

**ALGUNOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS SOBRE LOS
ALMACENES FISCALES DE VALPARAISO Y SU VALOR
EDUCATIVO Y PATRIMONIAL.**

Oscar Ignacio Castillo Paúl *

* Magister (T) en Historia de América y Chile, Facultad de Humanidades; Programa de Magister en Historia de Chile y América Latina, Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Universidad de Valparaíso, Chile.
Profesor – Investigador histórico, Museo Marítimo Nacional, Valparaíso, Chile.
(geografía_ambiental@hotmail.com)

Artículo recibido: 21-08-2013
Artículo aceptado: 27-01-2014

RESUMEN

El trabajo da a conocer la evolución histórica y geográfica de los antiguos Almacenes Generales de Valparaíso, y la relación con su entorno, desde fines del siglo XIX hasta el presente. Con todo, se trata de una colaboración que intenta continuar revalorizando sitios y temas dentro de la historia de la ciudad-puerto de Valparaíso, incluida en ella la evolución de la propia Marina en su dimensión logística, administrativa y de servicios.

Palabras clave: Almacene fiscales, servicios, ciudad puerto.

ABSTRACT

The study presents the historical and geographical evolution of the old Fiscal Warehouses in Valparaiso, and the relationship with their environment, since the late nineteenth century to the present. However, it is a collaborative attempt to continue revaluing sites and themes in the history of the port city of Valparaiso, including for the development of the Marina itself in its logistics, administration and service dimension.

Key words: Fiscal Warehouses, services, port city.

INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de “poner en valor cultural” el espacio geográfico que hoy alberga a los antiguos “Almacenes Fiscales de Valparaíso”¹, a continuación mencionamos y analizamos aquellos antecedentes históricos, geográficos, documentales y de trabajo en terreno que –en definitiva– son una pieza clave para resguardar, proteger, preservar y conservar este “patrimonio tangible” e “intangibile” de la “ciudad-puerto” de Valparaíso y, en especial, de la Marina de todos los chilenos, considerando que es precisamente en esta área geográfica del borde costero porteño en donde se gestan los inicios de la Especialidad de Abastecimiento en la Armada de Chile, a partir de los años posteriores a la ocupación de Chiloé por el almirante don Manuel Blanco Encalada, y –por ende- durante el período conservador o “pelucón” liderado por la administración del presidente José Joaquín Prieto Vial y su ministro don Diego Portales Palazuelos.

Sin perjuicio de lo anterior, este estudio de Historia local “porteña” busca dejar en evidencia la relevancia que hoy adquieren los conceptos de “patrimonio tangible” e “intangibile” dentro de la vida y dinámica sociocultural de la “ciudad-puerto”, a la vez que dejar planteada la importancia, conveniencia y necesidad de implementar dentro del corto a mediano plazo nuevas “*rutas patrimoniales*” desde el litoral del Desierto más árido del mundo y hasta las costas de la Patagonia Occidental, con el concurso de los gobiernos regionales.

No obstante ello, en una primera etapa se debe priorizar el conocimiento – por parte de la comunidad- de aquellos recintos navales, monumentos y museos de sitio ubicados en el “casco histórico” de Valparaíso y –en especial- en los cerros “Artilería” y “Playa Ancha”, para en una segunda etapa “revalorizar” el borde costero de la ciudad “patrimonio” en sitios específicos como Playas Torpederas, Carvallo, San Mateo y en el sector muelle “Barón”.

¹ “Administración Naval: con relación a los Almacenes Generales”, en Revista de Marina, enero de 1907, páginas 32 y 33. (Biblioteca Histórica de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional, Paseo 21 de Mayo N° 45, cerro “Artilería”, Playa Ancha, Valparaíso.).

Foto 1: Frontis edificio “Armada de Chile”, visto desde Plaza “Sotomayor”, Barrio “Puerto”, Valparaíso, verano de 1998.



[Fuente: Gentileza Prof. Pozo, Centro de Cultura Naval. Paseo 21 de Mayo N° 45, Playa Ancha, Valparaíso, Chile]

Foto 2: Ascensor “Artillería”, accediendo al Paseo-Mirador 21 de Mayo, en el cerro “Artillería”, Playa Ancha, Valparaíso. Abajo se aprecia parte del histórico edificio de la Aduana de Valparaíso y el antiguo Barrio “Puerto”, la denominada “Cuenca de Origen” de Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, julio del año 2004]

DESARROLLO

El primer antecedente histórico vinculado a la relevancia que adquiriría la logística y –en particular– el área de Abastecimiento y Servicios al interior de la “Marina de Guerra de la República” está dado por la información contenida en el “Manual del Marino”². En efecto, en él se registra una “disposición administrativa” referida al Abastecimiento y que corresponde a un decreto promulgado durante la administración de S.E. el presidente de la República de Chile don José Joaquín Prieto Vial (1831-1841), y que está refrendado por su Ministro de Estado don Diego Portales Palazuelos, en Santiago de Chile con fecha 13 de diciembre de 1836. Este documento señala “con el fin de consultar la mayor economía posible en los gastos que demande la Marina de Guerra, se declara por punto general, que la comprar de cualquier clase de pertrechos y demás útiles de guerra y navales, como también los víveres, que se necesiten para el servicio de la Escuadra, se hará precisamente en virtud de propuestas, que deberán admitirse, prefiriendo en todo caso para dicha compra aquellas que ofrezcan más ventajas al Fisco. Comuníquese, etc., etc.”

Durante el mismo gobierno del presidente de la república S.E. don José Joaquín Prieto Vial y en el contexto histórico-cultural y económico de lo que fueron los decenios conservadores, el año 1837 marca la dictación del “Reglamento de Cuenta y Razón de Marina”³, el cual se refiere a la situación de “cuenta y razón a bordo”, pero nada dice sobre Arsenales, no existiendo en esa fecha más disposiciones sobre la administración de los Almacenes Generales, que las contenidas en el Tratado 3º, Título 1º, Artículos 29, 30, 31, 33, 40, 43, 88, etc., de las Ordenanzas Generales de la Armada.

Con posterioridad a la época histórica conocida como “decenios” y –en particular– durante el período en que se desarrolla la “Guerra por el Salitre” o “Conflicto del Pacífico” (1879 – 1884), se pueden establecer dos hechos de relevancia histórica y

² “Manual del Marino”, ver “disposición administrativa” referida al ámbito del “Abastecimiento”, según Decreto del Presidente de la República de Chile S.E. José Joaquín Prieto Vial y el Ministro de Guerra y Marina don Diego Portales Palazuelos, firmado en Santiago de Chile, el 13 de diciembre de 1836.

³ “Reglamento de Cuenta y Razón de Marina”, ver “Administración de los Almacenes Generales”. Tratado 3º, Título 1º; artículos 29, 30, 31, 33, 40, 43, 88 y siguientes de la “Ordenanza de la Armada”.

—en consecuencia— de significación geográfica económica e incluso estratégica para el puerto de Valparaíso y, por cierto, para el posterior desarrollo urbano, social y económico de los centros poblados de “Chile Central”, es decir, para aquella porción del territorio chileno sudamericano comprendida entre la cuenca del río Aconcagua —por el norte— y las cuencas hidrográficas de los ríos Bío-Bío y Mulchén —por el sur—. De una parte, se advierte el hecho de que hacia 1879 se daba poca importancia a los “Arsenales”, lo cual además implicaba que la Escuadra chilena se encontraba en un “estado lamentable”, al decir del propio vicealmirante Luis Uribe Orrego en su valiosa obra de Historia Marítima *“Los Combates Navales en la Guerra del Pacífico”*⁴.

De otra, la historia naval de Chile nos informa que a partir del año 1879, los Almacenes Generales tuvieron un movimiento extraordinario y su administración se ajustó en lo posible a las disposiciones de las Ordenanzas Generales; las adquisiciones se hacían directamente del comercio, mediante órdenes de la Comandancia General de Marina, y la cuenta y razón de los pertrechos existentes en los Almacenes se hacían lo mismo que en la actualidad, es decir, llevando libros de existencias para cada sección donde se forma cargo el guardalmacenes de todo artículo que recibe, y se hacen los abonos respectivos por entregas, según las órdenes giradas por la Comisaría y recibos de los contadores de los buques.”

Desde el punto de vista histórico y bibliográfico, uno de los principales aportes en relación a la relevancia y significado operativo que podrían tener los denominados *“Almacenes Generales”* tanto en tiempos de paz como durante momentos de conflicto está dado por un artículo publicado por Revista de Marina en los comienzos del siglo XX. En efecto, se trata del trabajo que bajo el título de *“Administración Naval”* hace un interesante análisis de estos edificios y de su entorno. En suma, se presenta al lector su organización, rol e importancia de considerarse su implementación y desarrollo en lugares geográficos específicos de las costas del Pacífico dentro del territorio de Chile Sudamericano.

En este sentido, y con el propósito de lograr una adecuada fundamentación histórica, documental, educativa y como patrimonio marítimo para Chile y su Armada, a

⁴ “Los combates navales de la Guerra del Pacífico”; obra histórica escrita por el vicealmirante Luis Uribe Orrego. En Biblioteca Histórica de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional, Paseo 21 de Mayo N° 45, cerro “Artilería”, Playa Ancha, Valparaíso.

continuación citaremos aquellos aspectos más relevantes que menciona el artículo de Revista de Marina antes enunciado, tomando como eje de dicho trabajo el Capítulo III :

“Otro tópico de capital importancia en la organización de los Almacenes Generales, sería la distribución de los pertrechos en varios puntos de la costa” (Página 32).

“Por ejemplo, la instalación de almacenes en Arica (cuando se lleve a cabo la formación de ese apostadero), Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas, con la obligación de que dichos Almacenes Generales abastecieran, con sus propios elementos, a los buques y secciones dependientes del Apostadero respectivo” (Página 32).

“Organizar apostaderos, cada uno con sus elementos propios completamente independientes entre sí, traería grandes ventajas, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra” (Página 32).

“En tiempo de paz facilitaría notablemente el servicio de administración, pues no habría que sufrir las demoras que en la actualidad ofrecen la larga tramitación de pedimentos que, después de pasar por todas las oficinas, y de haber sufrido innumerables informes, llegan a los Arsenales, donde a la mitad de los artículos se les pone la conocida anotación al margen “no hay”, o bien esta otra: “proveedor”, lo que significa unas cuantas semanas de espera, antes de que el pedido pueda estar listo. Una vez listo el pedido, la cuestión de capital importancia estriba en mandarlo. ¿Con quién se manda? ¿Por vapor de la C.S.A.V. ó de la P.S.N.C..? Esa es materia cuya resolución es de otro resorte, pues en la mayor parte de los casos, la partida para pago de fletes y movilización de mercaderías se ha agotado; y hay necesidad de esperar que algún buque de la Armada salga en viaje, para mandar en él toda la carga para los buques o secciones de los apostaderos lejanos o de las flotillas en viajes.” (Página 33).

