

**De Jesús Garcez, Henrique José ; Morán, Sebastián Emiliano**

*Destellos en el mar: estudio comparado del Faro de la Barra, en Brasil y el Faro Recalada a Bahía Blanca, como forjadores de identidad patrimonial*

Temas de historia argentina y americana N° 24, 2016

Este documento está disponible en la Biblioteca Digital de la Universidad Católica Argentina, repositorio institucional desarrollado por la Biblioteca Central "San Benito Abad". Su objetivo es difundir y preservar la producción intelectual de la Institución.

La Biblioteca posee la autorización del autor para su divulgación en línea.

Cómo citar el documento:

De Jesús Garcez, Henrique José, Morán, Sebastián Emiliano. "Destellos en el mar : estudio comparado del Faro de la Barra, en Brasil y el Faro Recalada a Bahía Blanca, como forjadores de identidad patrimonial" [en línea], *Temas de Historia Argentina y Americana* 24 (2016). Disponible en:  
<http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/destellos-mar-forjadores-identidad-patrimonial.pdf> [Fecha de consulta:.....]

# **Destellos en el mar: estudio comparado del Faro de la Barra, en Brasil y el Faro Recalada a Bahía Blanca, como forjadores de identidad patrimonial\***

HENRIQUE JOSÉ DE JESÚS GARCEZ  
CENTRO UNIVERSIDAD DE LA CIUDAD,  
RÍO DE JANEIRO, BRASIL  
riquegarcez@gmail.com

SEBASTIÁN EMILIANO MORÁN  
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS,  
NAVALES, ARMADA ARGENTINA - USAL  
smoran\_viru@hotmail.com

## RESUMEN

El presente trabajo intenta abordar un estudio comparado de dos casos de significativa importancia patrimonial: el Faro de la Barra, construido en 1698 en el Fuerte de San Antonio de la Barra en la ciudad de Salvador, en aquel momento capital de la colonia portuguesa de Brasil, y el Faro Recalada, inaugurado en 1906 por iniciativa del Ministerio de Marina, ubicado en el balneario bonaerense de Monte Hermoso y uno de los más altos de Sudamérica. Su importancia patrimonial, su aporte en la construcción de identidades locales y nacionales, y su relevancia para los circuitos turísticos de los que forman parte, son algunos de los temas a desarrollar en este trabajo.

## PALABRAS CLAVE

Faros – Patrimonio – Turismo – Identidad

\* Fecha de recepción del artículo: 11/08/2016. Fecha de aceptación: 14/10/2016

*TEMAS DE HISTORIA ARGENTINA Y AMERICANA, XXIV (ENERO-DICIEMBRE DE 2016) pp. 125-144*

## ABSTRACT

This present work address a comparative study of two cases of significant heritage importance: the Barra Lighthouse, the oldest in this Americas, built in 1698 in San Antonio da Barra Fort in Salvador, at the time the capital of the Portuguese colony in Brazil, and Recalada Lighthouse, built in 1906 by the initiative of the Navy Ministry, located in Monte Hermoso and one of the highest in South America. It's heritage significance, their contribution in building local and national identities and their relevance to the tourist circuits that are part, are some of the themes to be developed in this work.

## KEY WORDS

Lighthouses – Patrimony – Tourism – Identity

## A MODOS DE INTRODUCCIÓN

En su Diccionario Militar, Cabanellas define la noción de faro como una “torre con luz para guía de los navegantes. Se sitúa en las salientes de la costa y en los puntos de navegación peligrosa”<sup>1</sup>. Esta breve descripción técnica decididamente no agota la mística y el sentido que guarda este *centinela solitario*, no solo para los navegantes, sino para cualquier espíritu inquieto y curioso que se adentra en su estudio.

Por un lado, el Faro de la Barra es el emblema de una comunidad heredera de la colonia, convirtiéndose en uno de los puntos turísticos más conocidos de su país; por su parte, el Recalada, que se empeña con sus destellos en guiar al navegante hacia Puerto Belgrano y Bahía Blanca, es el ejemplo de un estado moderno que comienza a afianzarse hacia 1880, y en cuyo entorno se levantaron las primeras viviendas de la localidad balnearia.

<sup>1</sup> GUILLERMO CABANELLAS DE TORRES, *Diccionario Militar. Aeronáutico, naval y terrestre*, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1961, p. 282.

Ambos faros, representantes de épocas y ámbitos geográficos distantes, reúnen cualidades que los aproximan y los convierten en elementos forjadores de identidad, testigos silenciosos de los usos, costumbres y hábitos de aquellas comunidades en los que se insertan estos bienes culturales, y en las que se convierten en verdaderos protagonistas.

#### FARO DE LA BARRA, EL PRIMERO DE AMÉRICA

A mediados del siglo XVII Salvador se había convertido en la capital de Brasil, ciudad que ya se configuraba como una de las más grandes de América y uno de los puertos más activos de esta colonia, debido al flujo de salida de las mercancías procedentes de varias partes de Brasil y la recepción de materiales traídos desde la metrópoli europea.

Salvador poseía, en la entrada de la Bahía de Todos los Santos, tres fortificaciones muy próximas una de la otra, todas ubicadas en el actual barrio de la Barra: el Fuerte de San Antonio (1534), el Fuerte de San Diego (1609) y el Fuerte de Santa María (1614) Todos ellos fueron construidos por la corona portuguesa con el fin de proteger la región de los enemigos que la asediaban. De hecho, allí se produjo la primera invasión holandesa por mar en Brasil. Acerca de esa invasión, Eduardo Bueno escribe:

En el instante en que las primeras velas holandesas señalaron delante de Salvador, en la mañana del 08 de Mayo de 1624, lo que estaba a punto de consumarse era una invasión anunciada. Meses antes espías al servicio de España sabían que los holandeses estaban armando una flota para atacar la Bahía (...) El obispo D. Marcos Teixeira convenció el rey para invertir en la construcción de la catedral y no en un fuerte. Salvador, rico tesoro, pero poco seguro”, siguió “una ciudad abierta, defendida por ochenta soldados pagados. (...) No fue difícil para la escuadra de 26 navíos, 3300 hombres y 450 bocas de fuego, encabezados por Jacob Willekens, tomar Salvador<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> EDUARDO BUENO, *Brasil. Uma história: cinco séculos de um país em construção*, Sao Paulo, Leya, 2010, p. 98.

Después de la expulsión de los holandeses de Salvador por las tropas luso-castellanas en 1625, varios informes describen la mala conservación de las fortificaciones de la Bahía de Todos los Santos, así como el frecuente encallamiento de embarcaciones que entraban a la misma.

Las tres fortificaciones comenzaron a ser reconstruidas a partir de 1626, principalmente los fuertes San Diego y Santa María. En el caso del Fuerte de San Antonio, en 1626 un arquitecto francés diseñó la forma de un polígono hexagonal<sup>3</sup>, pero fue un proyecto inconcluso, llevándose adelante otras reconstrucciones en el mismo asentamiento.

La necesidad de construir un faro en la Ponta do Padrão, lugar donde se ubica el Fuerte de San Antonio, vino después de un episodio trágico en las proximidades de la ciudad: el naufragio del navío llamado *Galeão Santíssimo Sacramento*. Esa embarcación que navegaba desde Lisboa a Brasil se hundió en 1668, después de una colisión con un banco de arena en la desembocadura del río Vermelho, causando la muerte de cientos de personas.

La reconstrucción del Fuerte de San Antonio se dio a partir de 1696, durante el gobierno de João Lencaste (1694-1702), y erigió el Faro en sus inmediaciones en 1698. Este primer faro consistió en una gran torre cuadrangular de 22 metros de altura, con una lámpara acristalada de bronce alimentada con aceite de ballena, llamado *Vigia da Barra* o *Farol da Barra*.

De acuerdo con informes del diario de abordaje del comandante inglés Cecil Willian Dampier: “La entrada de la Bahía de Todos los Santos se defiende mediante el imponente Fuerte de San Antonio, cuyas lámparas encendidas y suspendidas para la orientación de los navíos, vimos a la noche”.

<sup>3</sup> Cfr. AUGUSTO DE SOUZA, “Fortificações no Brasil”, em: *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, tomo XLVIII, parte II, Río de Janeiro, 1885, p. 171.

## SUS REFORMAS ENTRE EL IMPERIO Y LA REPUBLICA

Huyendo de las tropas napoleónicas que invadieron Portugal, la familia real y su corte lusitana llegaron a Salvador el 22 de enero 1808, y cuatro días después João VI promulgó el Decreto de Apertura de los Puertos a las Naciones Amigas. Fue una carta real que benefició principalmente a Gran Bretaña, la nación que ayudó en la fuga de la familia real, ya que su comercio con Europa se encontraba impedido al bloqueo continental impuesto por Napoleón Bonaparte. De este modo, se inició el libre comercio de los ingleses con la América portuguesa, y por tanto fue necesario aumentar la señalización náutica en la colonia. Los faros se construyeron a lo largo de la costa brasileña, principalmente en las provincias que tenían mayor movimiento comercial y de exportación, a fin de apoyar y fomentar ese intenso intercambio marítimo entre Europa y Brasil. Además, existía la necesidad de reforma de los faros que se encontraban en mal estado de conservación, como era el caso del de San Antonio de la Barra.

La instalación de la corte lusitana en Río de Janeiro trajo consigo una serie de transformaciones en la estructura de gobierno, creándose organismos estatales como la Junta de Comercio, Agricultura, Industria y Navegación, a la que las autoridades de las provincias encaminaban sus peticiones para la construcción de faros<sup>4</sup>.

En 1820 se inició el reemplazo de la antigua y casi en ruinas torre de San Antonio. Sin embargo, la obra dirigida por lo ingeniero inglés Henry Palmer Phillips llevó 16 años para comenzar<sup>5</sup>. Uno de los recursos controlados por la Junta de Navegación, el llamado *Impuesto de faros*, fue previsto para la provincia de Bahía, permitiendo la reconstrucción del faro.

En el periodo de reconstrucción del faro, el Fuerte de San Antonio fue protagonista de hechos políticos muy importantes para la historia brasileña, siendo tomado por los revolucionarios de la *Sabinada* (1837-1838),

<sup>4</sup> RICARDO SIQUEIRA y NEY DANTAS, *Luzes do Novo Mundo. História dos faróis brasileiros*, Rio de Janeiro, Luminatti, p. 22.

<sup>5</sup> Conf. <http://faroisbrasileiros.com.br>

movimiento separatista pro-republicano que hubo en la provincia de Bahía contra el régimen imperial.

