 31 de marzo de 1924

La torre del faro es troncopiramidal, con una altura de 17,5 metros. En la parte superior cuenta con una plataforma con garita, sobre la que, antiguamente, estaba el equipo luminoso alimentado por tubos de gas acetileno que le daba un alcance de 10,3 millas náuticas. La característica diurna está dada por chapas horizontales con franjas negras y amarillas y el resto pintado de negro. Desde 1998 funciona a energía fotovoltaica.



Faro San Sebastián

Se encuentra en el extremo sur de la bahía San Sebastián, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Esta bahía, que se forma entre punta de Arenas y cabo San Sebastián, tiene unas 13,5 millas de saco y una boca de 10 millas.

Dada las características de la bahía y con el propósito de ampliar el balizamiento marítimo, el 31 de enero de 1949, comenzó la construcción de este faro. Los trabajos estuvieron dirigidos por el Suboficial Mayor Torrero Nicolás Caraus.

Fecha en que se libró al servicio: 18 de abril de 1949.

La torre del faro es de forma cilíndrica y de hormigón armado, con plataforma superior que soporta la garita donde se halla instalado el equipo luminoso a gas acetileno. La altura de la señal es de 11 metros, con un alcance luminoso de 13,6 millas náuticas. Actualmente su energía es fotovoltaica

Faro Cabo Domingo

Se levanta a unos 10 km al norte de la ciudad de Río Grande, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur sobre un cabo que le da el nombre, con una barrancamuy notable de 80 metros de altura, de color ligeramente rojizo, que cae a pique hacia el mar.

Durante el mes de enero de 1933 comenzó su construcción en la parte más elevada del cabo Domingo para que la señal estuviera al resguardo de los continuos desmoronamientos del terreno. Once hombres trabajaron para levantar al faro en solo 3 días.

Fecha en que se libró al servicio: 15 de enero de 1933

En la actualidad, la torre prismática triangular metálica está pintada a franjas horizontales blancas y negras. La altura total de la señal es de 6 metros. Originariamente estaba alimentada a gas acetileno, lo que le otorgaba un alcance luminoso de 11,6 millas náuticas. Actualmente, su energía es fotovoltaica con un alcance óptico de 7,3 millas náuticas.

Faro Cabo Peñas

El extremo sur de Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en la meseta oriental de cabo Peñas, en una saliente de 30 metros de altura. En sus proximidades, y hasta 2 millas de la costa, hay numerosas rocas semi sumergidas que hacen peligrosa la navegación.

El día 27 de setiembre de 1916 fue aprobado el presupuesto para su construcción y los trabajos quedaron a cargo del Torrero de Primera Clase Augusto Baccarini.

Fecha en que se libró al servicio: 5 de diciembre de 1916

La señal es una estructura en forma de torre troncopiramidal de color negro, alimentado con energía fotovoltaica, con una altura de 13 metros. Originariamente, tenía un alcance luminoso de 18 millas; en la actualidad su alcance óptico es de 10,1 millas náuticas.

Faro Cabo San Pablo

Se encuentra en la costa sudeste de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, 30 millas al sur de Río Grande; sobre el cabo San Pablo, un monte aislado, muy característico por su forma redondeada que sobresale de la línea de costa. *El Derrotero Parte III del Servicio de Hidrografía Naval, "... sus laderas, en las proximidades de la cima, le dan el aspecto de un techo a dos aguas; ..."*.

Su construcción comenzó el 15 de marzo de 1945 y estuvo bajo la supervisión del Suboficial Mayor Torrero Nicolás Caraus.

Durante el mes de diciembre de 1949 se produjo un movimiento sísmico que originó una peligrosa inclinación de la torre, situación que obligó a retirar el equipo luminoso y desactivar la señal, posteriormente, en 1966 se ordenó la reconstrucción del faro.

La señal se trata de una torre troncopiramidal amarilla de 6 metros de altura, con un triángulo negro con su vértice hacia abajo. Además, tiene una plataforma en la parte superior para alojar la linterna luminosa alimentada a energía fotovoltaica, que le da un alcance óptico de 11,2 millas náuticas.

Faro Buen Suceso

Se encuentra en el extremo sur de la provincia Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur en la costa sur de la bahía del mismo nombre, frente al estrecho de Le Maire. La bahía Buen Suceso es una profunda entrada de 2,15 millas de ancho "... que se abre hacia el W en forma de V profunda, truncada al fondo por una amplia playa de arena, rodeada por montañas de regular altura, que brindan protección a los buques en el fondeadero,..." (Derrotero Parte III del Servicio de Hidrografía Naval).

El cabo Buen Suceso es una excelente referencia para el navegante. La construcción del faro estuvo bajo la supervisión del comandante del balizador ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", Teniente de Navío Ramón Poch.

Fecha de iniciación de los trabajos: 3 de noviembre de 1916

Fecha en que se libró al servicio: 8 de noviembre de 1916

Dos años más tarde, y debido a fallas estructurales, fue reemplazado por una torre nueva, tarea realizada por 12 hombres de la Sección Faros, a cargo del Teniente de Navío Carlos Sciarano. El día 9 de diciembre de 1928 quedó librado al servicio público, alimentado por gas acetileno.

La torre de hierro, consiste en un tubo con un cuadrado con franjas horizontales rojas y blancas. La altura de la torre es de 5 metros. El 1 de febrero de 1985 se le reemplazó la fuente de alimentación por un equipo de paneles solares y baterías fotovoltaicas que le dan un alcance óptico de 8,9 millas náuticas.



Faro San Gonzalo

Esta señal luminosa se encuentra ubicada en bahía Aguirre, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur. Debido a dificultades topográficas el faro no pudo erigirse en el lugar proyectado, haciéndolo finalmente sobre punta Kinnaird.

Fecha de iniciación de los trabajos: 1928

Fecha en que se libró al servicio: 20 de diciembre de 1928

En 1970 se decidió su reemplazo porque la estructura se encontraba muy deteriorada. El traslado hasta Ushuaia lo realizó el transporte ARA "BAHÍA AGUIRRE" y de allí el Aviso ARA "GOYENA" los llevó hasta el lugar del emplazamiento, siendo la nueva inauguración el 4 de mayo de 1970.

El faro es una torre troncopiramidal de hierro, con franjas horizontales rojas y amarillas alternadas y cuya altura total es de 7 metros, otorgándole un alcance óptico de 7,2 millas. Desde el 10 de abril de 1985, su luz fue alimentada por energía fotovoltaica, por medio de paneles solares y baterías. Debido al grave deterioro estructural esta torre fue reemplazada en el año 2002 por una estructura cilíndrica construida en plástico reforzado con fibra de vidrio, pintada con franjas horizontales verde y blanca y verde.

Faro Cabo San Pío

Este faro se encuentra frente a isla Nueva, en el canal de acceso al canal Beagle.

El 22 de diciembre de 1918, el entonces comandante del buque hidrográfico ARA "PIEDRA BUENA" y el Jefe de las Dependencias del Ministerio de Marina en Tierra del Fuego y cabo Vírgenes, Teniente de Navío Francisco Stewart, reconocieron la zona del canal Beagle.

El 19 de febrero de 1919, una comisión de 8 hombres desembarcó en puerto Ranchos, a una legua de cabo San Pío. Su tarea demandó la ayuda de pobladores del lugar.

Fecha en que se libró al servicio: 22 de marzo de 1919

Es una torre cónica, a franjas blancas y rojas, de 8 metros de altura. El alcance luminoso actual es de 9,2 millas náuticas, con paneles solares y baterías fotovoltaicas. Equipo instalado en marzo de 1985.

Misceláneas

Del 11 al 29 de noviembre de 2002 se realizó la Exposición del Primer Salón de Pintura conmemorando el 100° Aniversario del Faro Año Nuevo.

Fue realizado en la sede del SHN, Edificio Vicealmirante D. Juan Pablo Sáenz Valiente. El tema de inspiración fue los "Faros Argentinos". Participaron de dicho evento 40 pinturas de selectos artistas invitados.

El Faro Año Nuevo se encuentra ubicado en la Isla Observatorio al norte de la Isla de los Estados - Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

El mismo fue declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 64/99 del Poder Ejecutivo de fecha 29 de enero de 1999.



1er. Premio
"Faro Año Nuevo"
Autor: Jesús Eduardo Poblet
Técnica: Acrílico

Durante el evento se entregaron premios y menciones a los siguientes expositores:

Premios

1er. Premio:
Señor Capitán de Fragata (RE)
D. JESUS EDUARDO POBLET
Título "FARO AÑO NUEVO"
Técnica: Acrílico

2do. Premio:
Señor DANIEL PELLEGATA
Título: "FARO RIO NEGRO"
Técnica: Acuarela

3er. Premio:
Señora LAURA GERLERO
Título: "FARO QUERANDI"
Técnica: Acuarela

4to. Premio:
Señora ELVIRA CHAPO
Título: "FARO CABO VIRGENES"
Técnica: Mixta



2do. Premio
"Faro Río Negro"
Autor: Daniel Pellegata
Técnica: Acuarela

3er. Premio
"Faro Querandí"
Autor: Laura Gerlero
Técnica: Acuarela



La iniciativa de las muestras se debió a un esfuerzo mancomunado de varias instituciones, como el Servicio de Hidrografía Naval, el Museo de Arte Marino y la Asociación Amigos de la isla de los Estados. (CHUANISIN)

El día 1 de octubre de 2002 se cumplieron cien años de la puesta en servicio del Faro Año Nuevo, descubierta por Hernando de Magallanes en el año 1520, la Tierra del Fuego fue escenario de hechos significativos para la historia de nuestro país a partir de la colonización de misiones protestantes anglicanos, primero y católicos salesianos, después.

Es por eso que la conmemoración del centenario del Faro Año Nuevo confirma una vez más los valores históricos y nos permite recordar aquellos marinos que con su esfuerzo contribuyeron a fomentar el desarrollo náutico y comercial de nuestra patria.



4to. Premio
"Faro Cabo Virgenes"
Autor: Elvira Chafo
Técnica: Acrílico sobre madera

MENCIONES:

1ra. Mención:
Señor NICOLAS CAUBARRERE
Título: "FARO JOSE IGNACIO" - URUGUAY
Técnica: Oleo

2da. Mención:
Señora ADELA TARRAF
Título: "FARO PUNTA MOGOTES VISTO DESDE EL MAR"
Bajo relieve - Piedra, metal y luz

3ra. Mención:
Señora MARCELA GOLINELLI
Título: "EL GUARDIAN DE LA BAHIA"
Técnica: Mixta

4ta. Mención:
Señora IRENE DE FUSCO
Título: "EL FARO DE CLAROMECO"
Técnica: Oleo

Bibliografía

DEPARTAMENTO BALIZAMIENTO

Secretaría Técnica. Legajos con Historia de Faros:

Faro San Antonio: Parte I - Legajo Nº 6/a

Faro Punta Médanos: Legajo Nº 7/a

Faro Querandí: Legajo Nº 10

Faro Punta Mogotes: Legajo Nº 11/a

Faro Quequén: Legajo Nº 14

Faro Claromecó: Legajo Nº 16

Faro Cabo Blanco: Legajo Nº 59/60

Faro Cabo Vírgenes: Legajo Nº 77/a

Faro Recalada a Bahía Blanca: Legajo Nº 17

Faro El Rincón: Legajo Nº 20

Faro Segunda Barranca: Legajo Nº 22

Faro Río Negro: Legajo Nº 23

Faro Punta Delgada: Legajo Nº 36

Faro San Jorge: Legajo Nº 58

Faro San Diego: Legajo Nº 86

Faro Buen Suceso: Legajo Nº 87

Faro Año Nuevo: Legajo Nº 83

Faro Le Maire: Legajo Nº 85

Faro Cabo San Pío: Legajo Nº 91

Faro Les Eclaireurs: Legajo Nº 93

Faro Martín García: Legajo Nº 1, folio 4.

ARMADA ARGENTINA

Departamento de Estudios Históricos Navales. Historia Marítima Argentina. Tomo VIII. Exploraciones, hidrografía y cartografía. Buenos Aires, 1990.

ARMADA ARGENTINA

Servicio de Hidrografía Naval. Los faros de las costas argentinas (Primera Parte), Boletín del Centro Naval, Vol. 113 número 778, pp.263-278. Buenos Aires, 1995.

ARMADA ARGENTINA

Servicio de Hidrografía Naval. Los faros de las costas argentinas (Segunda Parte), Vol. 113, número 780, pp.777-790, Buenos Aires, 1995.

ARMADA ARGENTINA

Servicio de Hidrografía Naval. Los faros de las costas argentinas (Tercera Parte), Vol. 113, número 781, pp.131-150, Buenos Aires, 1995.

PICCIRILLI, Ricardo; ROMAY, Francisco y GIANELLO, Leoncio.

Diccionario Histórico Argentino. Ediciones Históricas Argentinas, Buenos Aires, 1954.

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO HISPANO-AMERICANO

Editorial Montaner y Simón. Tomo IX. Barcelona, 1992.

GRAN ENCICLOPEDIA DEL MUNDO

Durvan S.A. Ediciones. Tomo VIII, Bilbao, 1970.

THE ENCYCLOPEDIA AMERICANA

Americana Corporation, Volumen 17. Library of Congress. USA, 1961.

COLLIER'S ENCYCLOPEDIA

The Crowell-Collier Publishing Company, Volumen 14. USA, 1963.

LA PRENSA

"El faro Punta Médanos vigila". Clucellas, María Isabel; 12 de marzo de 1982.

LARIA, Carlos Salvador

El Faro del Río Negro (1887-1987). Martín Fierro Impresores, Mendoza, 1987.

PACCIORETTI, Jorge Horacio - CAPITÁN DE NAVIO

Los primeros faros patagónicos. Boletín del Centro Naval Nº 729, Vol. XCIX, Año C, Oct.Dic.1981; págs.277 a 284.

PIERROU, Enrique Jorge - CAPITÁN DE CORBETA (RS)

90 años de labor de la ARMADA ARGENTINA en la Antártida - Servicio de Hidrografía Naval - H-919. Buenos Aires, 1975.

ARMADA ARGENTINA

Centenario del Servicio de Hidrografía Naval. 1879 - 6 de junio de 1979. Buenos Aires, págs. 27 a 31.

GACETA MARINERA

25º Aniversario. Págs. 66 a 68.

INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR (I.G.M.)

Toponimia de la República Argentina. Volumen I, 1º Parte.

BELZA, Juan E

Romancero del topónimo fueguino, 1978.

ENTRAIGAS, Jorge Raúl

El faro de Río Negro.

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

Faros y Señales Marítimas, Parte I, Río de la Plata, H-211, Buenos Aires.

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

Faros y Señales Marítimas, Parte II, Costa del Atlántico, H-212, Buenos Aires.

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

Faros y Señales Marítimas, Parte III, Tierra del Fuego, canales e islas adyacentes, islas Malvinas y Antártida Argentina, H-213, Buenos Aires.

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

Libro de Visitas del Faro Punta Mogotes (1896-1898).

ARMADA ARGENTINA. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

Derroteros I, II, III y V - Buenos Aires.

BOCANERA, R

Un viaje al faro del fin del mundo. Boletín del Centro Naval, Número 792, Vol.116. Buenos Aires.

ARMADA ARGENTINA

1885-1886. Necesidad de faros en nuestra costa. Boletín del Centro Naval, Tomo 3 (1885-1886): 440-443, Buenos Aires.

ARMADA ARGENTINA

Necesidad de un faro en la boca del río Negro. Boletín del Centro Naval. Tomo 3 (1885-1886): 587-590, Buenos Aires.

FERNÁNDEZ, H. J.

100 años. El Faro de Punta Mogotes (1891-1991). Luz y guía. Mar del Plata.

LUIGGI, A.

Los nuevos faros de la República Argentina (Memoria presentada al Segundo Congreso Científico Latino Americano celebrado en Montevideo). Imprenta de la Revista Técnica, Buenos Aires. Buenos Aires, 1901a.

LUIGGI, A.

Obras del puerto militar. Proyectos de Faros y Semáforos en relación con las Obras del Puerto Militar, Buenos Aires, 1901b.

MORANDI, M. C.

Antecedentes de los faros argentinos. Revista del Instituto Argentino de Navegación, Número 4, pp. 9-13. Buenos Aires, 1995.

MORENO VERA, V.

Faro de Cabo Vírgenes. Boletín del Centro Naval, Tomo 22: 208-210, Armada Argentina, Buenos Aires.

VAIRO, C. P.

La isla de los Estados y el faro del Fin del Mundo. Zaquier y Urruty Publications, Museo Marítimo de Ushuaia. Ushuaia, 1997.

*El Faro es la mirada de la Civilización
sobre los hijos suyos esparcidos por el Océano.*

MACEDONIO FERNÁNDEZ



Servicio de Hidrografía Naval



Argentine Lighthouses

Naval Hydrographic Service



H-539

**SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL (ARGENTINE NAVAL HYDROGRAPHIC SERVICE)
ARMADA ARGENTINA (ARGENTINE NAVY)**

Av. Montes de Oca 2124
C1270ABV - Buenos Aires
ARGENTINE REPUBLIC

Tel.: (54 -11) 4301 - 0061 / 67
Tel./Fax: (54 -11) 4301 - 2249

e-mail: shn@hidro.gov.ar
web: www.hidro.gov.ar



Argentine Lighthouses

Third Edition 2005

General Coordinator: Captain Manuel Hipólito Picasso, engineer

Text writing and research: María Cristina Morandi, diploma in History

Graphic design: Graphic Arts Department at the Argentine Naval Hydrographic Service

Cartography: Humberto A. Capecci

Watercolours: Commander (ROD) Jesús E. Poblet

Philately: Captain (ROD) Carlos E. Rucci

Photography: Captain Javier A. Valladares, Captain Héctor D. Grillo,

Commander Juan C. Nicolau, Commander Guillermo A. N. Tarapon,

Mr. Francisco Pontoriero, Mr. Andy Anderson, Mr. Esteban L. González, Mr. Darío Bonnin, Mr. Maximiliano Vernazza (Gente Magazine)

Artwork: Técnico José Escobar, technician

Photochromes: 

Proofreading, Editing and Printing: Graphic Arts Department at the Argentine Naval Hydrographic Service

General Graphic Supervision: Rolando A. Gómez, cartographer

Beaconing Department at the Argentine Naval Hydrographic Service,

Technical Division: Lieutenant Commander Gustavo J. Almazán, Petty Officer Daniel O. Rodríguez

Digital Edition 2020: Ms. Mariela N. Pascuzzo, Sworn Translator

Second Lieutenant María José Ordoñez Avellaneda, Graphic Designer

The Argentine Naval Hydrographic Service wishes to thank the

- **Department of Naval Historic Research of the Naval General Secretariat**

under the Argentine Navy because of its selfless cooperation in the elaboration of this work.

- **Editorial Atlántida S.A.** (Gente Magazine - 40th Anniversary) for their selfless contribution with the photographic material provided of Cabo Vírgenes Lighthouse.

PHOTOGRAPHY AND WATERCOLOUR CREDITS:

Although great care has been exercised when drafting the list of the copyright owners who have selflessly assigned the pictures and watercolours, we apologise ourselves for any omission related hereto.



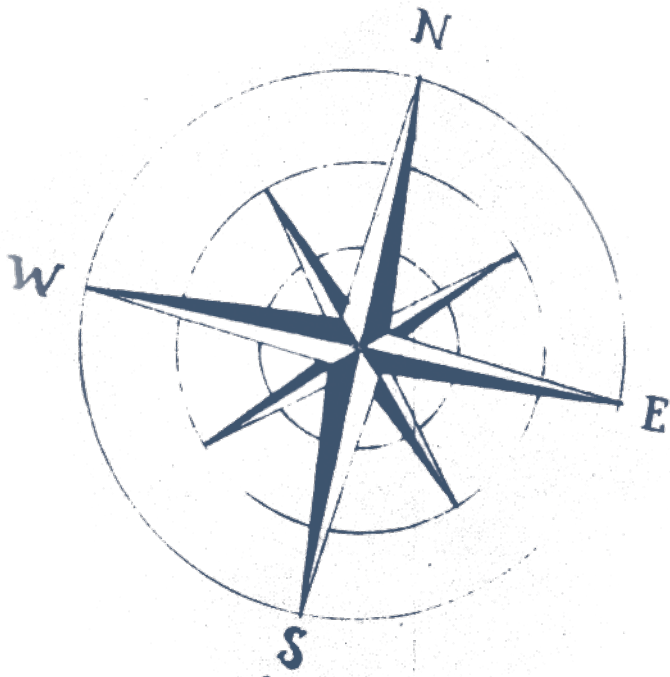


Argentine Lighthouses

Third Edition 2005

Naval Hydrographic Service

Content



9	Preface
10	Introduction
17	Punta Piedras Lighthouse
18	San Antonio Lighthouse
21	Punta Médanos Lighthouse
24	Querandí Lighthouse
27	Mar Chiquita Lighthouse
28	Punta Mogotes Lighthouse
31	Miramar Lighthouse
32	Quequén Lighthouse
34	Claromecó Lighthouse
36	Recalada a Bahía Blanca Lighthouse
39	El Rincón Lighthouse
40	Optics
42	Segunda Barranca Lighthouse
44	San Matías Lighthouse
46	Río Negro Lighthouse
49	Almirante Brown Lighthouse
51	Punta Tehuelche Lighthouse
52	Punta Delgada Lighthouse
55	Punta Ninfas Lighthouse
56	Stairs
58	San Gregorio Lighthouse
60	San Jorge Lighthouse
63	Cabo Blanco Lighthouse
66	Beauvoir Lighthouse
68	Isla Pingüino Lighthouse
70	Punta Medanosa Lighthouse
71	Cabo Dañoso Lighthouse
72	Sights
74	Cabo Vírgenes Lighthouse
77	San Diego Lighthouse
79	Año Nuevo Lighthouse
81	Le Maire Lighthouse
84	Les Eclaireurs Lighthouse
87	1° de Mayo Lighthouse
90	Esperanza Lighthouse
92	The Youngest Siblings
100	Miscellaneous
102	Bibliography

Preface

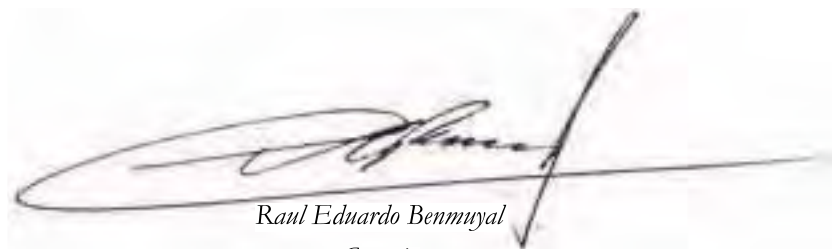
The affection and admiration for lighthouses are currently fostered in all Maritime states on Earth. This particular nautical signal, which comes from one of the Seven Wonders of the World, the lighted tower on Pharos island near the city of Alexandria, the old capital of Egypt, enchants people and, especially, all those who love the sea and its mystic. In this sense, all lighthouses have been ambitioned throughout the centuries, since the beginning of civilization and despite of the past and current rapid advances in technology: they are an achievement that has survived in line with their endless mission of safeguarding life and assets.

It is possible to identify each of them due to specific physical features in their structure, equipment, light systems and day and night distinctive characteristics; each of them, as silent and tireless lookouts, accomplish their mission of warning mariners about their situation and the vicinity of the coast with the aim of preserving nautical security. In many cases, each of them has been the basis and a socio-economic pillar that contributed to the growth of human associations in their surroundings, becoming centenarian, historic and cultural monuments.

This third edition of “Argentine Lighthouses” expands and amends aspects of some lighthouses (e.g. Recalada a Bahía Blanca and Punta Delgada) and illustrates the last maintenance works carried out in Año Nuevo, Cabo Vírgenes and Querandí lighthouses. Many pages have been embellished with the incorporation of new photographic material.

As occurred in previous publications, this edition also honours all men and women from the Argentine Navy who have contributed to the building, operation, maintenance and safekeeping of lighthouses under extreme isolation, loneliness and difficult dwelling conditions as well as the old “Lightkeeper Corps”, one of the oldest in our institution, and which is today referred to as “Beaconing Corps.”

Here, in our country, the Argentine Naval Hydrographic Service is the institution that is responsible for the lighthouse network along our Atlantic coast and in the Antarctica, preserving the cultural identity of the maritime Argentina, the mariners’ eyes and the general welfare of all mariners from all over the world.



Raul Eduardo Benmuyal

Captain

Chief of the Argentine Naval Hydrographic Service

Introduction

Soon after sunset and along all coasts of the seas on Earth, these silent lookouts turn on their lights signalling the exact coast situation: the lighthouses, as unfailing protectors, unalterably mark with their sparks the proper course that mariners must follow when immersed in the ocean darkness. Faithful to the command ordering their lights to be on fifteen minutes after sunset, all lighthouses on the coasts shine and shall not extinguish until a quarter of hour before the King Star appears from the East.

