



ALGUNOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS SOBRE LOS ALMACENES FISCALES DE VALPARAÍSO Y SU VALOR EDUCATIVO Y PATRIMONIAL

Óscar Ignacio Castillo Paúl*

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 “intangible” 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.

1° El primer antecedente histórico vinculado a la relevancia que adquirirá 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 compra 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.”

2° 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 3°, Título

* Teniente 1° RN. Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica. Diplomado en Historia de Chile, Universidad de Valparaíso. Magíster (T) en Historia de América y Chile, Facultad de Humanidades, Universidad de Valparaíso, Chile.

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).
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 3°, Título 1°; artículos 29, 30, 31, 33, 40, 43, 88 y siguientes, de la “Ordenanza de la Armada”).

1°, Artículos 29, 30, 31, 33, 40, 43, 88, etc., de las Ordenanzas Generales de la Armada.

3° Con posterioridad a la época histórica conocida como “decenios” y -en particular- durante el período en que se desarrolla la “Guerra del Pacífico”, se pueden establecer dos hechos de relevancia histórica y -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”. De una parte, se advierte el hecho 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”.

4° 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



Luis Uribe Orrego.

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 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 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

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.

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. o 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 indispensablemente 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).



Almacenes fiscales de Valparaíso.

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 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 Valparaíso, y principalmente, como consecuencia del infausto bombardeo de la Escuadra española aquel 31 de marzo de 1866.

5° Desde el punto de vista estético y urbanístico, la actual existencia de estos edificios en el bordemar de Valparaíso -ciudad catalogada como “patrimonio” de la Humanidad- permitiría otorgar valor patrimonial e interés turístico cultural a un espacio urbano que tradicionalmente ha sido subvalorado por las autoridades nacionales y de gobierno regional, pese a los notables esfuerzos que ha venido desarrollando la Armada de Chile por recuperar sitios y espacios emblemáticos de la Historia Local como la Batería “Esmeralda”, las dependencias de ASMAR-Valparaíso, el actual Centro de Abastecimiento (V), e incluso una importante vía de comunicación de la ciudad cual es el antiguo ascensor “Villaseca” -hoy en desuso- y que contribuiría a dinamizar el contacto entre los usuarios del borde costero de Valparaíso y los residentes y transeúntes del cerro Playa Ancha, entre muchos otros.

6° 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 colindante con los cerros “Artillería” y “Playa Ancha”, le otorga un sello propio a esta porción de la ciudad. Su recuperación y sistemática restauración en asociación con otros elementos propios del entorno 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 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.



Batería Esmeralda.

7° 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 íconos 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 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"*.

8° Los edificios en concreto fueron construidos siguiendo patrones estándares originados en Europa Occidental (ejemplo: 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 (ejemplo: 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".

9° 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 (ejemplo: 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 período 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”.

RUTA PATRIMONIAL NAVAL VALPARAÍSO 2012
24 al 29 enero
10:00 - 16:00 hrs.

VISITA LOS MONUMENTOS Y EDIFICACIONES QUE FORMAN LA HISTORIA DE NUESTRO PATRIMONIO NAVAL.

1. MUSEO MARÍTIMO NACIONAL	6. ALMACENES FISCALES
2. SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO	7. CRIPTA DE LOS HÉROES IQUIQUE
3. ESCUELA NAVAL	8. EDIFICIO ARMADA DE CHILE
4. FARO PUNTA ANJELES	9. MONUMENTO BLANCO ENCALADA
5. BATERIA ESMERALDA	10. MONUMENTO LORD COCHRANE

COMPRA Y TIMBRA TU PASAPORTE EN EL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL (\$500) Y RETIRA TU CERTIFICADO DE PARTICIPACIÓN EN STAND DE PLAZA SOTOMAYOR

INFORMACIONES: www.museonaval.cl; fono: 032-2437651

BIBLIOGRAFÍA.

1. Revista de Marina, “Administración Naval: con relación a los Almacenes Generales”. Enero de 1907, páginas 32 y 33.
2. 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. “Manual del Marino”, ver “disposición administrativa” referida al ámbito del “Abastecimiento”.
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”).
4. Vicealmirante Luis Uribe Orrego. “Los combates Navales de la Guerra del Pacífico”. En Biblioteca Histórica de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional.