

MUSEU MARÍTIMO DE USHUAIA

Tierra del Fuego sua história e seus navios

Os modelos navais escolhidos para esta exposição contêm uma cronologia que mostra o desenvolvimento da construção naval durante os últimos cinco séculos. Para que isto seja visualizado com maior facilidade todas as maquetes estão na mesma escala (1:100) e foram construídas pelo mesmo modelista naval. A escala humana é representada por um homem de 1,80m de altura. Os acessórios se realizaram em forma artesanal (até as correntes) e na escala que corresponde.

A história de Tierra del Fuego sempre esteve ligada ao mar. Em 1948 começaram os primeiros vôos comerciais.

Até esse momento a única união com o continente era a marítima.

SALA I ALMIRANTE BROWN

Nº 2) CARRACA TRINIDAD DE HERNÁNDO DE MAGALLANES

Em 1520 navegou o estreito que leva seu nome e foi o primeiro europeu em avistar as terras que denominou “Tierra de los Fuegos”, mesmo que já se presumia sua existência desde uns quantos anos antes. O globo terráqueo de Johann Schöner (1515) e a carta de Lopo Hormen (1519) já indicavam a possível união dos dois oceanos.

A carraca é um barco de origem português que evoluiu da caravela. Entre os pontos mais importantes a serem destacados está seu maior porte, com possibilidade de transportar maior quantidade de homens e duas construções novas: o castelo de proa e a tolda. Ambas utilizadas para o combate a modo de torres. Utilizavam aparelho redondo (velas redondas). Durante os seguintes 100 anos uns quantos navegantes passaram pelo estreito, todos tiveram que suportar fortes tormentas e brigas com os nativos do lugar. Os que completaram a volta ao redor do mundo foram: o célebre “pirata” Francis Drake (1576); Thomas

Cavendish (inglês, 1586); Oliver Van Noort (holandês, 1598) e em 1614 Joris Spilberg (holandês) que realiza a quinta viagem. Espanha naquela época envia a Sarmiento de Gamboa (1584) para que tome posse do Estreito e funde duas cidades das quais somente ficou a lembrança de “Puerto Hambre” já que quase todos os colonos morreram. Espanha recebe um duro golpe em 1588 quando a frota inglesa vence da famosa Armada Invencível.

Nº3) URCA EENDRACHT

O passo pelo “Estrecho de Magallanes” podia ser utilizado somente pelos navios da Companhia das Índias Orientais. Assim foi como outros comerciantes decidiram procurar uma nova via de comunicação. Conseguiram-no Schouten e Le Maire a bordo da Urca Eendracht. Foram os primeiros em rodear Tierra del Fuego descobrindo a “Mauritius Land” (Península Mitre), “Staten Land” (Isla de los Estados) e o famoso “Hoorn Cap” (Cabo de Hornos), denominado assim para honrar o porto desde onde zarparam. Logo depois eles foram conduzidos a prisão porque nesse momento se pensou que tinham mentido.

A Urca (1616) é um navio de origem holandês e sua principal característica é a forma de construção do casco. Pode ser vista a proa e a popa com tabuado em forro e arredondada. Nela está marcada a influência da tradição naval do Mar do Norte (viquingues) em contraste com a carraca que mostra a tradição naval do Mediterrâneo.

Nº4) CARAVELA NUESTRA SEÑORA DEL BUEN SUCESO

Em 1618 e com duas caravelas iguais, os irmãos Nodal se converteram nos primeiros homens em circunavegar Tierra del Fuego. Foi outra tentativa da Espanha para manter seus domínios de ultramar e comprovar se o dito por Le Maire era verdade. As caravelas foram os navios preferidos para realizar viagens de exploração por sua grande manobrabilidade. Suas velas latinas lhes permitiam avançar com vento em contra fazendo bordes. A

origem de todas estas embarcações é portuguesa e se remonta aos navios utilizados pelos pescadores na costa atlântica ao redor de 1450.