In the past, in that same moment, mariners from the 14th century, while exploring the mysterious ocean, listened carefully for the crackling of the sun when entering into the waters, convinced of the fact that the Sun turned off every night in the heart of the waves and slid into the undergrounds of the world in order to turn on and then appear from the opposite side of the Earth.

Nowadays, and despite the technological advances as regards aids to navigation, nobody can deny the important current task that lighthouses carry out for safeguarding vessels and life by guiding the mariners through a safe course, indicating shallows, banks, channel directions or the most convenient course for navigation.

According to the definition of the Dictionary of the International Hydrographic Bureau, a lighthouse is “a distinctive structure on or off the coast exhibiting a major light designed to serve as an aid to navigation”. More precisely, it is a coastal construction that has a distinctive light signal aimed at guiding mariners. It is generally located in prominent sites along the coastal area, on high visible places, either artificial or natural.

Etymologically, the word lighthouse derives from the Latin word pharus and the Greek word pharos, the name of an island located in the mouth of the Nile. Sostrato de Cnido built the 180-metre high tower, which was named after such island and was aimed at indicating the situation at Alexandria Port, under the rule of Ptolomeo II (285 BC). This structure, which was made of white marble, lighted the sea with its powerful fire over a distance of 300 furlongs (55 kilometres).



The Colossus of Rhodes might have been the most famous lighthouse in Old Times, a huge statue of Helios, considered one of the Seven Wonders of the Old World. It was built of bronze, 33.5 metres high and dominated the port of Rhodes. It cost 300 talents of gold and it took ten years to complete it, under the supervision of Carés de Lindos. During almost all ancient times, the fleets of the Aegean Sea sailed under its legendary shadow until 224 BC when an earthquake destroyed the statue, which was never built up again.

Columns and votive towers topped with huge permanent bonfires, which were lighted to honour the heroes and demigods, lacking optical systems, were also used for safeguarding mariners. Even in his epic poem, the legendary Homer makes reference to lighthouses when he compares the brightness from Achilles' shield, with which he spitted the fire that burnt at the top of the mountain and which served as a guidance for mariners sailing away from the coast in the presence of opposing winds.

Nevertheless, and eventhough the lighthouse of Alexandria was the most notorious during ancient times, it was not the oldest. There exists evidence that during the Trojan War, there was one at the entrance of the Hellespont, another one seems to have been in the Bosphorus strait and was named Tower of Timaea, according to Dionisio de Bizancio, a writer during the 1st century AD.

There is little information about lighthouses during the Middle Age. It is known that the lighthouse at Bologna was lighted by emperor Carlomagno in 811 and that in 1584, the French King, Henry III inaugurated the lighthouse of Cordouán, at the mouth of river Gironde.

But modern lighthouses date back to the 17th and 18th centuries and are a result of the advances that sciences made at that time. It was not until the end of the 18th century that a technical progress in the lighthouse optics was observed. It was at the beginning of the 19th century that the first advances to improve them were achieved, an example of which was the conversion to oil lighting in some of the lighthouses on the French coast. The lamps could be lit with vegetable or mineral oil and Scottish paraffin, which were later replaced by incandescent systems with petrol or acetylene gas steam and finally by the electric system, the most popular nowadays.

In 1822, Augustin Fresnel introduced the dioptric system, in which the beams of light are directed through spherical lenses surrounded by annular prisms. Years later, T. Stevenson improved Fresnel's contribution by inserting a lens in front of a reflector that produced a type of light which is referred to as "catadioptric".

The first optical systems were large and occultings were produced at one or two-minute intervals. Later, a mercury floating rotary system was developed, which flashed every three or five seconds.

As regards the lighthouse towers, their type of construction followed general architectural guidelines. The oldest lighthouses were masonry or wooden buildings. At the end of the nineteenth century, many of them were constructed with light iron structures. Nowadays, reinforced concrete is preferred.

The design as well as the materials used for their construction are directly related to the site where they are located (over an isolated rock from the Continent, in the middle of severe storms, on distant islets under adverse weather conditions or a steep cape). That is why it is essential that the tower be a solid structure and have a considerable height above sea level. The luminous range will depend on its elevation.

Generally, the structures are cylindrical inside and circular, square and/or octagonal outside. It always finishes in a platform with a railing and over it, a cylinder holds the cupola or lantern that contains the optical device. The Service Room is located inside and under the lantern. From this room, it is possible to reach the lantern trough a narrow ladder and in order to reach the base of the tower, it is necessary to go down the spiral staircase.

In order to make the subsequent pages more appealing and have a better comprehension when reading them, it is important to inform the reader that there are different types of lighthouses:

MARITIME LIGHT: Aid to Navigation which exhibits light horizontally.

AIR BEACON: Aid for aviation which exhibits lights over the horizon and are frequently sighted from the sea.

AEROMARINE SIGHT: It is a combination of the previous two.

RADIO BEACON: According to the dictionary of the International Hydrographic Bureau, it is a radio transmitter that transmits a particular and distinctive signal which is used for the identification of marks, courses or positions.

LIGHTSHIP: It is a light settled on a vessel anchored at a specific position, which has an optical and mechanical system similar to those of a coastal light.

In this sense, the sole aim of this publication is to provide the reader with an outline of the duty that lighthouses have performed and still do all along our coastal area and that this publication also be a recognition for the numberless men that contributed to the building, maintenance and operation in pursuit of safety in navigation. That is why the Argentine Naval Hydrographic Service under the Ministry of Defence wishes to include this work among its long list of publications.

Chronology of the Argentine Maritime Beaconing

Erected, challenging the force of nature, with their flashes of light, these silent lookouts guide mariners by providing them with accurate sailing directions, indicating shallows, banks, channel directions or the best course for navigation.

The first Argentine nautical cartography pointed out certain characteristics along the coast so that they served as guidance points for mariners, such as notorious trees referred to as the “sauces” (*Salix babylonica*), the “sarandí” (*phyllantus*), the “ombúes” (*Phytolacca dioica*) from Lara point and Quilmes, many of which appear in the 18th century charts.



In this way and as time passed by, it is possible to distinguish different stages along the beaconing system on our coasts.

a) INITIAL BEACONING STAGE:

Province of Buenos Aires coasts along the Rio de la Plata.

- In 1798, Buenos Aires Consulate settled signals on Flores island, Piedras point, Atalaya and Lara point.

- In 1810, the First Assembly authorized to beacon Ensenada Port and began to sell the Sales Directions for the Rio de la Plata through the North and South of the Chico Bank (in Spanish, “Derrotero del Río de la Plata por el Norte y Sur del Banco Chico”), in Spanish and English languages, drafted by Benito Aizpurúa.

- In 1822, Marcelino Carranza engaged himself with the Administration of the Navy, for the installation of buoys in the banks of the Río de la Plata, with chains and anchors.

- In 1824, Governor Bernardino Rivadavia, addressing a speech to the Legislature announced that the Rio de la Plata

had been beaconed.

- In 1834, Benito Aizpurúa together with Navy Colonels Toll and Sinclair, mapped the depths of the Barragan inlet with the aim of drafting a chart: they studied the bank locations and they continued with the installation of four buoys that enabled dodging them.

- In all this work, it is important to highlight Navy Colonel Tomás Espora's contribution, a Navy General Commander during the administration of President Viamonte, who ordered the installation of a light on a ship, similar to a light vessel, which served as a guide to mariners. This service was initiated by the Brigantine “Cacique” (renamed “REPUBLICA”), on 9 March 1834.

- In 1842, near the mouth of San Fernando channel, a pillar was built, which held a light so that it served as guide to coasting vessels.

b) STAGE OF THE MARITIME BEACONING DURING THE NATIONAL ORGANIZATION

When Buenos Aires separated from the Argentine Confederation, Buenos Aires' authorities, taking into account economic interests, which were closely related to the port, wanted to improve the sailing conditions of the Rio de la Plata. Consequently, at the end of 1856, an agreement was signed between Buenos Aires governor, Mr. Pastor Obligado, and Mr. Vicente Casares and as a consequence of such document, the latter was committed to the installation of two light vessels in Chico bank. These two lights, installed by Casares, remained lighted for 15 years.

- 1858, General Urquiza, as president of the Argentine Confederation, ordered the performance of some surveys in the Uruguay river in order to proceed with its beaconing.

- 1872, President Sarmiento gave a series of instructions that showed the national government concern about our territorial sea, the surveillance of its coasts, the research, protection and the real exercise of sovereignty.

- 1877, the Argentine Navy was ordered to give special attention to the study of the coasts. In this respect, and for the accomplishment of these instructions, on 1 January 1879, the Hydrography Central Office was created, which was responsible for the beaconing activities.

- 1881, Lieutenant Howard discovered the El Rincon shallows and anchored the brigantine "Manuelita", which can be regarded as our first maritime lighthouse. That lighthouse was operational for only a couple of days due to a heavy storm that made it drag and strand on a bank.

- 1883, the Navy was ordered to install signals in the mouth of the Rio de la Plata, at Bahia Blanca port and on Isla de los Estados. At that time, the vessels that performed the beaconing were: the steam vessel "FULMINANTE", the gunboats "URUGUAY" and "PARANA", the brigantine "ROSALES" and the cutter "SANTA CRUZ".

- 1884, the Expeditionary Division to the South Atlantic, under the leadership of Commodore Augusto Lasserre, settled San Juan del Salvamento light at the port bearing the same name, on the Isla de los Estado northern coast. This lighthouse was 55 metres above sea level and had a 4-mile range.

- 1885, cutter "SANTA CRUZ", officers Guillermo Scott Brown, Onofre Betbeder and Federico Bacaro established astronomic points on the coast and suggested the installation of a lighthouse in San Antonio cape (province of Buenos Aires).

- 1887, Rio Negro light was installed at the mouth of the river bearing the same name. Later, and subsequently, the following lighthouses were installed: Punta Mogotes Lighthouse (1891), San Antonio Lighthouse (1892) Punta Médanos Lighthouse (1893) and Martín García Lighthouse (1897).

Years later, in 1901, the national government authorized the building of a magnetic and meteorological observatory on the Observatorio island, in the northern area of Isla de los Estados, with the purpose of providing an aid to the Antarctic Sweden expedition of geologist Otto Nordenskjöld.

Unfortunately, the beaconing was interrupted by several political issues. In the contrary, the Hydrographic Office increased its tasks, until Law No. 1930, dated 29 October 1883, authorized an investment of M\$N 1.000.000 (Argentine Peso Moneda Nacional) for the acquisition of all the necessary materials for the building of lighthouses.

1884 may be regarded as one of the most important benchmarks of maritime beaconing due to the building of San Juan del Salvamento Lighthouse, on the eastern side of Isla de los Estados.

Due to its geography and weather conditions, this island constituted a real danger for the mariners who tried to reach Cabo de Hornos. Because of being located in such a southern position, Jules Verne renamed it as "The lighthouse at the end of the world" (in Spanish, "El faro del fin del mundo").

It was through an Executive Order dated 20 February 1891 that the light service and the organization of lightkeepers (in Spanish, "torreros") were regulated, which fell under the jurisdiction of the Argentine Navy. The lightkeepers were responsible for taking care of the light of the signal, the maintenance of the optical equipment and the provision of emergency relief to mariners. From then on, the beaconing and hydrographic activities carried out by the Argentine Navy began to gain strength.

During the following years, the beaconing improved in a regular fashion, incorporating new optical systems. The improvement is evidenced by the installation of 13 lighthouses with keepers and 49 self-operated by the end of the last century and the beginning of the current one.

For their maintenance, the Argentine Naval Hydrographic Service has a specially trained staff committed to the mission of installing and maintaining lights and beacons along the Atlantic coast, so that the navigation through our sea and the access to ports and anchorage areas become safer.

The first ones in signalling our coasts

Martín García Lighthouse



On 1 January 1879, The Argentine Naval Hydrographic Service, formerly called Central Hydrographic Office, was created to offer nautical safety and was responsible for the gathering of charts as well as national and foreign sailing directions, among other tasks. It was also responsible for the establishment of a system of lights and beacons pursuant to Law No. 1930, dated 29 October 1883, as a consequence of which it had to activate signals in the Río de la Plata, Bahía Blanca and Isla de los Estados.

Thus, in 1884 a lighthouse was settled on Isla de los Estados and then, the building of a lighthouse began on Martín García island exactly on 7 January 1897, which became operational on 26 July in that same year.

The technical characteristics of that old lighthouse consisted on a “parabolic system with an octagonal lantern”. It was 43 metres in height, and had a 6 nautical mile range as well as the following particulars:

Light Intensity: 68 Violle plugs
Luminous range: 15.4 nautical miles
Geographical range: 17.5 nautical miles
Sector light: 360°
Burner Nozzles: 3 of 60 litres, consumption per hour.
Pilot nozzles: 2 twenty-litre nozzles, 24-hour consumption

Actual daily consumption: 121 litres
Battery boxes: 5 with 5,000 litres of gas
Autonomy: 7 months
Oil powered fixed white light

The lighting equipment is a light with fixed light fuses.

Tower: built of stones and bricks, cylindrical with a dwelling house adjoined.

Signal box: made of iron, straight regular prism, of octagonal section with T-iron edges and crystal sides. In the upper part, it is finished with a cast-iron bonnet with a sphere a sphere on top, which is thirty-five centimetres in diameter with a lightning rod that is 1.10 metre in height.

Tower height at focal plane: 9.65 metres.

Land height above sea level: 27.5 metres.

Tower height from the ground to the beginning of the lightning rod: 12.69 metres.

The tower was originally painted with white.

Building: two-storey dwelling house with a tower adjoined.

Terraced roof.

The lighthouse area occupies 2,500 square metres of the government land.

On 30 October 1916 the old kerosene fixed light was removed, and the flashing light was inaugurated, which flashed with calcium carbide at a rate of 1 flash every 15 seconds. After that, on 22 February 1924, it was agreed to replace the light system with an AGA device, so that the characteristics of the light turned out to be: white light, 2 flashes every 10 seconds.

The operation of the light was interrupted during February 1938 due to the installation of a traffic light belonging to the Ministry of Public Works.

San Juan del Salvamento Lighthouse

This light became operational on 25 May 1884 and was built in compliance with Law No. 1930, promulgated in October 1883. The law ordered the allowance to the possible entrance to the Río de la Plata, Bahía Blanca Port and the surroundings of Isla de los Estados in the shortest time possible.

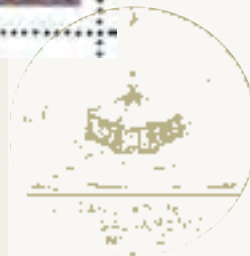


The building of this light, on Isla de los Estados, was one of the purposes to be accomplished by the "South Atlantic Expeditionary Division", and which was successfully carried out under the direction of Commodore Lasserre.

Isla de los Estados is located in the southern part of our country and as an extension of Isla Grande de Tierra del Fuego, from which is separated by Le Maire strait. It is 16 miles wide from Cuchillo point and to the Morro Norte of Buen Suceso bay. It is a mountainous island, which has elevations over 800 metres that finish in the Bove mounts, which are 825 metres in height. In its interior, there are lakes and lagoons which are difficult to be approached. Along its coasts, there are numerous bays and voes, which create good natural harbours and cliffs with heights that range from 60 to 150 metres. The western region is the area with the least elevations. These cliffs and rocky ledges appeared before the eyes of old mariners with a scary look. It was usual that many vessels wrecked near its coasts, such as the "Louisa" in 1898 near San Juan cape or the "Army" in 1894 to the north of Crossley bay, as a consequence of rocky reefs as well as the spontaneous ignition of the coal they carried.

The island was named "Chuanisin" after the yamanas (or Region of the Wealth), also known as Jaius (or Cold Region) by the the aus and Koin Harri (Range of the roots) by the selknames, which were all natives that inhabited the area. Researcher Ann Chapman has established that the presence of natives from Tierra del Fuego on Isla de los Estados dates from around 2000 years ago.

However, it was not until 24 January 1616 that the dutchmen Mr. Jacobo Le Maire and Mr. Cornelio Schouten discovered it on the vessels "Concordia" and "Hoon". They named it "STATENLAND", which means "Country of the Men of the Government" to pay tribute to the States General of the Netherlands (Zeeland, Holland, Friesland, Utrecht, Drenthe, etc), which were struggling for their independence on 26 January 1616. They called Mauricio de Nassau the land located



to the west, which is nowadays known as Mitre Peninsula. These mariners are also the ones who discovered Cabo de Hornos, which they described in the travelogue as follows:"In the afternoon, we discovered another piece of land....and it ended in a sharp point that we named Hoon"...

From 1619 to 1789, mariners of different nationalities have visited and explored them, and the island became a stop for sea lion catchers and seal hunters. Great Britain claimed this area of great commercial value to Spain: In 1683, Captain Cowley was sent and circumnavigated the island. Years later, in 1769 and 1774, James Cook crossed Le Maire strait twice, exploring the island and imposing some of its place names. It was exactly in the eighteenth century when Argentina started to outline an economic system in which the first stage was related to international economic contacts, mainly with the British business sector. In 1828, Henry Foster, a British mariner, who had the purpose of establishing the real shape of the Earth, was sailing on the longboat "Chanticleer" when he revealed the eastern coast of Isla de los Estados. Many of the geographical names of the island were introduced by Foster, as for example Cook port, Basil Hall, Kendall cape, Parry port, among others.



Our involvement with the island was delayed due to other national priorities until 1829 when Mr. Martin Rodriguez, governor of the province of Buenos Aires, set up the Political and Military Command for the Islas Malvinas, where the Isla de los Estados is also included, appointing Mr. Luis Vernet for the position. In 1828, Mr. Rodriguez settled a colony of sea lions in Basil Hall port.

In 1868, president Mitre promulgated a law that conferred Navy Captain Don Luis Piedra Buena the ownership of the island, which was referred to as "Estado". In 1869, in Basil Hall port, this prestigious mariner and staunch defender of our sovereignty in these latitudes, built a house for shipwrecked, raised the Argentine flag and in 1873, set up a factory of seal oil in Crossley bay.

In 1884, under the presidency of Mr. Julio A. Roca, lawyer, the South Atlantic Expeditionary Division, commanded by Captain Augusto Lasserre surveyed the northern coast of the island. Due to his works, a light was installed in the current Lasserre point, on the western side of San Juan del Salvamento port, which was inaugurated on 25 May 1884. He continued naming unnamed geographic features such as Galeano cape, Pactolus port, Lovisato lake and Zeballos island, among others.

The Ordinance of Operations of the Expeditionary Division dated 29 April 1884 states that: "Whereas - 1°- The importance acquired by this port and the whole island with the elements that the Honourable Government has provided, authorizing it for its universal navigation, establishing one of the Southern Coast Guard Districts and placing a light at its entrance; the Chief of the Division, on behalf of the government that represents, orders that: 1°. As from today, it will be named "San Juan del Salvamento."



Its installation and location were so important, far away from the most important world centres, that Jules Verne dared to write a novel using the Isla de los Estados and San Juan del Salvamento Lighthouse as settings for its work "The lighthouse at the end of the world".

It became operational on 25 May 1884. Its light system was the same as the one used a short time after in Rio Negro Lighthouse. The light was generated by 8 oil lamps. It became inoperative on 1 October 1902 when the "Año Nuevo" lighthouse became operational.

A dream for all water sportsmen, the Isla de los Estados and its enigmatic San Juan del Salvamento lighthouse motivated "Cols Bleus", the French weekly newspaper on water sports, on 19 August 1972 to begin one article as follows: "The Argentine Republic had a happy idea when it decided to build "The lighthouse at the end of the world" and the nations should thank it for that".

Golfo Nuevo Lighthouse

It is located at Golfo Nuevo, to the southwest of Peninsula Valdés, in the province of Chubut. Its building started during August 1916 and it became operational in October in the same year. The oil tanker "Ministro Ezcurra" was responsible for transporting the material and the staff. Augusto Baccarini, a master mechanic, was responsible for the construction, and supervised 8 people who helped him to fulfil the task.

One year later, and on behalf of the Chief of the Hydrographic Division, Lights and Beacons, the First Class Lightkeeper Baccarini, hands in to the person responsible for the Coast Guard District, Second Assistant Raymundo Regunaga, the care and maintenance of the light.

Diurnal characteristic: red signal box, two horizontal white bands and one red central band.

Structure: iron truncated pyramid tower.

Height: 15 metres.

Height over mean sea level: 34.5 metres.



Punta Piedras Lighthouse



It is located close to the mouth of Salado river, in the province of Buenos Aires. Its installation was justified with the need of a light signal that served as an aid to navigation in a dangerous area due to the shallow located 17 miles to the east, which is referred to as Piedras bank.

GEOGRAPHICAL SITUATION

*Latitude 35° 26' S
Longitude 57° 08' W*



A beacon was firstly installed, but in November 1916, the works that turned it into a lighthouse finished and it became operational on 21 March 1917.

It is powered with solar panels that charge photovoltaic batteries. The tower is built of iron, with ten sections of rails and an upper platform that holds the lantern.

It looked like, and still does, an iron truncated pyramid tower, with five sections alternating white and orange bands and 31 metres in height. Its current nominal range is 15.1 nautical miles.

Severe storms with strong winds blew it down in December 1975 and due to several technical problems, it was not installed back until 1983.



PLACE - NAME ORIGIN

It was imposed by the geomorphological characteristics of the area.

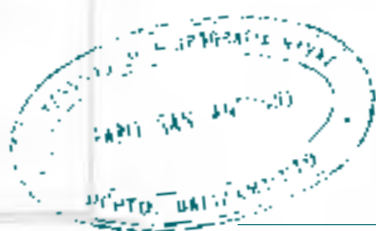




San Antonio Lighthouse

This lighthouse can be considered, together with Río Negro Lighthouse, as one of the oldest light signs of our coastal area, which became operational on 1 January 1892.

It is located in the District of General Lavalle (province of Buenos Aires) in lands donated from Federico Leloir's estate to the National Government, pursuant to an Executive Decree dated 11 February 1919. San Antonio cape, which gave its name to the light and where it erects, is a prominent piece of land finishing in a straight angle, located in a place which is known as "Frontón del cabo San Antonio".





Geographic situation

*Latitude 36° 18' 24" S
Longitude 56° 46' 25" W*



Starting date of the works: 1891

Date of termination of the works: 1892

Date on which it became operational: 01 January 1892



CHARACTERISTICS

It is a metal tower, tripod or pyramidal trunk shaped, with horizontal black and white bands. It is 58 metres high.

Electric, a gas-powered lantern has been installed in the balcony of the light in order to be used in emergencies. Its power is 900 candela.

The elevation above sea level is 63 metres and it has a nominal range of 9 nautical miles.

San Antonio Lighthouse

It was built in the current General Lavalle District, province of Buenos Aires in 1892.



The optics of San Antonio Lighthouse and details of the emergency gas lantern powered with 900 candela.



Details of the lighthouse lift which enables the visitors to go up more comfortably.