“En tiempos de guerra, si se reconcentran todos los pertrechos en el Arsenal de Valparaíso, y se sigue la práctica de enviar a cada apostadero sólo lo indispensable necesario para un corto período, estaremos expuestos a que, si un triunfo de las armas enemigas nos arrebatase nuestro primer puerto, los apostaderos y los buques, el Dique de Talcahuano y todos los servicios de la Armada, quedarán paralizados, pues, junto con caer en manos del enemigo nuestro principal puerto, caerían también en sus manos los Arsenales, los polvorines de Playa Ancha, los futuros almacenes de la Sección de Armas de Guerra, en Las Salinas, y todos los

elementos necesarios para batir al enemigo, pues, indudablemente que privados de consumos, de repuestos de máquinas y de artillería, de municiones y cañones, de carbón y de ropas y víveres, el legendario heroísmo de los chilenos tendría que sucumbir ante la fuerza de tamaña desgracia.” (Página 33).

Con todo, de los antecedentes enunciados en “Revista de Marina” y –por cierto– en otras publicaciones de Historia Naval de Chile al comenzar el siglo XX, queda en evidencia que es un hecho la necesidad de disponer de un conjunto de Almacenes encargados de albergar los diversos insumos, materiales, herramientas, vestuarios, víveres, municiones, pertrechos, vituallas, mobiliario, uniformes, implementos de marinería y náutica y –en general– los requerimientos logísticos propios del quehacer naval, tanto a bordo como en tierra, esto es, en unidades operativas como buques cuanto en centros de instrucción y formación de Oficiales como es la propia Escuela Naval anclada en el puerto de Valparaíso a la fecha.

Al mismo tiempo, se plantea la conveniencia de que se diera un desarrollo “regional” o “local” de estos “Almacenes”, es decir, desde el litoral del Desierto de Atacama en el extremo norte del territorio y hasta la costa occidental patagónica en Magallanes, incluyendo también establecimientos que bajo la categoría de “Almacenes” se ubicarían en los puertos de Valparaíso y Talcahuano, en la costa de “Chile Central”. Con todo, la idea central que respecto de estos recintos y su función se pensó fue aquella de desarrollarlos entre Arica y Punta Arenas, pero con particular importancia en el puerto comercial de Valparaíso –en la entonces Región de Aconcagua y Valparaíso– y en la naciente “Base Naval” de Talcahuano –en el litoral de la antigua Provincia de Concepción–. Se buscaba establecer un vínculo entre cada potencial “Centro de Abastecimiento” y un área geográfica y marítima del país, no obstante ello, y pese a lo interesante de la iniciativa, lo cierto es que finalmente se concretará el recinto en el puerto comercial de Valparaíso y, principalmente, como consecuencia del infausto bombardeo de la Escuadra española aquel 31 de marzo de 1866.

Fotos 3 y 4: Vistas parciales del frontis e interior del hoy desaparecido Centro de Abastecimiento Magallanes, recinto de la Armada de Chile que existió en la ciudad portuaria, comercial, cultural y de servicios de Punta Arenas hasta el período 2009–2010, siendo un símbolo dentro de las edificaciones navales en el confín del mundo y un ícono de la actividad logística, financiera, administrativa y de servicios de la Marina

chilena en beneficio del país, en torno a la costa occidental del Estrecho de Magallanes.

Cabe destacar que en la actualidad el “patrimonio marítimo” de la región austral chilena es escasamente conocido por el común de los habitantes del territorio nacional. Es más, la existencia de restos náuticos, muelles históricos y pontones en las costas del Estrecho del Magallanes y en torno a la Isla Grande de Tierra del Fuego constituye un hecho más que suficiente para otorgar valor agregado a la Patagonia Occidental y Austral en materia de Historia Regional de Chile, geografía, ciencia política, y –en particular– de “cultura naval y marítima”, a fin de fortalecer la “educación para el mar” dentro de las actuales y futuras generaciones de chilenos y, complementariamente, de extranjeros.

Foto 3: Frontis Centro de Abastecimiento Magallanes, Punta Arenas, Chile.



[Fuente: Gentileza Sr. M. Burgos M., Punta Arenas, XII Región de Magallanes, invierno, 2007]

Foto 4: Interior Centro de Abastecimiento Magallanes, Punta Arenas, Chile.



[Fuente: Gentileza Sr. M. Burgos M., Punta Arenas, XII Región de Magallanes, invierno, 2007]

Fotos 4 y 5: El desarrollo de una “ruta patrimonial naval” en la ciudad de Punta Arenas y su entorno geográfico permitiría integrar a la Marina con la comunidad civil, en particular, con turistas nacionales y extranjeros, gestores culturales, universidades e institutos profesionales y, por cierto, con empresarios del turismo y la hotelería. En tal sentido, sería interesante evaluar la potencialidad educativa, cultural y patrimonial de las muestras histórico-navales, náuticas, marítimas e incluso militares que hoy es posible apreciar desde Punta Delgada –por el este– hasta Fuerte “Bulnes” –por el oeste–.

Foto 5: Interior Centro de Abastecimiento Magallanes, Punta Arenas, Chile.