Em 1640 arriba a notável expedição de Jaques L’Hermite, de Holanda. Na Bahia, Nassau realiza interessantes observações dos índios Yamana e nesse encontro 14 marinheiros morrem nas mãos deles. Nos dois séculos que seguem Tierra del Fuego é visitada muito esporadicamente. Os navegantes tentam não ancorar na região. Os motivos é o clima rude e seus habitantes considerados canibais.

Centos de navios passam ao sul do cabo de Hornos, muitos deles naufragam ou desaparecem. Consideram a região como um lugar tenebroso pelo qual têm obrigação de passar para ir na procura das Índias Orientais, logo os tesouros do Peru e mais tarde a costa oeste de América do Norte e a migração a Austrália.

No ano de 1642 passa a expedição holandesa de Hendrik Broer o qual circunavega a Isla de los Estados. Em 1712 o capitão francês Freizer realiza uma carta do Estrecho de Le Maire

Em 1721 Jacob Roggeveen (holandês) batiza as Malvinas como “Novum Belgium”.

Passam as expedições de Beauchesne (1698), G. Anson (1740), J. Byron (1764) James Cook (1769), os quais vão acrescentando tenebrosidade à navegação austral com terríveis relatos de tormentas, frio glacial e encontros com belicosos aborígenes.

Nº5) GOLETA NUESTRA REAL CAPITANA SAN JOSE E AS ANIMAS

Primeira embarcação realizada em Tierra del Fuego com os restos do afundamento do Purfísima Concepción. Naufragou em Península Mitre no dia 10 de janeiro de 1765 perto de Caleta Policarpo. Com os restos os naufragos construíram esta embarcação que os levou para Buenos Aires. No dia 12 de abril zarpar com 193 naufragos rumo a Buenos Aires. Arribaram no dia 25 de abril, e tiveram que viajar tão apertados que, segundo conta a história, 4 morreram sufocados.

SALA II MIRÓN GONIK

Nº 6) CORVETA DESCOBERTA E ATREVIDA

Ao mando de Alejandro Malaspina (italiano), com sua gêmea a Atrevida, foram os navios da expedição científica mais importantes que organizou Espanha em suas colônias. Entre seus objetivos estava o de elaborar cartas náuticas e ficar à par da situação política em cada região, além do especificamente científico. Foram dois excelentes navios construídos com todos os progressos da época para poder realizar a missão encomendada.

Ao mesmo tempo em que em Tierra del Fuego a vida transcorria quase igual que na idade de pedra, América do Norte realizava sua Revolução pela independência (1775). Em 1776 se estabelecia o Virreinato del Río de la Plata e em 1789 se produziu a Revolução Francesa.

Nº 7) BERGANTIM ESPORA - CÚTER LUISITO

Em 1873 o navegante argentino Luis Piedra Buena naufragou com o bergantim Espora na Isla de los Estados. Com os restos construiu o cúter Luisito com o qual continuou navegando pelos mares austrais marcando a soberania Argentina. Sua atividade como comerciante e lobeiro, profissão aprendida do americano Smiley fez com que fosse proprietário da Isla de los Estados, tivesse negócio comercial em Punta Arenas (logo em San Gregorio) e um estabelecimento na província de Santa Cruz. Em 1884, poucos meses antes de sua programada partida para Tierra del Fuego com a Divisão Expedicionária do Atlântico Sul comandada por Augusto Lasserre, faleceu na cidade de Buenos Aires tendo o cargo de Comandante da Armada Argentina.

Nº 19) CORVETA “CAÑONERA PARANA”

Cañonera Paraná, navio insígnio da Divisão Expedicionária ao Atlântico Sul, 1884. Quando a frota comandada por Augusto Lasserre ancorou na baía de Ushuaia se encontraram com uma missão anglicana dirigida por Thomas Bridges.