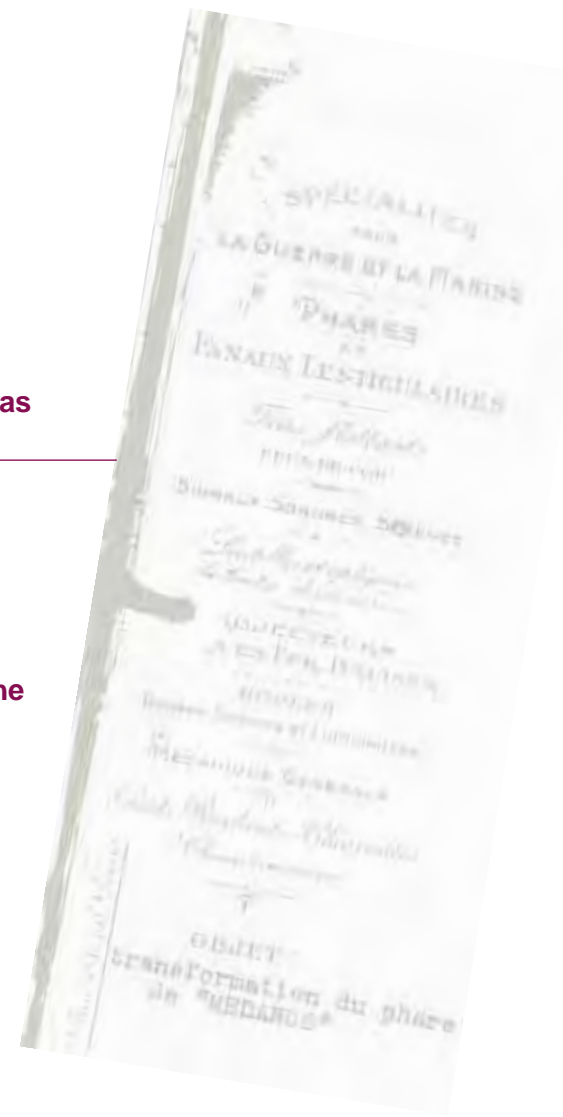
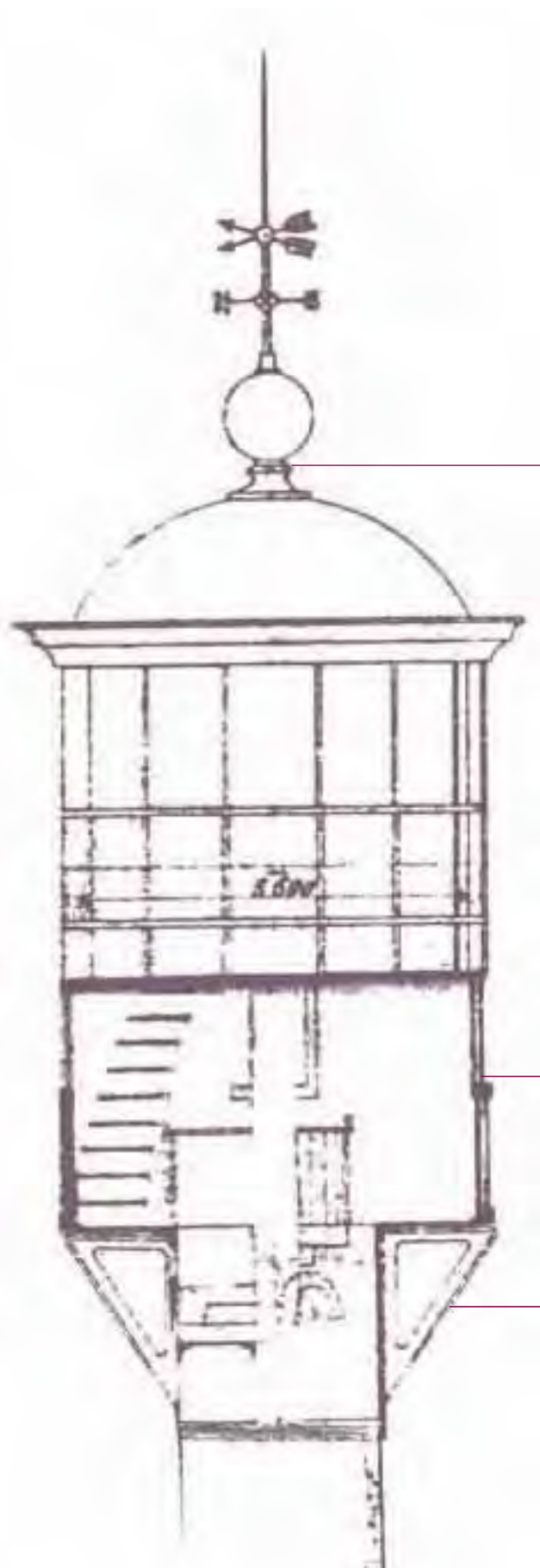
PLACE - NAME ORIGIN

It has been named after the cape, which was baptized by Magallanes expedition in the 16th century. According to Gonzalo de Albo's report, a member of the expedition, the admiral-ship "San Antonio" discovered it when it was searching for the "Santiago", which had departed for recognizing the waters and the surroundings.



Punta Médanos Lighthouse

If we ask ourselves about the history of the lighthouse, we have to go back to the 16th century, when the current Medanos point was discovered by Magallanes expedition on 7 February 1520, and which was baptized “Santa Polonia” cape. However, it was not until the 19th century that the surveys for the installation of the lighthouse began.



Beaconing Staff during the beginning of the building of the light



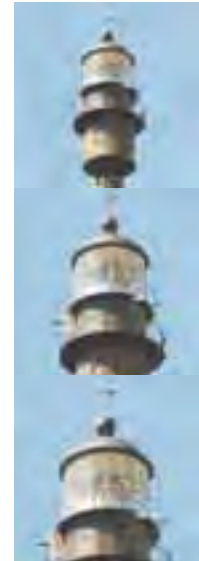
GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 36° 53' 00" S
Longitude 56° 40' 48" W*

In the province of Buenos Aires, la Costa District, located 6 nautical miles to the north of Médanos point.

On 18 January 1893, the surveys aimed at determining the future location of the lighthouse began, which were supported by the National Observatory of Cordoba. Vessel "Gaviota", commanded by Second Lieutenant Osvaldo Esquivel, was commissioned for these tasks.

The light was ordered from Barbier, Bernard & Turenne in Paris, in 1890, where it was assembled and later on, shipped disassembled to Buenos Aires. Mr. Torres and Sturiza, two businessmen, were responsible for its assembly and installation.



PUNTA MÉDANOS LIGHTHOUSE

Central tube surrounded by a tripod with cylindrical legs, with a signal box on top and a house at the foot.

CHARACTERISTICS

Central tube surrounded by a tripod with cylindrical legs, with a black signal box and house at the foot.

It is 59 metres in height. It is electric and equipped with an emergency gas powered device with a limited range.



PLACE - NAME ORIGIN

The light was named after the point where it was erected. The point was discovered by Magallanes expedition on 7 February 1520 and baptized as Santa Polonia cape.

The current Meadow was firstly found on Lagara's chart dated 1798, but with the current position of Querandí point. Later on, in 1820, that name was transferred to the southern sector of San Antonio cape.

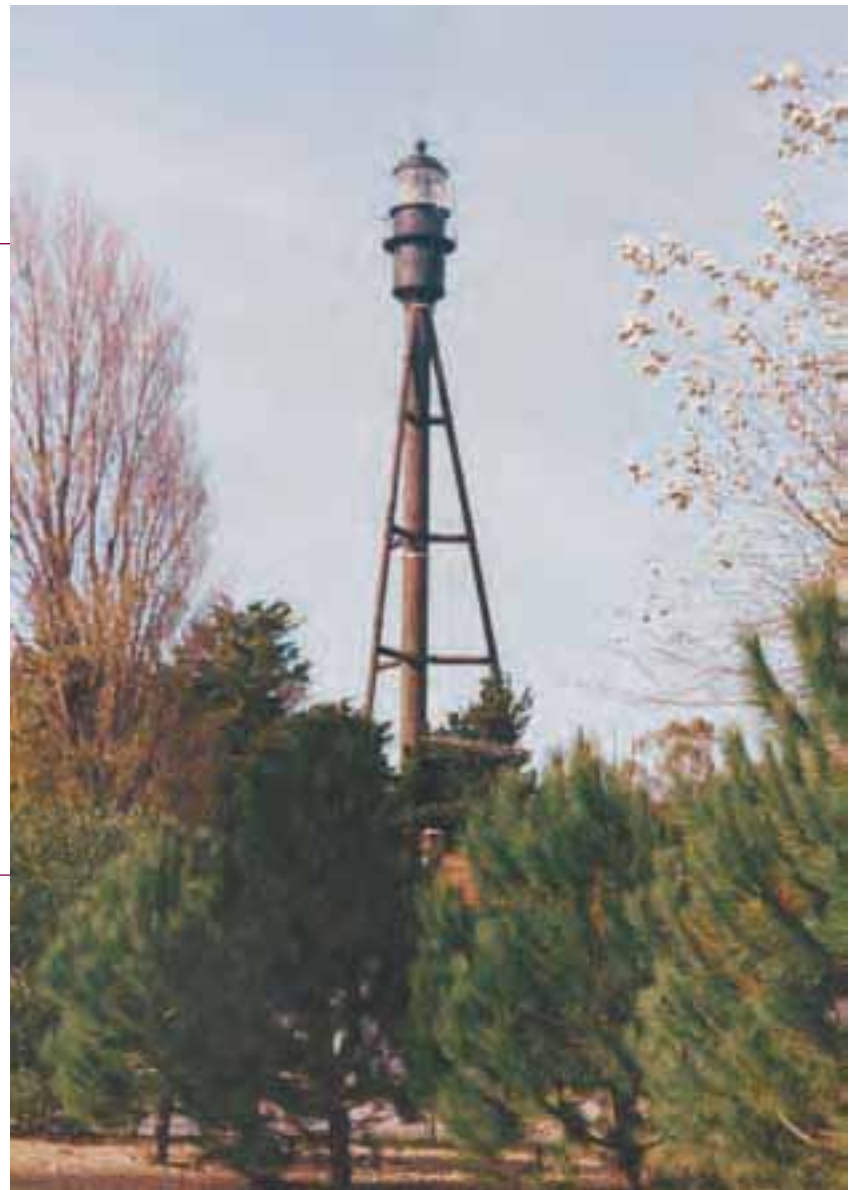




Starting date of the works: 1891

Date on which it became operational:
09 July 1893

Date on which works where finished:
1893, Firstly, the light worked with
"Barbier" system, which consisted of a
mixing kerosene powered device that
flashed.



Appearance of the light in the 50s.



Querandí Lighthouse

It is the second highest lighthouse along our coastal area, being Recalada a Bahía Blanca Lighthouse the tallest one. It is surrounded by an astonishing pine wood, considering that it is erected in an area of dunes, 30 kilometres away from Villa Gesell, a seaside resort in the province of Buenos Aires.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 37° 27' 52" S
Longitude 57° 06' 51" W



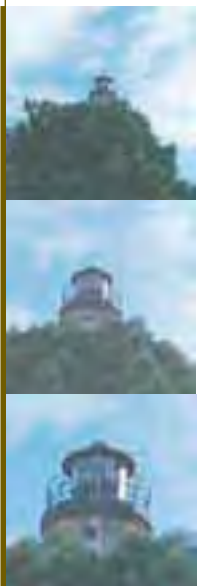
The land on which it was built, a 40 hectares plot that belonged to "Medalán" farm, was donated from the estate of Santamarina and children.

Promptly, Ensign Carlos Ponce Laforgue drafted a report in which, with a wide forward-looking approach, he chose the same place where Querandí lighthouse is currently located. A further report drafted by Commander Abel Rebard agrees with the fact that the most convenient place for erecting the lighthouse was the one that Querandí beacon used to occupy.



Characteristics

It consists of a truncated shaped tower built of masonry and an upper signal box with horizontal black and white bands, 54 metres in height, equipped with an emergency gas powered device of limited range. The elevation above sea level is 65 metres.



Works started on 25 November 1921 on a dune that in a previous report was described as “not able to be classified as fixed”. On 27 October 1922 it became operational.

The building of the tower was awarded in a public tender to “Dyckerhoff y Widmann”, at M\$N 135,000 and the installation of the light equipment and its accessories was performed by the staff of the Hydrographic, Light and Beacon Division.

The picture shows the wagons used for carrying the materials for the construction, between 1921 and 1922.

QUERANDÍ LIGHTHOUSE

It became operational in 1922 and it is located 30 kilometres away from the town of Villa Gesell, in the province of Buenos Aires.

PLACE - NAME ORIGIN

The lighthouse is named after the point, which also honours the natives who inhabited the area of the Rio de la Plata.



Details of the optics of Querandí Lighthouse, inside view.



Mar Chiquita LIGHTHOUSE

The lighthouse is located on the coast, approximately 3 miles to the south west of the mouth of Mar Chiquita lagoon and 30 kilometres north from the city of Mar del Plata. This lagoon has a surface of 46 square kilometres and a maximum depth inferior to 5 metres. A range of dunes separates it from the sea, with which it is communicated through a narrow gorge.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 37° 46' S
Longitude 57° 27' W*

PLACE - NAME ORIGIN

According to the annual publications of the Argentine Naval Hydrographic Service, the building of the lighthouse dates back to 1915, when it was only an unlighted beacon held by a cylindrical iron tower.

Years later, in September 1931 and due to the decay of the lighthouse, the arrangements for its replacement started. The aim was replacing it with a light beacon, but 2.5 miles away from its original location.

In 1969, the tower was replaced by another which was erected 20 metres away from the previous one. It is built of concrete, with an upper platform that holds the luminous lantern. The tower is 19 metres in height and is painted with yellow and black bands.

It is an electric powered lighthouse and it has a light range of 14.7 nautical miles.

It is named after the large lagoon located 50 miles to the southwest of Médanos point, with low and flood-prone fields.



Starting date of the works:

15 March 1932

Date of completion of the works:

15 April 1932

Punta Mogotes LIGHTHOUSE



According to the Argentine Sailing Directions Part II edited by the Argentine Naval Hydrographic Service, “it is recommended to guard mariners against Mogotes point due to its ledges and considering the fog existent mainly during July and October.” This dangerous stony ledge, the last foothill of Tandil hills, was the reason that justified the building of the lighthouse as it somehow tried to avoid dangers to navigation and advised vessels to move away from it.

PLACE- NAME ORIGIN

It bears the name of a rocky ledge, which is 34 metres in height, with poor vegetation and stony and sandy ledges. These large coastal stones that are referred to as “mogotes” have been the place-name origin.



CHARACTERISTICS

The lighthouse is a metal truncated cone with horizontal white and red bands, a signal box and a dwelling house. It is 35.5 metres in height. A gas powered equipment was placed on the balcony (used when there is no electricity).

Inside the light premises, there is a Historic Room that was an acknowledgment of the Argentine Naval Hydrographic Service for the contribution of the hundred-year old light to the maritime community of Mar del Plata and the mariners as a whole. Such action was supported by Municipal Order No. 10075 from General Pueyrredon District, province of Buenos Aires, which was declared as a heritage site in 1997.



Surprising image of the snowy lighthouse, during an exceptional event occurred in the decade of '80.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 38° 06' S
Longitude 57° 33' W*

Barbier, Bernard and Turenne built the tower in France and Torres, Sturiza y Cia. were responsible for the assembly. The land on which it was erected was generously donated by Mr. Jacinto Peralta Ramos. Works began in 1890 and it became operational on 5 August 1891.



The lookout room of Punta Mogotes light is 35 metres in height. There is a gas powered emergency equipment on the balcony of the lookout room.



PUNTA MOGOTES LIGHTHOUSE

It is located on a ravine, near Corrientes cape, in the city of Mar del Plata, province of Buenos Aires.



Miramar

LIGHTHOUSE

According to the Argentine Sailing Directions - Part II, the city of Miramar, which is one of the most important seaside resorts, is located between El Durazno stream and Hermengo point.

It is a modern city, founded in 1881, the main town in General Alvarado District and with a large beach front that extends along 5 kilometres.

The lighthouse has been in the city since 20 April 1929, when it was provided with an acetylene gas powered automatic light.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 38° 17' S
Longitude 57° 50' W



*Date on which it became operational:
20 April 1929*

PLACE- NAME ORIGIN

*The light is named after
the seaside resort.
The origin of such
place-name is unknown.*

CHARACTERISTICS

It was built on an iron lattice tower with four truncated pyramid sectors, with red and white painted bands. The original luminous range at that time and which still remains is 12 miles.

With the purpose of providing more safety to mariners, on 1 June 1962, the lantern was replaced. On 7 August 1985, the gas equipment was replaced, and the lantern was connected to the city electricity grid, which significantly improved night-time visibility.

In 1988, a revolving light was installed. Thus, the tower was moved to the terraced roof of "PLAYA CLUB" building, where it provides greater visibility and it is not confused with the lights of the area. Nowadays, it has a masonry tower which is 1.40 metres in height, and it has a 12 nautical mile nominal range.



"Playa Club" building.

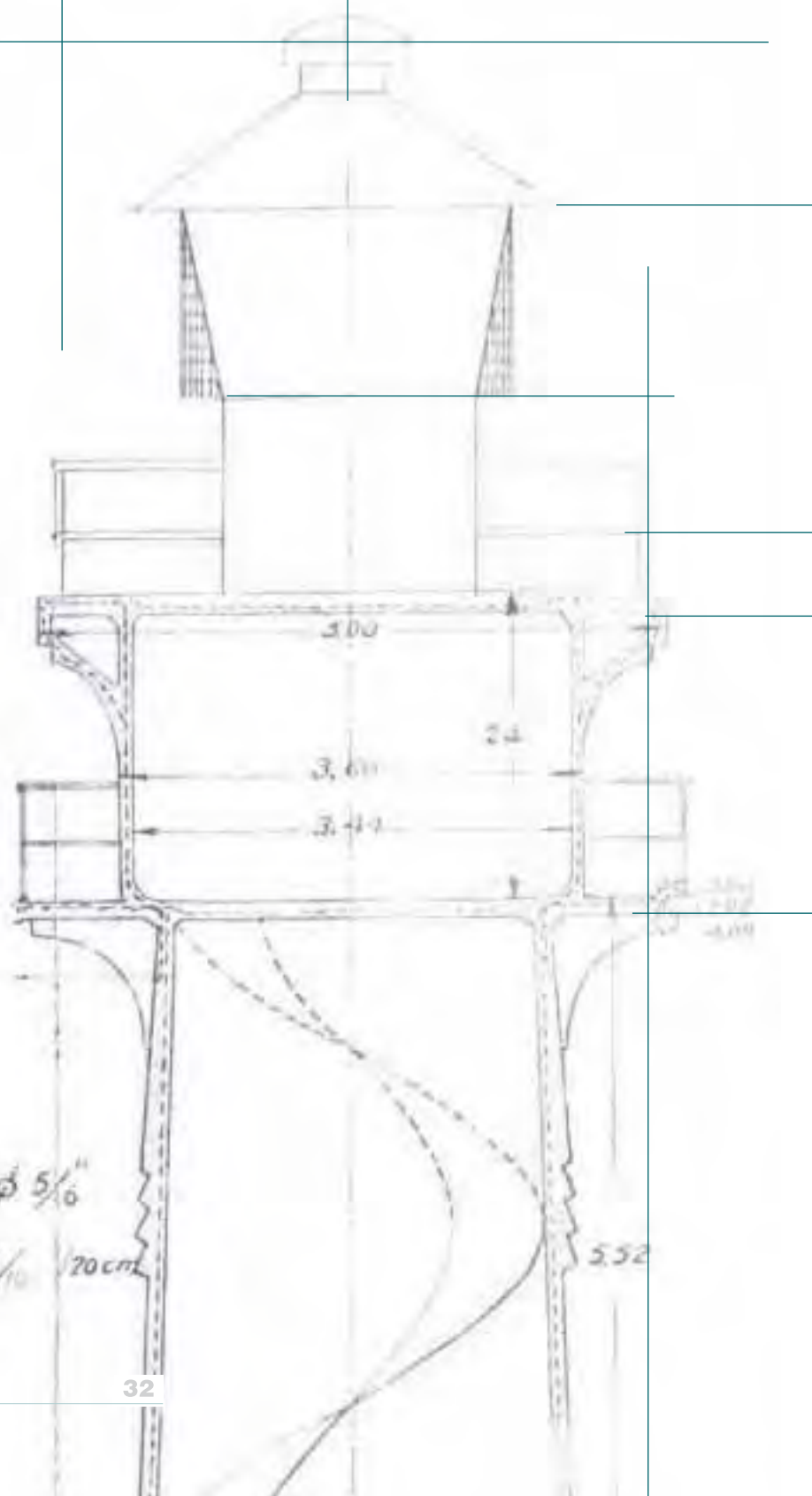
Quequén

LIGHTHOUSE



It was built thanks to a project submitted by the Hydrographic, Light and Beacon Division, on 18 September 1916.

Four years later, on 16 December 1920, through a tender, Dickerhoff and Widmann were entrusted with the building of the tower.



CHARACTERISTICS

It is a truncated cone tower made of masonry and a signal box with horizontal black bands and a central one. It is 34 metres tall with an emergency equipment, which turns to gas power upon a failure in the electric system.

It is located on a field, 2 feet below the mean lower low water springs (M.L.L.W.S), to the south of the province of Buenos Aires, where 5,000 eucalyptus trees and 50,000 tamarisks were originally planted for fixing the ground.



PLACE - NAME ORIGIN

The light was named after the river. The place-name origin of such place is unknown.

GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 38° 34' 03" S
Longitude 58° 41' 30" W*

QUEQUÉN LIGHTHOUSE

It is a truncated cone tower made of masonry and a signal box with horizontal black bands and a central one, 34 metres tall.



Quequén Lighthouse Optics



Works began on 14 April 1921 and it became operational on 1 November 1921.



Claromecó

LIGHTHOUSE



The building of the light could be carried out due to the altruistic contribution of Mrs. Maria H. de Belloq and her children, who donated the land where the light stands on 31 January 1921 together with M\$N 10,000 and 4,000 bricks for the building of the sign in Tres Arroyos district, near the mouth of Claromecó stream.



The tender was awarded to Dyckerhoff y Widmann for the amount of M\$N 135,000 and the Argentine Naval Hydrographic Service was responsible for the building of the dwelling house.

Works began during December 1921 and they finished almost a year later, on 20 October 1922. The light consists of a masonry tower with horizontal white and black bands. It is 54 metres in height.

It was built so that vessels avoided approaching the sandy banks which are frequent in the area and which make navigation difficult. That is why, the light can be seen 25,9 nautical miles away from the coast.





PLACE- NAME ORIGIN

It is named after the stream located in the south of the province of Buenos Aires. "Claromecó" is a Mapuche word that comes from "cla", three, "rume": junks and "co", "stream or water", which could be translated as: "Three streams with junks".



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 38° 49' S
Longitude 60° 02' W*





Recalada a Bahía Blanca LIGHTHOUSE

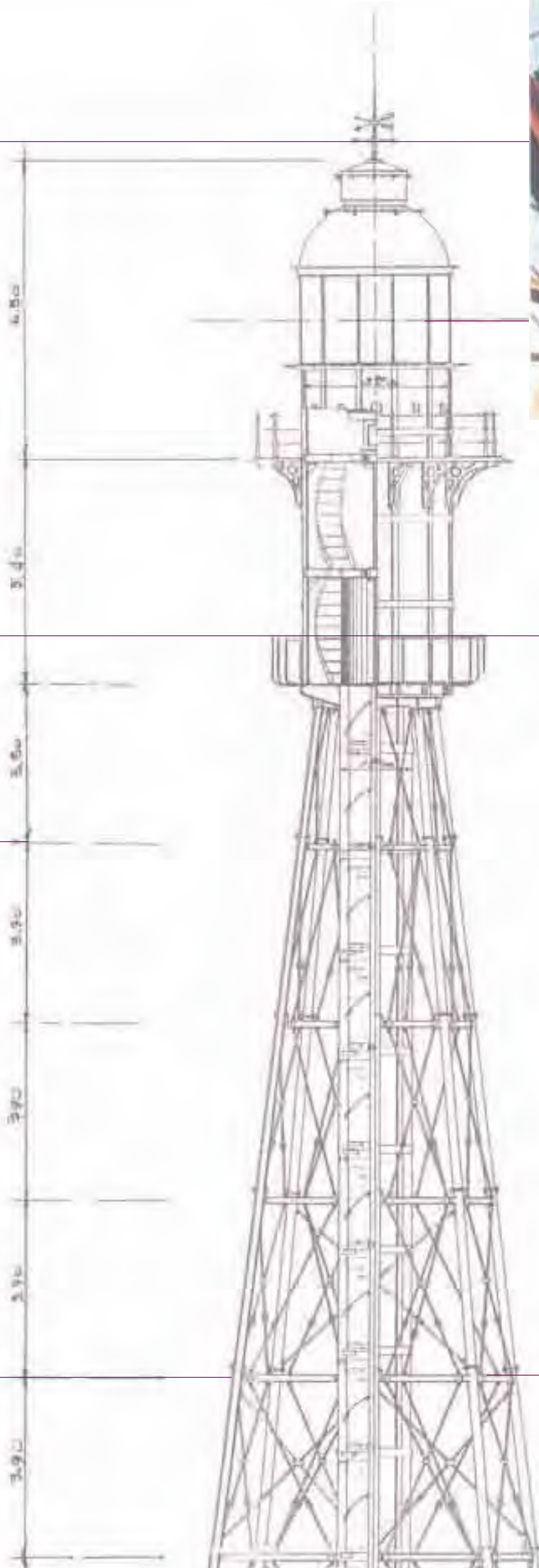
It became operational on 1 January 1906. It is the highest opened-structure lighthouse in South America.



PLACE- NAME ORIGIN

It is a name that provides an aid to the mariner and contributes to its position.





It is on the southern coast of the province of Buenos Aires, approximately 7 nautical miles to the west of the mouth of Sauce Grande river and 1 kilometre away from Monte Hermoso downtown, a seaside resort. Due to its characteristics, it is really useful for mariners visiting the area.





CHARACTERISTICS

It is a tubular tower with horizontal red and white bands. It is 67 metres in height and it is formed by a central iron cylinder of 1.5 metre in diameter and 8 cast iron columns. The central cylinder has an internal iron spiral staircase.

If counted from the base of the lighthouse, including the first 3 steps together with the 3 entrance ones, the 293 of the central cylinder and the 32 of the signal box, the lighthouse has 331 steps in total.

On 11 July 1928, a new luminous device equipped with the AGA-DALEN automatic system became operational replacing the previous oil vapor powered Barbier system.