Acerca de la reinauguración del faro, escribió Dantas:

La inauguración fue prevista para 2 de diciembre 1839, en honor al día del nacimiento de D. Pedro II. La torre de 22 metros poseía en principio un dispositivo luminoso catóptrico. Más tarde fue sustituido por un sistema dióptrico de primer orden, mantenido hasta los días de hoy, pero con una máquina eléctrica rotativa. El haz de luz muestra, cada rotación, luces blancas y rojas que pueden ser miradas a 38 millas náuticas de distancia<sup>6</sup>.

El Faro sufrió más intervenciones. En 1890, ganó un sistema de iluminación Barbier incandescente a kerosene. En 1937 fue electrificado para celebrar los 100 años de su primera reforma, y en 1969 el pintado de bandas blancas y negras le dieron su configuración actual; antes de ello, el faro era todo blanco, pero la construcción de un edificio cercano del mismo color comprometía su identificación a la distancia.

Como era exigido a los faros de su época, San Antonio siempre fue custodiado por fareros o torreros que vivían con sus familias en tres residencias adaptadas en el interior de la fortaleza. Esta práctica continuó hasta los años '90, cuando parte de la fortaleza comenzó a albergar también el Museo Náutico de Bahía.

#### LAS CORRIENTES DEL PROGRESO CONTEMPORÁNEO

Los esfuerzos por el balizamiento de las costas argentinas no son recientes, encontrando antiguos antecedentes coloniales. Con el proceso emancipador, las experiencias que siguieron se centraron en la Cuenca del Río de la Plata, comprendiendo que era el lugar donde se concentraba la navegación en torno al puerto de Buenos Aires, y porque desde las guerras de la independencia se había convertido en el principal teatro de ope-

<sup>6</sup> RICARDO SIQUEIRA y NEY DANTAS, *op.cit.*, p. 23.

raciones navales. Fueron así materia de relevamiento los bancos del Río de la Plata, el puerto de la Ensenada, el río Uruguay, entre otras zonas.

Pero será durante la presidencia del Dr. Nicolás Avellaneda (1874 – 1880) que se realicen numerosas exploraciones en el litoral argentino, reconociendo y acrecentando de este modo los logros obtenidos por la administración de Sarmiento.

Avellaneda advirtió que la Nación debía apoyarse en el mar, ya que en su geografía marítima “*operan las corrientes del progreso contemporáneo*”, como lo expresa la Memoria de Guerra y Marina de 1878. Las expediciones de ocupación de la Patagonia, que ya por la Ley del 5 de octubre de 1870 ordenaba trasladar la línea de frontera al Río Negro, permitieron la ocupación de numerosos espacios costeros que requirieron ser protegidos, y una escuadra preparada debía prestar los servicios para fijar estaciones navales en los puntos más importantes. En este contexto de avanzada hacia el sur, en la Memoria de Guerra y Marina de 1875, siendo Ministro de la cartera el Dr. Adolfo Alsina, se afirma: “echase de menos, de una manera sensible, la falta de Faros en la extensa costa hacia la parte sud de la embocadura del Plata y en las costas del Océano”<sup>7</sup>, para lo que fueron presentados proyectos de faros que la Capitanía Central de Puertos se encargó de estudiar.

Estas obras, consideradas sumamente convenientes y de bajo costo, facilitarían el acceso y comercio de los puertos interiores y la navegación en general, dando especial importancia a la entrada del Río de la Plata, Patagones y Bahía Blanca, Laguna de los Padres y el Tuyú, así como el balizamiento de los ríos Paraná y Uruguay<sup>8</sup>. El énfasis puesto en el conocimiento y resguardo costero en las desprovistas costas argentinas, se sintetiza claramente en estas palabras:

Es tiempo pues, de proyectar seriamente un plan general de faros para nuestra costa marítima, al menos desde Patagones hasta el Cabo de San Antonio; y desde esta para el Río de la Plata hasta Martín García; un

<sup>7</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1875*, p. 47.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 496.



plan general de balizas para la grande extensión de nuestros ríos interiores; en que existe navegación establecida...<sup>9</sup>

A todo ello se sumaba la situación desventajosa en la que se encontraba Argentina respecto a la República Oriental del Uruguay, que ya contaba para estos años con los Faros del Cabo Santa María, Banco Inglés, Punta del Este, Colonia, Isla de Farallón y Punta Brava<sup>10</sup>. Las relaciones marítimas argentinas en el Río de la Plata se subordinaban al pilotaje oriental, que monopolizaba el movimiento naviero en la Cuenca. Argentina carecía de un número suficiente de prácticos propios y se veía obligada a tributar por aquellos servicios.

Como podemos apreciar, los estudios hidrográficos, las canalizaciones, los balizamientos y la iluminación de las costas representaban una necesidad imperiosa. Por tal motivo, por decreto del 22 de agosto de 1878, se conformó una comisión para realizar estos trabajos desde Punta Piedras hasta Monte Hermoso<sup>11</sup>, encabezada por el Teniente Coronel de Marina Martín Guerrico, quien el año anterior había relevado y realizado estudios de balizamiento en el Puerto de Bahía Blanca, una zona de difícil navegación y proclive a los naufragios<sup>12</sup>.

