

MUSEO MARITIMO DE USHUAIA

TERRA DEL FUOCO SUA STORIA E LE SUE NAVI

I modelli navali scelti per questa esposizione tengono una cronologia che dimostrano lo sviluppo della costruzione navale durante gli ultimi 5 secoli. Per ciò si veda più facilmente tutti i modellini che sono nella stessa scala (1:100) e furono costruiti dallo stesso modellista navale. La scala umana è rappresentata da un uomo di 1,80 metri d'altezza . Gli accessori sono stati realizzati artigianalmente (fino alle catene!!) e nella scala che corrisponde.

SALA I ALMIRANTE BROWN

N° 2) LA CARRACA TRINIDAD DI HERNANDO DE MAGELLANO

Nel 1520 navigò lo stretto che porta suo nome ed è stato il primo europeo nello scorgere terre che battezzò "terra dei fuochi" anche se si presupponeva sua esistenza da alcuni anni prima. Il globo terraqueo di Johann Schoner(1515) e la carta di "Lopo Homen"(1519) ormai indicarono la possibilità d'unione tra i due oceani.

La carraca è una barca d'origine portoghese che si sviluppò dalla caravella. Tra i punti più importanti a distacco ci sono la sua portata , con la possibilità di trasportare più uomini , e due costruzioni inedite : il castello di prua e la fortezza di poppa. Ambedue utilizzate per il combattimento a modo di torri. Utilizzavano delle vele quadre.

Durante i seguenti 100 anni molti navigatori passarono per lo stretto , tutti furono costretti a sopportare forti tempeste e litigi con i nativi del luogo.

Quelli che completarono il giro intorno al mondo furono: il rinomato "pirata" Francis Drake (1576), Thomas Cavendish(inglese 1586), Oliver Van Noort (olandese 1598), e nel 1614 Joris Spilberger (olandese) compie il quinto viaggio. Spagna in quel momento spedisce a Sarmiento de Gamboa (1584) per che prenda in possesso lo stretto e fonda due città delle quali solo rimase il ricordo di "Puerto

Hambre" giacché quasi tutti i coloni morirono. Spagna ricevette un duro colpo nel 1588 quando la flotta inglese vince alla famosa Armata Invincibile.

N° 3) URCA EENDRACHT

Il passaggio per lo stretto di Magellano poteva essere utilizzato soltanto dalle navi della compagnia delle Indie Orientali. Così fu come altri commercianti decisero cercare un'altra via d'accesso.

Vi riuscirono Schouten e Le Maire sulla "urca" Eendracht. Furono i primi a circumnavigare Terra del Fuoco scoprendo la "Mauritius Land" (Penisola Mitre), Staten Island (Isola degli Stati) e il noto "Horn Caap" (Capo Horn) , battezzato così in onore al porto da dove zarparono.

Furono condannati a prigione perché in quel momento si temeva che avessero mentito.

La Urca (1616) è una nave d'origine olandese e sua principale caratteristica è la forma di costruzione dello scafo , si veda la prua e la poppa con le asse in tettoia ed arrotondate. In questa è più nota l'influenza della tradizione navale del Mare del Nord (Vichingi) in contrasto con la carraca che dimostra la tradizione navale del Mediterraneo.

N° 4) CARAVELLA NUESTRA SEÑORA DEL BUEN SUCESO

Nel 1618 e con due caravelle uguali i fratelli Nodal diventarono i primi uomini in circumnavigare Terra del Fuoco.

Fu un'altra tentativo di Spagna per mantenere i suoi domini d'ultramare e documentare se quello già detto da Le Maire era certo. Le caravelle furono le navi predilette per compiere viaggi d'esplorazione dovuto alla sua grande manovrabilità.

Sue vele latine vi permettevano inoltrarsi in controvento facendo margini. L'origine di queste imbarcazioni è portoghese e risale alle navi utilizzate dai pescatori della costa atlantica fino al 1450.

Nel 1624 arriva la nota spedizione di Jacques L'Hermite d'Olanda in baia Nassau effettuando interessanti osservazioni degli aborigeni Yamana e in quel incontro 14 marinai muoiono tra le loro mani. Nei seguenti due secoli Terra del Fuoco è stata visitata

saltuariamente . I marinai trattarono di non sbarcare nella regione . I motivi furono la crudezza del clima e i suoi abitanti considerati antropofagi.