Tubular structure made of a central iron cylinder, 1.5 metre in diameter and with 8 cast iron columns.



Details of the Light Optics.

RECALADA A BAHÍA BLANCA LIGHTHOUSE

It became operational on 1 January 1906.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 39° 00'S
Longitude 61° 16'W*





El Rincón

LIGHTHOUSE



The lighthouse is located in Verde peninsula, province of Buenos Aires, in the 4 hectares of the plot of land that Mr. Adolfo Luro assigned to the Department of the Marine.

PLACE - NAME ORIGIN

The Navy Ministry named it through several files, one of which was the Official Letter 99 NE 1400, dated 23 February 1923 (initiating file) and on another document, dated 16 March of that same year, it reads "return to the Directorate General of Navigation and Communication so that both the cape and light be named "EL RINCÓN".



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 39° 15' S
Longitude 61° 02' W

It was built in accordance with a project that the Hydrographic Service submitted to the Directorate-Generale of Materiel, and which was later approved by the Argentine Navy. Dyckerhoff y Widmann S.A. Company was hired for the building of the lighthouse and it built the original tower -a lighthouse and a dwelling house in Verde peninsula.

El Rincón lighthouse marked the entrance to Puerto Belgrano and Bahía Blanca. Nowadays, the light has a 29.1 nautical-mile nominal range.

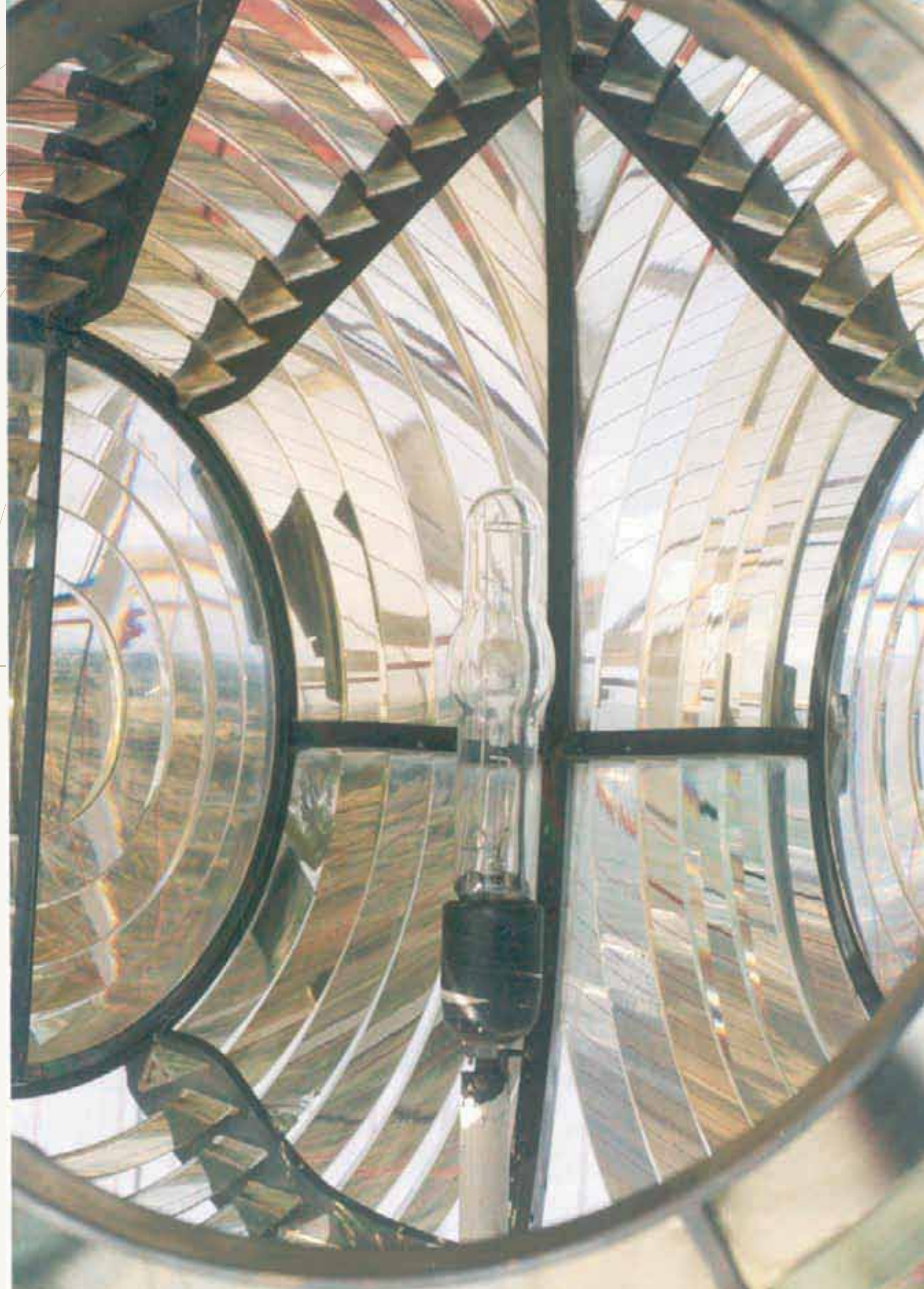
The works began on 22 January 1925 with the installation of a signal box and an optical device. They finished on 3 February of that same year and proceeded with the first testing of the optical device, which was successful. On 4 February, in accordance with the instructions received from the Chief of the Light Division, it became operational "without detecting failures during the night it was tested ."



CHARACTERISTICS

It is a truncated cone tower built of masonry and a signal box with horizontal white and black bands. It is 62 metres in height. Its elevation above mean sea level is 64.5 metres.





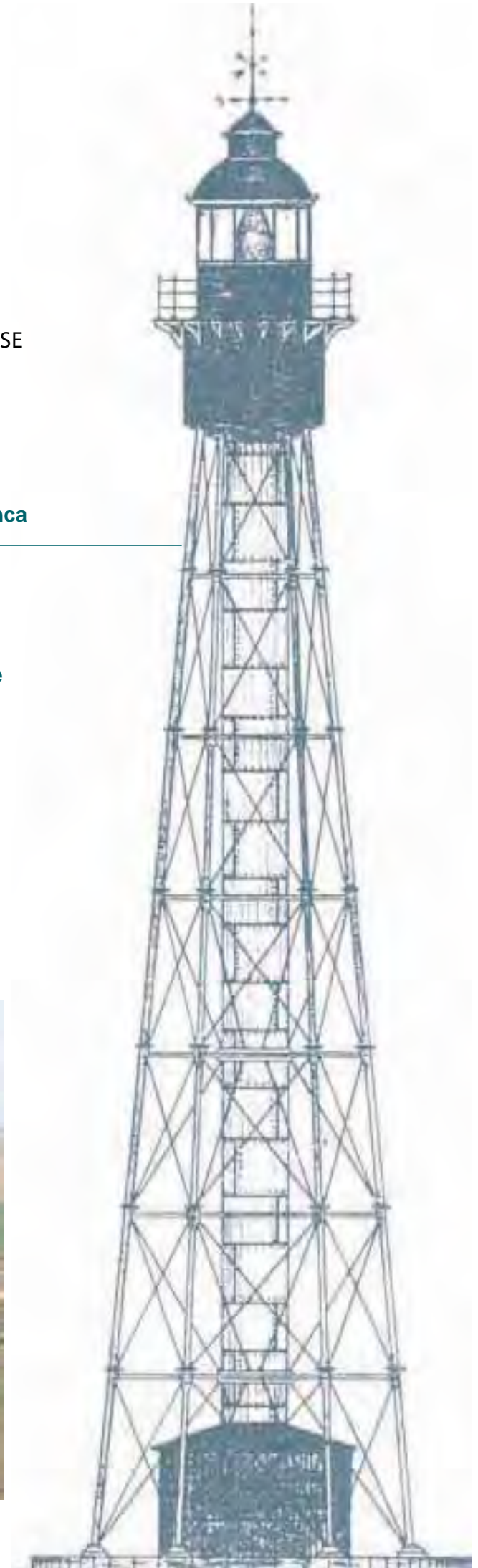
Optics



Segunda Barranca

LIGHTHOUSE

In 1911, the Directorate of Hydrography, Light and Beacons had the need of building a light somewhere along the coastal area between Segunda Barranca and Punta Rasa, in the south of the province of Buenos Aires. For that purpose, the Chief of the Area Division, Second Lieutenant Pedro Sánchez Granel and Engineer First Class Machine Operator (Ret) Cesar Caccia were appointed for navigating along that coastal area and choosing the most convenient place for erecting the light.





After a thorough inspection of the area, both suggested that the light be constructed near a geographic feature known as Segunda Barranca.

The next step was obtaining the assignment for the plots of land and thus, Mr. Ernesto Buckland did not hesitate to assign 10 hectares, which were later on transferred by deed to the Navy Ministry.

Works began during February 1912 with the management of Engineer First Class Machine Operator (Ret) Cesar Caccia and under the administration of the Hydrography, Lights and Beacons Directorate. In 1914, two years later, the works finished successfully and thus, the light was lit on 10 June of that same year.

The investment amounted to M\$N 200,000. Originally, it was a white light with a Barbier device of the third kind. Nowadays, the tower is a truncated pyramid with a signal box and horizontal white and black bands. It is 34 metres in height. It has a gas-powered emergency equipment, which keeps its luminous characteristic but reduces its range.



PLACE- NAME ORIGIN

The signal was named after the geographic feature of the place where it is erected, which was imposed by the Spanish pilot, Mr. de la Peña, during his expeditions in 1795 in order to distinguish it from "Primera Barranca", an older geographic feature.

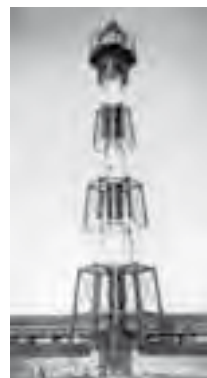
GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 40° 46' 34",6 S
Longitude 62° 16' 27",5 W*



SEGUNDA BARRANCA LIGHTHOUSE

It became operational on 10 June 1916.



San Matías

LIGHTHOUSE

It is in San Matías Gulf, in the province of Río Negro. This lighthouse replaced the old Villarino one on 8 November 1924.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 40° 49' S
Longitude 64° 43' W

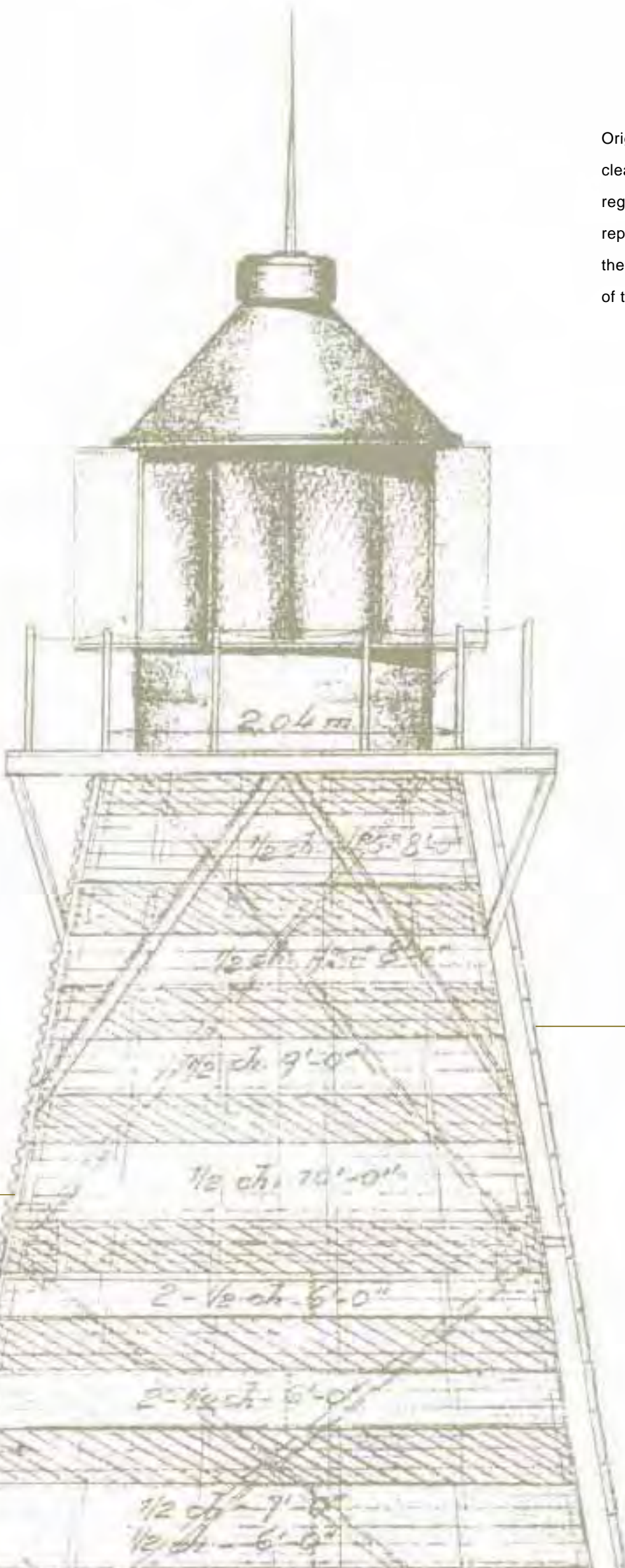
PLACE - NAME ORIGIN

During the 16th century, Golfo San Matías, after which the light was named, was discovered by Magallanes, who baptized it with that name in honour of the saint that was commemorated on 24 February 1520, the day of his arrival.

CHARACTERISTICS

Its structure is a truncated pyramid tower, which is 16 metres in height, initially powered with acetylene gas and with a 17.5 nautical miles range. However, in January 1983, it was replaced by solar panels that modified its luminous range to 12 nautical miles. The horizontal sheets painted with white are its diurnal characteristic.

Originally, a worker was hired for the replacement of the battery boxes, the cleaning of the pilot peaks and optical lens. This worker was ordered not to regulate the flashing device and the solar valves, for which he had to report any failure to the Argentine Naval Hydrographic Service. This is how the "San Antonio Oeste" Surveillance Station was created, a predecessor of the current Beaconing Station "San Antonio Este".



SAN MATIAS LIGHTHOUSE

Pictures of San Matias lighthouse taken in the '30s





RIO NEGRO LIGHTHOUSE

It is located at the mouth of rio Negro, next to the seaside resort "El Cóndor", in the province of Río Negro.

Río Negro

LIGHTHOUSE



It is the oldest operational lighthouse. It was inaugurated due to the initiative of General Lorenzo Vintter, governor of the province of Río Negro and Lieutenant Colonel Martín Rivadavia, who comprehended the importance of having a lighthouse at the entrance of Río Negro, because of the existence of a dangerous bar that made navigation difficult. However, the governor was not alone in that important mission: he was supported by Second Lieutenants Esteban Fernandez and Hortensio Thwaites.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 41° 03' 23" S
Longitude 62° 48' 10" W*





CHARACTERISTICS

It is a cylindrical white tower with an upper signal box and a dwelling house. Height: 16.5 metres. Elevation above sea level: 43.5 metres.

On 8 October 1886, Lieutenant Colonel M. Rivadavia was authorized to build it. It was so quickly built that the Chief of State of the Navy, Commodore Antonio Somellera, requested and obtained the relevant authorization for its inauguration on 15 May 1887.

On 7 May 1887, then President of the Argentine Republic, Miguel Juárez Celman, attorney, officially informed to the Squad Chief of Río Negro, Lieutenant Colonel Martín Rivadavia that the light became operational on such date.

Salvador Carlos Laría, in its book titled “Río Negro Lighthouse” states that “On 15 —a fall morning with clear sky—, at around 7.30 AM, the small steamship “Limay” from the Squad of Río Negro, commanded by the Second Lieutenant Hipólito Oliva, departs from Patagones Port with a numerous crew on board (...) almost a hundred people.

After two hours and a half of smooth river navigation, they reached the Mouth of (sic) Río Negro, where other small ships were waiting for the “Limay”. They disembarked on the right margin of the river, and quickly organized a parade of wagons, carriages and horses that headed to the lighthouse.... It was in this way that they went along for 8 kilometres until reaching the lighthouse. Father Piccono having blessed the building, Commander Rivadavia addressed a speech in which he said that: “I formally assign to the Governor of the land the lighthouse installations, which I have been ordered to carry out, an honour the Superior Government has entrusted with me.”

After that, Governor General Vintter expressed his gratitude to the Commander and Officers from the Squad of Río Negro, ordered a 21-gun salute and issued a Record of the foundation.





PLACE- NAME ORIGIN

The light is named after the river. It was discovered in January 1779 by pilot Manuel Bruñuel and Infante Lieutenant Pedro García. The trip took place during the administration of Viceroy Vértiz, with the sumaca "San Antonio la Oliveyra".

According to Father Falkner, the river was referred to as "kurú leuvú" by the natives, which means in araucano: Kurú = black and leuvú = river. Mr. Gröeber in his book of place-names in araucano, titled "Toponimia araucana", considers the words "kuri leo" or "leuvú" in araucano as the most appropriate origin, which are similar to the words suggested by Father Falker.

According to Santiago J. Albarracín, the name comes from the words Curu leuvú or río negro, which according to the tradition they derive from the fact that the region, when discovered by Bruñuel and Garcia, was under the rule of a chief that the natives called Negro. However, during a long period of time, the marines of the colonial era named it "Río de los Sauces" due to the large number of trees of this sort that were found along its margins.



RIO NEGRO LIGHTHOUSE

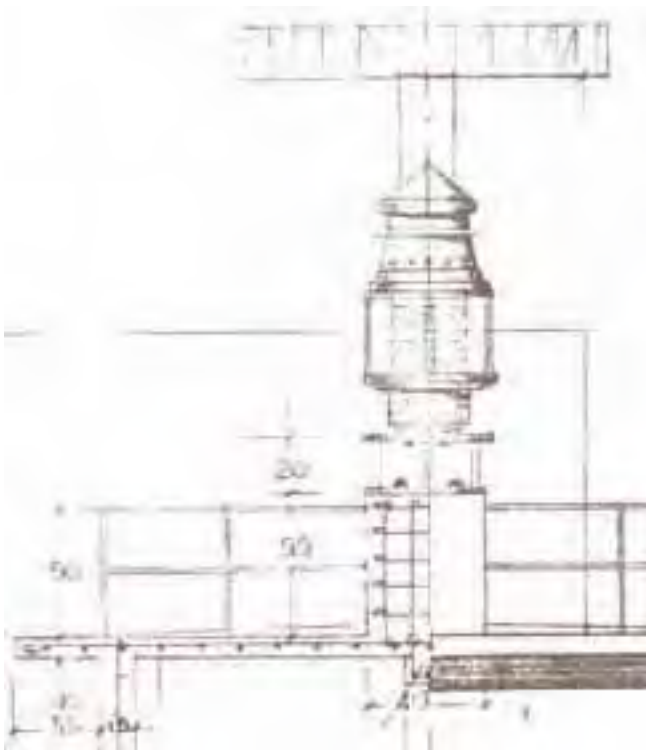
It was so quickly built that then Chief of State of the Navy, Commodore Antonio Somellera, obtained the required authorization for its inauguration on 15 May 1887.





Almirante Brown

LIGHTHOUSE



Almirante Brown light, named after a vessel, is located in Golfo San Matías, province of Chubut. Its predecessor was a wooden beacon installed by the crew of gunboat “INDEPENDENCIA” for the practice of naval firing.

At the end of 1945 and for a bombing exercise performed by Cruise Ship ARA “ALMIRANTE BROWN”, a new wooden sign was built, which enabled a 11 nautical mile daily visibility offshore and in clear days.

Lately, during October 1948, through an aerial reconnaissance carried out over Buenos Aires point, it was verified that Buenos Aires beacon had fallen down and was replaced by a new interim sign, installed 3 metres from the previous one due to the fact that the original ground had collapsed and was not firm enough.



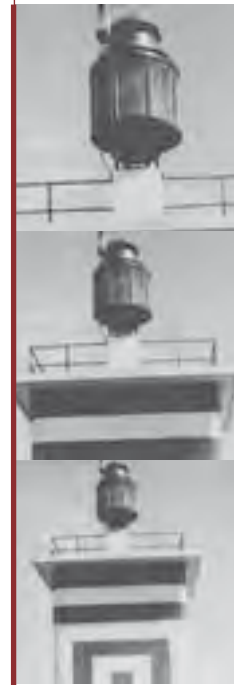
GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 42° 13' S
Longitude 64° 15' W

Starting date of the works:
19 September 1949

Date of termination of the works:
October, 1949

Date on which it became operational:
29 October 1949



PLACE - NAME ORIGIN

The Commander responsible for the Cruise ship Division, Rear Admiral D. Juan M. Carranza, in a letter addressed to the Chief Commander of the Sea Squadron dated 27 November 1945, mentions the importance of installing a beacon in San Matías gulf. In such letter he states that the beacon should be named after Cruise A.R.A. "Almirante Brown".



CHARACTERISTICS

The lighthouse is a quadrangular tower made of reinforced concrete, 5 metres in height. The side facing the sea is painted with horizontal red and white bands with a red square in the centre.

Originally, it ran with a luminous device powered with a source of acetylene gas battery boxes, which enabled a 15.3 nautical mile range.

Later on, the light was modernised in line with the global trends on maritime signalling adopted by the Argentine Naval Hydrographic Service. Thus, it was changed by a photovoltaic equipment of solar panels and batteries, which enabled a 10.2 nautical mile nominal range.

Punta Tehuelche

LIGHTHOUSE



It is located in San José gulf, Peninsula Valdés, province of Chubut.



CHARACTERISTICS

Firstly, it ran with acetylene gas, but the new lighthouse system, which was later developed, made possible the installation of an equipment of solar panels and photovoltaic batteries on 22 January 1985, with which it currently runs.

The tower is a quadrangular structure made of reinforced concrete with rails and an upper platform that holds the signal box. It is 12 metres in height, and it is painted with alternated horizontal white and black bands. The current luminous range reaches 10.8 nautical miles.



GEOGRAPHIC SITUATION:

Latitude 42° 24' S
Longitude 64° 18' W

PLACE- NAME ORIGIN

It is named after the point honouring the natives that inhabited the area.



Starting date of the works:
18 October 1949

Date of termination of the works:
December 1949.

Date on which it became operational:
17 December 1949

Punta Delgada

LIGHTHOUSE



Once again, the Argentine Navy took action in pursuit of the safety of navigation and decided to build a lighthouse, which is 100 years old, in the beautiful but lonely geography of Peninsula Valdés, in the province of Chubut.



Originally, it was thought to be set up in Ninfas point, but later researches on prefeasibility, carried out by Captain Hortensio Thwaites and the Commander of vessel "Guardia Nacional", Captain Servando Cardoso, established that the most suitable place be its actual location.



Works began in September 1904 under the supervision of the Hydrography, Lights and Beacons Division, with the management of Light Inspector, Second Lieutenant Pablo Texera García and the Light Mechanic Guillermo Cray.

Works finished on April 1905 and on 1 May of that same year, the light became operational.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 42° 45' 57",2 S
Longitude 63° 38' 21",9 W



PUNTA DELGADA LIGHTHOUSE

*It became operational on
1 May 1905.*





PLACE- NAME ORIGIN

As most of the lights along our coastal area, it was named after the point. Probably, the Spanish pilot, Mr. José Goicochea, responsible for Brigantine “San Francisco de Paula”, baptized the point as Goicochea. However, the history of the current place-name is unknown.



CHARACTERISTICS

It is a brick red truncated cone tower, with a signal box and a dwelling house. It is 14 metres in height. It originally had a white light, a battery for two bronze compressed air and oil tanks, with a third order Barbier optical device.



Punta Ninfas Lighthouse



It was built in the southern part of Golfo Nuevo, in the province of Chubut, in response to a file dated 11 October 1915, which was authorized by then President of the Argentine Republic, Mr. Victorino de la Plaza, attorney.

GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 42° 58' S
Longitude 64° 19' W



PLACE- NAME ORIGIN

It was named after the point, the history of which is unknown. Before the current place-name, it was originally baptized San Miguel cape by the Spanish pilot, Mr. Goicochea, who discovered it on 7 February 1770.