La creación de la Oficina Central de Hidrografía en 1879, dependiente de la Marina de Guerra, se comprende en el contexto de este impulso, y fue su fin principal el de construir la carta general hidrográfica y las particulares de sus puertos y ríos<sup>13</sup>.

A partir de 1880, ya con una ocupación efectiva del territorio patagónico, estos esfuerzos reformadores encontraron su materialización. Con el fin de realizar el reconocimiento hidrográfico, el 7 de febrero de 1881

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 497.

<sup>10</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1877*, T. 2, p. 201.

<sup>11</sup> Cfr. JAVIER A. VALLADARES (Coord.), *Faros Argentinos*, Buenos Aires, Servicio de Hidrografía Naval, 2001, p. 13.

<sup>12</sup> Cfr. MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1877*, T.2, p. 57.

<sup>13</sup> Cfr. MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1881*, T.3, p. 531.

fue creada una Comisión de Faros y Balizas de Bahía Blanca presidida por el Sargento Mayor Enrique G. Howard<sup>14</sup>. La seguridad con la que contaban ahora las tierras del sur las hacían propicias para el cultivo, de la mano del desarrollo portuario y, luego, del tendido del ferrocarril, por lo que Bahía Blanca fue uno de los principales puntos a relevar. Se procedió entonces al balizamiento del canal de acceso y la ubicación de un faro flotante, un *pontón-faro*, disponiéndose de un bergantín de casi 400 toneladas llamado “Manuelita”, con un palo con candela alimentada a aceite, “el que puede considerarse como nuestro primer faro marítimo”<sup>15</sup>. A los pocos días de haber sido instalado, el faro era hundido por un fuerte temporal. Valen destacar estas palabras:

Satisfactorio habría sido poder consignar en el número de los trabajos ejecutados, la permanencia del primer faro flotante que se colocó por primera vez en nuestras dilatadas costas, si un temporal de esos que rara vez se producen y contra los cuales es en vano luchar, no hubiera hecho desaparecer el casco del pontón “Manuelita”... En reemplazo del faro flotante que desapareció con el casco... en la noche del 17 de Octubre del año próximo pasado, el 22 de Noviembre del mismo año, se estableció el faro de *Monte Hermoso*, utilizando todo lo que se había podido salvar del buque náufigo<sup>16</sup>.

Este nuevo artefacto, montado provisoriamente sobre las barrancas de Monte Hermoso, contaba con dos farolas elevadas con una luz que podía ser percibida a unas diez millas en buen tiempo. Una carpa era el único refugio para el personal que asistía su funcionamiento, luego reemplazada por una casilla de madera<sup>17</sup>.

Pese a haber sido muy modesta, esta precaria instalación se convirtió en el primer faro terrestre del litoral marítimo argentino. Pero el gran hito para el balizamiento de las costas fue la sanción de la Ley 1390 del 29 de

<sup>14</sup> Cfr. MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1882*, T.2, p. 9.

<sup>15</sup> JAVIER A. VALLADARES (Coord.), *op.cit.*, p. 13.

<sup>16</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1882*, T.2, p. 10.

<sup>17</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1884*, T.2, pp. 45-46.

octubre de 1883, por la que se dispuso la inversión de un millón de pesos moneda nacional en un sistema completo de faros y balizas para el reaseguro de costas, ríos y puertos<sup>18</sup>.

Las metas y resultados pretendidos por esta legislación y por los datos hidrográficos provistos por la División Expedicionaria a Tierra del Fuego e Isla de los Estados, al mando del Coronel de Marina Augusto Lasserre<sup>19</sup>, no tardaron en alcanzar su concreción. Al respecto, elocuentes parecen las palabras de Giacomo Bove, y de la Armada italiana que también exploró las aguas fueguinas, en informe que integra la Memoria de Guerra y Marina del año 1884, quien advirtió la necesidad de un faro en el extremo austral argentino. Bove afirmó que la Isla de los Estados tenía un gran valor por encontrarse próxima al paso entre el Atlántico y el Pacífico, y además porque “sería un verdadero beneficio para la navegación, si el Gobierno Argentino se decidiese a construir en el Cabo ‘San Juan’ un faro, y al fondo del puerto del mismo, una Sub-Prefectura Marítima”<sup>20</sup>.

La misión de Lasserre al Atlántico Sur fue lograda con éxito, quien además de crear la Subprefectura Marítima en la Isla de los Estados, el 25 de mayo de 1884 estableció en la Punta que hoy lleva su nombre, el Faro de San Juan de Salvamento, ubicado al este de la Isla. A partir de allí, el Estado Nacional se mostró empeñado en repetir esta experiencia en otros puntos geográficos, a fin de *dar luz* a las accidentadas costas argentinas.

#### EL INGENIERO LUIGGI Y LOS FAROS ARGENTINOS

Siendo director general de las obras emprendidas en el Puerto Militar de Bahía Blanca, iniciadas a mediados de 1898, Luiggi presentó una memoria sobre los faros argentinos en el Segundo Congreso Científico Latinoamericano realizado en la ciudad de Montevideo, en marzo de 1901. En este informe, el ingeniero italiano reconoció los esfuerzos y adelantos

<sup>18</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1884*, T.1, p. 185.

<sup>19</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1884*, T.1, p. 186.

