

MUSÉE MARITIME D'USHUAÏA SALLES DE MAQUETTES

La Terre de Feu. Son histoire et ses bateaux

Les modèles navals sélectionnés pour cette exposition gardent une chronologie du développement de la construction navale pendant les cinq derniers siècles. Pour mieux se rendre compte, toutes les maquettes ont été faites à la même échelle (1 : 100) et par le même modéliste naval. L'échelle humaine est représentée par un homme de 1,80 mts. Les accessoires ont été réalisés artisanalement (même les chaînes) et à l'échelle correspondante.

L'histoire de la Terre de Feu a toujours été liée à la mer. En 1948 les premiers vols commerciaux ont commencé. Jusque là, la seule connexion avec le continent était la voie maritime.

SALLE I ALMIRANTE BROWN

N° 2) LE NAVIRE TRINIDAD de Fernão de Magalhães.

En 1520 il navigua dans le détroit qui porte son nom et c'est le premier européen à découvrir les terres appelées « Terre des Feux », bien que son existence ait déjà été envisagée auparavant. Le globe terrestre de John Schöner (1515) et la carte de « Loop Home » (1519) indiquaient la probable union entre les deux océans.

Le navire était un bateau d'origine portugaise évolué de la caravelle. Il pouvait transporter plus d'hommes qu'une caravelle compte tenu de son grand port. Ils possédait deux nouvelles constructions : en proue et en poupe à la façon de châteaux, des donjons. Il possédait des agrès ronds, des voiles carrées.

Pendant les cents ans suivants plusieurs navigateurs sont passés par le détroit. Tous ont dû supporter des fortes tempêtes et des querelles avec les natifs. Ceux qui ont complété le tour du

monde ont été le célèbre « pirate » Francis Drake (1576), Thomas Cavendish (anglais, 1786) ; Oliver Van Noort (hollandais, 1598) et en 1614 Jris Spilbergen (hollandais) dans son cinquième voyage. L'Espagne envoie Sarmiento de Gamboa en 1584 pour prendre possession du détroit et fonder deux villes dont il n'est resté que le nom de l'une d'elles « Port Famine », dû à la mort de tous les colons. L'Espagne reçoit un coup dur en 1588 quand la flotte anglaise défait la célèbre Invincible Armada.

N° 3) BATEAU EENDRACHT

Le passage ne pouvait être utilisé que par les navires de la Compagnie des Indes Orientales. C'est ainsi que d'autres commerçants ont décidé de chercher une nouvelle voie de communication. Schouten et Le Maire y sont parvenus avec le bateau **EENDRACHT**. Ce sont eux les premiers à faire le tour de la Terre de Feu en découvrant la « Mauritius Land » (Péninsule Mitre), « Statent Land » (Ile des Etats) et le fameux « Hoorn Caap » (Cap Horn) en l'honneur du port d'où ils étaient partis. Ils furent mis en prison parce qu'à l'époque on pensa que c'était un mensonge. Le navire (1616) d'origine hollandaise a comme caractéristique la façon dont est construit la coque. Voyez la proue et la poupe avec des amas de planches arrondies. Voilà l'influence des traditions navales de la mer du Nord (Vikings), par contraste avec le navire qui montre la tradition navale Méditerranéenne.

N° 4) CARAVELL NUESTRA SEÑORA DEL BUEN SUCESO

En 1618 avec deux caravelles jumelles, les frères Nodal sont devenus les premiers hommes à faire le tour de la Terre de Feu. Un nouvel essai de l'Espagne pour garder possession d'outremer et pour valider les mots de : Le Maire.

Les manœuvrables caravelles ont été les navires préférés pour réaliser ces voyages d'explorations. Leurs voiles latines leur permettaient d'avancer avec le vent en sens contraire en faisant des bords.

L'origine de ces embarcations viennent des pêcheurs portugais des années 1450. En 1624 l'expédition de Jacques L'Hermite arrive du Pays Bas, de Hollande. Au Baie Nassau sont réalisées d'intéressantes observations des natifs yamana. Quatorze marins sont tués par eux.

Après deux siècles, la Terre de Feu a été très sporadiquement visitée. Les navigateurs essaient de ne pas aller dans cette région. Les raisons sont le climat et les habitants devenus cannibales. Les bateaux passent au sud du Cap Horn, beaucoup d'entre eux coulent ou disparaissent. Ils considèrent la région comme un endroit maudit, pourtant ils sont obligés de le traverser à la recherche des Indes Orientales, puis des trésors du Pérou et plus tard de la Côte orientale de l'Amérique du Nord ainsi que pour la migration en Australie.

En 1642 l'expédition hollandaise d'Hendrik Broer fait le tour de l'Ile des Etats.

En 1712 le capitaine français Freizer confectionne une carte du détroit de Le Maire, et Jabot Roggeveen (hollandais) baptise le Malouines « Novum Belgium » (1721) Les expéditions de Beauchesne (1698), G. Anson (1740), J. Byron (1764) et James Cook (1769), rendent encore plus ténébreuse la navigation australe avec des histoires terribles, des tempêtes, un froid glacial et des rencontres belliqueuses avec les aborigènes.

N° 5) GOÉLETTE NOTRE VRAI CAPITAINE SAN JOSE ET LES ÂMES.

Cette petite goélette a l'honneur d'être le premier navire construit en Terre de feu. En 1765, quelque part au large de la Péninsule Mitre, le Galion espagnol Purísima Concepción a fait naufrage. Avec ses restes, les naufragés ont construit ce bateau qui les a ramenés jusqu'à Buenos Aires – 193 naufragés ont dû subir l'entassement du voyage. D'après l'histoire, quatre d'entr'eux ont trouvé la mort par asphyxie.

SALLE II MIRÓN GONIK

N° 6) CORVETTE DESCUBIERTA CORVETTE ATREVIDA

La corvette Descubierta, avec son commandant italien Alejandro Malaspina, et sa jumelle Atrevida, ont été les navires de l'expédition scientifique la plus importante jamais organisée par l'Espagne dans ses colonies. Ses objectifs, a par ceux spécifiquement scientifiques, étaient de constituer des cartes Maritimes et de connaître la situation politique dans chaque région. Deux excellents bateaux à pointe du progrès de l'époque sont construits pour accomplir cette mission.

Alors qu'en Terre de Feu la vie était presque dans l'âge de la pierre, l'Amérique du Nord connaissait la Révolution de l'Indépendance (1775). En 1776 avait lieu le Virreinato del Río de la Plata, et en 1789 se produisait la Révolution Française.

N° 7) BRICK ESPORA - CUTTER LUISITO

En 1873 le navigateur argentin Luis Piedra Buena coula avec le brick Espora à l'Île des Etats. Avec les restes il construisit le Cutter Luisito qui lui permit de survivre la navigation par la mer australe, sous souveraineté argentine. Ses activités de commerçant et de chasseur d'otaries qu'il avait appris de l'Américain Smiley ont fait de lui le propriétaire de l'Île des Etats. Il a eu d'abord un commerce à San Gregorio et ensuite à Punta Arenas, et un établissement dans la province de Santa Cruz. En 1884, quelques mois avant son départ vers la Terre du Feu avec la Division Expéditionnaire dans l'Atlantique Sud dont son commandant était Auguste Laserre, il meurt à Buenos Aires avec la poste de commandant de l'Armée Argentine.

N° 19) CANONNIÈRE PARANA

Navire enseigne de la Division Expéditionnaire à l'Atlantique Sud, 1884. Quand la flotte arriva à la baie d'Ushuaïa, ils trouvèrent une mission anglicane dirigée par Thomas Bridges. Le recensement des yamanas réalisé par Bridges

annonçait 1000 individus, femmes, hommes et enfants. Le 12 octobre voit la fondation d'Ushuaïa et le drapeau argentin remplaça alors celui de la Mission (une croix blanche sur un fond rouge).

Sur l'Île des Etats s'installa la sous-préfecture, un phare (celui du bout du monde, de Jules Verne), une garnison militaire et la première prison.

N° 20) GOÉLETTE SOKOLO

Certains bateaux sont devenus célèbres comme le Sokolo de Pascualín Rispolí, connu aussi comme «le dernier pirate du Beagle». La tentation de faire passer des peaux d'otaries, de l'alcool, même d'organiser des chasses clandestines dans une frontière maritime n'est pas rare. Pourtant ce qui l'a rendu fameux, c'est sa participation à des évasions de la Prison, comme celle de l'anarchiste Radowitzky. Elle échoua sur le quai de l'estancia Yendegaïa (Chili), de la famille Serka, tout près de la frontière.

N° 24) GOÉLETTE MARÍA AUXILIADORA

Les anglicans étaient sur le Canal Beagle et aux Malouines, les salésiens (1893) et quelques pionniers se sont installés à Río Grande et à Punta Arenas. Eux aussi avaient besoin de bateaux pour garder contact avec Punta Arenas, recevoir des matériaux de construction, de la nourriture avant que les «estancias» ne commencent à produire. La goélette María Auxiliadora achetée par la congrégation en 1892, les libérait de louer des bateaux chiliens. Après le naufrage en 1898, ils ont acheté le vapeur Torino qu'ils ont aussi perdu quelques années plus tard.

N° 21) CLIPPER DUCHESS OF ALBANNY

Coula en juillet 1893 au large de la Péninsule Mitre (côte Atlantique de la Terre de Feu). Il s'agit d'un des nombreux naufrages dans la région. Dans cette zone les tempêtes et les accalmies sont fréquentes. Les courants constants attigèrent 8 nœuds dans certains endroits. C'est à cause d'eux et de la mauvaise visibilité que les bateaux étaient projetés contre la côte. La construction du Duchess

of Albany a été réalisée entièrement en fer. Beaucoup de navires similaires faisaient le tour de la Terre de Feu.

N° 1) A.R.A. 1^{er} DE MAYO

A été un bateau très particulier en Terre de Feu. Comme transporteur de l'Armée Argentine, il a emporté les premiers prisonniers en 1896. Pendant des années il fait le lien avec Buenos Aires. Il apportait la correspondance, des journaux, des provisions et emmenait les ex-condamnés.

Il aussi été en Antarctique Sur la maquette on peut voir comment il a été appareillé pour traverser le passage Drake en 1943. Il naviguait avec son unique moteur, aidé par les voiles. Peu de temps après, il heurta la côte de Buenos Aires.



Maquetista Mirón Gonik

SALLE III VITO DUMAS

N° 8) BEAGLE

A été le protagoniste de deux expéditions anglaises qui pour la première fois ont étudié profondément la région, leurs capitaines étaient William Parker King (1829) et Robert Fitz Roy (1831). Leur découverte la plus importante a été le Canal

Beagle. Le naturaliste Darwin s'est chargé, entre autre de découvrir, malheureusement, les primitifs habitants du lieu. Ils ont aussi fait l'essai de laisser un missionnaire dans la région (Révérent Richard Mathews à wulaïa) mais à cause du caractère belliqueux des indiens, il a été repris et il a pu constituer le voyage avec l'expédition.

Tandis que les voiliers continuaient leurs voyages d'exploration, en 1819 le premier vapeur traversait l'Atlantique et en 1840 les vapeurs Chile et Pérou naviguaient le détroit de Magellan ouvrant une nouvelle ère de développement pour la région.

Le gouvernement chilien (1843) a alors réagi et a pris possession du détroit avec la fondation de Fuerte Bulnes, près de l'endroit où était situé Port Famine. Après quatre ans, le nouvel emplacement du fort devient Punta Arenas.

En 1840 la première transmission télégraphique a eu lieu grâce à Samuel Morse, et à la première utilisation du fer dans la construction de coques et de bateaux.

N° 9) LES TROIS VOILIERS ALLEN GARDINER.