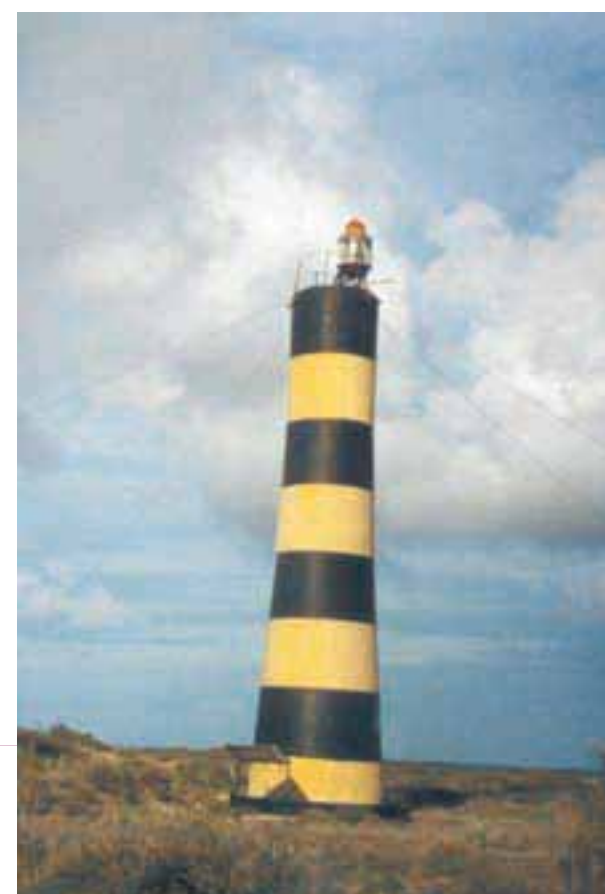
Images taken of the old iron truncated pyramid tower, which was later replaced by a cylindrical tower.

CHARACTERISTICS



Originally, it was an iron truncated pyramid tower, 13-metres in height and with an 11 nautical mile nominal luminous range. In 1971, it was replaced by a plastic cylindrical tower, that is why, its current shape is a truncated cone with horizontal black and yellow alternated bands.

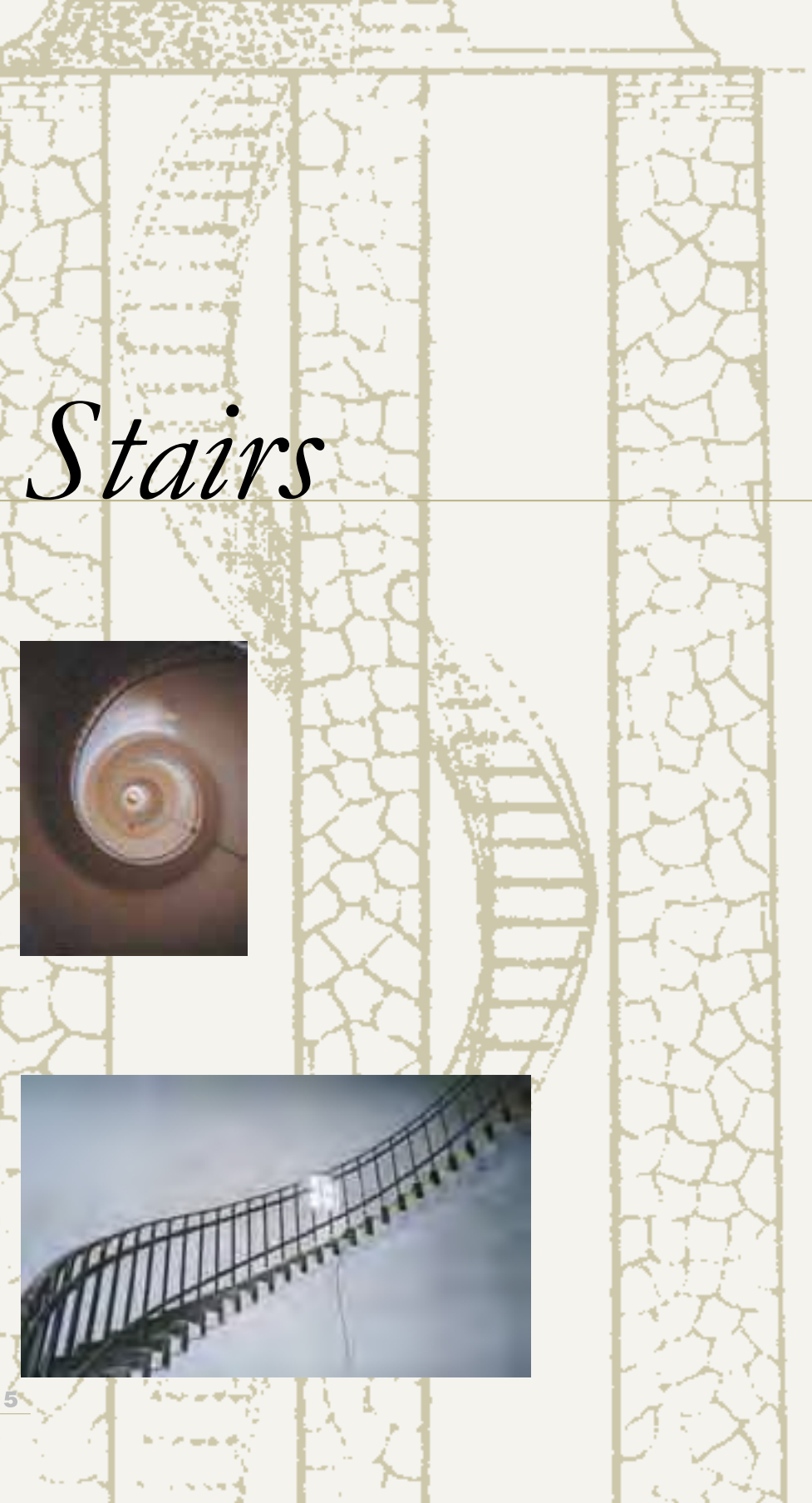
When it was set up, it was an acetylene gas powered light, but in 1986, the energy source was replaced by solar panels and photovoltaic batteries.



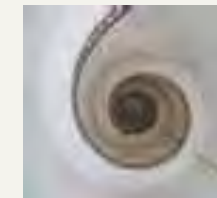
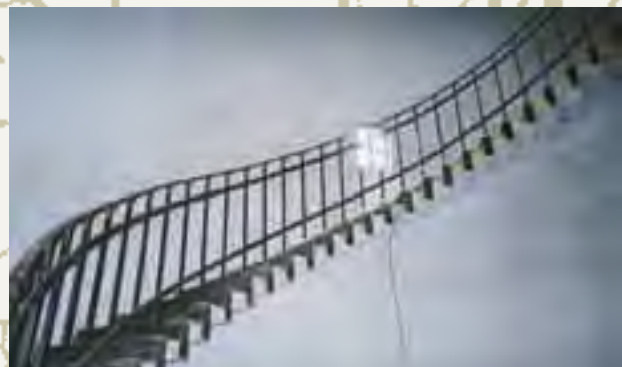
Starting date of the works:
22 May 1916

Date of termination of the
works: 22 June 1916

Date on which it became
operational: 18 July 1916

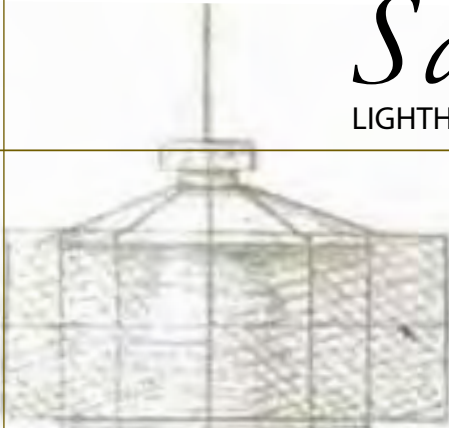


Stairs



San Gregorio

LIGHTHOUSE



This light is set up 90 miles NE from the city of Comodoro Rivadavia and in the bay bearing the same name.



It was built between 1965 and 1967 when the Argentine Naval Hydrographic Service carried out the necessary researches for transporting to the continent Isla Leones lighthouse, which was located on the islands bearing the same name, due to the fact that the geographic features of the land made the procurement of the staff caring the light difficult.

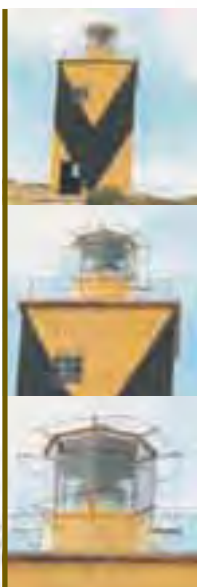
The selected place for the building of the new light that would replace the one on Leones island was a hill which was over 160 metres in height, in San Gregorio bay, from which it obtained the name. It would be aimed at signalling the landfall to Comodoro Rivadavia port.

Works began in the middle of February 1968 and it became operational on 17 May of that same year.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 45° 01' S
Longitude 65° 38' W



SAN GREGORIO LIGHTHOUSE

It became operational on 17 May 1968, 90 miles away from Comodoro Rivadavia, province of Chubut.



The light is powered with solar panels that provide the light with photovoltaic energy.

PLACE- NAME ORIGIN

The name derives from San Gregorio bay, which was named like that by Olivares' expedition that went inside it on 11 March 1746, and explored the area until the following day, 12 March, Saint Gregorio Magno day.

CHARACTERISTICS

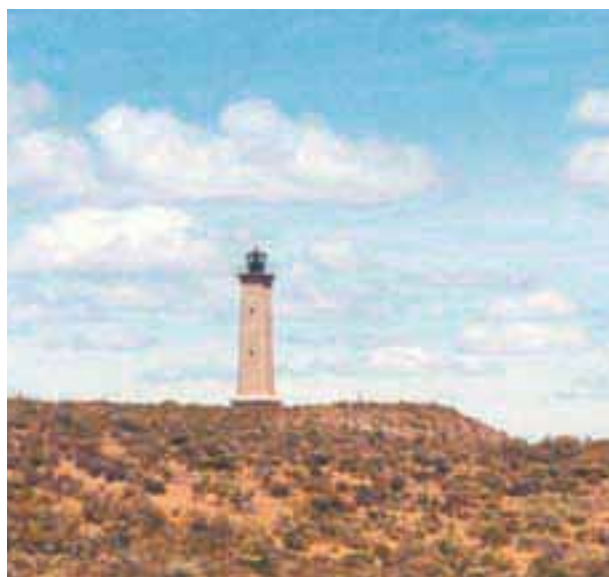
The light tower, which is 9 metres in height, is a quadrangular structure made of concrete, with handrail and upper platform, on which the signal box and optical equipment are placed. Each side of the tower has a black V with a yellow background. Its nominal range is 13.5 nautical miles.



San Jorge LIGHTHOUSE

Geographically, this lighthouse is located near San Jorge cape, in the city of Comodoro Rivadavia, province of Chubut.

The building of the lighthouse was carried out due to a project submitted by then Hydrographic Service to the General Directorate of Naval Supply. The signal had to be located in the landfall area to Comodoro Rivadavia port in Golfo San Jorge.



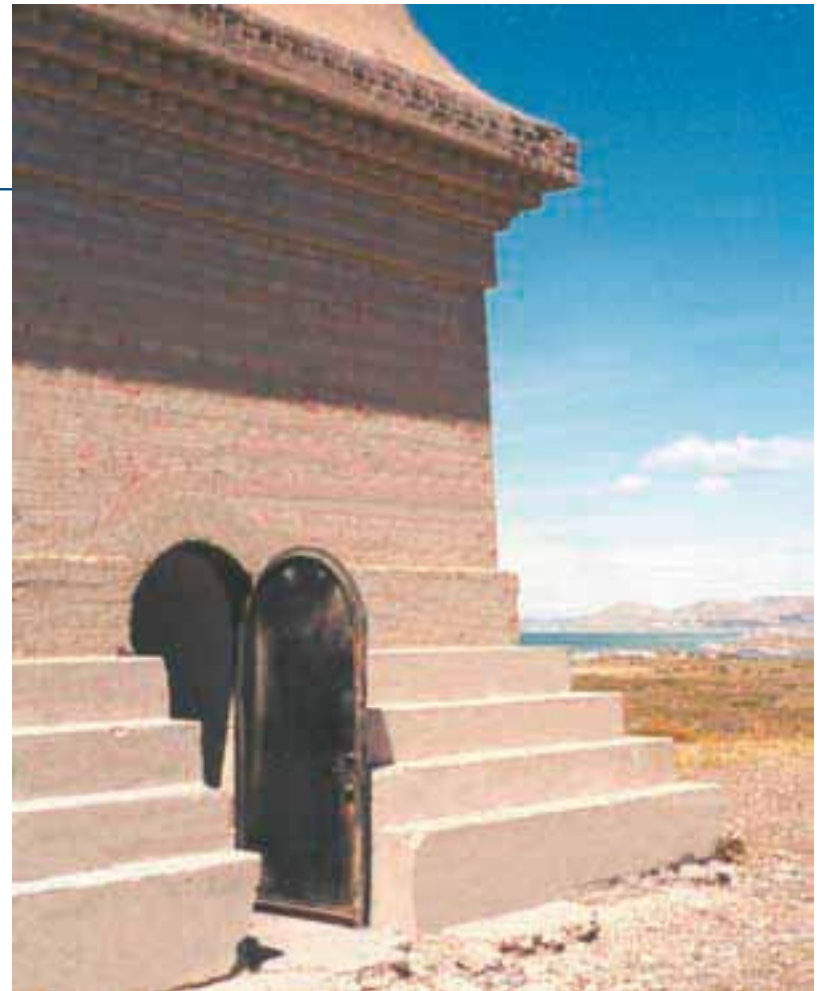
In order for the lighthouse be constructed, 10 hectares were acquired next to San Jorge cape. This acquisition was supported by the Land General Directorate and several private and governmental companies, such as Yacimientos Petrolíferos Fiscales (in Spanish, YPF) which donated M\$N 25,000, Compañía Argentina de Petróleo ASTRA, which supplied the bricks and the necessary lime, Ferrocarriles de Petróleo, which assigned the trucks that transported the building materials to the workplace and Ferrocarriles del Estado, which transported the bricks from Colonia Sarmiento to Estación ASTRA in Comodoro Rivadavia.



Starting date of the works:
November 1924

Date of termination of the
works: March 1925.

Date on which it became
operational: 09 March 1925



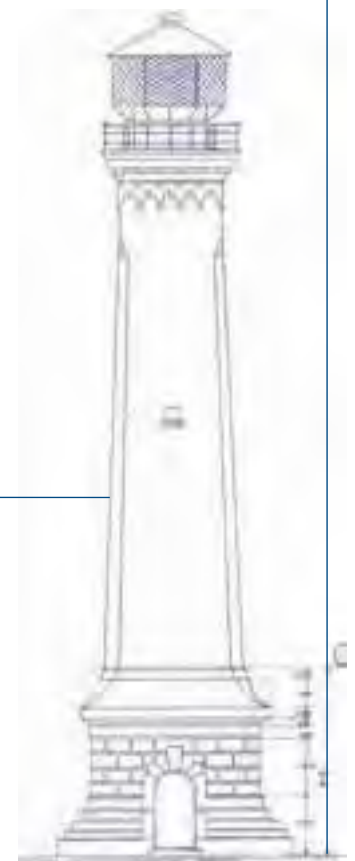
CHARACTERISTICS

It is a 27 metre tall masonry tower. Originally, its flashing device was powered with acetylene gas turboes which enabled the initial 21 mile range. However, many years later, particularly on 2 March 1988, its old power supply was replaced by a connection to the urban electric network in the area, which reduced its range to 14 nautical miles. Mr. Santiago Orengo, First Class Engineer, managed the construction.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 45° 47' S
Longitude 67° 23' W



PLACE- NAME ORIGIN

The light is named after the gulf. In old times, the geographic feature had been lowered to the category of river by those who had not explored it. Mr. Alfonso de Camargo's expedition (1539-1541) describes it as a large bay and names it "Cananor river". The recognizance of San Jorge gulf, corresponds to Mr. Joaquin Olivares and Centeno's trip in 1746 (...) "Father Quiroga, who delineated this expedition, names it San Jorge voe."



Cabo Blanco LIGHTHOUSE



PLACE- NAME ORIGIN

It comes from Blanco cape, in Spanish, “Cabo Blanco”, on which the light was built, and which was baptized in this way by the Spanish mariners from the 16th century due to the colour that the birds’ guano gives to the place.

It was Commander Pedro Gully, Chief of the Hydrographic, Light and Beacon Division who submitted the project for the construction of Cabo Blanco lighthouse, one of the most beautiful lighthouses along our coastal area. It is located in the southern part of Golfo San Jorge, in the province of Santa Cruz, approximately 60 kilometres north of Puerto Deseado.



GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 47° 12' 11" S
Longitude 65° 44' 09" W



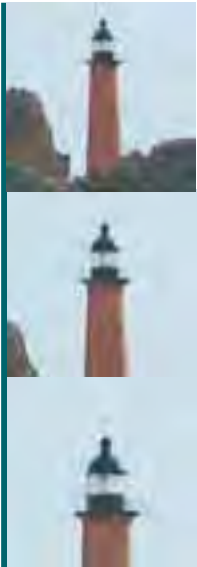
Cementerio al pie del faro Cabo Blanco.



Old post station of the lighthouse.

One of the main characteristics of the land is its colour that is given by the guano of the sea birds and its three 42-metres high irregular size rocks, which are very particular as they are connected to the ground by an isthmus that makes it look like an island.

Due to the geographic position of the cape, a kind of flashing sign with a 13.9 nautical mile range and a 67 metre above mean sea level elevation is displaced for safeguarding the landfalls under any weather condition.



CABO BLANCO LIGHT

It became operational on 11 November 1917, to the south of Golfo San Jorge in the province of Santa Cruz.



The expected lantern was ordered in August 1915, clearly stating that *"it will be provided with a flat lens in its optic, a 375 mm focal length and a 180°E reflector"* (...) *"The tower will be built of masonry and it is expected to be erected anywhere along the north morro of the cape, it will be 20 metres in height in order to obtain an elevation of 64 metres above high tide levels"*.

Works began in the middle of November 1915 under the management of First Class Engineer (R) Cesar Caccia. The house and the tower were finished in March 1916 and the optical device, on 20 October 1917. It became operational on 11 November 1917.



CHARACTERISTICS

The light is a brick red truncated cone tower with a white dwelling house. It also has an emergency gas equipment.

Beauvoir LIGHTHOUSE

The most prominent characteristic of this sign is that it is erected on the tower of Nuestra Señora de la Guardia church, in the city of Puerto Deseado, province of Santa Cruz.



It was inaugurated on 23 October 1980, due to the need of relying on another sign that could occasionally replace Pingüino Lighthouse, located on an island which is difficult to be reached and could be occasionally be unlit.

Therefore, and at the proposal of the Chief of the Beacons and Light District of Puerto Deseado, Second Lieutenant Ricardo Locarnini, Father Angel Zucarello from the Salesian Congregation, agreed to set up the light on top of the tower of Nuestra Señora de la Guardia church.



Date of termination of the works: 23 October 1980



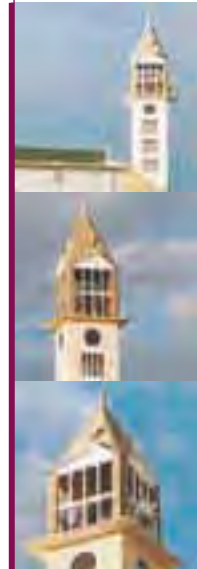


GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 47° 45' S
Longitude 65° 53' W*

BEAUVOIR LIGHTHOUSE

It is installed on the top of the tower of Nuestra Señora de la Guardia church, in the city of Puerto Deseado, province of Santa Cruz;



PLACE- NAME ORIGIN

The light has been named after Reverend Father José María Beauvoir, tireless Salesian campaigner who travelled around the Patagonia between 1881 and 1924.



CHARACTERISTICS

It is a rotating beacon connected to an urban electricity network and with a range of 19 nautical miles. The tower is 27 metres in height.

Isla Pinguino

LIGHTHOUSE



It is located in the southern end of Pinguino Island, 20 kilometres SW of the city of Puerto Deseado, in the province of Santa Cruz.

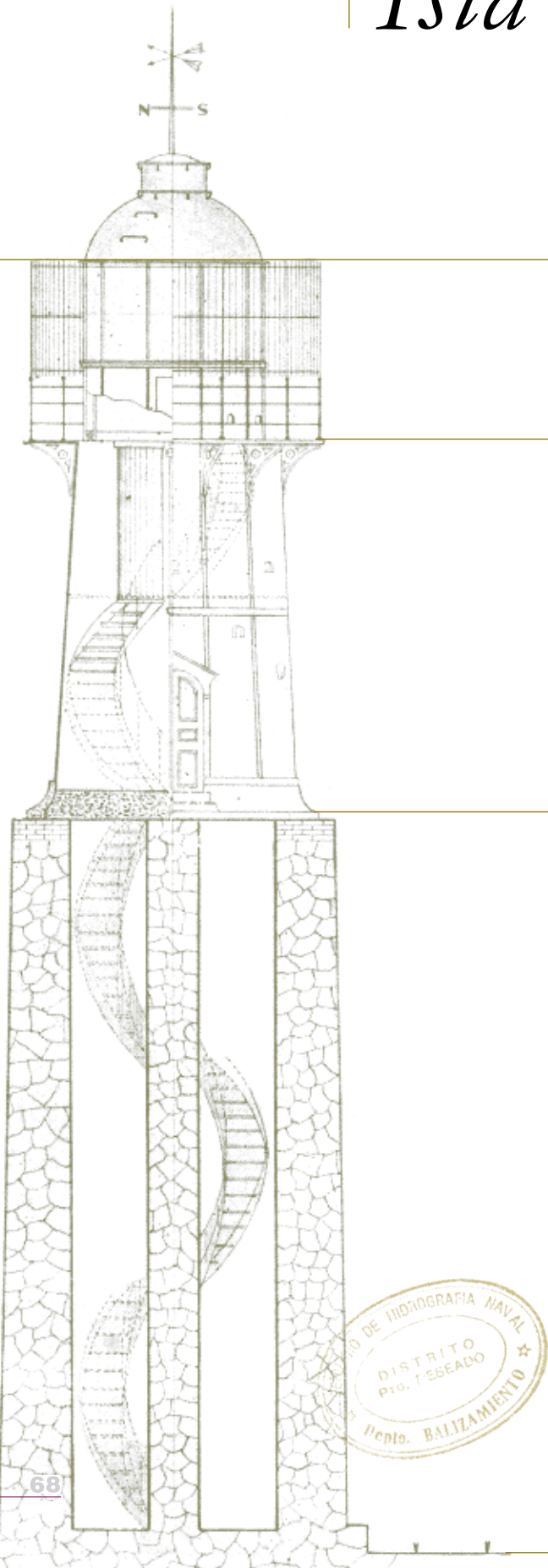
On May 1, 2003, this lighthouse turned 100 years old.

According to researches carried out by personnel from the Argentine Navy throughout the years of navigation in the South Atlantic water, it was decided to set up a lighthouse on the island, specifically for the dangers of the northern area, where two banks of rock can turn navigation difficult.



PLACE- NAME ORIGIN

It derives from the island bearing the same name. Captain Villegas sailing Brigantine "Belen", from Commander Ramón Clayrac's expedition, responsible for evicting the English premises in the Patagonia, was the first in charting a map of the island that the English called Penguin, due to its characteristic fauna and which is nowadays referred to as Pinguino island.





GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 47° 54' S
Longitude 65° 43' W



Starting date of the works:
December 1902

Date of termination of the
works: 1st May 1903.

Date on which it became
operational: 1st May 1903

Lieutenant Moreno Vera was responsible for the building. For its building, the dispatch boat ARA "TEHUELICHE" helped to transport the staff and material, being Puerto Deseado as base for operations.

During the installation of the lighthouse, the difficult wilderness of the area made the merchant ship "COMODORO RIVADAVIA" ground into the ledges of Oso Marino bay. Thus, the group of men who were in the area working for the building of signal rescued the complement.



Photograph of the light complement taken at the beginning of the century, a short time after the inauguration.

CHARACTERISTICS

It is a combined tower that consists of a masonry sector and an iron tower, which are 11.5 and 10.35 metres in height respectively. There is a dwelling house in the base which used to be used by the staff that formed part of the permanent complement of the light. It is 22 metres in height.

Firstly, it was powered with kerosene, a type of fuel that provided a 22 nautical miles luminous range. In June 1924, it was replaced by acetylene gas, which kept the luminous range. At last, on 15 July 1983, it was electrified with photovoltaic panels, reducing the range to 12 nautical miles.



Punta Medanosa

LIGHTHOUSE

It is located in the southern coast of Puerto Deseado, in the province of Santa Cruz. Medanosa point is a high area, surrounded by dangerous islets and edged by large amounts of kelps. Its beaches are full of shipwrecks due to the dangerous ledges located to the north east and east and the islets and rocks located up to three miles from the coast.

On 12 October 1948 it was ordered to begin with the reconnaissance researches and the establishment of the most appropriate site for setting up the future signal in the surroundings of Medanosa point.

Thus, on 2 September 1949, a commission, formed by 9 people from the complement of the Argentine Naval Hydrographic Service, managed by First Petty Officer Lightkeeper José Barrientos, was transported in the oceanographic vessel, "MADRYN".