<sup>20</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1884*, T.3, p. 270.

que Argentina había hecho hasta el momento en materia de balizamiento, habiendo sido él mismo comisionado para realizar un proyecto de instalación de seis faros y farolas de los más urgentes<sup>21</sup>. Ardua tarea le fue encomendada, debiendo analizar minuciosamente las condiciones náuticas, geográficas y logísticas, como la altura, tipo y costo de la torre, que dependen de las condiciones de las costas y de la accesibilidad desde el mar, así como el lugar más propicio para el desembarque de materiales para su erección, y el tipo de aparato lumínico y su alcance óptico. Respecto a los puntos donde deberían ser emplazados los nuevos faros, la recomendación del entonces ministro de Marina, comodoro Martín Rivadavia, fue hacerlo prioritariamente en Monte Hermoso e Isla Lobos —en las proximidades del Puerto Militar en construcción—, Río Chubut, Islas Pengüin y Año Nuevo; también preveía la modificación de la farola de Río Negro en faro de recalada.

El tipo de faro que aconsejaba Luiggi era el *feu-eclair* (relámpago o destello), con lámpara a incandescencia por gas o a vapores de kerosene o acetileno, con períodos de destellos de mayor frecuencia (entre 5" y 10") y una instalación más económica que los antiguos faros, lo que los hacía acreedores de un mayor valor práctico y más eficientes para la navegación y su montaje<sup>22</sup>. En el caso de los faros proyectados en la entrada a Bahía Blanca, su ventaja estaba dada por la cercanía al Puerto Militar y sus buques, lo que le permitía mantener su servicio y reparar los defectos del equipo con mayor facilidad.

Este proyecto sobre el sistema de faros a establecerse en las costas argentinas, fue presentado en 1897 al ministro de Guerra y Marina, Ingeniero Guillermo Villanueva y, aprobado ese mismo año, se llevaría a cabo por etapas conforme a la urgencia que demandara cada caso. Además, los dispositivos ópticos, así como las torres metálicas, debían ser adquiridos en Europa. Como afirma el mismo Luiggi:

<sup>21</sup> LUIS LUIGGI, *Los nuevos faros de la República Argentina*, Buenos Aires, Imprenta de la Revista Técnica, 1901, pp. 9-10.

<sup>22</sup> LUIS LUIGGI, *op.cit.*, pp. 12-15.

Todos estos antecedentes\* fueron remitidos a la Delegación Argentina en Londres, la cual, asesorada por el Ing. Douglass, consultor de la “Trinity House” contrató con la Casa especialista “Barbier et Bernard” de París, que ya había construido varios faros para la Argentina, la provisión de todo el material que debía contratarse para la ejecución de los seis faros<sup>23</sup>.

### “EL RECALADA”

Los antecedentes que hemos descriptos hasta el momento, nos ayudarán a comprender más detalladamente las características de este emblemático faro que se eleva sobre las playas de la ciudad balnearia de Monte Hermoso, siendo hasta hoy el más alto de los faros argentinos y uno de los de mayor altura, entre aquellos de estructura abierta, en toda Sudamérica

Su construcción respondió a la línea de faros recomendada por Luiggi, y fue puesto en servicio a partir del 1º de enero de 1906. Se encuentra sobre la costa sur de la provincia de Buenos Aires, aproximadamente a 7 millas al oeste de la desembocadura del arroyo Sauce Grande. Diferenciándose de la típica torre de mampostería, su estructura abierta vestida de franjas rojas y blancas, se levanta como una moderna torre tubular de 67 mts., sostenida por ocho columnas de hierro fundido y un cilindro central, dentro del cual se despliega la estrecha escalera caracol de casi 300 escalones que conduce a su sistema óptico y lumínico<sup>24</sup>, custodiando a los navegantes con un destello de luz blanca cada nueve segundos.

Iniciada en 1904, la obra fue dirigida por el Ingeniero Luiggi, y los materiales fueron provistos desde Francia por la empresa *Barbier, Bernard & Turenne París Constructeurs*, la misma que se hiciera cargo de la construcción de la torre Eiffel.

\* Referidos a la localización, presupuesto, traslado de materiales y pliego de condiciones de los faros.

<sup>23</sup> LUIS LUIGGI, *op.cit.*, p. 33.

<sup>24</sup> JAVIER A. VALLADARES (Coord.), *op.cit.*, p. 38.

Embaladas sus partes en cajas, este equipo fue transportado por el buque Ushuaia, teniendo grandes dificultades para arribar a la zona debido a su difícil acceso. Una vez en el lugar, Luiggi montó la estructura de hierro sobre una base de cemento de 20 mts. de diámetro, preparada para soportar los fuertes vientos, típicos de aquella zona<sup>25</sup>. Su erección venía a concretar así los anhelos de mejoramiento de seguridad náutica de la entrada a Bahía Blanca, que reclamaba “la supresión de la farola de ‘Monte Hermoso’ para sustituirla por un verdadero faro”<sup>26</sup>.

El primer equipo de iluminación que acompañó a nuestro faro fue un Barbier de dos lentes de 180 grados, con una lámpara incandescente por vapor de petróleo, tal como había sido previsto por el ingeniero italiano. En la Memoria de Marina de 1904 se puede leer este gran hito para la zona:

Se ha terminado un poderoso faro, aparato óptico gran modelo, tercer orden *feu-éclair*, para ser colocado como faro de recalada al puerto de Bahía Blanca: su torre, de sesenta metros de altura, constituida por un tubo central y seis columnas de acero, ha empezado a erigirse en el terreno, y actualmente, como construcción metálica por su altura y resistencia, no tiene superior en el mundo<sup>27</sup>.