O censo de yamanas realizado por Bridges apresenta um número de 1.000 pessoas entre mulheres, homens e crianças. No dia 12 de outubro é fundada oficialmente a localidade de Ushuaia e a bandeira Argentina substitui a bandeira da Missão (cruz branca sobre um campo vermelho).

Na Isla de los Estados se instala uma sub capitania dos portos, um faro (o do Fim do Mundo, no qual se inspirou Julio Verne), uma guarnição militar e o primeiro presídio.

Nº 20) GOLETA SOKOLO

Alguns navios ficaram famosos como o Sokolo de Pascualín Rispoli também conhecido como “o último pirata do Beagle”. A tentação de passar coros de lobo, aguardente e inclusive organizar partidas de caça clandestina em uma fronteira marítima não é estranha. Porém, o que lhe deu maior fama foi sua participação em fugas do Presídio, como a do famoso anarquista Radowitzky, A goleta ficou abandonada em um desmantelado cais da fazenda Yendegaia (Chile), da família Serka, a poucos metros da fronteira.

Nº 24) GOLETA MARÍA AUXILIADORA

Mesmo que os anglicanos estiveram no Canal Beagle e nas Islas Malvinas, os salecianos (1893) junto a alguns pioneiros se estabeleceram na zona de Río Grande e Punta Arenas. Também eles precisaram dos navios para estar conectados com Punta Arenas e receber materiais de construção e alimentos até que a fazenda entrasse em produção. A goleta María Auxiliadora, comprada pela congregação em 1892, os liberou de alugar navios do Chile. Logo de se afundar em 1898 compraram o vapor Torino que também perderam uns anos depois.

Nº 21) CLIPER DUCHESS OF ALBANNY

Naufragou em julho de 1893 em Península Mitre (costa atlântica de Tierra del Fuego). Trata-se de um dos tantos naufrágios ocorridos na região. Na zona, os temporais e as calmarias são muito frequentes. As correntezas são constantes,

chegando em certos lugares aos 8 nós. Assim, por culpa delas, além da pouca visibilidade, chocavam a costa, naufragando. A construção do Duchess of Albany se realizou em ferro, tanto o casco como o arvoredo. Muitos navios similares se acham rodeando Tierra del Fuego.

Nº1) A.R.A 1º de MAYO

Foi um navio muito especial para Tierra del Fuego. Como transporte da Armada Argentina trouxe os primeiros presos em 1896. Durante anos foi o nexos com Buenos Aires. Neste navio vinham o correio, os jornais, os provimentos e se levavam ex-convictos trazendo novas remessas. Também esteve na Antártida. Na maquete vemos como foi aparelhado para cruzar o tempestuoso Drake em 1943. Navegava com seu único motor apoiado pelas velas. Pouco tempo depois embicou na costa de Buenos Aires.



Maquetista Mirón Gonik

SALA III VITO DUMAS

Nº 8) BRIC BARCA BEAGLE

Protagonizou duas expedições inglesas que foram as que por primeira vez estudaram a fundo a região. Seus capitães foram William Parker King (1829) e Robert Fitz Roy (1831). Entre as descobertas mais importantes esteve a do Canal de Beagle. O naturalista Darwin foi o encarregado, entre muitas outras coisas, de descrever,

desafortunadamente, os primitivos habitantes do lugar. Também realizaram a tentativa de deixar um missionário na região (Rev. Richard Mathews em Wulaia), mas por causa da agressividade dos índios foi resgatado e continuou viagem com a expedição.

Mesmo que os veleiros continuaram realizando as viagens, já em 1819 o primeiro vapor cruza o Atlântico. Em 1840 os vapores Chile e Peru navegam o Estrecho de Magallanes começando uma nova era na comunicação e no desenvolvimento da região.

O governo do Chile (1843) reage e toma posse do Estrecho fundando Fuerte Bulnes, perto de onde anteriormente estava Puerto Hambre. Quatro anos depois foi transferido a sua final localização em Punta Arenas.