CHARACTERISTICS

The structure of the lighthouse is a quadrangular tower made of reinforced concrete on a prismatic tower with handrail and an upper platform that holds the lantern. It is 12 metres in height and the current optical range is 10 nautical miles, supplied with acetylene gas. Since 2000, it has photovoltaic power.



PLACE- NAME ORIGIN

It is named after its topography and it is an approximate translation of the word "billy", which was used in the old English charts. There are sand dunes in the area which make it high in comparison to the coast in general. Brothers Nodal, expedition members that spotted it on 8 January 1619, named it "Santa Maria".



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 48° 06' S
Longitude 65° 55' W*



Starting date of the works: 21 September 1948 but due to a slight slope, the location had to be moved from the one stated in the original drawings, for which a levelling platform was built.

Date of termination of the works: December 1949

Date on which it became operational: 6 December 1949. The light having been turned on, there followed an 80-hour trial period, along which it worked smoothly.

Cabo Dañoso Lighthouse



The beginning of the lighthouse construction: land conditioning.



It is located 60 km north east of San Julian port, in the province of Santa Cruz. Dañoso cape, is a low round -shaped geographic feature, covered by gravel, which extends to the SE. There is a reef that breaks at low tide located 3 miles away from it.



On 27 January 1947, the Buenos Aires Beaconing Station informed to the responsible person for beaconing in San Julian that a light had to be set up in Dañoso cape, over 25 metres above mean sea level.

In this way, a report dated 5 February was drafted, in which the condition of the land was stated as well as the fact that there existed an area of a plateau on a hill that could be considered appropriate for the required purposes. There was a precarious signal, which was undoubtedly built by people related to the navigation in the area, as it consisted of a small hill of rocks that held a paddle placed in vertical position, the decay of which revealed the age of the signal.

PLACE- NAME ORIGIN

It is a descriptive place-name, which derives from the Spanish word “dañoso” or “inconvenience to navigate in the place.”



Picture of the light which was under construction by the middle of 1947.



Picture of the light when it was finished.

CHARACTERISTICS

The tower of Cabo Dañoso Lighthouse is a truncated cone structure built of iron with an upper signal box painted with horizontal red and white bands. It is 11 metres in height with a 10.3 nautical miles luminous range powered with a photovoltaic device of solar panels and batteries.

Starting date of the works:

10 August 1947

Date of termination of the works: December 1947.



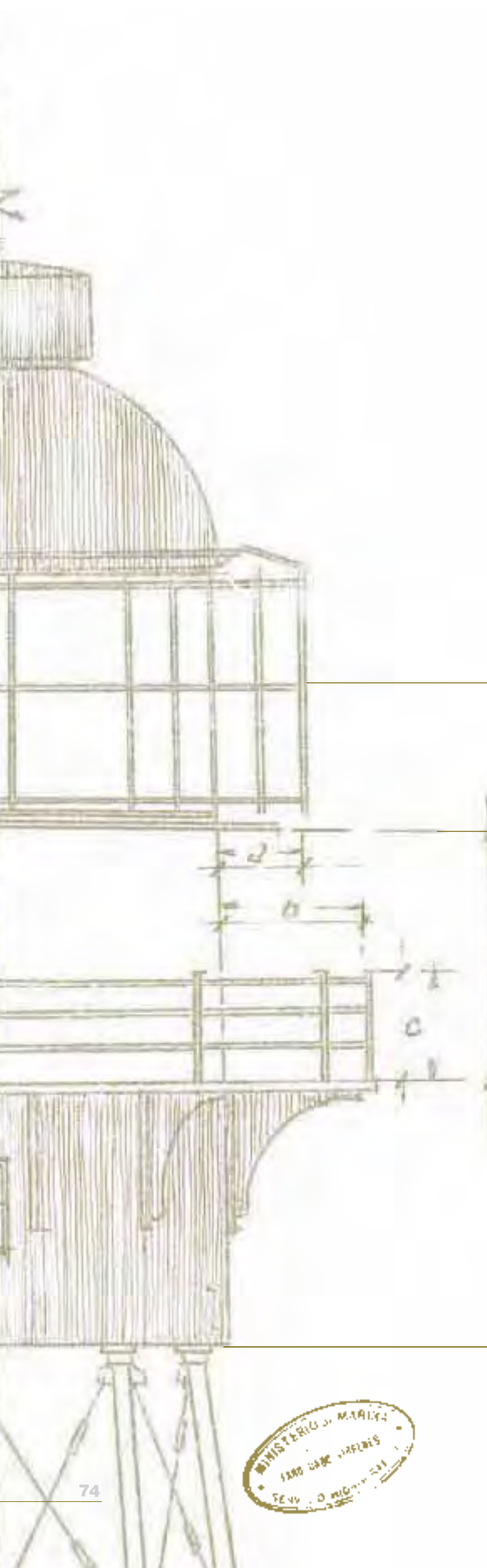
GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 48° 50' S
Longitude 67° 13' W*

Date on which it became operational:

23 December 1947





Cabo Vírgenes

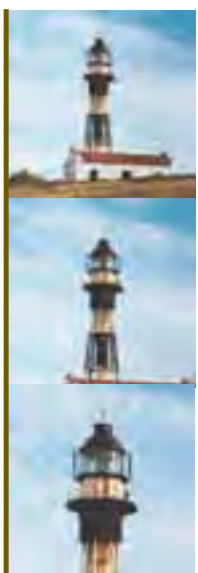
LIGHTHOUSE



In the southern part of the continent, precisely in Vírgenes cape, this particular light signal, which turned 100-year-old in 2004, is placed at the mouth of Magallanes strait, in the province of Santa Cruz.

The Argentine Sailing directions, Archipelago Fueguino-Islas Malvinas (Part III) states that "Cabo Vírgenes is the SSE point of Condor ravine and is the best reference point when taking Magallanes strait; it is 46 metres in height and visible under clear weather conditions from a distance of 20 or 25 miles (...), appearing as the extreme of the patagonian land"...





CABO VÍRGENES LIGHTHOUSE

It became operational on 15 April 1904 in the province of Santa Cruz.

The light became operational on 15 April 1904.

It is a truncated pyramid tower with a double platform and a signal box, with horizontal white and black bands. It has a dwelling house at the bottom, and it is 26 metres in height.

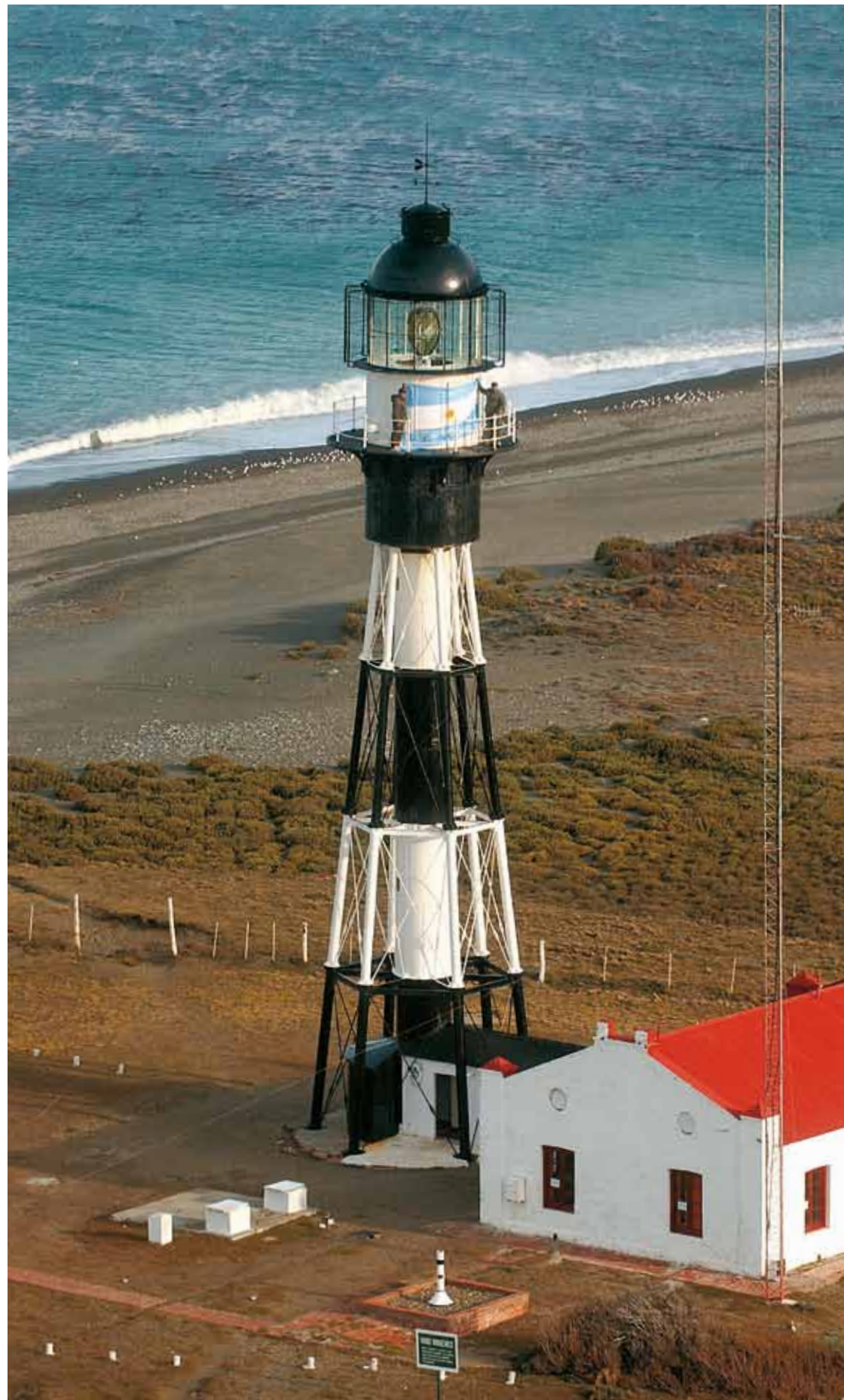
At the beginning, the light was white, incandescent, revolving, powered with oil vapor. The primitive optical device was a "Bernard, Barbier and Turenne" of third kind with two 180°E lens, a mercury float valve, with a wind-up rotation machine and a steel cable with weights.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 52° 20' 00" S
Longitude 68° 21' 00" W*





PLACE- NAME ORIGIN

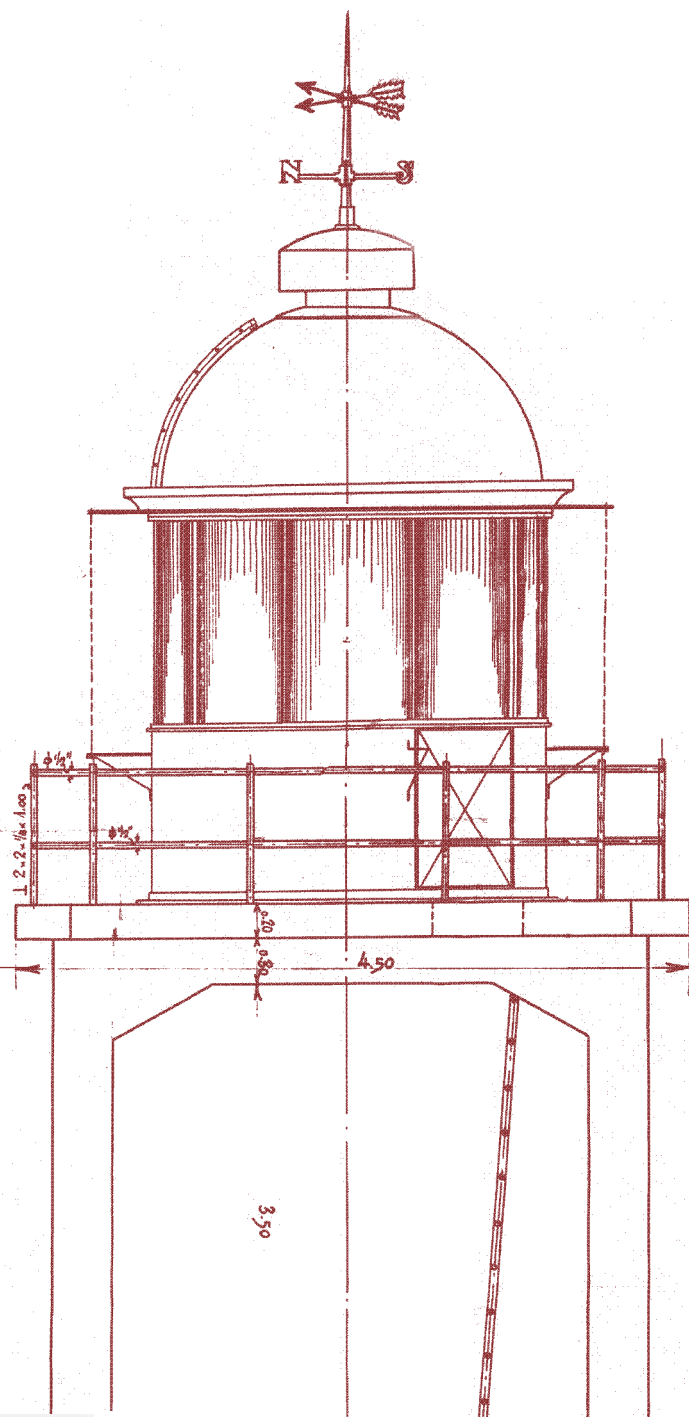
The light is named after the cape, which was discovered by Magallanes on 21 October 1520, day of the Eleven Thousand Virgins for Catholics.

San Diego LIGHTHOUSE

It is located in the cape bearing the same name, in front of Le Maire strait, in the province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. *“The cape is low, with soft edges, which end in a sandy 134 metre high hill. Its western side ends in a 200 metre ledge, surrounded by depths of more than 31 metres, according to Sailing directions Part III printed by the Argentine Naval Hydrographic Service.*

In 1931, the commander of the transport ARA “CHACO, drafted a report in which it was stated that when navigating 4.5 miles east of San Diego cape, he observed difficulties in reaching the land, for which he requested the Argentine Naval Hydrographic Service to settle a lighthouse that could improve visibility on the way to Isla de los Estados.

The technical reports having been finished and the land analysed, in August 1933, the Navy Ministry was requested authorization for making a monetary investment for the acquisition of materials for the building of a lighthouse and works began on 3 November 1934. Once the works finished, the light became operational on 26 December 1934.

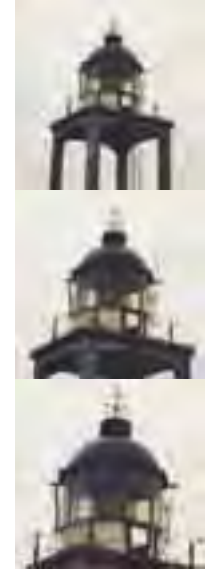




CHARACTERISTICS

The tower is prism-shaped with a white signal box and a black dome, with a compartment for the battery boxes at its foot. It is 13 metres in height and 27 metres above the mean sea level.

Originally, it ran with an acetylene gas equipment and a 1,000 mm lens that enabled a 21,9-mile range. Later on, during April 1985, and following the modernization trend in beaconing, the original source was replaced by photovoltaic energy, supplied by solar panels and batteries.



GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 54° 48' S
Longitude 65° 07' W*

The current luminous range is 13.2 nautical miles.

SAN DIEGO LIGHTHOUSE

*It is located in front of
Le Maire strait in
Tierra del Fuego.*



Picture showing the beginning of the building of the light during 1934.



PLACE- NAME ORIGIN

The light is named after the cape. It was baptized by the expedition of Bartolomé and Gonzalo Nodal (brothers) in 1619 in honour of the Cosmographer and Head Pilot of the expedition, Mr. Diego Ramirez Arellano, exactly on 22 January 1619.



Año Nuevo

LIGHTHOUSE



It is settled on Observatorio island, it belongs to the Año Nuevo islands, which on the northern coast of Isla de los Estados. The Año Nuevo group of islands is formed by: Observatorio, Elizalde, Zeballos and Goffré islands together with Gutiérrez islet. They are all low, 5 to 18 metres in height, with rocky coasts edged with reefs. They lack vegetation and the ground is covered by peat.

Executive Decree N° 64/99 declared it National Historic Monument on 29 January 1999. On 1 October 2002, the lighthouse celebrated its 100th anniversary providing safety for mariners.



1884 is a landmark year for the Argentine maritime beaconing. This is justified with the fact that the first lights were built in that year, such as Martín García and San Juan del Salvamento, the latter in the eastern side of Isla de los Estados, which was a real danger for ships trying to go through Le Maire strait. Due to its southern location, Jules Verne named the San Juan del Salvamento lighthouse as "The lighthouse at the end of the world".





GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 54° 39' S
Longitude 64° 08' W*



For many years, San Juan del Salvamento was the only lighthouse that accomplished such an important mission, but it finally needed replacement for its decay. Consequently, Año Nuevo lighthouse was inaugurated on 1 October 1902. It is one of the signals that is most difficult to be reached because it is located on an elevation of the land which is approximately 24 metres in height and 600 metres away from the coast where the boats that transported the acetylene tubes that would provide luminous power anchored. The land is difficult to be approached due to the base of the land, which is the typical peat of the island.

At the beginning, it had a crew which included a radio operator, but since January 1932, then Navy Chief of Staff Captain Aureliano Rey informed the Navy Ministry that such radio station did not have a fundamental purpose because, the Hydrographic Directorate had decided to automate the light and the staff would be moved from the place, which occurred on 1 June 1933.



AÑO NUEVO LIGHTHOUSE

Date on which it became operational: 01 October 1902

PLACE- NAME ORIGIN

It was named after the islands and remembers the arrival of Captain Cook to the area, on 1 January 1775.

CHARACTERISTICS

The light tower was a truncated cone structure, with a dwelling house at the foot, which was 23.5 metres in height. It was painted with horizontal black and white stripes. On 25 April 1985, it was electrified with solar panels, which provided the light with a 12.8 nautical mile luminous range.



Old picture of Año Nuevo Light where it is possible to appreciate the harsh weather conditions of the area in which it is erected.

Le Maire

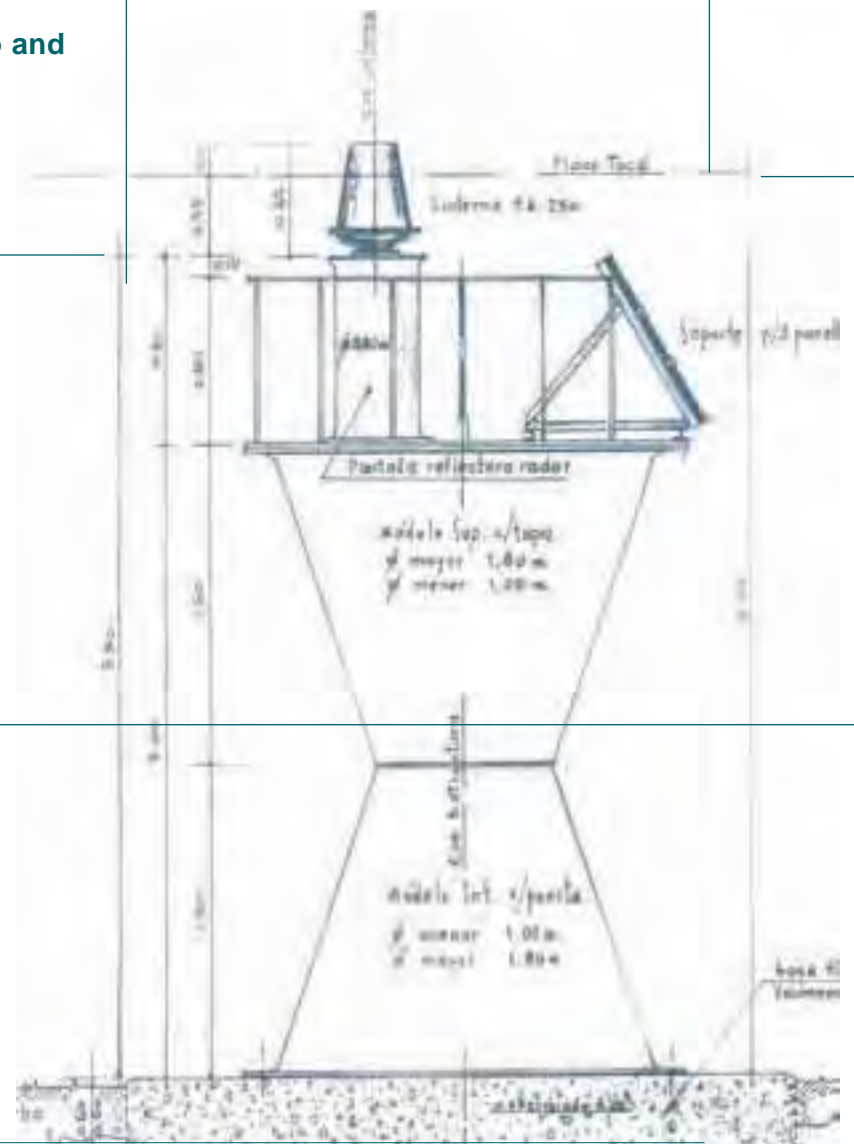
LIGHTHOUSE



It is located on the western coast of Isla de los Estados, precisely on Crossley bay.

Le Maire strait separates Isla de los Estados from the south eastern end of Isla Grande de Tierra del Fuego. It is 15 miles long and 20 miles wide on its northern mouth, between San Diego and San Antonio capes.

Considering the important inconveniences for navigating along Le Maire strait, especially during night hours, due to the strong water flows on the area and the lack of points which could locate the vessel, the General Staff of the Navy was requested to approve a project for the setting-up of a light in Medio cape, Crossley bay, Isla de los Estados, on 16 December 1925.



Staff of the Beacons Department under the Argentine Naval Hydrographic Service in the area, performing maintenance tasks in the lighthouse.



The project having been approved, commander of beaconing ARA "ALFEREZ MACKINLAY" was ordered to carry it out with staff from the Argentine Naval Hydrographic Service. Once the works had been finished, it became operational on 18 February 1926.

Originally, the iron structure, with its signal box located over its four columns filled with concrete and jointly linked with iron, was provided with a luminous AGA equipment with a 19.7 mile range.

GEOGRAPHIC SITUATION

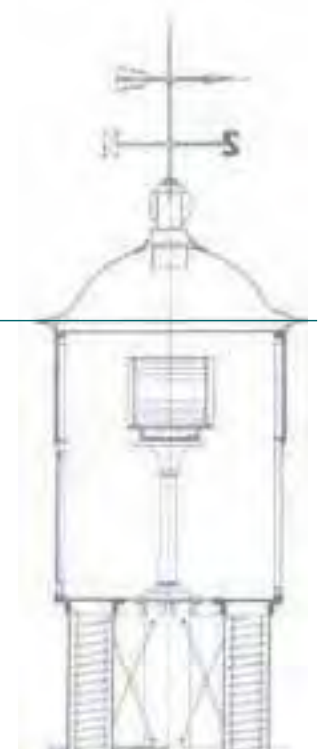
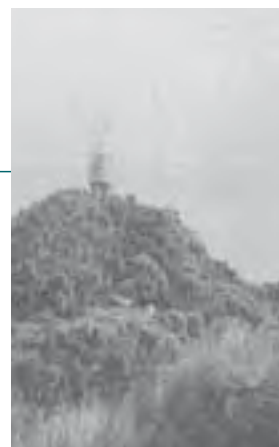
*Latitude 54° 39' S
Longitude 64° 08' W*



In 1983, as a consequence of a modernization plan on beaconing, the acetylene gas system was replaced by solar panels. Due to the advanced state of deterioration in the structure, on 22 April 1993, staff from the Ushuaia Beaconing Station installed a tower built of plastic reinforced with fiberglass, which consisted of two inverted cylindrical truncated cone modules of 4.2 metres in height. Nowadays, it has an 8.9 nautical mile luminous range.

PLACE- NAME ORIGIN

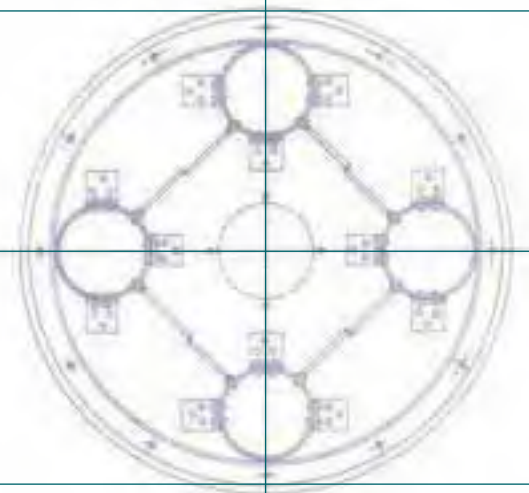
*It has the name of the strait that separates Isla de los Estados from Isla Grande de Tierra del Fuego. On 26 January 1616, dutchmen Jacobo Le Maire and Guillermo Cornelio Schouten discovered the strait which they named Le Maire
At the beginning, they considered naming it Saenz Valiente Lighthouse, but a disposition of the Navy Ministry named it Le Maire Lighthouse honouring the intrepid mariner.*

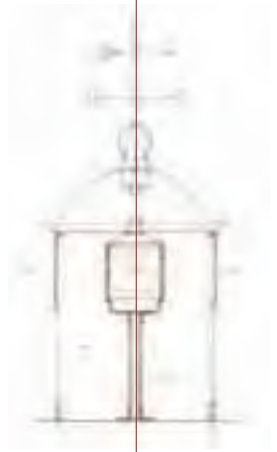




LE MAIRE LIGHTHOUSE

*Its building
was approved
in 1925..*

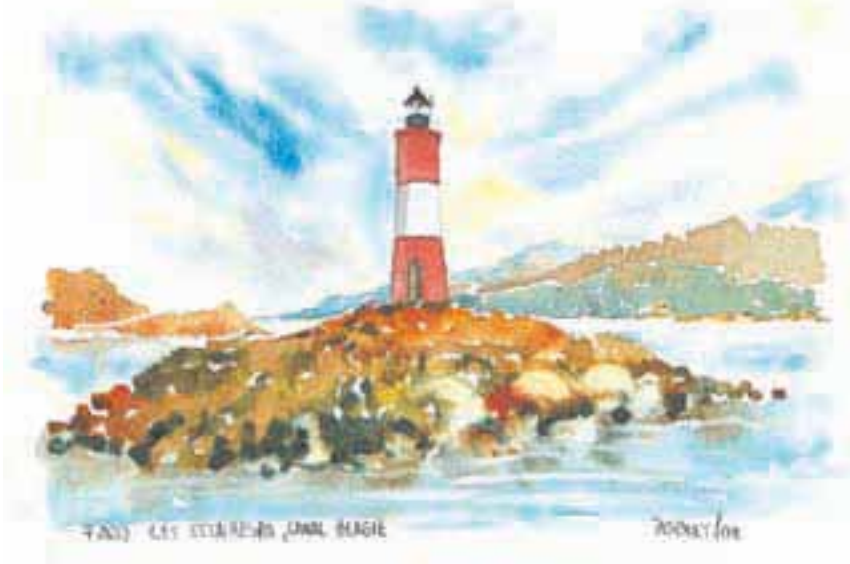
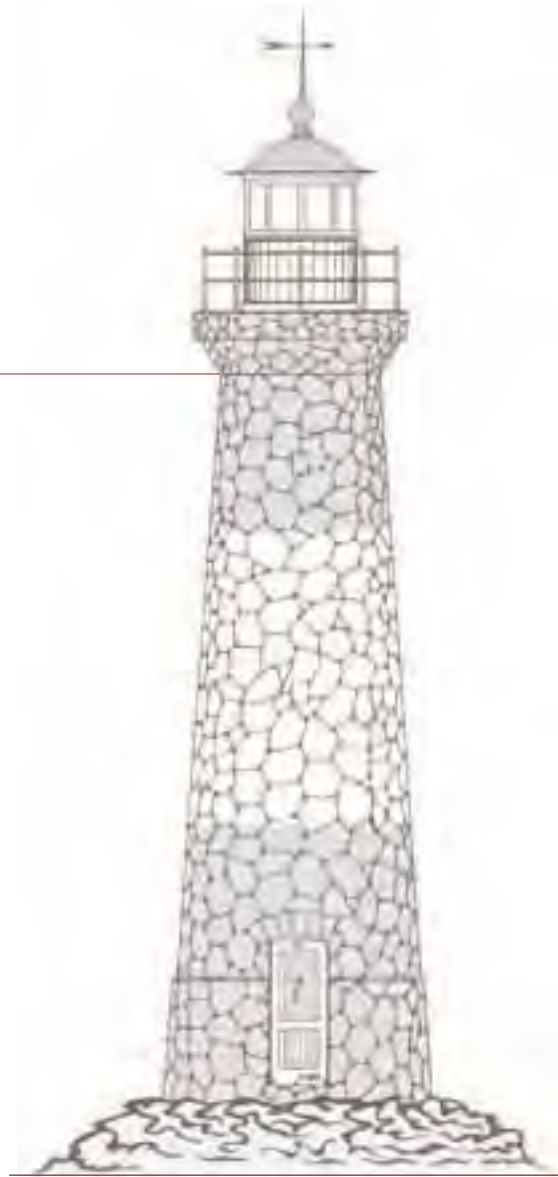




Les Eclaireurs LIGHTHOUSE

This lighthouse is erected on one of the Les Eclaireurs islets, the one located in the NE, inside Beagle channel. They are small, rocky, with rocks among them, which are surrounded by kelp.

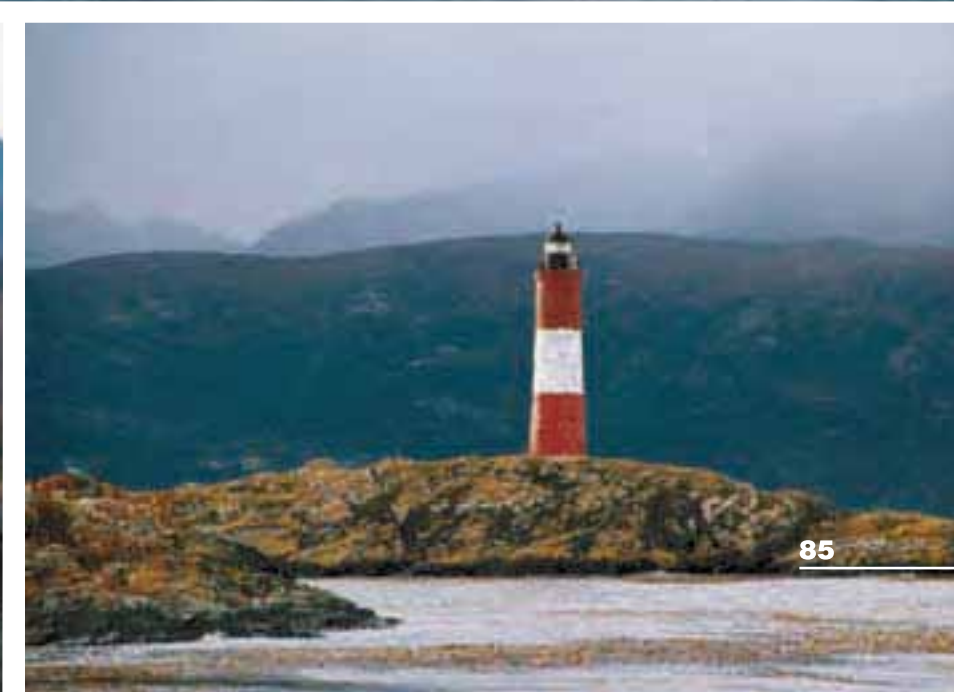
In April 1918, the commander of the transport "VICENTE FIDEL LOPEZ" ordered researches be carried out in Beagle channel with the aim of determining the possibility of setting a luminous signal in the nearest place towards the islets. As a result of those researches it was decided to set it up on one of the islets, which is different from the rest due to its 7 metre elevation over the high tide line and because it has a flat surface suitable for placing the signal.



CHARACTERISTICS

The light is a truncated cone tower with a signal box painted with red, white and red stripes, 11 metres in height and with a 22.5 metre elevation above the mean sea level.

The current luminous range is 7.2 nautical miles and it is provided with a luminous device powered with solar panels..





GEOGRAPHIC SITUATION

Latitude 54° 52' S
Longitude 68° 05' W



LES ECLAIREURS LIGHTHOUSE

Date on which works began:
19 December 1918.

Date of termination of the works:
30 January 1919

Date on which it became operational:
due to the lack of some materials and
to the bad weather conditions in the
area, it could be inaugurated on 23
December 1920.

PLACE- NAME ORIGIN

*The light is named after
the islets. Commander Luis
Fernando Martial, who was
responsible for the French
expedition "La Romanche" in
1882-1883, imposed the
place-name. This survey was carried
out by the Science National
Academy and the French Navy.*



1° de Mayo

LIGHTHOUSE

It is located in Melchior archipelago, between the big Amberes and Brabante islands, both belonging to the Palmer archipelago, within the Argentine Antarctic Sector.

It is the first luminous light, which was set up in the E end of the current 1° de Mayo island in 1942.

It was declared Historic Monument N° 29 of the Antarctic Treaty System.



The signal was built and became operational on 1 May 1942 at 16:00 hours. The installation took 48 hours, only performed during day hours by vessel ARA 1° de Mayo commanded by Commander Alberto J. Oddera during the Summer 1941/1942 Antarctic Campaign, with the purpose of improving the visibility for those vessels approaching from the north with supplies for the Melchior Naval Detachment .

At the moment of its installation, it had the following characteristics:

Light: white with 1 flash every 8 seconds.

Height above the land: 11 metres

Height over sea level: 26.8 metres.

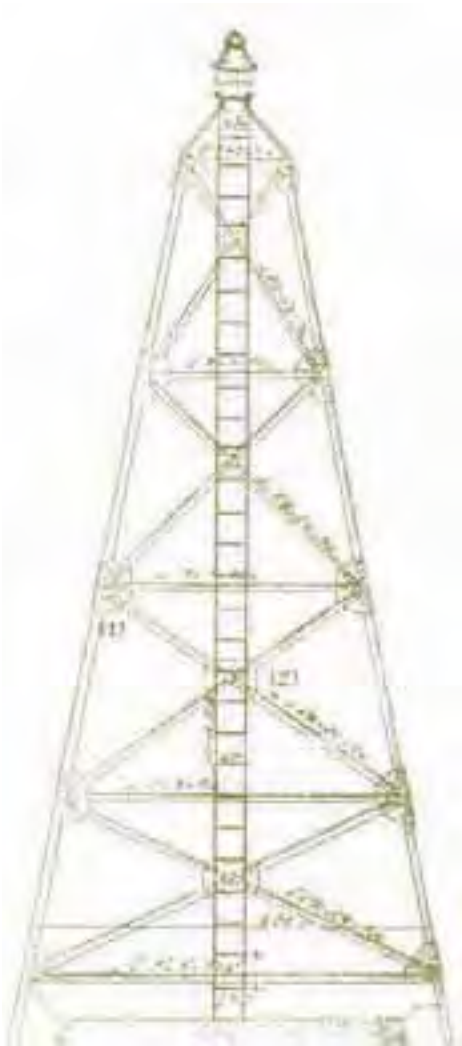
Luminous device: AGA with a luminous power of 75 plugs.

Geographical range: 14.5 nautical miles.

Description: Iron Tripod painted with red, with an orange cell adjoined thereto.

Following summer campaigns enabled the maintenance of its structure and the luminous system. Thus, in 1956, the location of the acetylene battery boxes had to be moved, due to the large quantity of ice present in the area, which turned its operation difficult.

During 1960, it remained unlit, as it was not possible to unload the gas tubes, which were installed in the previous campaign. Finally, in the Summer 1960/1961 Antarctic Campaign, a solar valve was installed, which enabled a better regulation of the acetylene flow supplied to the lantern.





PLACE - NAME ORIGIN

It was named after the vessel ARA "1° DE MAYO", which performed numerous journeys to the Antarctic zone.

GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 64° 17' 9" S
Longitude 62° 58' 3" W*

CAHARACTERISTICS

The tower is a truncated iron pyramid structure painted with red; the painted sheets constitute its daily characteristic. There is a battery box cell in its second section with orange bands and 11 metres in height and a 4.9 nautical miles luminous range.

During the Summer 2000/2001 Antarctic Campaign, a power device was installed, which was provided with dry-cell batteries that needed replacement every two years.





1° DE MAYO LIGHTHOUSE

It is located in Melchior archipelago, between the big Islas Amberes and Brabante, which both belonged to the Palmer archipelago, within the Argentine Antarctic Sector, in the E end of 1° Mayo island.



Esperanza

LIGHTHOUSE

It is located in Choza voe, more precisely on the biggest Grunden rock, towards the south east area of Esperanza bay, in the Argentine Antarctic Sector, a place where the Army base bearing the same name is located. It is possible to reach the rock where the light is located by boat, but it is difficult to reach the signal due to a 20 metre steep slope with disintegrated rocks.

Complying with modernization plans carried out by the Argentine Naval Hydrographic Service, in December 1993, the whole structure was replaced by a 6 metre tall reinforced plastic structure painted with alternated black and red bands. Nowadays, it is supplied with dry-cell batteries, which enable a 6.2 nautical mile range.

It became operational with its renewed structure on 2 January 1994. The work was performed by a commission from the Beacons Department formed by five men under the direction of Lieutenant Pascual Quevedo.





GEOGRAPHIC SITUATION

*Latitude 63° 24' S
Longitude 56° 58' W*

CHARACTERISTICS

At the beginning, it was an 8 metre iron tower with a platform suitable for placing the acetylene gas lantern, which provided it with a 7.6 nautical mile range.

Later on, in May 1960, due to the damage caused by the weather conditions, the structure was replaced by a similar size one, task which was under the direction of the command of transport ARA "BAHIA AGUIRRE".

It was built on 1 January 1952 by a commission under the Commander responsible for the tug ARA "CHIRIGUANO", Lieutenant Fulgencio Ruiz.

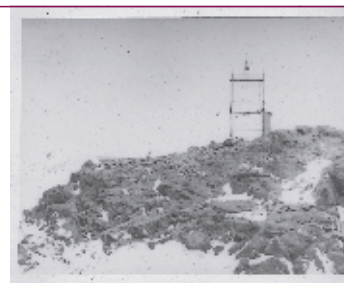
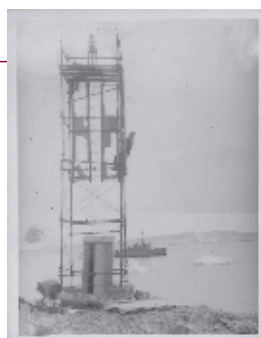
ESPERANZA LIGHTHOUSE

It is possible to reach by boat the rock where it erects, but approaching the signal is difficult due to a steep 20 metre slope with disintegrated rocks.



PLACE - NAME ORIGIN

The bay was discovered on 15 January 1902 by the Antarctic Sweden expedition commanded by Mr. Otto Nordenskjöld who named it in memory of the winter Mr. John G. Anderson, Lieutenant S.A Duse and mariner Toralf Günden, members of that expedition, spent there. The name is a translation into Spanish of the English word "Hope".





The Youngest Siblings

The lights which are stated hereinbelow break the criteria of building masonry lights, for which they are mostly iron tripod-shaped constructions.

This is due to the fact that they need to be adapted to the harsh patagonian weather conditions. With their features, they merge into the environment, becoming a reference of the region. They have been built during two well distinguished stages. The first period, from 1915 to 1929 (the last year constitutes a landmark year due to the worldwide economic downturn) and the second one, from 1933 to 1976.

All this whole set of signals is distinguished by their name, location and shape. They are a reference enabling the articulation between the present and the past in an empty and semi desertic environment like the Patagonian steppe; but functioning for the users as localization and orientation points.

Punta Norte Lighthouse

It is located in the point bearing the same name, Peninsula Valdés, province of Chubut. Due to the fact that the Argentine Naval Hydrographic Service had entrusted the Commander of "Corbeta Uruguay", Lieutenant Pedro Quihillat, with the study of a possible localization, the report was submitted on 4 November 1924, enabling the beginning of works on 1 January 1925 and commissioning the lighthouse on 1 May of that same year.

It is a cylindrical iron tower with an upper platform, handrail and signal box. It is 16.5 metres in height above the land, with an inner stair that connects to the luminous device. As a trial, on 20 November 1982, a new electric system was installed, which had batteries powered with wind energy and which remained operational until the end of 1990 when it was replaced by another system of photovoltaic solar panels.

Nowadays, it has a 14.3 nautical miles luminous range.

Punta Bajos Lighthouse

Originally, it was a 28 metre high black iron truncated pyramid tower, with an upper platform, a signal box with a luminous device and handrails, which was built in Bajos point, in Peninsula Valdés, province of Chubut.

The building began in August 1927 and it became operational on 12 October 1927. On 23 January 1985, the old acetylene gas luminous device was replaced by photovoltaic energy consisting of solar panels and batteries, which provided a 21 mile luminous range. At the beginning of 2001, its structure was modified and turned into an ordinary 12 metre radio beacon tower with a 13.5 nautical mile luminous range.

Morro Nuevo Lighthouse

It is in the southern end of Peninsula Valdés, in the province of Chubut. The purpose of its building was providing a better signalling for the entrance to Golfo Nuevo, mainly at night hours.

Works began on 19 May 1918, being the vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY" the one appointed for the beaconing tasks. The lighthouse became operational on 8 June 1918.

It is a 12-metre iron truncated pyramid tower, with horizontal red and white bands. At the beginning, it was powered with acetylene gas, with an 11-mile luminous range. On 18 October 1982, a power source with a wind charger was installed and the luminous range was improved to 18.8 miles. Due to failures in the operation of the device, on 28 February 1984, solar panels and photovoltaic batteries were installed, which enabled the current 12.7 nautical mile luminous range.

Punta Conscriptos Lighthouse

The building of this lighthouse began on 30 December 1929 in the southern end of Golfo Nuevo in the province of Chubut. The work was under the management of Second tower guard Alfredo Vineis, First Worker Nicolás Di Vincenzo, Second Guard Antonio Pietraccone and 10 drafterees from the complement of the Beaconing Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY."

The current structure of the lighthouse is a truncated pyramid tower painted with black, formerly powered with acetylene gas, which gave it a 15.3-mile luminous range. On 27 March 1986, the power source was replaced, and solar panels and photovoltaic batteries were installed, which provide the light with a 10.5 nautical mile luminous range.



Chubut Lighthouse

The building of the light, which is located in the southern end of the mouth of Chubut river, was under the management of Second Lieutenant Alfredo Attewell, with staff from the Beaconing division at the Argentine Naval Hydrographic Service and the complement of the Beaconing Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY".

Starting date of works: 29 September, 1933
Date on which it became operational: 2 October 1933

In this particular, it is an 11.5 metres truncated pyramid tower with two horizontal white bands and a black central one. In 1985, its original acetylene gas power supply was replaced by another one supplied with solar panels and photovoltaic batteries, which provided the light with a 6.5 nautical mile luminous range.

Punta Lobos Lighthouse

It is located 140 km S of the city of Puerto Madryn, in the province of Chubut. Its building was in line with the General Beaconing Plan of the Maritime Coastal Area and Senior Chief Petty Officer, Nicolás Caraus, Lightkeeper, was responsible for the works.

Starting date of works: 10 September 1948
Date on which it became operational: 20 December 1948

Punta Lobos lighthouse is a 14 metre high cylindrical tower built of reinforced concrete, with horizontal white and red painted bands, powered with acetylene gas through a 1000 mm diameter lens which enabled a 13.7 nautical mile nominal luminous range. Nowadays, it has photovoltaic power.

Cabo Raso Lighthouse

It is located 60 miles away from the city of Rawson, province of Chubut. This light derives from a project submitted on 29 April 1925 in order to provide safety to navigation during night hours in the spot between Salaverría reef and the coast. In June 1925, the ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", used for beaconing tasks, was appointed for the commencement of the works.

The lighthouse comprises two white overlapped truncated pyramid towers. The optical device is located over the inferior tower and the battery box cell at the bottom of the building. It has a 23 metres overall height and nowadays, it runs with photovoltaic power.

San José Lighthouse

It is located on the cape bearing the same name, in the province of Chubut. In September 1915, the Navy Ministry was requested to install an automatic light capable of signalling Salaverría reef, located 10 to 12 miles from San José cape. The project was approved by the Navy Ministry, Vice Admiral Juan Pablo Sáenz Valiente.

Starting date of works: 01 June 1917

Date on which it became operative: 25 July 1917

The lighthouse is a black truncated pyramid tower, which is 16.5 metres in height. The luminous device was powered with acetylene gas battery boxes, which provided it with a 20 nautical mile range.

In 1986, the old gas system was replaced by a photovoltaic one with solar panels that provided it with a 13.1 nautical miles luminous range.



Isla Rasa Lighthouse

It is in the northern end of Golfo San Jorge, in the province of Chubut. Its building was approved on 28 July 1915 so that it could point the danger that the Rasa Island represented.

Transport ARA "AZOPARDO" was commissioned for the fulfilment of the task.

Starting date of works: 2 September 1915

Date of termination of the works: 7 September 1915

Date on which it became operational: different technical failures with the light lantern delayed the beginning of the operation of the light until 6 June 1917.

The initial tower was a 7.5 metre cylindrical iron structure, fully painted with black with a 10 mile luminous range. In 1930, due to the advanced state of deterioration of its structure, it was replaced with a 6 metre cylindrical tube, which was also painted with black. In 1982, the acetylene gas power system was replaced by solar panels and photovoltaic batteries, for which the luminous range is 9.3 nautical mile.

Cabo Aristizábal Lighthouse

It is in the northern end of Golfo San Jorge, in the province of Chubut.

Starting date of works: 11 June 1917

Date on which it became operational: 17 June 1917

During 1977 and as a consequence of the need of improving its luminous range, a new tower was decided to be built. Then, a lantern with a better initial range was installed, which improved the night signal.

Nowadays, the light has a black truncated pyramid structure with an inner similar tower. It is 16 metres high and it has a 10.7 nautical miles luminous range. Since 8 December 1984, it is powered with solar panels and photovoltaic batteries.

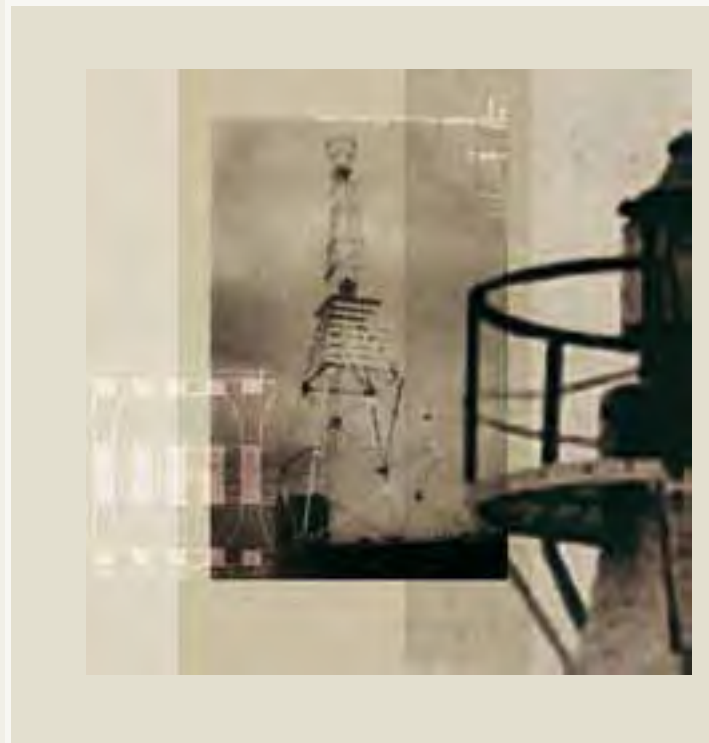
Guzmán Lighthouse

It is located 17 km to the south of Blanco cape and approximately 100 km to the north of Puerto Deseado, in the province of Santa Cruz. It was built in the same place where an old beacon from the beginning of the century was installed.

The staff that helped with its building was transported by ARA "PRIMERO DE MAYO" to Cabo Blanco Lighthouse and from that place, they were transported on a truck to the site where they were finally going to be settled, arriving on 25 January 1928.

Date on which it became operational: 10 February 1928

Guzman Lighthouse is a black iron 17-metre truncated pyramid tower with a battery box at the bottom. The light sign is provided with a photovoltaic device, which enables a 10-mile luminous range. After that, on 25 January 1971 a diurnal characteristic was added, which comprises black sheets with an orange diamond in the middle of it.



Cabo Guardián Lighthouse

It is in Laura bay, 166 km to the south of Puerto Deseado in the province of Santa Cruz, on Guardián cape. It is approximately 10 metres in height and it is a particular light because it advances in the sea and has a reddish gravel colour. It is surrounded by ledges and shallows which extend up to 5 miles.

This lighthouse was installed with the purpose of identifying the Bellaco rock, which is very dangerous for the mariners. Petty Officer 2nd Class Lightkeeper Vicente de Zeta was responsible for the building and transported the materials and the staff in the Beaconing Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY".

Starting date of works: 14 March 1928

Date on which it became operational: 30 April 1928

The original tower was made of iron, a quadrangular shaped pyramid with an upper platform with signal box and rail. It was painted with black and it was 36 metres high. The luminous sign is provided with a photovoltaic equipment with solar panels and batteries, which has a 13.7 nautical miles luminous range in the white light mode and 11.8 nautical miles in the red-light mode. During the daylight, it is identified with horizontal sheets, painted alternately in black and white.