Cento navi passano al sud del Capo Horn , molti di loro affondano o spariscono .

Considerano la regione come un luogo tenebroso dal quale sono obbligati per passare ed andare alla ricerca delle Indie Orientali, poi i tesori del Perù e più tardi la costa ovest del Nord America e la migrazione in Australia.

Nel 1642 passa la spedizione olandese di Hendrik Broer il quale circumnaviga l'Isola degli Stati. Poi , nel 1712 , il capitano francese Freizer fa una carta dello stretto de Le Maire e Jacob Roggeveen (olandese) battezza alle Malvinas come "Novum Belgium" (1721). Passano le spedizioni di Beauchesne (1698), G. Anson(1740), J Byron(1764) e James Cook (1769), i cui vanno aggiungendo tenebrosità alla navigazione australe con degli episodi e relati bui di tempeste , freddo glaciale ed incontri con aborigeni agguerriti.

N° 5) GOLETTA NUESTRA REAL CAPITANA SAN JOSE Y LAS ANIMAS.

Questa piccola goletta tiene l'onore d'essere stata la prima imbarcazione costruita in Terra del Fuoco.

Nel 1765 , in qualche sito della Penisola Mitre , inabissò il galeone spagnolo Purísima Concepción . Con i suoi relitti , i naufraghi costruirono questa imbarcazione che vi portò fino a Buenos Aires.

In tutto approdarono 193 naufraghi e dovettero viaggiare così stretti che , secondo la storia , 4 di essi morirono dal soffocamento.

SALA II MIRÓN GONIK

N° 6) CORVETTA DESCUBIERTA e ATREVIDA

La corvetta Descubierta , al comando di Alessandro Malaspina (italiano) con sua gemella , la Atrevida , furono delle navi della spedizione scientifica più importante che sia stata organizzata dalla Spagna nelle sue colonie. Tra i suoi obiettivi c'era quello di elaborare carte nautiche ed interiorizzarsi della

situazione politica di ogni regione , inoltre di quelli specificamente scientifici.

Furono due navi eccellenti costruite ed attrezzate con gli anticipi dell'epoca per poter compiere la missione richiesta . Allo stesso tempo che in Terra del Fuoco , la vita trascorreva quasi simile che all'età di pietra . Nord America realizzava sua Rivoluzione dell'Indipendenza (1775). Nel 1776 si stabiliva il Virreinato del Rio de la Plata en el 1789 si produce la Rivoluzione Francese.

N° 7) BARCACCIA ESPORA - CUTTER LUISITO

Nel 1873 il navigatore argentino Luis Piedra Buena affondò colla barcaccia Espora nell'Isola degli Stati. Con i relitti costruì il cutter Luisito con il quale continuò a navigare per i mari australi delimitando la sovranità argentina. Sua attività come commerciante e cacciatore di leoni marini, professione imparata dal nordamericano Smiley, fece che sia diventato padrone dell'Isola degli Stati , avesse un commercio in Punta Arenas (poi in San Gregorio) e uno stabilimento in provincia di Santa Cruz . Nel 1884 , pochi mesi prima della partenza già programmata verso Terra del Fuoco con la Divisione Spedizionaria dell'Atlantico Sud capitanata da Augusto Lasserre , morì nella città di Buenos Aires avendo il carico di comandante dell'Armata Argentina.

N° 19) CANNONIERA PARANA

Nave principale della Divisione Spedizionaria dell'Atlantico Sud (1884). Quando la flota capitanata da Augusto Lasserre fece scalo nella baia d'Ushuaia s'incontrarono con una missione anglicana diretta da Thomas Bridges. Il censimento di Yamanas realizzato da Bridges dava un numero di 1.000 persone tra uomini , donne e figli. Il 12 ottobre si fonda ufficialmente la località d'Ushuaia e la bandiera Argentina rimpiazza a quella della missione (croce bianca su uno sfondo rosso).

Nell'Isola degli Stati prende posto una sottoprefettura , un faro (quello della fine del mondo, di Giulio Verne), un distaccamento militare e la prima prigione.