Em 1840 se realiza a transmissão telegráfica por Samuel Morse e começam os primeiros experimentos na utilização do ferro para a construção de cascos de navios.

Nº 9) OS TRÊS VELEIROS ALLEN GARDINER

Estes navios foram utilizados pelos missionários anglicanos ingleses (South American Missionary Society) para seus propósitos nas Islas Malvinas e em Tierra del Fuego. Levam o nome do missionário que iniciou a obra em Tierra del Fuego e morreu em porto Espanhol junto com seus companheiros.

O Allen Gardiner I foi comprado em 1854. Estas goletas de velacho eram muito utilizadas pelo comércio de cabotagem no Mar do Norte. O Allen Gardiner II foi um clássico queche pesqueiro do Mar do Norte e substituiu o primeiro em 1874. Optou-se por um navio menor por questões econômicas.

O terceiro Allen Gardiner (1885) foi uma goleta com motor a vapor. Respondia ao pedido de Thomas Bridges que tinha a necessidade de contar com uma embarcação com motor para poder navegar pelos canais e chegar com a obra evangelizadora nos sítios mais remotos.

O bispo Stirling (1869) se converteu no primeiro europeu em viver entre os yamanas na missão estabelecida na baía de Ushuaia. Logo chegou a família Bridges (1871) e ao pouco tempo o fez a família Lawrence (1873).

Nº 10) BARCA ROMANCHE

Da expedição francesa ao cabo de Hornos de 1882 comandada por L.Martial realizou um importante trabalho na região. Mesmo tendo arribado para estudar o passo de Vênus e realizar diferentes trabalhos científicos fez um importante aporte à antropologia. Esta barca, típica da época, dá uma importante idéia dos grandes veleiros de carga que passavam pelo cabo de Hornos. Além da rota à costa dos E.U.A, fosse desde Europa ou desde a costa leste, também passavam para Austrália ou em procura do nitrato ao norte do Chile.

LELA

A família Bridges fez construir este navio em Cowes, Inglaterra, em 1929.

Tanto as linhas do casco, como seu aparelho e o fato de possuir dois motores internos, demonstram que se trata de um desenho realizado exclusivamente sob demanda. Anos de navegação pelos canais, com ventos contrários, pedras e baixo fundo, foram o resultado de desenho. Trabalhou durante muitos anos no traslado de ovelhas da Isla Gable. Atualmente se encontra na fazenda Harberton.

Nº 16 y 17) CUTER GARIBALDI y TOMASITO. GOLETA NEGRA y BLANCA

A dependência dos navios foi total. A única forma que tinha um comércio ou um estabelecimento para crescer era contando com algum veleiro. É assim como além de ser comerciante ou pecuário se devia ser um bom marinho. A família Beban teve vários navios. Eles foram o cúter Garibaldi (1896), a goleta Negra (1911), com a qual fizeram inclusive viagens ao Brasil, O Tomasito (1913) e a Goleta Blanca (1916). Foram comparando e vendendo navios segundo o desenvolvimento de

suas atividades. Eram utilizados para unir Ushuaia com Punta Arenas e com as diferentes fazendas do Canal de Beagle e Isla Navarino. Nestes cúters transportavam medicamentos, gado em pé, passageiros, trabalhadores e garimpeiros. Neles também se saía a pescar ou caçar lobos marinhos. Foram os verdadeiros pioneiros do desenvolvimento da região.

Nº 18) BERGANTIM PHANTON

Em Ushuaia Thomas Bridges se retira da missão (1887) e se estabelece em Harberton onde funda a primeira fazenda de Tierra del Fuego. Como o único meio de comunicação é o mar, em 1897 se compra o bergantim Phanton. A idéia era que seu estabelecimento se tornasse independente de fretes excessivos e poder transportar madeira para o continente adquirindo logo o necessário para sua mercearia como carvão, víveres, etc. Trata-se de um navio cargueiro com amplas adegas e um convés apto para estiva. É um típico cargueiro do Mar do Norte.

SALA IV ALMIRANTE IRIZAR

DESDEMONA: encontra-se no Cabo San Pablo, na costa Atlântica da Terra do Fogo (1985).

GOVERNOREN: navio-fábrica flutuante encalhado e incendiado na ilha Enterprise (canal Gerlache), no Setor Antártico Argentino (1915).

MONTE SARMIENTO: encontra-se em frente à Estância Remolino no Canal de Beagle (1912).

LOGOS: encontra-se em uma pequena ilha perto da ilha Snipe no Canal de Beagle (1988).

MONTE CERVANTES: embarrancou contra umas pedras perto do faro Les Eclaireurs, no Canal de Beagle (1930).

REBOCADOR ST. CHRISTOPHER: encontra-se encalhado (1954) em frente à cidade de Ushuaia. Tornou-se um símbolo do lugar.

CÁRCERE DE USHUAIA E PRESÍDIO MILITAR

Extrato da recopilação por J. Carlos Basalo

Em janeiro de 1896 arribou a Ushuaia o primeiro grupo formado por 14 presidiários a bordo do navio “1° de Mayo”. Assim foi como se iniciou o Cárcere de Reincidentes, habilitado em forma provisória em casas de madeira e chapa.

A idéia era colonizar com presídios e foi assim como imediatamente se enviaram mais 11 homens e 9 mulheres voluntárias. Todos eles “ex-convictos” que tinham delinqüido novamente.



PRESÍDIO MILITAR

O Presídio Militar funcionou na *Isla de los Estados*, primeiro em *San Juan de Salvamento* e logo até dezembro de 1902 em *Puerto Cook* quando foi transferido por razões humanitárias a *Ushuaia*. O lugar escolhido ao oeste da cidade foi *Puerto Golondrina*. Ali começou a funcionar em casas de chapa e galpões transferidos da *Isla de los Estados*. Existiu a idéia de fazer uma colônia penal no lugar, mas não teve muito êxito.

Em 1911 o Presidente da Nação assinou um decreto que fusionou o Presídio Militar com o Cárcere de Reincidentes de Ushuaia.

CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO

Em 1902 foi iniciada a construção do “Presídio Nacional”. O sítio escolhido foi o mesmo lugar onde estavam as construções provisórias, ao leste da pequena cidade de *Ushuaia* que naquela época não superava as 40 casas. Até 1920 continuou a construção do cárcere que foi realizada pelos mesmos presidiários.

A idéia primitiva era construir uma “Colônia Penal” para 580 reclusos em *Lapataia*. Para este fim se reservaram 2500 hectares de terra junto ao limite com Chile. Em 1920 o cárcere contava com cinco pavilhões de 76 celas exteriores cada um deles. As 380 celas eram unipessoais, mas o cárcere chegou a alojar a mais de 600 presidiários.

Entre o “Pavilhão 1 o Histórico” e o Pavilhão 2 se levantou a cozinha e entre os pavilhões 1 e 5 a padaria. Em frente da baía se levantou a administração. As oficinas se localizaram em construções separadas. Recém em 1943 se inaugurou um moderno hospital, que logo foi o hospital da Base Naval e por muito tempo o único hospital da região.

O “Hall central” ou “Rotunda múltipla” foi utilizado como sede de conferências, cinema e auditório para todo tipo de acontecimento.



TRABALHO E DISCIPLINA



À medida que passou o tempo a este cárcere foram enviados delinqüentes autores de graves delitos, muitos deles condenados a reclusão perpétua ou de longa duração.

O regime aplicado estava baseado no trabalho retribuído, ensino escolar de nível fundamental e uma severa disciplina. O penal tinha 30 setores de trabalho sendo que alguns deles ficavam fora.

As oficinas instaladas atenderam as necessidades do cárcere prestando serviços a toda a cidade de Ushuaia. Alguns destes serviços foram a primeira imprensa, telefone, eletricidade, bombeiros, etc.

Fora do cárcere os convictos foram utilizados para trabalhar na construção de ruas, pontes, edifícios, além da exploração das florestas.

Desta forma com os presidiários se habilitou em 1910 o trem mais austral do mundo. Este chegou a ter uma extensão de 25 quilômetros e corria do lado da rua Maipú passando pelo acampamento do Monte Susana e se dividindo em dois ramais em direção ao que hoje é o Parque Nacional.

O cárcere contou também com várias embarcações sendo a mais conhecida a “Godoy”. Em 1947, o Território Nacional já era uma Governança Marítima e a Presidência da Nação dispôs a clausura do cárcere. As instalações foram transferidas ao Ministério da Marinha e nelas se instalou em 1950 a Base Naval.

MUSEO ANTÁRTICO JOSÉ MARÍA SOBRAL

Argentina en la Antártida.

Existen suficientes elementos de juicio para suponer, válidamente, que fue un marino del Río de la Plata el primer hombre que arribó a las tierras antárticas del cuadrante americano. Así lo prueban los libros de registro del puerto de Buenos Aires de principios del siglo XIX al denunciar viajes a las islas próximas al Polo Sud, o genéricamente Patagónidas. Algunos meses después, los buques regresaban con sus bodegas completas de cueros de lobos de dos pelos cuando dicha especie se había extinguido en las costas del sur de América. Es el llamado tiempo de los foqueros.

Pero es a principios del siglo XX cuando se intensifica la acción antártica en virtud de las recomendaciones de los Congresos Geográficos Internacionales de fin del siglo anterior. Así, el país contribuye materialmente a lo que dio en llamarse la gran expedición antártica internacional de la que participaron Bélgica, Suecia, Francia, Alemania, Escocia e Inglaterra. Como apoyo científico se construyó un observatorio magnético y meteorológico en una isla próxima a Isla de los Estados para realizar observaciones simultáneas con las de los distintos grupos expedicionarios.

Por aquel tiempo, se produjeron hechos significativos: la participación del alférez José María Sobral en la expedición del doctor Otto Nordenskjöld, el rescate de la misma que protagonizó la corbeta Uruguay de nuestra bandera, la compra del observatorio de islas Orcadas del Sur – único observatorio científico que funciona desde 1904 permanentemente en el continente antártico –, las ayudas a la expedición francesa del doctor Jean-Baptiste Charcot y la instalación de la Compañía Argentina de Pesca en las islas de San Pedro o Georgias del Sur.

Buenos Aires se constituyó por aquel tiempo en el puerto de recalada de todas las expediciones que marcharon a estudiar los misterios del

continente antártico, virtualmente desconocido hasta entonces.

En el siglo XX se intensificó el accionar. Primero, con distintos episodios que se sumaron a la ocupación de las islas Orcadas del Sur y luego con un mayor despliegue científico y logístico sobre el territorio que se multiplica con la entrada en vigencia del Tratado Antártico que convierte al continente en un lugar dedicado exclusivamente a estudios científicos.

Hoy la Antártida es tierra de todos y tierra de nadie. Numerosos países abrevan conocimientos en el sexto continente, que se ha convertido en un gran reservorio para el futuro de la humanidad.

En las salas exponemos algunas expresiones históricas y actuales del continente antártico.

Sala 1 Expedición sueca Dr. Otto Nordenskjöld

En esta expedición, 1901-1903, participó el alférez argentino José M. Sobral, invernaó en la Isla Cerro Nevado (Snow Hill) al este de la península Antártica. Objetos: Vajilla y fotos de Cerro Nevado.

Sala 2 Carlos A. Larsen

La expedición tenía prevista una sola internada, pero en febrero de 1903, el "Antarctic" buque expedicionario, se hundió en el Mar de Weddell cuando iba a Cerro Nevado para replegar a los internantes. Objetos: Maqueta del Antarctic, duelas de barril. Horno químico.

Sala 3 Dr. Gunner Andersson

Previamente había dejado 3 hombres en, Bahía Esperanza, para que llegaran por el mar congelado a Cerro Nevado y, si el buque no llegaba en determinada cantidad de días a la isla, volver caminando al sitio de desembarco (Bahía Esperanza). Los naufragos del "Antarctic", por su parte, se refugiaron en la pequeña isla volcánica, Paulet, y los tres grupos quedaron aislados hasta que llegó la expedición de auxilio en noviembre de 1903.

Los tres hombres de Bahía Esperanza debieron sobrevivir en una pequeña choza de piedra, que

construyeron ante la emergencia, de la que se rescataron los elementos originales que se exhiben en la muestra.

Sala 4 Fósiles

Hace millones de años, la Antártida formaba parte de un gran continente: Pangea, que se desmembró y derivó en distintas direcciones. Por aquel tiempo, lo que hoy es la Antártida, estaba en latitudes más cálidas, tenía vegetación y animales de sangre fría y caliente. Algunas partes del continente antártico fueron al fondo de mar, que luego emergieron, fosilizándose moluscos como los de la muestra, antecedentes de los mariscos de valva y calamares que conocemos actualmente. Éstos corresponden a las tierras emergidas del Archipiélago de Ross.

Sala 5 Presbítero Juan E. Belza

Aviones de la Armada Argentina y de la Fuerza Área Argentina, incursionaron en el cielo polar desde la década del cuarenta. Algunos años después se realizaron vuelos hasta el Polo Sur, e inclusive vuelos transpolares. Los nombres de estos pioneros que conviene recordar, sin perjuicio de las tripulaciones, son las del Capitán de Navío Hermes Quijada y las del Comandante Mario Olezza, así como los vuelos precursores protagonizados desde la Base Belgrano por el entonces Coronel Hernán Pujato, en pequeños monomotores que, en su intento de llegar al Polo, produjeron el conocimiento de la desconocida geografía del sur del Mar de Weddell. La instalación de la Base Marambio, con una pista operable todo el año para aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional, rompió el aislamiento invernal de la Antártida, permitiendo el traslado de accidentados, materiales y correspondencia todo el año.

Sala 6 Juan Tomás Dawson

Estación de radio completa.

Las comunicaciones radiales se iniciaron, desde la Antártida, en la Isla Laurie en el año 1927,

rompiendo el aislamiento en la que habían vivido hasta entonces las comisiones científicas. La base científica "Almirante Brown" en Bahía Paraíso estuvo equipada hasta la década del setenta con esta estación de radio.

Sala 7 Atmósfera Polar

Las "auroras australes" son un fenómeno geomagnético de alta atmósfera, de increíble belleza. Junto a las investigaciones sobre el llamado "agujero de ozono" y el "cambio global" configuran estudios necesarios para determinar las políticas a seguir hacia el futuro para conservar nuestro planeta

Sala 8 Grandes Travesías

Pioneros argentinos, en la actividad científica en el observatorio de Isla Laurie en Orcadas del Sur y en actividades de reconocimiento y ocupación de las tierras antárticas por la Armada Argentina en la década de 1940. En el año 1950 se fundó el Instituto Antártico Argentino para centralizar toda la actividad científica polar. El artífice del gran proyecto polar argentino fue el General Hernán Pujato. Protagonista de la más grandes travesías terrestres realizadas en la Antártida, fue el fueguino por adopción, Mayor Gustavo Giró Tapper, quien además implementó la avanzada de la expedición al Polo sur del entonces Coronel Jorge Edgardo Leal.