Later, on 27 February 1975, an iron quadrangular structure was built inside the tower, for which the sheets and the whole structure were completely painted with black.

Campana Lighthouse

It is located 160 km to the south of Puerto Deseado, in the province of Santa Cruz. Its construction began on 12 February 1928. Staff personnel and materials were disembarked from the Beacons Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY" and they arrived at Laura bay by truck, where it was decided to install the lighthouse.

Date on which it became operational: 30 March 1928

The tower has an iron shaped truncated pyramid structure, with an upper platform that holds the lantern and a protection railing. It was originally powered with a battery with nine acetylene boxes that provided a six-month autonomy in the use until the next replacement was carried out. Nowadays, it is a photovoltaic light. The tower was, and still is, 26 metres in height, which provided a luminous range of 9.9 nautical miles for the red mode and 11.9 nautical miles for the white mode.

Cabo Curioso Lighthouse

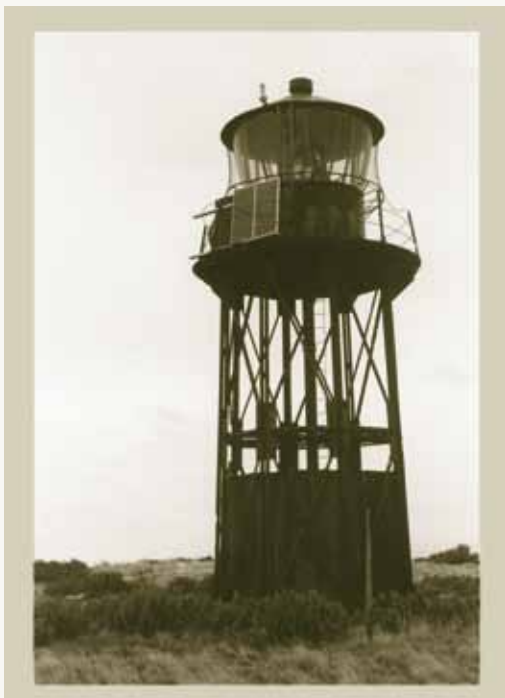
It is located 14 km to the northeast of San Julián port, in the province of Santa Cruz.

On 25 March 1922, the Beacons Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY" departed from Puerto Militar (nowadays referred to as Puerto Belgrano) to San Julián. Works began in the geographic feature called Curioso cape.

Starting date of works: 22 May 1922

Date on which it became operational: 01 August 1922

The tower is a reinforced concrete four-leg structure, truncated pyramid shaped and with an upper platform that holds the iron signal box. It is 23 metres in height. Nowadays, it is painted with horizontal black stripes. The luminous sign has a photovoltaic device of solar panels and batteries, which provide a 13.7 nautical mile luminous range.



Cabo San Francisco de Paula lighthouse

It was built between Santa Cruz and San Julián ports, 70 km south from the latter, in the province of Santa Cruz.

The staff personnel and the materials were carried by the Beacons Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", which departed from Buenos Aires port on 26 January 1917 and arrived at San Julian on 5 February of that same year.

Work Starting date: 13 March 1917.

Date on which it became operational: 15 April 1917

It is a prismatic tower made of iron, 8.5 metres high and painted with black. Its power source is a photovoltaic device with solar panels and batteries that provide the light with a 13.7 mile luminous range.

Santa Cruz Lighthouse

It is located 20-kilometre to the south east of Santa Cruz port, over a 150-metre land elevation and next to Entrada mount.

In August 1922, it was decided to build a lighthouse in the coast of Santa Cruz port. The Battleship ARA "ALMIRANTE BROWN" and on 25 December 1922, Transport "RIO NEGRO" disembarked the personnel in Quilla Point for its building.

Date on which it became operational: 24 February 1923

The tower is a white cylindrical structure with a black signal box, placed on a cylindrical tower, which is also black.

It is 12 metres in height, initially powered by acetylene tubes that provided the light with a 12.9 nautical miles luminous range. Nowadays, it is powered with photovoltaic energy.

Coig Lighthouse

It is placed near the old Coig port (nowadays, Coig estuary) located 180 km to the north of the city of Río Gallegos, in the province of Santa Cruz. It is easy to recognize the estuary because it is the only feature along the coast of Santa Cruz port and Buen Tiempo cape.

Port Coig was a compulsory port of exit for sheep production in the farms located in the area, for which it was necessary to set-up a luminous sign enabling the arrival to the coast.

Starting date of the works: July 1947

Date on which it became operational: 12 January 1948

The tower is a cylindrical structure made of reinforced concrete, with a red signal box in the upper part, which holds the luminous device. It is 11 metres high and is painted with horizontal red and white stripes. Originally, it ran with acetylene gas, which enabled a 20 mile luminous range. In April 1992, the luminous device turned out to be powered with solar panels and photovoltaic batteries, with a 13.1 nautical mile luminous range.

Buen Tiempo Lighthouse

It is settled on the cape bearing the same name, it is 10.5 metres high and located in the northern coast of Río Gallegos, in the province of Santa Cruz. A project approved by File No. 3961, dated 17 July 1915 confirmed its building.

Lieutenant Julián Fablet, ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", was responsible for the management of the work together with other 15 people from the vessel complement and the Light and Beacons division.

Dates on which work began: 20 February 1917

Date on which it became operational: 08 April 1917

The building is a prismatic tower, built of iron with a platform, railing and signal box. It is 9 metre high and it is fully painted with black, powered with solar panels and photovoltaic batteries which enable a 13.7-mile optical luminous range.

Magallanes Lighthouse

It is built in a deserts area, 200 km to the north of the city of Río Grande and 800 metres from the milestone which signals the limit with the Republic of Chile. It is located on Espíritu Santo cape, on the northern end of Isla Grande de Tierra del Fuego, signalling the eastern entrance to Magallanes strait.

Its location was carried out by eight men from the Beacons division of the Argentine Naval Hydrographic Service, under the supervision of First Petty Officer Lightkeeper, Julio Santamaría, with the support of vehicles and staff from the Navy Infantry Battalion No. 5 settled in the city of Río Grande.

Starting date of works: 02 December 1976

Date on which it became operational: 21 December 1976

The tower is an iron 13.5 metres high structure, with seven yellow and black horizontal alternated stripes, located on a ravine which is 40 metre above the sea level. At its foot, it had a box for the acetylene gas battery boxes which provide the light with a 12.5 mile luminous range. On 19 August 1993, TOTAL SA set up a gas pipeline (that fuelled Estación de Control de Tráfico Hito 1) to transport the liquid towards a compressor, which charged a battery and supplied the light lantern. All the installation material, compressor, engine and generator were donated by the before mentioned company.

Since April 2001, the light is powered with photovoltaic energy.

Páramo lighthouse

On the peninsula bearing the same name, it constitutes the north end of San Sebastián bay, 120 km away from the city of Río Grande, in the province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

In 1923, it was convened that it was necessary to set up a lighthouse in peninsula El Páramo due to the number of vessels that operated in the area carrying the shipments of the slaughterhouses from Río Grande.

Starting date of works: 01 February 1924

Date on which it became operational: 31 March 1924

The truncated pyramid lighthouse tower is 17.5 metres high. There is an upper platform with a signal box, where there used to be a light device powered with acetylene gas tubes which provided a 10.3 nautical miles luminous range. The diurnal characteristic was provided by horizontal sheets with black and yellow stripes and the remaining was painted with black. Since 1998, it is powered with photovoltaic energy.



San Sebastián Lighthouse

It is in the southern end of San Sebastián bay, in the province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. This bay, which is located between Arenas point and San Sebastián cape, has a 10 mile entrance and a 13.5 mile distance from the entrance to the coast.

Due to the characteristics of the bay and with the aim of improving the maritime beaconing, on 31 January 1949, the building of the lighthouse began. The works were under the supervision of Senior Chief Petty Officer Lightkeeper, Nicolás Caraus.

Date on which it became operational: 18 April 1949.

The lighthouse tower is cylindrical and made of reinforced concrete, with an upper platform that holds the signal box where the acetylene gas light equipment is settled. It is 11 metres in height with a 13.6 nautical mile luminous range. Nowadays, it uses photovoltaic energy.

Cabo Domingo Lighthouse

It is 10 kilometres to the north of the city of Río Grande, in the province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. It is located on a cape, after which it was named, with a very distinguishable 80-metre high ravine, slightly reddish, which falls abruptly into the sea.

During January 1933, it began to be built on the highest area of Domingo cape, so that the signal was protected from the permanent land crumbling. 11 men took three days to fulfil the work.

Date on which it became operational: 15 January 1933

Nowadays, the metallic triangular prismatic tower has horizontal white and black painted bands. It is 6 metres in height. It was firstly powered with acetylene gas, which provided it with a 11.6 nautical mile luminous range. Nowadays, it uses photovoltaic power and reaches a 7.3 nautical mile luminous range.

Cabo Peñas Lighthouse

It is in the southern end of Río Grande, province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur in the oriental plateau of Peñas cape, on a 30-metre high ledge. In the surroundings, and up to 2 miles from the coast, there is a large number of semi-submerged rocks which turn navigation difficult.

On 27 September 1916, the budget for the construction was approved and First-Class Tower Guard Augusto Baccarini supervised the works.

Date on which it became operational: 05 December 1916

The signal is a truncated pyramid structure painted with black, powered with photovoltaic energy and 13 metres in height. Formerly, it had an 18 nautical mile luminous range, nowadays it has a 10.1 nautical mile luminous range.

Cabo San Pablo Lighthouse

It is located in the southern coast of the province of Tierra del Fuego, Antártidas e Islas del Atlántico Sur, 30-mile S of Río Grande; on San Pablo Cape, an isolated mount, distinguishable for its round shape that rises above the coastline. *The Sailing Directions Part III printed by the Argentine Naval Hydrographic Service states that "...its slopes, near the top, make it look like a gable roof..."*.

Its building began on 15 March 1945 and was supervised by the Senior Chief Petty Officer, Lightkeeper Nicolás Caraus.

During December 1949, a seismic movement occurred, and the tower was dangerously tilted. Such situation forced the removal of the equipment and disabled the signal, as a consequence of which the reconstruction of the lighthouse was ordered in 1966.

The signal is a 6-metre high yellow truncated pyramid tower, with a black triangle painted with its vertex upside down. Besides, it has a platform in the upper part, used for placing the luminous lantern, powered with photovoltaic energy, which provides it with a 11.2 nautical miles luminous range.

Buen Suceso Lighthouse

It is in the southern point of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur on the southern coast of the bay bearing the same name, in front of Le Maire strait. Buen Suceso bay is a deep 2.15 mile wide entrance *...that opens to the west in a deep-V shape, truncated at the back by a wide sand beach, surrounded by mountains of regular height, which shelter vessels in the anchorage...* (Sailing directions Part III of the Argentine Naval Hydrographic Service)

Buen Suceso Cape is an excellent reference for mariners. The building of the lighthouse was under the suppression of the commander of the Beaconing Vessel ARA "ALFÉREZ MACKINLAY", Lieutenant Ramón Poch.

Starting date of works: 03 November 1916

Date on which it became operational: 08 November 1916

Two years later, and due to failures in the structure, it was replaced by a new tower. The work was performed by twelve men from the Light division, under the supervision of Lieutenant Carlos Sciarano. On 9 December 1928, the lighthouse became operational for the accomplishment of the public service, powered with acetylene gas.

The iron tower, consists of a tube with a square with horizontal red and white bands. The tower is five metres tall. On 1 February 1985, the power supply was replaced by a solar panel device and photovoltaic batteries which provide it with an 8.9 nautical mile range.

San Gonzalo Lighthouse

This luminous sign is located in Aguirre Bay, province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Due to topographic constraints, the lighthouse could not be set up in the intended place and it was finally placed on Kinnaird point.

Starting date of works: 1928

Date on which it became operational: 20 December 1928

In 1970, it was decided to be replaced because the structure was highly deteriorated. Transport ARA "BAHÍA AGUIRRE" carried it to Ushuaia and from that city to the place of settlement, it was transported by Dispatch Boat ARA "GOYENA". It was inaugurated on 4 May 1970.

The lighthouse is an iron truncated pyramid tower with alternated horizontal red and yellow bands. It is 7 metres in height, which provides it with a 7.2 mile luminous range. Since 10 April 1985, the light was powered with photovoltaic energy through solar panels and batteries. Due to the serious decay of the structure, it was replaced in 2002 by a cylindric one, built of plastic reinforced with fiberglass, painted with horizontal green, white and green stripes.

Cabo San Pío Lighthouse

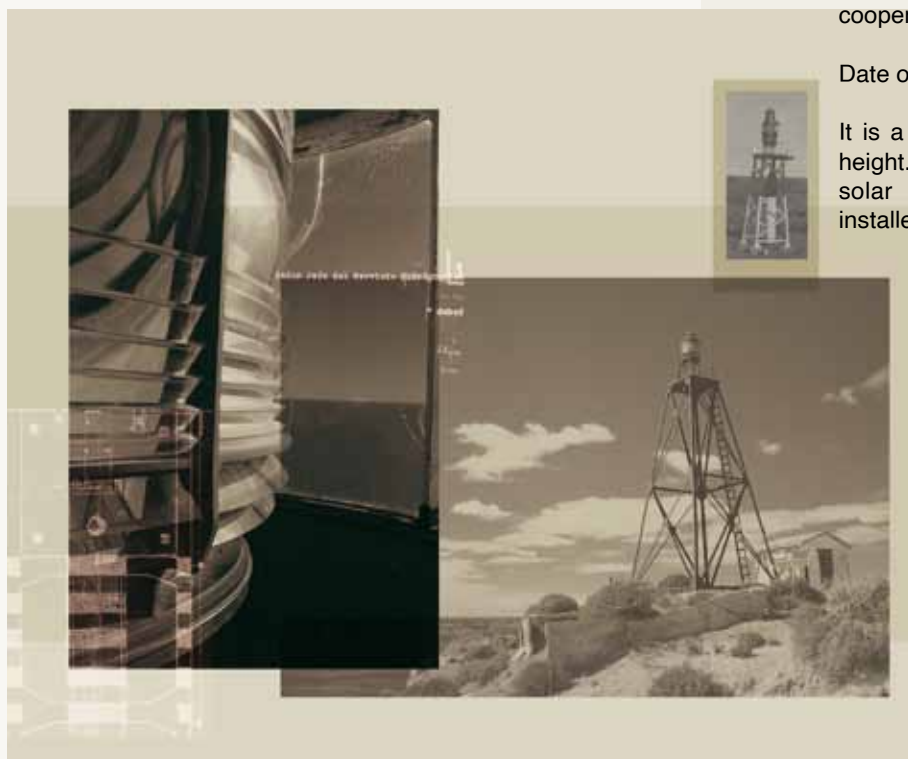
This light is in front of Nueva island, in the entry to Beagle channel.

On 22 December 1918, then Hydrographic Vessel ARA PIEDRA BUENA's commander and the chief of the Departments of the Navy Ministry in Tierra del Fuego and Vírgenes cape, Lieutenant Francisco Stewart, explored the area of Beagle channel.

On 19 February 1919, a commission with 8 men disembarked in Ranchos port, a league from San Pío cape. Local inhabitants cooperated with the task.

Date on which it became operational: 22 March 1919

It is a conic tower, with white and red bands and 8-metres in height. The current luminous range is 9.2 nautical miles, with solar panels and photovoltaic batteries. The device was installed in March 1985.



Miscellaneous

From 11 to 29 September 2002, there was an exposition of the First Painting Room commemorating the 100th Anniversary of Año Nuevo Light.

It was organized in the headquarters of the SHN, Vice Admiral D. Juan Pablo Sáenz Valiente building.

It was inspired in “Argentine Lighthouses”. There were 40 paintings of selected invited artists.

Año Nuevo Lighthouse is located on Observatorio island, to the north of Isla de los Estados – province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Executive Decree N° 64/99 dated 29 January 1999 declares the light a National Heritage Monument.



1st Prize
“Año Nuevo Lighthouse”
Author: Jesús Eduardo Poblet
Technique: Acrylic

During the event, prizes and acknowledgements were awarded to the following exhibitors:

Prizes

1st Prize :
Mr. D. JESUS EDUARDO POBLET
Commander (ROD)
Title: “AÑO NUEVO LIGHTHOUSE”
Technique: Acrylic

2nd Prize:
Mr. DANIEL PELLEGATA
Title: “RÍO NEGRO LIGHTHOUSE”
Technique: Water Colours

3rd Prize:
Ms. Laura Gerlero
Title: “QUERANDÍ LIGHTHOUSE”
Technique: Water Colours

4th Prize:
Ms. ELVIRA CHAPO
Title: “CABO VÍRGENES LIGHTHOUSE”
Technique: Combined



2nd Prize
“Río Negro Lighthouse”
Author: Daniel Pellegata
Technique: Water Colours

3rd Prize
 Title: "QUERANDÍ
 LIGHTHOUSE"
 Ms. Laura Gerlero



The exhibition was an initiative carried out by the joint effort of several institutions, such as the Argentine Naval Hydrographic Service, the Marine Art Museum and the Friend Association of Isla de los Estados. (CHUANISIN)

On 1 October 2002, it was the 100th Anniversary of Año Nuevo Lighthouse. Tierra del Fuego, which was discovered by Hernando de Magallanes in 1520, was a land where significant events for the history of our country took place due to the colonization of the missions of Anglican Protestants in the first place and of Salesian Catholics, in the second one.

Therefore the 100th commemoration of Año Nuevo Lighthouse reconfirms the historic values and it is an opportunity to recall those mariners whose efforts contributed to foster the naval and commercial development of our homeland.



4th Prize
 Title: "CABO VIRGENES
 LIGHTHOUSE"
 Ms. ELVIRA CHAPO

ACKNOWLEDGEMENTS:

1st. ACKNOWLEDGEMENT:
 Mr. NICOLAS CAUBARRERE
 Title: "JOSE IGNACIO LIGHTHOUSE" - URUGUAY
 Technique: Oil

2nd ACKNOWLEDGEMENT:
 Ms. ADELA TARRAF
 Title: "PUNTA MOGOTES LIGHTHOUSE FROM THE SEA"
 Low embossment - Stone, metal and light

3rd. ACKNOWLEDGEMENT:
 Ms. MARCELA GOLINELLI
 Title: "A BAY GUARDIAN"
 Technique: Combined

4th ACKNOWLEDGEMENT:
 Ms. IRENE DE FUSCO
 Title: "CLAROMECO LIGHTHOUSE"
 Technique: Oil

Bibliography

BEACONING DEPARTMENT

Technical Secretariat. Files containing the History of Lighthouses:

San Antonio Lighthouse Part I - File Nº 6/a
Punta Médanos Lighthouse File Nº 7/a
Querandí Lighthouse File Nº 10
Punta Mogotes Lighthouse File Nº 11/a
Quequén Lighthouse File Nº 14
Claromecó Lighthouse File Nº 16
Cabo Blanco Lighthouse File Nº 59/60
Cabo Vírgenes Lighthouse: File Nº 77/a
Recalada a Bahía Blanca Lighthouse: File Nº 17
El Rincón Lighthouse: File Nº 20
Segunda Barranca Lighthouse: File Nº 22
Río Negro Lighthouse: File Nº 23
Punta Delgada Lighthouse: File Nº 36
San Jorge Lighthouse: File Nº 58
San Diego Lighthouse: File Nº 86
Buen Suceso Lighthouse: File Nº 87
Año Nuevo Lighthouse: File Nº 83
Le Maire Lighthouse: File Nº 85
Cabo San Pío Lighthouse: File Nº 91
Les Eclaireurs Lighthouse: File Nº 93
Martín García Lighthouse: File Nº 1, page 4.

ARGENTINE NAVY

Navy Historic Research Department. Historia Marítima Argentina. Book VIII Exploraciones, hidrografía y cartografía. Buenos Aires, 1990.

ARGENTINE NAVY

Argentine Naval Hydrographic Service. Los faros de las costas argentinas (1st Part), Boletín del Centro Naval, Book 113, number 778, pp.263-278. Buenos Aires, 1995.

ARGENTINE NAVY

Argentine Naval Hydrographic Service. Los faros de las costas argentinas (2nd Part), Book 113, number 780, pp.777-790, Buenos Aires, 1995.

ARGENTINE NAVY

Argentine Naval Hydrographic Service. Los faros de las costas argentinas (3rd Part), Book 113, number 781, pp.131-150, Buenos Aires, 1995.

PICCIRILLI, Ricardo; ROMAY, Francisco and GIANELLO, Leoncio. Diccionario Histórico Argentino. Ediciones Históricas Argentinas, Buenos Aires, 1954

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO HISPANO-AMERICANO

Editorial Montaner y Simón. Book IX. Barcelona, 1992.

GRAN ENCICLOPEDIA DEL MUNDO

Durvan S.A. Ediciones. Book VIII, Bilbao, 1970.

THE ENCYCLOPEDIA AMERICANA

American Corporation, Volum 17 Library of Congress. USA, 1961.

COLLIER'S ENCYCLOPEDIA

The Crowell-Collier Publishing Company, Volumen 14. USA, 1963.

LA PRENSA

"El faro Punta Médanos vigila". Clucellas, María Isabel; 12 March 1982

LARIA, Carlos Salvador

El Faro del Río Negro (1887-1987). Martín Fierro Impresores, Mendoza, 1987.

PACCIORETTI, Jorge Horacio - Captain

Los primeros faros patagónicos. Boletín del Centro Naval Nº 729, Book XCIX, Year C, Oct.Dec.1981; pages 277 to 284.

PIERROU, Enrique Jorge - Lieutenant Commander (ROD)

90 años de labor de la ARMADA ARGENTINA en la Antártida
Argentine Naval Hydrographic Service - H-919 Buenos Aires, 1975.

ARGENTINE NAVY

Centenario del Servicio de Hidrografía Naval. 1879 - 6 June 1979 Buenos Aires, pages 27 to 31.

GACETA MARINERA

25° Aniversario. Pages 66 to 68.

INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR (I.G.M.)

Toponimia de la República Argentina. Book I, 1st Part.

BELZA, Juan E

Romancero del topónimo fueguino, 1978.

ENTRAIGAS, Jorge Raúl

El faro de Río Negro.

ARGENTINE NAVY. Argentine Naval Hydrographic Service

Faros y Señales Marítimas, Parte I, Río de la Plata, H-211, Buenos Aires.

ARGENTINE NAVY. Argentine Naval Hydrographic Service

Faros y Señales Marítimas, Parte II, Costa del Atlántico, H-212, Buenos Aires.

ARGENTINE NAVY. Argentine Naval Hydrographic Service

Faros y Señales Marítimas, Parte III, Tierra del Fuego, canales e islas adyacentes, islas Malvinas y Antártida Argentina, H-213, Buenos Aires.

ARGENTINE NAVY. Argentine Naval Hydrographic Service

Libro de Visitas del Faro Punta Mogotes (1896-1898).

ARGENTINE NAVY. Argentine Naval Hydrographic Service

Derrotero I, II, III and V - Buenos Aires.

BOCANERA, R

Un viaje al faro del fin del mundo. Boletín del Centro Naval, Number 792, Edition 116. BUENOS AIRES.

ARMADA ARGENTINA

1885-1886 Necesidad de faros en nuestra costa. Boletín del Centro Naval, Book 3 (1885-1886) 440-443, Buenos Aires.

ARGENTINE NAVY

Necesidad de un faro en la boca del río Negro. Boletín del Centro Naval. Book 3 (1885-1886) 587-590, Buenos Aires.

FERNÁNDEZ, H. J.

100 años. El Faro de Punta Mogotes (1891-1991). Luz y guía. Mar del Plata.

LUIGGI, A.

Los nuevos faros de la República Argentina (Memory presented during the 2nd Scientific Latin American Congress celebrated in Montevideo). Imprenta de la Revista Técnica. Buenos Aires, 1901a.

LUIGGI, A.

Obras del puerto militar. Proyectos de Faros y Semáforos en relación con las Obras del Puerto Militar, Buenos Aires, 1901b.

MORANDI, M. C.

Antecedentes de los faros argentinos. Revista del Instituto Argentino de Navegación, No. 4, pp. 9-13. Buenos Aires, 1995.

MORENO VERA, V.

Faro de Cabo Vírgenes. Boletín del Centro Naval, Book 22: pp. 208-210, ARGENTINE NAVY, Buenos Aires.

VAIRO, C. P.

La isla de los Estados y el faro del Fin del Mundo. Zaquier & Urruty Publications, Ushuaia Maritime Museum. Ushuaia, 1997.

*A Lighthouse is a gaze of Civilization
over the sons and daughters scattered over the Ocean...*

MACEDONIO FERNÁNDEZ



Naval Hydrographic Service