[Fuente: Gentileza Sr. M. Burgos M., Punta Arenas, XII Región de Magallanes, invierno, 2007]

Al mismo tiempo, la habilitación, administración y mantenimiento en el tiempo de una “ruta” de estas características debería ser una de las tareas que en materia de cultura y educación debería asumir el Estado de Chile a través de la Intendencia de la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena, y muy en especial, por medio de organismos responsables como podrían ser el Ministerio de Cultura, el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR – XII Región de Magallanes), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Dirección Regional de Vialidad, la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM), el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas y el Ministerio de Defensa Nacional, entre otros.

Foto 6: Antiguo Muelle, Punta Arenas.



[Fuente: Gentileza Sr. M. Burgos M., Punta Arenas, XII Región de Magallanes, invierno, 2007]

Foto 6: Antiguo Muelle, patrimonio marítimo, ferroviario, cultural e ingenieril anclado en el fin del mundo. La imagen nos da cuenta de la fuerte vinculación de los puntarenenses con las actividades económicas asociadas a las aguas del Pacífico en los confines de la América Meridional.

Foto N° 7: Borde Costero de la ciudad de Viña del Mar, en el sector residencial del Barrio “Recreo”. En primer plano se observa el Club de Yates “Recreo”, la Avenida España –que comunica a la “Ciudad-Jardín” con Valparaíso, y a continuación la antigua línea del ferrocarril que conectaba a la capital regional con el interior del valle del Aconcagua y con Santiago de Chile, hoy vía de comunicación administrada por la Empresa Merval (Metro Regional de Valparaíso).

Foto 7: Borde Costero ciudad de Viña del Mar, sector residencial del Barrio “Recreo”.



[Fuente: Gentileza Prof. Pozo, Centro de Cultura Naval y Marítima, Paseo 21 de mayo N° 45, Playa Ancha, Valparaíso año 2008]

En consecuencia, se estima que el quehacer del Ejército y la Marina en esta materia debería ser “colateral”, es decir, estar limitado a configurar grupos de trabajo de origen civil y de carácter profesional y técnico que puedan desarrollar una carrera funcionaria en las respectivas plantas institucionales a cargo de la administración, manejo y eficiente gestión patrimonial y de extensión cultural en materia de museos, archivos, bibliotecas y muestras históricas por áreas geográficas específicas del territorio nacional.

Uno de estos casos podría ser el configurar un equipo de trabajo conjunto, con universidades, ministerios, museos locales y otras ramas de la Defensa Nacional— en materias como Historia Regional, Geografía, Patrimonio Cultural, Urbanismo,

Intereses Marítimos, Medio Ambiente y Borde Costero– para la zona austral de Chile Sudamericano, esto es, la XI Región de Aisén del General Carlos Ibañez del Campo y la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Foto 8: Frontis “Ferretería Naval e Industrial” y “Emporio Gandolfo Hnos.”, Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, mayo del año 2007]

Foto N° 8: Frontis de la “Ferretería Naval e Industrial” y del histórico emporio de “Gandolfo Hermanos”, en calle Blanco al llegar a plaza “Echaurren”, en pleno Barrio “Puerto” de Valparaíso. Al fondo se observa otro ícono de los servicios a la actividad marítima y residencial en el antiguo “Barrio Chino”, la ferretería “Orrego”, administrada hasta hoy por descendientes de inmigrantes españoles.

Así, los actuales “Almacenes Fiscales” de Valparaíso –sucesores de los “Almacenes Generales” con que contó Valparaíso a mediados del siglo XIX- se pueden

catalogar como una valiosa e inigualable obra de arquitectura post Revolución Industrial que, emplazada en el escaso bordemar adyacente al océano Pacífico y conlindante con los cerros “Artillería” y “Playa Ancha”, le otorga un sello propio y distintivo a esta porción de la ciudad.

Su recuperación y sistemática restauración en asociación con otros elementos característicos del entorno geográfico-urbano como es el caso del ascensor “Villaseca”, permitiría que la comunidad local, regional y nacional valorizara la importancia histórica de la logística, el abastecimiento y los servicios para la vida y desarrollo de la Marina de Guerra chilena, y –en consecuencia– para el país, principalmente, a partir del último decenio, esto es, el gobierno de S.E. José Joaquín Pérez Mascayano (1861-1871). En efecto, el desarrollo de las construcciones se inicia hacia el año 1873 y como consecuencia del actuar de la escuadra española al bombardear la costa y cerros de la ciudad.

Los nuevos “Almacenes” vinieron a reemplazar a aquellos inmuebles que en calidad de “grandes bodegas” y “depósitos” de naturaleza comercial habían sido levantados en el puerto antes del segundo tercio del siglo XIX. Por lo demás, la puesta en valor de este espacio urbano porteño contribuiría a que dentro del corto plazo se exponga ante UNESCO la importancia, conveniencia y necesidad de aumentar la superficie de “zona típica” dentro de Valparaíso, lo cual –en este caso particular– implicaría resguardar para las futuras generaciones de chilenos y extranjeros el legado histórico, urbanístico, marítimo-comercial, ingenieril y social que suponen los edificios de los “Almacenes”, incluyendo áreas próximas como la Imprenta de la Armada de Chile, la Batería “Esmeralda” e incluso el sector del antiguo Cuartel “Silva Palma”, recinto que hacia 1926 sirviera también para albergar al entonces naciente Museo Naval de Valparaíso.

Foto 9: Frontis edificio “Vicealmirante Luis Uribe Orrego”, ex sede de la Escuela Naval de Chile. Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, mayo del año 2007]

Foto N° 9: Frontis del edificio “Vicealmirante Luis Uribe Orrego”, antigua sede de la Escuela Naval de Chile en el cerro “Artillería”, Playa Ancha, Valparaíso. La construcción ejecutada por el arquitecto alemán Carlos Von Moltke hacia finales del siglo XIX, sirvió de sede al proceso de formación e instrucción de los cadetes navales entre los años 1893 y 1967, pasando hacia la segunda mitad del siglo XX a transformarse en “Escuela de Abastecimiento y Servicios”, para –finalmente– albergar al Museo Naval y Marítimo de Valparaíso a partir del 23 de mayo de 1988.

Finalmente, y desde una perspectiva estructural, se puede indicar que los edificios en comento (“Almacenes”), del actual Centro de Abastecimiento (Valparaíso), se caracterizan por poseer los siguientes rasgos y singularidades: a) Son de cuatro pisos, b) tienen plantas libres, c) cuentan con estructuras metálicas y d) poseen muros de albañilería de ladrillos. Todo este conjunto ocupa aproximadamente 1,3 hectáreas

de superficie. Por lo tanto, el postular a este espacio arquitectónico de la Armada Nacional como otro de los iconos histórico, culturales y estéticos del puerto de Valparaíso en materia de “patrimonio marítimo de Chile” es una tarea urgente y necesaria, si se tiene en consideración la importancia de “proyectar” a nuestro país como un territorio tricontinental y, por cierto, eminentemente “marítimo” en el contexto de las naciones ribereñas de la Cuenca del Pacífico y –en particular– en relación al desarrollo cultural, económico y geográfico-político que hoy posee Valparaíso respecto de otros puertos del Pacífico Iberoamericano como Acapulco –en México–, Guayaquil –en Ecuador– y El Callao e Ilo –en Perú–, y que, ciertamente, deberá incrementar y fortalecer en el futuro en el ámbito de una “eficiente gestión del patrimonio cultural de Chile”.

Foto 10: Ascensor “Artillería” y vista parcial de la bahía de Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, verano del año 2012]

Foto N° 10: Ascensor “Artilería” y vista parcial de la bahía de Valparaíso captado desde el Paseo y Mirador 21 de Mayo en el cerro “Artilería”, en el histórico barrio de Playa Ancha.

El ascensor “Artilería” comenzó a operar de modo regular hacia finales del siglo diecinueve (año de 1893), principalmente para satisfacer las necesidades de desplazamiento y movilización de los cadetes de la Marina chilena, quienes a partir de ese período comenzaron a ocupar de modo regular las dependencias de la Escuela Naval de Chile, edificio adyacente a la Estación Alta del citado funicular. Cabe destacar que a esa época existían cuatro carriles en atención al flujo de usuarios constituido principalmente por alumnos, funcionarios navales y profesores de la propia “Escuela” cuanto por vecinos del cerro.

Foto 11: Estación alta ascensor “Artilería”, Valparaíso.



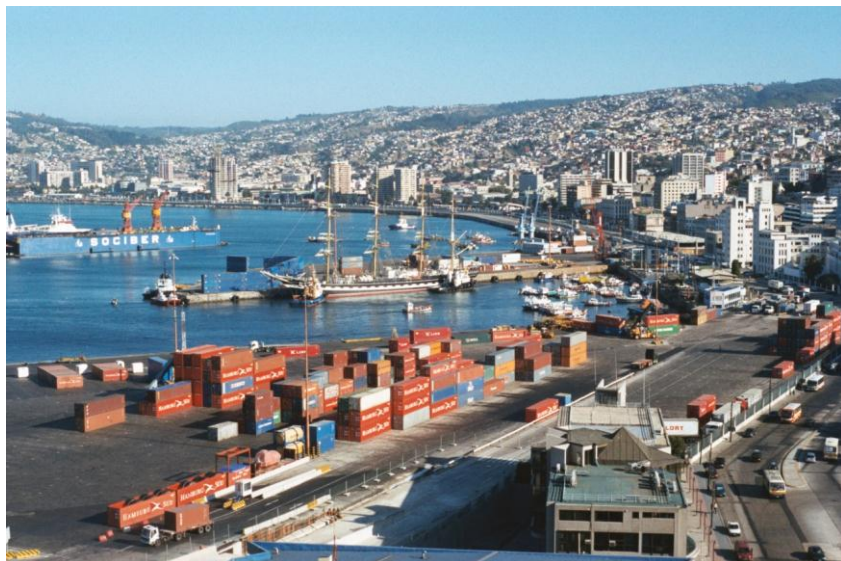
[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, otoño del año 2007]

Los edificios en comento fueron construidos siguiendo patrones estándares originados en Europa Occidental (ej.: París, Francia), al comenzar el siglo XIX. Éstos fueron perfeccionados y *mejorados con posterioridad a la Revolución Industrial*. De ahí que para referirse a su diseño se hablaba entonces de “*arquitectura industrial*”. Con todo, se trató –desde un primer momento– de un tipo de construcción o edificación vinculada a los servicios de abastecimiento y logística que requería la “Marina de Guerra” de un Estado, tanto para albergar implementos, equipos y material propio de unidades a flote cuanto para proveer y satisfacer oportunamente las necesidades de alimentos, víveres, vestuario (uniformes), calzado, útiles de escritorio, instrumentos de náutica y navegación, armamento y municiones, herramientas y –por cierto – repuestos e insumos diversos que se requerían regularmente en el ámbito de las reparticiones terrestres (ej.: Escuelas de Especialidades Navales y/o de Defensa de Costa).

Las “estructuras” que aquí se han mencionado son pertenecientes a la “*Escuela de Eiffel*” (París, Francia, 1832-1833), siendo, por lo tanto, un elemento más que permite a Chile, a la ciudad de Valparaíso y a su Armada –a través de la Especialidad de Abastecimiento y Servicios– dejar planteada a organismos internacionales como UNESCO el importante tema de la “puesta en valor educativo, cultural y como patrimonio marítimo nacional” de construcciones, edificios y/o “*almacenes*” de interés histórico urbano, económico, social y marítimo, edificios que hasta la fecha siguen siendo escasamente conocidos y apreciados por la comunidad, en sus dimensiones local o provincial, regional, nacional y extranjera, pese al significado valórico, emocional y material que ellos suponen para “la Marina de todos los chilenos” y –por cierto– para los propios habitantes del “Gran Valparaíso”.

Fotos 11 y 12: Estación Alta del ascensor “Artilería”, en Playa Ancha, Valparaíso, captada desde el antejardín del Museo Naval y Marítimo en el otoño del año 2007. Vista parcial de la bahía de Valparaíso, captada en el verano del año 2006 desde el Paseo y Mirador 21 de Mayo.

Foto 12: Vista parcial bahía de Valparaíso, Chile.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, verano del año 2006]

CONCLUSIÓN

Al concluir, sólo nos queda hacer presente por medio de este estudio que la reciente implementación de la “Ruta Patrimonial Naval” por parte de la Armada de Chile constituye una valiosa iniciativa e instancia de acercamiento hacia la comunidad civil y académica del país e incluso del extranjero (ej.: turistas), toda vez que la Marina “abre sus puertas” al público, al exhibir un conjunto de edificios, reliquias, monumentos e instalaciones de relevancia histórico-naval, técnica –en hidrografía, oceanografía y cartografía náutica, como ocurre con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA)-, y urbana que –tradicionalmente- han sido desconocidas para “porteños”, “viñamarinos”, “santiaguinos” y turistas procedentes de otras latitudes, pese a formar parte de la morfología urbana, del casco histórico y de la dinámica

sociocultural de la ciudad portuaria, universitaria y de servicios que hoy es Valparaíso. Así, la apertura de estos edificios y monumentos en determinados instantes y meses del año como –por ejemplo- durante el periodo estival (ejemplo: diciembre a marzo), en el “Mes del Mar”(mayo), en el “Mes de la Patria” (septiembre), y durante las fechas que anualmente se decreta “Día del Patrimonio Cultural de Chile”, posibilitará un acercamiento real y efectivo de todos los chilenos e incluso de visitantes extranjeros al conocimiento del “patrimonio marítimo nacional” y –en este caso particular- a conocer, comprender y valorar la importancia, trascendencia y significado del Abastecimiento, la Logística y los Servicios en la vida y desarrollo de la Armada de nuestra “Patria”, desde los “albores del Chile Republicano” y hasta el “presente”.

Esta investigación monográfica constituye un especial reconocimiento del autor a los “hombres y mujeres de mar” que hoy integran la Armada Nacional y muy en especial a quienes eligieron la Especialidad de Abastecimiento y Servicios dentro de su estadía en la Escuela Naval “Arturo Prat”, en Playa Ancha, Valparaíso, o bien al interior de la Academia Politécnica Naval, en Viña del Mar. Junto a ello, se desea destacar la necesidad de que la Marina genere las condiciones para proteger y cautelar aquel patrimonio histórico-naval que existe en otras áreas del territorio nacional. En efecto, tal vez es el momento de comenzar a evaluar los costos y los beneficios que implicaría para cada “Zona Naval” el disponer de su propia “Ruta Patrimonial Naval”, con el fin de “poner en valor” educativo, formativo y cultural todo el conjunto de elementos y piezas de significado histórico en los ámbitos marítimo, bélico, numismático, textil, médico-quirúrgico, farmacéutico, gastronómico, mueblístico, pictórico, náutico y arquitectónico, que digan relación con el quehacer naval y sus actividades operativas, de instrucción y extensión, y de “protección de la vida humana en el mar” en ámbitos tan diversos en el aspecto geográfico como –por ejemplo- el litoral del Desierto de Atacama y las costas occidentales de la Patagonia y Tierra del Fuego, a la vez que el significado social y cultural que cada paisaje lleva inmerso.

También debe ser tarea de cada nueva “ruta patrimonial marítima” la integración del quehacer naval con las actividades sociales, económicas y culturales que se dan a lo largo del borde costero de “Chile Sudamericano”, esto es, en las playas, balnearios y caletas pesqueras desde Arica al Golfo de Arauco, así como también en los ríos y lagos de la zona sur y austral (ejemplo: lagos Rapel y Colbún; ríos Maule, Toltén y Maullín, entre otros.). Sin perjuicio de lo anterior, y comprendiendo que el “giro” de la Marina chilena es “defensa” y no precisamente “patrimonio cultural marítimo”, esto es, baterías y fortificaciones históricas, edificios emblemáticos de la

institución, buques y submarinos dados de baja, vestuario de época –como uniformes de grumetes, cadetes y oficiales-, armamento del siglo XIX y XX, medallas y condecoraciones, etc., lo cierto es que, en una “cruzada” de esta envergadura deberán adquirir activa participación otros organismos permanentes del Estado de Chile como –por ejemplo– el Ministerio de Cultura, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Ministerio de Defensa, las municipalidades, los empresarios hoteleros y gastronómicos e incluso las propias universidades regionales, si lo que realmente se busca es “fomentar una cultura marítima” en la comunidad local, regional y nacional.

En efecto, para conseguir de modo eficiente la implementación de “*rutas patrimoniales*” –en lo referente a Historia Naval, Historia Marítima, Geografía Náutica, Fluvial y Lacustre– es fundamental que los respectivos gobiernos provinciales evalúen en terreno la “potencialidad cultural” que en materia marítima e hidrocartográfica subyace al interior de sus propias comunas, caletas, puertos y/o balnearios. Con un conocimiento claro y preciso de este potencial, se podrán cuantificar los recursos humanos, materiales y económicos que posibilitarían administrar con eficiencia en el tiempo “circuitos culturales, educativos y patrimoniales” que –en definitiva- permitieran acercar la “Marina de todos los chilenos” a un público de diferentes edades, desde niños en edad pre-escolar hasta personas de la Tercera Edad, incluyendo minusválidos y discapacitados. Sólo de esta forma se podrá lograr un proceso de enseñanza-aprendizaje eficaz y productivo, capaz de sensibilizar a los chilenos del siglo XXI en el rol, significado e importancia del mar en la Historia de Chile, y –en particular- de la trascendencia de la Armada, así como también del Abastecimiento y de la Logística para el desarrollo marítimo, geográfico-político, social y económico del territorio nacional en su conjunto.

Al finalizar sólo deseamos dejar planteada una doble interrogante en cuanto tarea para las generaciones presentes y futuras: “*evaluar los costos y beneficios, y la potencialidad turístico-cultural y educativa de dos nuevas rutas patrimoniales marítimas que se podrían implementar dentro de corto plazo dentro de la VIII Región del Bío-Bío y también al interior de la II Región de Antofagasta*”. Estas rutas serían las siguientes: a) Chillán Viejo – Ninhue (Casa del Comandante Arturo Prat Chacón), – Nueva Aldea – Tomé – Lirquén-Talcahuano- Reliquia Histórica “Huáscar”- Isla Quiriquina (Museo Circulo de Maniobras); y b) Mejillones – Caleta Hornitos – Monumento Natural “La Portada”- Quebrada La Chimba-Muelle Histórico-Estación Ferrocarril Antofagasta-

Bolivia-Cementerio Municipal-Puerto Coloso-Caleta El Cobre-Borde Costero-Casco Histórico de Antofagasta.

Ahora bien, el desarrollo de una “*ruta patrimonial*” (*naval y marítima*), en la VIII Región del Bío-Bío debe tener como “objetivo general” acercar a la comunidad local, regional y nacional a la valorización de la Historia Patria en su dimensión marítima, pero teniendo como objeto de estudio algunos componentes del paisaje provincial o microregional. Así –por ejemplo– en la localidad de Chillán Viejo, en la provincia de Ñuble, se busca acercar al conocimiento de la cultura marítima y náutica a niños, adultos, público de Tercera Edad e incluso turistas extranjeros, por medio de la implementación de “*recorridos guiados*” –en español e inglés– por las dependencias del Museo Naval “Chinchorro”, a la vez que poniendo en valor la Historia de dicha localidad en relación a figuras emblemáticas dentro del desarrollo cultural de la comuna y provincia pero también del país, como –por ejemplo– el General de Ejército don Bernardo O’Higgins Riquelme (nuestro Padre de la Patria), y el pianista Claudio Arrau. Luego, en dirección a Cordillera de la Costa, al weste de la localidad agrícola de San Carlos, este ejercicio educativo continúa por medio de la visita guiada al Santuario de Prat en Ninhue.

Foto 13: Plaza Echaurren, Casco histórico de Valparaíso



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, febrero del año 2012]

Foto 14: Plaza Echaurren, Casco histórico de Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, febrero del año 2012]

Fotos 13 y 14: Casco histórico de Valparaíso: Las imágenes nos presentan el estado actual de Plaza “Echaurren”, espacio de la historia porteña y de la geografía social que también ha sido denominado por marinos, historiadores urbanos, sociólogos y geógrafos como “Barrio Chino” y “Cuenca de Origen”, esto es, uno de los puntos en que nace Valparaíso a la vida social, económica, cultural y de servicios durante el último siglo colonial.

Es interesante advertir –por medio de estas fotografías– que es precisamente en este entorno urbano y sociocultural en donde actualmente se lleva a cabo la “Ruta Patrimonial Naval” partiendo desde el Edificio Armada de Chile, para proseguir por el casco histórico de la ciudad “patrimonio” para luego conocer otros monumentos históricos y dependencias navales como el Monumento a los Héroes de Iquique en la Plaza “Sotomayor”, el Museo Marítimo en el cerro Artillería, la Batería “Esmeralda”, la Galería Histórica del Servicio Hidrográfico de la Armada (SHOA), la Escuela Naval “Arturo Prat” y el Faro “Puntángelos”.

Foto 15: Plaza Echaurren, Casco histórico de Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, verano del año 2012]

Foto 15: Vista parcial de la Plaza “Echaurren”, centro de sociabilidad en el casco histórico de la “ciudad-puerto” de Valparaíso, centro comercial, cultural, universitario y de servicios ubicado en la costa occidental del Pacífico Sudamericano.

La imagen muestra edificaciones porteñas construidas con posterioridad al terremoto que azotó a Valparaíso en mayo del año 1906 y presenta la morfología urbana de un barrio popular, cuyos ejes históricos han sido la iglesia católica de la Matriz del Salvador, el mercado “Puerto”, los emporios “Echaurren” –hoy desaparecido– y “Gandolfo Hermanos”, más ferreterías de vocación naval e industrial, además de tiendas de calzado, vestuario, panaderías, verdulerías, perfumerías “Eliana” –como la peluquería y barbería “Don Luis”–, farmacias, bares y locales de vida nocturna, es decir, recintos en donde aún sobrevive la “bohemia porteña”.

Foto 16: Calle Bustamante, en pleno barrio “Puerto” de Valparaíso, hacia el fondo de observa el cerro “Artillería”.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, febrero del año 2012]

Foto 17: Imagen que ilustra algunos de los artículos que en la actualidad se venden en el centenario emporio de “Gandolfo Hermanos”, recinto de comercio al por mayor y al detalle que aún sobrevive en calle Blanco al llegar a Clave, esto es, en el corazón mercantil y bohemio del puerto de Valparaíso. La fotografía da cuenta de los diversos licores extranjeros y nacionales que hoy es posible encontrar en “Gandolfo Hermanos” como –por ejemplo- el champagne, whisky, ron, “Araucano”, pisco, cognac y diversos bajativos : menta, manzanilla, amaretto, licor de cacao y licor de café, entre otros.

El recinto, de propiedad de don Renato Gandolfo simboliza la trascendencia histórica y cultural de la colectividad italiana en el desarrollo social, mercantil y comercial de Valparaíso, desde fines del siglo XIX y hasta el presente.(Foto: profesor Oscar Castillo Paul, año 2012)

Foto 17: Vitrina del emporio “Gandolfo Hnos.”, Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, año 2012]

Fotos 18, 19 y 20: Imágenes emblemáticas del patrimonio tangible e intangible de la ciudad de Valparaíso. En primer plano se observa el ascensor “Barón” (foto 18), el cual conecta a los habitantes de los cerros “Placeres” y “Barón” con el barrio porteño conocido como “Almendral”, área que en el pasado cumplió un importante rol ferroviario, portuario, educacional y comercial (mercado). (Foto: gentileza profesor Pozo, Centro de Cultura Naval y Marítima, Viña del Mar, 1997.). Luego, “comercio al detalle” (foto 19), en el emporio de Gandolfo Hermanos, en el tradicional y mítico barrio “Puerto” de Valparaíso. Bahía de Valparaíso (foto 20), y B.E. “Esmeralda”(Fotos: profesor Oscar Castillo Paul; años 2004 y 2012.).

Foto 18: Ascensor Barón, Valparaíso.



[Fuente: Gentileza Prof. Pozo, Centro de Cultura Naval y Marítima, Paseo 21 de mayo N° 45, Playa Ancha, Valparaíso año 1997]

Foto 19: Emporio de “Gandolfo Hnos.”, Valparaíso.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, año 2004]

Foto 20: Buque Escuela (B.E.) “Esmeralda”, Puerto de Valparaíso, Chile.



[Fuente: Profesor Oscar Ignacio Castillo Paul, año 2012]

NOTA: Las opiniones vertidas en el presente estudio histórico, geográfico y patrimonial son de exclusiva responsabilidad del autor, y **no** comprometen en modo alguno a instituciones públicas del Estado de Chile, como tampoco a universidades, municipios y/o Centros Culturales u organismos académicos del país.

BIBLIOGRAFÍA

ARMADA DE CHILE (1907): “Administración Naval: con relación a los Almacenes Generales”. *Revista de Marina*, pp. 32 y 33, Valparaíso.

ARMADA DE CHILE: “Reglamento de Cuenta y Razón de Marina”, ver “Administración de los Almacenes Generales”.

BODINI CRUZ-CARRERA, H. (1985): "Geografía Urbana", *Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile*, Primera Edición, Santiago de Chile.

BODINI CRUZ-CARRERA, H. (1987): "Geografía de los Servicios", *Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile*, Primera Edición, Santiago de Chile.

BÖRGEL, R.; ROMERO, H. y VIO, D. (1983): "Fundamentos Geográficos del Territorio Nacional", *Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile*, Primera Edición, Santiago de Chile.

CAÑÓN CANALES, J. y MORALES GAMBOA, E. (1985): "Geografía del Mar Chileno", *Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile*, Primera Edición, Santiago de Chile.

FLORES FARÍAS, S. (2002): "El acontecer infausto en un Valparaíso sorprendente", *Editorial Puntángelos, Ediciones de la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación y Ediciones de la Universidad de Valparaíso*, primera edición, Valparaíso, Chile.

GOBIERNO DE CHILE (1836): "Manual del Marino", ver "disposición administrativa" referida al ámbito del "Abastecimiento", según Decreto del Presidente de la República de Chile S.E. José Joaquín Prieto Vial y el Ministro de Guerra y Marina don Diego Portales Palazuelos, firmado el 13 de diciembre de 1836 en Santiago de Chile.

LE DANTEC, F. (2004): "Crónicas del Viejo Valparaíso", *Ediciones de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, Tercera Edición, Valparaíso, Chile.

URIBE ORREGO, L.: "Los combates navales de la Guerra del Pacífico". *Biblioteca Histórica de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional*, Valparaíso, Chile.