Ils ont été utilisés par les missionnaires anglicans (South American Missionary Society) pour leurs projets aux Malouines et en Terre de Feu. Ils portent le nom du premier missionnaire de la Terre de Feu mort à Port Espagnol avec ses compagnons.

L'Allen Gardiner 1 a été acheté en 1854. Ces goélettes étaient souvent utilisées pour le commerce de cabotage dans la mer du Nord. L'Allen Gardiner II, typique voilier de pêche de la mer du Nord, remplaça le premier en 1874. On a choisi un voilier plus petit pour des raisons

économiques. Le troisième Allen Gardiner (1885) a été une goélette à mateur à vapeur. Il répondait à la demande de Thomas Bridges afin de pouvoir naviguer sur les canaux et pouvoir arriver avec son oeuvre d'évangélisation dans les endroits plus éloignés. L'évêque Stirling (1869) est devenu le premier européen à vivre avec les yamanas dans la mission établie dans la baie d'Ushuaïa. Peu

après l'arrivée de la famille Bridges (1871) la famille Lawrence a fait de même.

N° 10) VOILER ROMANCHE

De l'Expédition française au Cap Horn de 1882. Commandée par Louis Martial. Elle a accompli un important travail dans la région. Bien qu'étudier le passage de Venus, elle a fait divers travaux scientifiques et anthropologiques. Ce navire, typiquement de l'époque, nous donne une idée des grands cargo qui passaient par le Cap Horn. Soit sur la route de la côte est, soit pour le passage vers l'Australie ou à la recherche de nitrate au Nord du Chili.

S/N LELA

La famille Bridges avait fait construire ce bateau à Cowes, Angleterre, en 1929.

Les lignes de sa coque ainsi que ces instruments et le fait de posséder deux moteurs internes nous font noter que le style de construction a été fait exclusivement sur commande. C'est l'expérience d'années de navigation sur les canaux avec vents contraires, récifs et fonds peu profonds qui a fait naître le dessin de ce bateau. Celui-ci a été utilisé pendant plusieurs années pour le transfert des moutons de l'île Gable. Il se trouve actuellement à l'estancia Harberton.

N° 16 et 17) CUTTER GARIBALDI et TOMASITO GOÉLETE NEGRA et BLANCA

La dépendance des bateaux était totale. La seule façon d'avoir un commerce ou un établissement c'était d'avoir un bateau. En fait, en plus d'être commerçant et « ganadero » les habitants devaient être de bons marins. La famille Beban a eu plusieurs bateaux : le cutter Garibaldi (1896), la goélette Negra (1911) avec laquelle ils firent même des voyages jusqu'au Brésil, Le Tomasito (1913) et la goélette Blanca (1916). Ils achetaient et vendaient des bateaux selon le développement de leurs activités. Ils faisaient Ushuaïa – Punta Arenas et les diverses « estancias » du Canal Beagle et de l'île Navarino. Ils transportaient des médicaments,

des troupeaux, des passagers, des travailleurs, des chercheurs d'or ou bien ils se promenaient, ils pêchaient, ils chassaient des otaries. Ils ont été les authentiques créateurs du développement de la région.

N° 18) BRICK PHANTON

À Ushuaïa, Thomas Bridges quitta la Mission (1887) et s'établit à Harberton où il créa la première « estancia » de la Terre de Feu. La mer était son seul contact avec l'extérieur. En 1897 il acheta le brick Phanton. L'idée était de se libérer des charges excessives du gouvernement et de pouvoir transporter du bois vers le continent d'où il ramenait ce dont il avait besoin pour son magasin : du charbon, des vivres, etc. Il s'agissait d'un cargo avec de grandes cales et un pont - tillac apte à arrimer.

SALLE IV ALMIRANTE IRIZAR

DESEMONE: situé à Cabo San Pablo, sur la côte Atlantique de la Terre de Feu (1985).

GOVERNOREN: navire échoué et incendié sur l'île Enterprise (détroit de Gerlache), dans l'Antarctique Argentine (1915). Mont Sarmiento: situé face à l'Estancia Remolino dans le Canal de Beagle (1912).