N° 20) GOLETTA SOKOLO

Alcune barche diventarono famose come la Sokolo di Pascualin Rispoli, pure conosciuto come "l'ultimo pirata del Beagle", la tentazione d'oltrepassare e trafficare pellice di lupi , alcol e anche organizzare caccia illegale in una frontiera marittima non è rara. Ma ciò che l'ha dato più rilevanza è stata sua partecipazione nelle fughe del carcere , come quella del famoso anarchico Radowitzky. Rimase abbandonata in un distrutto molo della fattoria Yendegaia (Cile), della famiglia Serka , a pochi metri del confine.

N° 24) GOLETTA MARIA AUXILIADORA

Sebbene gli anglicani stettero sul Canale Beagle e le Isole Malvinas , I Salesiani (1893) insieme ad alcuni pionieri si stabilirono nella zona del fiume Grande e Punta Arenas. Anch'essi avevano il bisogno di navi per collegarsi con Punta Arenas , e così ricevere materiali da costruzione e alimenti finchè la fattoria cominciasse la produzione . La goletta Maria Auxiliadora , comprata dalla congregazione nel 1892 , li fece independizzare d'affittare navi al Cile. Poi dopo di naufragare nel 1898 , comprarono il vapore Torino che ugualmente perdettero alcuni anni dopo.

N° 21) CLIPPER DUCHES OF ALBANY

Naufragò in luglio del 1893 in Penisola Mitre (costa atlantica della Terra del Fuoco). Si tratta d'uno dei tanti naufraghi successi nella regione. Nella zona le tempeste e la quiete sono spesso frequenti . Le correnti sono costanti essendo in certi luoghi di 8 nodi , così , dovuto a questo , inoltre dalla poca visibilità , colpivano la costa naufragando. La costruzione del Duches of Albany fù realizzata in ferro , così come la stazza e l'alberatura. Molti navi simili si trovano circondando Terra del Fuoco.

N° 1) A.R.A 1° DE MAYO

Fù una nave molto speciale per la Terra del Fuoco. Come trasporto dell'Armata Argentina trasportò i primi carcerati nel 1896. Durante anni è stato il nesso con Buenos Aires . In questa nave veniva la posta , i giornali , la merce e riportava con sé ex carcerati

portando nuovi invii . Anche stette in Antartide . Nella replica la vediamo attrezzata pronta per attraversare il tempestoso Drake nel 1943. Navigava con soltanto un motore aiutato dalle vele . Poco tempo dopo ormeggiò nella costa di Buenos Aires.



Maquetista Mirón Gonik

SALA III VITO DUMAS

N° 8) BRIC BEAGLE

Partecipò in due spedizioni inglesi che furono quelle che per prima volta studiarono in maniera approfondita la regione. I suoi capitán di bordo furono William Parker King (1829) e Robert Fitz Roy (1831) . Tra I rinvenimenti più noti c'è stato quello del Canale Beagle. Il naturalista Darwin si fece carico , tra tante altre cose, di scoprire in maniera sfortunata ai primi abitanti del luogo. Anche realizzarono il primo tentativo di lasciare un missionario nella regione (Rev. Richard Matthews in Wulaia), ma vedendo gli aborigeni agguerriti fu stato liberato e continuò in viaggio con la spedizione.

Sebbene i velieri continuarono a scendere in queste latitudini a realizzare viaggi d'esplorazione , già nel 1819 il primo vapore attraversa l'Atlantico en el 1840 i vapori Chile e Perù navigano lo stretto di Magellano

cominciando una nuova era nelle comunicazioni e nello sviluppo della regione.

Il governo del Chile (1843) reagisce e prende in possesso lo stretto fondando Fuerte Bulnes , in vicinanza dove prima c'era Puerto Hambre. Quattro anni dopo fu trasferito alla sua collocazione finale in Punta Arenas.

Nel 1840 si realizza la prima trasmissione telegráfica da Samuel Morse e iniziarono i primi esperimenti nell'utilità del ferro per la costruzione di scafi di nave.

N° 9) I TRE VELIER ALLEN GARDINER

Queste barche furono utilizzate dai missioneri anglicani inglesi (South American Missionary Society) per i suoi scopi nelle Isole Malvinas e in Terra del Fuoco. Portano il nome dal missionero che diede l'inizio all'opera in Terra del Fuoco e morisse in Porto Spagnolo insieme ai suoi compagni.