Sala 9 Expediciones polares

Cook, Wedell, Biscoe, Dumont d'Urville, Wilkes, Bellingshausen,

Sala 10 Continente Antártico

Mapa mural en relieve con fauna antártica.

Sala 11 y 12 Expedición "Bélgica" de Adrien de Gerlache.

La expedición científica del belga Adrien de Gerlache, realizada entre los años 1897 y 1899, invernó forzosamente en el Mar de Bellingshausen, al oeste de la península antártica, al quedar el

"Bélgica" aprisionado por los hielos. Formaba parte de esa expedición Roald Amundsen, el primer hombre que llegó al Polo Sur unos años después.

Sala 13 y 14 Balleneros antárticos

En el año 1906, el capitán Carl A. Larsen, fundó la Compañía Argentina de Pesca en la Isla San Pedro de Georgias del Sur, y con este primer establecimiento comenzó el auge de la caza de la ballena en los mares australes

Sala 15 Bases antárticas y transportes polares

Los buques polares modernos realizan el apoyo logístico de la actividad científica en la Antártida. El rompehielos "San Martín" adquirido en 1954, fue reemplazado por el rompehielos "Almirante Irizar". El transporte polar "Bahía Paraíso" naufragó hace algunos años en las proximidades de la base norteamericana "Palmer", afortunadamente sin que hubiera víctimas

Sala 16 Expedición de Shackleton en el HMS Endurance

Fue uno de los más importantes exploradores polares de la llamada "Época Heroica". Había participado en la primera expedición de Robert F. Scott de 1903, luego había intentado llegar al Polo Sur en 1907, alcanzando una latitud cercana a las cien millas de la meta, donde debió regresar en salvaguarda de su vida y la de sus compañeros de expedición. En 1914 proyectó una expedición transpolar, que saliendo del Mar de Weddell, cruzaría el continente por el Polo Sur, para llegar al Mar de Ross. Desafortunadamente su buque fue aprisionado en el primero de los mares por los hielos, naufragando. Shackleton y sus hombres se refugiaron en la Isla Elefante de las Islas Shetland del Sur, y desde allí Shackleton, dando pruebas de un increíble valor, en un pequeño bote cruzó el más peligroso de los mares del mundo, llegando a la Isla San Pedro, desde allí, y luego de sucesivos fracasos, consiguió rescatar a todos los miembros de su expedición en el escampavía chileno "Yelcho".

Sala 17 A.R.A. Corbeta Uruguay

La corbeta "Uruguay" es un buque de la Armada Argentina, el más antiguo que se halla a flote. Perteneció a la llamada "Escuadra Sarmiento" porque fue este presidente quien ordenó la compra de tres cañoneras iguales en astilleros ingleses. Con un rico historial austral, y ante la carencia de noticias de la expedición sueca, fue preparada en los astilleros de la Armada para intentar el rescate, empresa que culminó con éxito en noviembre de 1903.

Sala 18 Islas Orcadas del Sur y la expedición escocesa del Doctor William Bruce

El observatorio meteorológico de la Isla Laurie, en Islas Orcadas del Sur, es el primero y único laboratorio científico que funciona ininterrumpidamente en la Antártida desde 1904. Fue comprado a la Expedición Nacional Escocesa del Doctor William Bruce, destacado científico polar, exploró el Mar de Weddell e invernó en Isla Laurie en 1903.

La primitiva casa de Bruce, fue sustituida por una casa de madera llamada casa Moneta, hoy convertida en Museo: en homenaje a un argentino que invernó cuatro años en ella.

El 22 de febrero de 1904, fue izado el pabellón argentino por primera vez.

Sala 19 Goleta Austral

El "Austral" fue el segundo buque argentino para servicio polar. Fue comprado al científico francés Dr. Juan Bautista Charcot. Lamentablemente, en el segundo viaje para llevar la dotación de Isla Laurie, naufragó en el Río de la Plata.