La primer reforma de su sistema lumínico fue en junio de 1928, siendo reemplazado por uno automático A.G.A Dalen y realizándose el tendido de cabreadas y la instalación de cañerías para la conducción de gas acetileno. En menos de un mes la obra estaba concluida. El nuevo equipo contó con un destello cada cinco segundos en cada uno de los cuatro campos de acción, es decir, cuatro destellos cada veinte segundos en un giro completo. Según el informe del Torrero 1º Ramón Jacob elevado al Servicio Hidrográfico, en ocasión de verificar el correcto funcionamiento del equipo, el alcance lumínico del equipo era de ocho leguas<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> NICOLÁS CIARNIELLO y MARÍA FERNÁNDEZ DE FRANCESCHINI, *Monte Hermoso. Del País del Diablo a la autonomía*, Bahía Blanca, Casa del Puente Ediciones, 2.009, pp. 68-69.

<sup>26</sup> MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, *Memoria del año 1884*, T.1, pp. 182-183.

<sup>27</sup> MINISTERIO DE MARINA, *Memoria de los años 1903-1904*, p. 27.

<sup>28</sup> Archivo del Departamento Balizamiento – Servicio de Hidrografía Naval, Legajo 17.

Los terrenos donde se levantó nuestro faro pertenecían a don Silvano Dufaur y esposa, María Cardey, vecinos del pueblo de Coronel Dorrego y dueños de grandes extensiones de tierra en la zona. Fue en 1908, luego de dos años de puesta en servicio la nueva instalación, que donaron al Ejecutivo Nacional, presidido por el Dr. José Figueroa Alcorta, una fracción de cuatro hectáreas lindante con otras tierras de su propiedad. En compensación, la familia requirió al Gobierno la instalación de una línea telefónica que comunicara la oficina telegráfica llamada “La Sirena” con su estancia, distantes una de otra aproximadamente 15 cuadras, la que finalmente fue concretada, como puede leerse por los expedientes existentes en el Servicio de Hidrografía Naval.

#### LA NACIENTE LOCALIDAD BALNEARIA

Si el Faro representó un hito que irrumpió en aquellas tierras, también lo fue la aparición del *Hotel de Madera* en 1918. Este hotel fue construido a partir del cargamento de madera de pino que traía consigo la goleta de firma norteamericana *Lucinda Sutton*, la cual se dirigía hacia el puerto de Ingeniero White. Una tormenta provocada a fines del mes de marzo de 1917 provocó el naufragio de la nave, que encalló en el banco Lobos, en las cercanías del faro. Ciarniello y Franceschini explican en detalle los vaivenes del cargamento, que finalmente fue destinado a construir el *Hotel Monte Hermoso*, levantado en terrenos pertenecientes al señor Dufaur y uno de los principales impulsores de la idea, concebida como un emprendimiento con futuro comercial que tomaba como ejemplo el desarrollo logrado en Mar del Plata<sup>29</sup>.

La inauguración del mismo se produjo el 20 de enero de 1918, con gran repercusión en la prensa de Bahía Blanca, estrenando las playas montehermoseñas como balneario de la región y trayendo consigo servicios de transporte, la futura ampliación de las instalaciones y la construcción de caminos, a fin de satisfacer las necesidades de los turistas.

<sup>29</sup> Cfr. NICOLÁS CIARNIELLO y MARÍA FERNÁNDEZ DE FRANCESCHINI, *op.cit.*, p. 88.

Más allá del derrotero que siguió luego este hotel, que cerró sus puertas definitivamente en 1957, es importante mencionarlo porque es el punto de partida para el nacimiento de la posterior ciudad balnearia de Monte Hermoso, surgida del núcleo poblacional que se asentó en torno al hotel y el Faro. Así, ambos se convirtieron en elementos *forjadores de la identidad* de esa localidad. Como menciona Ciarniello:

A partir de la instalación del Faro Recalada en 1906 y muy especialmente en 1918 con la inauguración del hotel de madera Monte Hermoso y la radicación de los primeros pobladores estables, Monte Hermoso pasó a ser un lugar de atracción turística cada vez más importante por sus bellezas naturales<sup>30</sup>.

#### FAROS, TURISMO Y PATRIMONIO

Salvador, lugar donde se ubica el Faro de la Barra, ofrece al mismo un contexto geográfico y patrimonial que realza grandemente su propio valor. Fue la primera capital de Brasil, fundada en 1549, y hoy es uno de los destinos turísticos más importantes del país. Porta consigo el privilegio de ser la tercera metrópoli brasilera, con casi 3 millones de habitantes, y se encuentra dotada de un rico patrimonio histórico heredado por la influencia indígena, africana y portuguesa. Como afirma Portuguez:

Las ciudades históricas, como son conocidos popularmente los sitios arquitectónicos protegidos por la ley en Brasil y en algunos países, tienen en su composición territorial una serie de peculiaridades que las hacen dignas de atención por los investigadores de turismo<sup>31</sup>.