Il Allen Gardiner I fù comprato nel 1854 . Queste golette di velame erano molto utilizzate per il commercio di cabotaggio nel mare del nord.

Il Allen Gardiner II fù un clásico "queche" peschereccio del mare del nord e rimpiazzò al primo nel 1874. Si scelse una barca poco più piccola dovuto a questioni economiche .

Il terzo Allen Gardiner (1885) fù una goleta con motore a vapore. Era chiesta sotto il comando di Thomas Bridges che sosteneva la necessita d' avere con sé un'imbarcazione con motore per poter navigare per i canali e così arrivare con sua opera evangelizzatrice ai luoghi più sperduti. Il vescovo Stirling (1869) diventò il primo europeo ad abitare tra i Yamanas nella missione stabilita nella baia d'Ushuaia. Poi arrivò la famiglia Bridges (1871) e poco dopo lo fece la famiglia Lawrence (1873).

N° 10) BARCA ROMANCHE

Della spedizione francese al Capo Horn del 1882. Capitanata da Louis Martial fece un'importante opera nella regione . Sebbene arrivò per studiare il passo di Venere e realizzare distinti lavori scientifici ,fece un gran lavoro nell'antropologia . Questa barca , tipica dell'epoca , ci dà un'idea dei grandi velieri da carica che passavano per il Capo Horn. Inoltre della rotta

verso la costa ovest degli Stati Uniti , sia da Europa o della costa est, pure passavano verso Australia o ricercando il nitrato al nord del Cile.

N° 16 - 17) CUTTER GARIBALDI e TOMASITO GOLETTA NEGRA e BLANCA

La dipendenza delle navi fù totale . L'unica forma di chi aveva un commercio o uno stabilimento per crescere era possedere un veliero. È così come oltre che commerciante o allevatore di bestiame si diventava un buon navigante . La famiglia Beban ebbe varie navi. Questi furono il cutter Garibaldi(1896), la goletta Negra (1911) , con la quale fecero viaggi fino al Brasile, il Tomasito (1913) e la goletta Blanca. Furono comprando e vendendo navi secondo lo sviluppo delle attività . Se ne utilizzava per collegare Ushuaia con Punta Arenas e con le diverse fattorie del Canale di Beagle e Isola Navarino.

In questi cutters trasportavano medicine , bestiame , passeggeri, lavoratori e cercatori d'oro , o se andava a pesca o a caccia di leoni marini. Furono i principali artefici dello sviluppo regionale.

N° 18) BRIGANTINO PHANTOM

A tutto ciò a Ushuaia Thomas Bridges si ritira dalla missione (1887) e si trasferisce ad Harberton ove fonda la prima fattoria di Terra del Fuoco. Essendo il mare l'unico mezzo di comunicazione , nel 1897 compera il brigantino Phantom. L'idea era rendere autónomo suo stabilimento e così non pagare noleggi eccessivi e poter trasportare legno verso il continente acquisendo tutto ciò che era necessario per sua bottega come carbone , viveri , ecc. Si tratta di una nave di carica con ampie botteghe e ponte coperto atto per la stiva . È una tipica nave da carico del mare del nord.

LELA

La famiglia Bridges fece costruire questa barca a Lowes , Inghilterra nel 1929. Tanto il disegno della stazza quanto l'alberatura ed il fatto di possedere due motori interni , fa notare che si tratta di un disegno realizzato specialmente a richiesta . Anni di

navigazione tra i canali , con venti contro , pietre e sottofondi, furono risultato di questo disegno.

Lavorò durante molti anni nel trasloco di pecore dell'Isola Gable . Attualmente la si trova nella fattoria Harberton.

SALA IV ALMIRANTE IRIZAR

DESDEMONA

Si trova a Cabo San Pablo, sulla costa Atlantica della Terra del Fuoco (1985).

GOVERNOREN

Nave arenata ed incendiata sull'isola Enterprise (stretto di Gerlache), nel Territorio Antartico Argentino (1915).

MONTE SARMIENTO

Si trova di fronte alla Estancia Remolino nel Canale di Beagle (1912).

LOGOS

Si trova su un isolotto nei pressi dell'isola Snipe nel Canale di Beagle (1988).

MONTE CERVANTES

Si scontrò con alcune pietre nei pressi del faro Les Eclaireurs, nel Canale di Beagle (1930).

RIMORCHIATORE ST. CHRISTOPHER

È arenato (1954) di fronte alla città di Ushuaia. È diventato un vero e proprio simbolo della città

CARCERE D'USHUAIA E PRIGIONE MILITARE

Nel gennaio del 1896 arrivò ad Ushuaia il primo gruppo di 14 condannati a bordo del battello "1 de mayo". Così si diede l'inizio al carcere dei reincidenti, abilitata provvisoriamente nelle case di legno e lamiera.

L'idea era colonizzare con dei penali ed è così come subito s'inviarono 11 uomini in più e 9 donne al volontariato. Tutti coloro che avevano commesso delitti nuovamente.



PRIGIONE MILITARE

La prigione militare che funzionò sull'Isola degli Stati, prima in San Juan Salvamento e poi in Porto Cook (fino a dicembre del 1902), fu trasferita per motivi umanitari a Ushuaia. Il luogo scelto fu Puerto Golondrina, all'ovest della città.

Proprio lì cominciò a funzionare, in case di lamiera e capannoni trasferiti dall'Isola degli Stati, la prigione militare.

C'era l'idea di fare una colonia penale nel posto scelto ma non ne ebbe esito.

Nel 1911 il Presidente della Nazione, firmò la normativa che diede la fusione tra la prigione militare con il carcere di reincidenti d'Ushuaia.

COSTRUZIONE DELL'EDIFICIO

Nel 1902 si diede l'inizio della costruzione della Prigione Nazionale. Il sito scelto fu quello stesso ove c'erano le costruzioni provvisorie, all'est della cittadina d'Ushuaia che da allora erano non più di 40 case. Sin dal 1920 continuò la costruzione del carcere che fu fatto dagli stessi carcerati.

L'idea originaria era mettere in piedi un "Colonia Penal" per 580 reclusi in Lapataia. Perciò si riservarono 2500 ettari di terra fino al confine col Cile. Nel 1920 il Carcere aveva ognuno 5 cortili di 79 celle esteriori.

Le 380 celle erano unipersonali, però il carcere poté alloggiare più di 600 condannati.

Tra il "Pabellón 1" o storico e il "2" si costruì la cucina e fra il "1" e il "5" la panetteria. Dinanzi alla Baia si fece l'ufficio d'amministrazione. Le officine furono collocate in costruzioni separate. Sino alla fine del 1943 s'inaugurò un moderno ospedale che dopo fu l'ospedale della Base Navale e per un tempo considerevole l'unico ospedale della zona.

La hall centrale o "rotatoria múltiple" è stata utilizzata come sala congressi, cinema e auditorium per qualche avvenimento che capitasse.



LAVORO E DISCIPLINA



Piano che trascorse il tempo a questo carcere furono inviati malviventi, autori di grandi delitti, molti di essi condannati a perpetuare in condanne di larga durata.

Il regime applicato si appoggiò sul lavoro pagato, apprendimento a livello elementare e una severa disciplina.

Il penale ebbe 30 settori di lavoro, alcuni di essi si trovavano all'esterno.

Le officine prestabilite attesero i bisogni del carcere e diedero servizi a tutto il comune d'Ushuaia. Esse furono la prima stampa, telefono, elettricità, vigili del fuoco, ecc.

Fuori dal carcere, i carcerati furono utilizzati per l'apertura delle strade, ponti ed edifici, purché dello sfruttamento dei boschi.

Di questa maniera con i carcerati si ebbe l'abilitazione del treno più australe del mondo nel 1910. Codesto divenne ad avere una percorrenza di 25 chilometri e fiancheggiava la via Maipú passando per l'accampamento Monte Susana e dividendosi in due rotaie finché quello che è oggi il Parco Nazionale.

Il carcere ne aveva con sé delle imbarcazioni, essendo la più nota la "Godoy". Nel 1947, trasformatosi il Territorio Nazionale in una Governazione Marittima, la Presidenza della Nazione dispose la chiusura definitiva del carcere.

Le installazioni furono trasferite al Ministero di Marina e in esse si fece costruire la Base nel 1950.