LOGOS: situé sur un îlot près de l'île Snipe dans le Canal de Beagle (1988).

MONT CERVANTES: échoué contre des pierres près du phare Les Eclaireurs, dans le Canal de Beagle (1930).

REMORQUER ST. CHRISTOPHER: échoué (1954) en face de la ville d'Ushuaïa. Il est devenu un monument symbolique de la ville.

LA PRISON D'USHUAÏA LE BAGNE MILITAIRE

Extrait du recueil par Juan Carlos García Basalo

A bord du bateau "1^{er} de Mayo" le premier groupe de bagnards est arrivé à Ushuaïa en janvier 1896. C'est ainsi le début de la Prison de récidivistes, habilitée provisoirement dans des maisons de bois et de tôles.

L'idée était de coloniser l'île avec les prisonniers. Onze hommes et neuf femmes volontaires sont envoyés dans un premier temps. Tous étaient des ex-condamnés qui avaient récidivé.



BAGNE MILITAIRE

Le bagne militaire a fonctionné dans L'île des Etats, d'abord à San Juan de Salvamento ensuite à Port Cook (jusqu'en décembre 1902), puis a été transféré pour des raisons humanitaires à Ushuaïa.

L'endroit choisi a été la baie Golondrina à l'ouest de la ville. C'est là qu'a commencé à fonctionner le bagne militaire, dans des maisons en tôles et des hangars transportés de l'île des Etats.

L'idée était de faire une colonie pénale, mais sans beaucoup de succès.

En 1911 le Président de la Nation signe le décret qui fusionne le bagne avec la prison.

CONSTRUCTION DU BÂTIMENT

En 1902 on commence la construction du « Bagne National ». Ils choisissent le même endroit ou se trouvaient déjà les constructions provisoires : à peine un peu plus de 40 maisons. La construction de la prison fut réalisée jusqu'en 1920 par les bagnards eux-mêmes.

L'idée première était de construire une « Colonie Pénale » à Lapataïa pour 580 reclus 2500 hectares de terre furent réservés pour eux près de la frontière chilienne. En 1920 la prison comptait 5 pavillons extérieurs de 76 cellules. Les 380 cellules étaient individuelles, mais à certains moments la prison logea plus de 600 prisonniers.

On construisit la cuisine entre le pavillon 1 ou « historique » et le pavillon 2 ; la boulangerie entre le pavillon 1 et le pavillon 5.

Le bâtiment administratif fut construit face à la baie. Les ateliers étaient des constructions séparées. En 1943 seulement fut inauguré un hôpital moderne qui devint l'hôpital de la Base Navale et pendant longtemps l'unique hôpital de la région. Le Hall Central ou « Rotonde Multiple » fut utilisé comme salle de conférence, cinéma on pour d'autres événements.



TRAVAIL ET DISCIPLINE



Au fur et à mesure que le temps passait des criminels, auteurs de graves délits y furent envoyés. Nombreux furent condamnés à une peine à perpétuité ou longue durée. Le régime était basé sur le travail réparti, l'enseignement scolaire (niveau primaire) et une sévère discipline.

Le bagne eut 30 divisions de travail, certains restèrent à l'extérieur. Les ateliers de l'intérieur servaient aux besoins de la prison institués par les nécessités de la ville d'Ushuaïa. Ceux-ci furent la première imprimerie, le téléphone, l'électricité, les pompiers, etc.

En dehors de la prison les bagnards construisaient des rues, des ponts et des bâtiments, en plus de l'exploitation des forêts.

Grâce aux bagnards on inaugura le train le plus austral du monde en 1910. La voie longeait la côte sur l'avenue Maipú en passant par le campement du Monte Susana, et se divisait en deux voies jusqu'au Parc National actuel.

La prison possédait plusieurs embarcations.

La plus connue était la « Godoy ». En 1947, le territoire National devint un gouvernement Maritime et la Présidence de la Nation ferma la prison.

Les installations furent transférées au Ministère de la Marine, on installa en 1950 la Base Navale.