El Faro de la Barra es el punto turístico más antiguo de aquella ciudad. Próximo a la misma, Tomé de Sousa desembarcó con los portugueses en la playa del Puerto de la Barra donde queda el hito fundacional del asentamiento. Si cada lugar o destino turístico se identifica con determi-

<sup>30</sup> NICOLÁS CIARNIELLO y MARÍA FERNÁNDEZ DE FRANCESCHINI, *op.cit.*, p. 16.

<sup>31</sup> Anderson Portuguez Pereira (Org.), *Turismo, Memória e Patrimônio Cultural*, São Paulo, Roca, 2004, p. 3.



nadas imágenes, el Faro es, sin dudas, una de las más representativas de la ciudad soteropolitana. Las palabras de Lohmann y Panosso Neto abonan esta idea:

Muchas imágenes terminan convirtiéndose en estereotipos, o sea, características que se destacan en los “ojos” de las personas. Estas características existen en el destino, pero el destino no se limita a ellas. Así, la imagen de un destino puede ser real o no, y son varios elementos que ayudan a formar tal imagen en el intelecto humano<sup>32</sup>.

Geográficamente, la gran península que es Salvador ofrece al Faro una posición privilegiada, porque desde el extremo sur donde se encuentra situado puede contemplarse el amanecer y la puesta del sol en el horizonte. Su antigua *Ponta do Padrão*, hoy llamada de *Ponta de Santo Antônio*, está rodeada de arrecifes y rocas que recorren toda la costa de la ciudad. Se encuentra entre dos playas populares de la capital bahiana: *Porto da Barra*, con aguas más calmas en Bahía de Todos los Santos, y *Farol da Barra*, más agitada en el Atlántico. También es el punto de partida de uno de los circuitos del desfile en Carnaval, con famosos cantantes brasileros oriundos de Bahía y miles de nativos y turistas.

El barrio de la Barra creció alrededor del faro y de los otros dos fuertes, advirtiéndose marcadas influencias portuguesas, inglesas y africanas hasta los días actuales, como los pequeños muros que cercan las dos playas y las construcciones del siglos XVII y XVIII, que contrastan armónicamente con los nuevos restaurantes, centros comerciales, tiendas, hoteles y edificios modernos donde vive una parte de la elite soteropolitana.

El Fuerte de San Antonio es un bien protegido por el *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)* desde mayo 1938, y el Museo Náutico da Bahía es un punto de gran riqueza patrimonial de la Marina brasilera, en el que se encuentran hallazgos del *Galeão Sacramento*, instrumentos náuticos, réplicas de embarcaciones, piezas valiosas como balas de cañón, mosquetes e imágenes sagradas.

<sup>32</sup> GUILHERME LOHMAN y ALEXANDRE PANOSSO NETO, *Teoria do Turismo: Conceitos, Modelos e Sistemas*, São Paulo, Aleph, 2012, p. 3.

Si bien son tres los faros en Salvador, Itapuã, Monte Serrat y San Antonio de la Barra, debido al litoral cubierto de rocas y arrecifes, el Faro de la Barra sigue siendo el más icónico y emblemático por iluminar la vida de la ciudad.

Más joven en el tiempo, pero también hijo de una época de grandes transformaciones, el Faro Recalada posee una gran entidad patrimonial, habiéndose hecho acreedor de la declaratoria de Monumento Histórico Nacional por la Ley 26.650 de octubre de 2010, por la que se creó el Sistema de Faros Centenarios.

Ubicado a 7 km de Monte Hermoso por el camino costero hacia Sauce Grande, constituye un atractivo para aquellos que se acercan a las cálidas playas de la localidad bonaerense, conformando parte de un circuito regional muy diverso. Recorrido por el milenar yacimiento arqueológico “El Pisadero”, caminatas por la playa, cabalgatas, visitas a cascos históricos de estancia y al Museo de Ciencias Naturales, pesca en la desembocadura del río Sauce Grande y su Laguna, son algunas de las actividades recreativas que pueden realizarse en las proximidades de nuestro Faro, todo enmarcado en una geografía de arena, mar y río distante a poco más de 100 km. de la ciudad portuaria de Bahía Blanca.

Desde 2015, el Faro Recalada forma parte de la *Ruta de los Faros*, un proyecto cultural del Ministerio de Defensa que organiza diferentes circuitos con una lógica que los acerca al visitante y, por tanto, fomenta el turismo local y colabora en la formación de una consciencia patrimonial, ya que muchos de esos faros ya han cumplido la centuria y poseen declaratoria como monumentos. En nuestro caso, *el Recalada* forma el Circuito VII de esta ruta junto con el vecino Faro Claromecó, ubicado en la localidad balnearia homónima.

El Faro también posee un Museo Naval inaugurado en abril de 1999, y quien se anime a subir sus casi 300 peldaños que se elevan sobre su estructura de 67 mts., podrá apreciar la vista de la playa, las dunas y la ciudad.

## FORJADORES DE IDENTIDAD

Llegados a esta instancia, seguramente podremos acordar que ambos Faros, más allá de sus peculiaridades técnicas e históricas y sus diferencias temporales y espaciales, comparten rasgos a pesar de las anteriores, convirtiéndolos en verdaderos *forjadores de identidad*, dado que:

1. Materializan una *etapa de consolidación estatal*. En el caso del Faro de la Barra, expresa los intereses políticos y económicos que tenía Portugal en Salvador, su capital colonial, que buscaba resguardar el flujo comercial brasileño; por su parte, el Faro Recalada refleja una época en la que las principales instituciones del Estado Nacional ya estaban delineadas y era necesario materializar en la práctica aquel esfuerzo reformador, con una presencia efectiva sobre el territorio austral y atento a la seguridad de sus costas.
2. Poseen un *valor patrimonial* de relevancia. El Faro de la Barra se erige sobre una fortaleza defensiva, primer fuerte de Brasil, que durante centurias ha tenido uno de los puertos más activos e importantes del país. En el Recalada se materializa un ejemplo de gran novedad tecnológica para el momento en el que fue construido, además de ser el faro más elevado de Argentina y uno de los más altos de Sudamérica en su tipo.
3. Representan *elementos forjadores de identidad*. Actualmente, el faro brasileño es considerado como uno de los iconos de la capital bahiana, inspirando a artistas y poetas por su larga historia; el faro argentino se convirtió en un núcleo que dio origen, junto con la construcción del *Hotel de madera* en 1918, a la localidad balnearia de Monte Hermoso.
4. Conforman una parte integral de las *redes del turismo* local y nacional, siendo ambos emblemas e imágenes ineludibles de los sitios que ocupan y el paseo obligado de los visitantes, colaborando en la activa consciencia patrimonial y en la vida económica de sus ciudades.

## A MODO DE CONCLUSIÓN

Hemos podido acercarnos a dos casos patrimoniales de gran significancia en la conformación de identidades locales: el *Faro de la Barra*, en la ciudad brasilera de Salvador, y el *Recalada a Bahía Blanca*, en localidad balnearia argentina de Monte Hermoso.

Siendo portadores de un valor histórico que los incorpora en el acervo cultural de sus respectivas naciones, desde nuestro análisis advertimos que no son meras materializaciones estáticas de un período, sino que ese valor se sigue actualizando en aquellos que recuperan su significado, y lo resignifican.

El patrimonio, así como la actividad que fomenta su educación y preservación —como es el caso de la institución museística o el turismo—, es una pieza fundamental en la gestación de la memoria social<sup>33</sup> que colabora en la recreación material del pasado en el presente, sirviendo de puente entre las diferentes corrientes interpretativas de la historia y el patrimonio.

Lejos nos encontramos de abordar el tema desde un rol pasivo e inmutable, donde las generaciones se convierten en colectivos receptores de una herencia que, a su vez, ofrecen como herencia a las siguientes; por el contrario, asumimos la temática desde un espíritu más crítico, sabiendo que no se reciben ni transmiten *absolutos*, como afirman Troncoso y Almirón, sino que ese legado está en constante reformulación.

Partiendo de esta visión de patrimonio y del valor que el mismo posee para el quehacer histórico y museístico, hemos podido aproximarnos a otra realidad cultural que se entreteje en esta peculiar trama: el turismo. Lohmann y Panosso Netto expresan de manera contundente la relación directa que posee esta actividad con la noción de un *patrimonio vivo*:

<sup>33</sup> Cfr. ANTONIO MARTÍN CABELLO, “Tradición y memoria popular: los museos militares y la recreación de la historia”, en: *RIPS*, Vol. 4, núm. 2, 2005, pp. 153-166.

El patrimonio cultural adquiere valor para el turismo, porque, a través de él, es posible la propagación del saber y conocer. Así, los patrimonios culturales del mundo todo se convierten en atractivos turísticos, que motivan a turistas a salir de sus casas y viajar con el fin de conocer de cerca tal monumento, fiesta, cultura, sitio arqueológico, ruina o conjunto arquitectónico<sup>34</sup>.

La construcción del Faro de la Barra vino a agregar más notoriedad a la historia marítima brasilera y americana, así como a enriquecer el turismo en la ciudad de Salvador, ya dueña indiscutible de un gran capital histórico; hoy encontramos, entre sus instalaciones, el Museo Náutico de Bahía, custodio de una rica colección náutica de Brasil. Salvador es conocida en el mundo por su famoso carnaval, musicalidad, playas y sus manifestaciones religiosas, todos rasgos que conforman la identidad bahiana, y el Faro de la Barra viene a configurarse entre todos ellos. En el aspecto de la música, nuestro faro está presente en la letra de diversas canciones de célebres cantantes y compositores, que lo convierten en un protagonista de la ciudad y, por tanto, forjador de identidades.

Por su parte, *el Recalada* se convirtió en un elemento nucleador de la población que posibilitó, junto con la creación del hotel de madera, el nacimiento de los primeros asentamientos de la ciudad de Monte Hermoso. Desde su erección en 1906, el faro vino a reflejar el papel preponderante que cobró en el concierto nacional una ciudad portuaria como Bahía Blanca, y la voluntad de un estado que se concentró en sus intereses marítimos en el sur del territorio nacional, creando el primer Puerto Militar. La seguridad de la actividad comercial portuaria y la militar requirieron de su existencia para guiar a los navegantes.

Estos casos estudiados de un modo comparativo con el fin de encontrar en ellos puntos de encuentro en la conformación de identidades, se ubican en esta dinámica en la que el turismo tiene un rol decisivo a la hora de hacerlos parte de circuitos y manifestaciones culturales.

<sup>34</sup> GUILHERME LOHMAN y ALEXANDRE PANOSSO NETTO, *Teoria do Turismo: conceitos, modelos e sistemas*, 2ª ed., São Paulo, Aleph, 2012, p. 441.