

ALMACENES FISCALES DE VALPARAÍSO, UN PATRIMONIO OLVIDADO

Tax Warehouse Valparaíso, forgotten heritage

Oscar Ignacio Castillo Paúl

Profesor de Historia y Geografía.

Diplomado en Historia de Chile, Universidad de Valparaíso.

Magíster (c) en Historia de América y Chile

geografía_ambiental@hotmail.com

RESUMEN: El presente trabajo es un estudio monográfico que pretende divulgar el valor educativo, urbanístico y geográfico del territorio que hoy alberga a los antiguos "Almacenes Fiscales" de Valparaíso, para crear conciencia en la comunidad nacional y –en particular- en el mundo universitario y académico de las ciencias geográficas, ambientales e históricas de que el desarrollo social y económico de la ciudad –puerto de Valparaíso está indisolublemente unido a su evolución espacio-temporal sobre el Borde Costero del Barrio "Puerto" y en torno a la base de los actuales cerros "Artilería" y "Playa Ancha".

Asimismo de dejar en evidencia que los edificios del actual Centro de Abastecimiento de Valparaíso –antiguos "Almacenes Generales" del siglo XIX- constituyen una pieza histórica y una obra de ingeniería post revolución industrial que es única en su tipo y en su rol logístico, usada para el abastecimiento y servicios dentro de la costa occidental del Pacífico Iberoamericano.

ABSTRACT: The present paper is a case study which aims to disseminate the educational, urban and geographical value of the territory which now houses the old "Storage Tax" of Valparaíso, to raise awareness in the national community and, specially, in universities and academic of geographical, environmental and historical sciences that social and economic development of the port city of Valparaíso is inextricably linked to its spatiotemporal evolution on seaboard of "Puerto" district and around the base of the current hills "Artilería" and "Playa Ancha".

Also to make clear that the current buildings of Supply Center of Valparaíso -old General Stores of the nineteenth century- are a historical piece and an engineering work of post industrial revolution unique in its kind and logistical role, used for supplies and services within the Latin American Pacific west coast.

PALABRAS CLAVES: Valparaíso – Almacenes fiscales – ruta patrimonial.

KEY WORD: Valparaíso – Tax Warehouse – patrimonial route.

Introducción

El territorio bordemar porteño –asociado al pie de los cerros *Artilería* y *Playa Ancha*- constituye un espacio de interés histórico, turístico-cultural e incluso arqueológico urbano, que debe ser protegido, preservado y cautelado para las futuras generaciones, si se tiene en consideración que una parte relevante de la historia marítima de Chile – representada por el desarrollo de la espacialidad de abastecimiento y servicios- nace, precisamente, al interior de los antiguos y emblemáticos

Almacenes Generales en la época en que el primer presidente de la república Manuel Blanco Encalada, entonces en calidad de alto oficial de marina, efectúa la ocupación de la Isla Grande de Chiloé, a la fecha en manos de las fuerzas realistas (1826).

El estudio realiza una búsqueda bibliográfica, documental e iconográfica en registros de prensa permitiendo corroborar y verificar que los *Almacenes Fiscales de Valparaíso*, son en su conjunto edificios de carácter histórico y con gran significado logístico y patrimonial que hoy se asocian al Centro de Abastecimiento de Valparaíso, constituyen una pieza clave dentro de la historia urbana porteña y –por cierto- dentro del estudio y conocimiento de lo que ha sido el desarrollo marítimo-comercial e incluso tecnológico del puerto de Valparaíso y de sus marinas de guerra y mercante, durante los últimos doscientos años.

La reciente creación e implementación de la *Ruta Patrimonial Naval* por parte de la Armada de Chile constituye un trabajo pionero y único en su tipo, destinado a contribuir a la eficiente y eficaz adquisición y fortalecimiento de una conciencia marítima nacional en todos los chilenos. En efecto, este logro ha demandado un gran esfuerzo institucional desde el punto de vista académico, material y humano, toda vez que en determinados instantes del año, la Armada Nacional abre sus puertas en unidades y reparticiones terrestres con patrimonio histórico, a un público civil y a turistas, interesados por conocer y valorar la historia de Chile en el mar, desde los albores de la república hasta el presente.

Algunos antecedentes sobre los almacenes fiscales de Valparaíso y su valor patrimonial

Con el objetivo de *poner en valor cultural* el espacio que hoy alberga a los antiguos Almacenes Fiscales de Valparaíso (1907), se mencionan y analizan aquellos antecedentes históricos, geográfico-documentales 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 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 durante el período conservador o *pelucón* liderado por la administración del presidente José Joaquín Prieto Vial y su ministro don Diego Portales Palazuelos.



Imagen Nº 1: Frontis edificio Armada de Chile, visto desde Plaza Sotomayor, Barrio Puerto, Valparaíso, verano de 1998. Fuente: gentileza del profesor Pozo, Centro de Cultura Naval.



Imagen Nº 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: Castillo, 2004.

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* (Prieto, 1836). 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 que:

“(...) 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”.

Durante el gobierno y en el contexto histórico-cultural y económico de lo que fueron los decenios conservadores, el año 1837 marca el dictado del *Reglamento de Cuenta y Razón de Marina*, 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, y siguientes, de las ordenanzas generales de la armada.

Con posterioridad a esta época 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 y - en consecuencia- de significación geográfico 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 Biobío 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* (Uribe L., 1886). De otra, la historia naval de Chile 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.

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 la *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 chileno:

“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 Arsenalas, 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 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).

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 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.



Imagen N° 3: 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).
Fuente: gentileza Profesor Pozo, Centro de Cultura Naval y Marítima, 2008.

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 dentro de la historia de la ciudad y de la marina, como –por ejemplo- la *Batería Esmeralda*, las dependencias de ASMAR – Valparaíso, el actual centro de Abastecimiento (Börgel, R; Romero, H.; y Vio, D.; 1983), e incluso una importante vía de comunicación y medio de transporte eléctrico y mecánico de la ciudad cual es el antiguo ascensor *Villaseca* –hoy en desuso- y que contribuiría a dinamizar las relaciones de convivencia social, esto es, el contacto entre los vecinos, estudiantes, comerciantes, funcionarios públicos, artesanos, turistas y usuarios del borde costero de Valparaíso y los residentes y transeúntes de los cerros *Artillería* y *Playa Ancha*, entre muchos otros.



Imagen N° 4: 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 icono de los servicios a la actividad marítima y residencial en el antiguo *Barrio Chino*
Fuente: Castillo, 2013.

De este modo 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 borde mar adyacente al océano Pacífico y colindante 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).

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 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.



Imagen Nº 5: 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.

Fuente: Castillo, 2007.

Se puede indicar que los espacios en análisis 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 pendiente, si se tiene en consideración la importancia de proyectar al país como un territorio tricontinental y, por cierto, eminentemente marítimo en el

Almacenes fiscales de Valparaíso, un patrimonio olvidado

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.

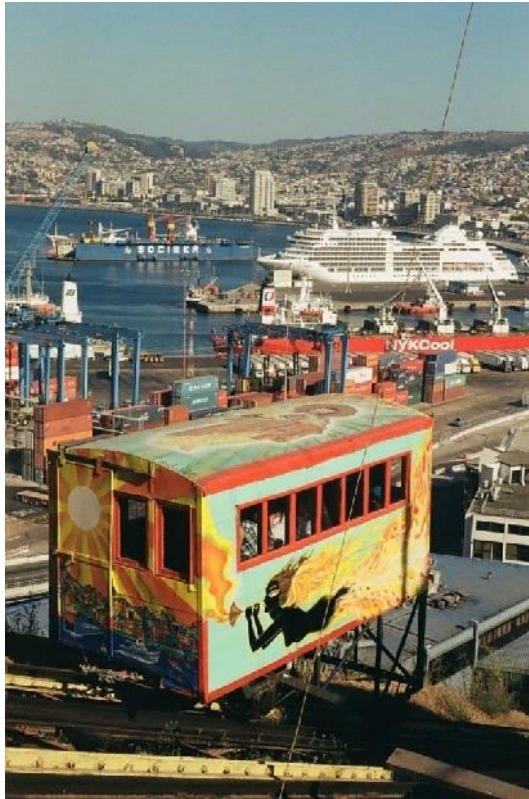


Imagen N° 6: Ascensor *Artillería* y vista parcial de la bahía de Valparaíso captado desde el Paseo y Mirador 21 de Mayo en el cerro “Artillería”, en el histórico barrio de Playa Ancha.
Fuente: Castillo, 2007.



Imágenes 7 y 8: Casco histórico de Valparaíso: Las imágenes 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.

Fuente: Castillo, 2012.

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*.



Imagen 9: Vista parcial de la Plaza *Echaurren*, centro de sociabilidad en el casco histórico de la de Valparaíso. 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, barberías –como la peluquería *Don Luis* –, farmacias, bares y locales de vida nocturna, es decir, donde aún sobrevive la llamada bohemia porteña.

Fuente: Castillo, 2012.



Imagen 10: Calle Bustamante, en pleno barrio *Puerto* de Valparaíso, hacia el fondo de observa el cerro *Artillería*.

Fuente: Castillo, 2012.





Imagen 11, 12 y 13: Imágenes emblemáticas del patrimonio tangible e intangible de la ciudad de Valparaíso. En primer plano se observa el ascensor *Barón*, 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). (Fuente: gentileza profesor Pozo, Centro de Cultura Naval y Marítima, 1997.). Luego, comercio al detalle, en el emporio de Gandolfo Hermanos, en el tradicional y mítico barrio Puerto de Valparaíso. Bahía de Valparaíso, y B.E. *Esmeralda*.

Fuente: Castillo, 2012.

El ascensor *Artillería* 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.

Los edificios fueron construidos siguiendo patrones estándares originados en Europa Occidental (Paris, 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 (Escuelas de Especialidades Navales y/o de Defensa de Costa). Las estructuras mencionadas son pertenecientes a la *Escuela de Eiffel* (Paris, Francia, 1832-1833), 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.



Imágenes 14 y 15: Estación Alta del ascensor *Artillería*, en *Playa Ancha*, *Valparaíso*, captada desde el antejardín del Museo Naval y Marítimo en el otoño del año 2007. Fuente: Castillo, 2012. Vista parcial de la bahía de Valparaíso. Fuente: Castillo, 2006.

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, toda vez que la marina abre sus puertas al público, mostrando un espacio constituido por 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 urbano 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 durante el período estival (diciembre a marzo), en el *Mes del Mar* (mayo), en el *Mes de la Patria* (septiembre), y durante las fechas que anualmente se decreta para el día del patrimonio Cultural de Chile, posibilitando un acercamiento real y efectivo para conocer, comprender y valorar la importancia, trascendencia y significado del abastecimiento, la logística y los servicios de la Armada.

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 Centro de Abastecimiento Magallanes, recinto de la Armada de Chile que existió en la ciudad de Punta Arenas.



Imágenes 16 y 17: Vistas parciales del frontis e interior del hoy desaparecido Centro de Abastecimiento Magallanes, recinto de la Armada de Chile que existió en la ciudad 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 y de servicios de la Marina chilena en beneficio del país, en torno a la costa occidental del Estrecho de Magallanes.

Fuente: Castillo, 2006.

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-. 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 posibles de asumir por el Estado de Chile.



Imagen N° 18: Antiguo Muelle, patrimonio marítimo, ferroviario, cultural e ingenieril anclado en el fin del mundo. Fuente: gentileza Burgos M., 2007.

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, 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 (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 la defensa y no precisamente el patrimonio cultural marítimo, se cuenta con 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 posibilitando la activa participación otros organismos permanentes del Estado de Chile como ministerios y municipalidades,

más emprendimiento hoteleros y gastronómicos e incluso las propias universidades regionales, intentando fomentar una cultura marítima en la comunidad local, regional y nacional.

Para ello es necesario evaluar la potencialidad cultural de estos espacios 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 las actividades y espacios del mar a todo un público que valorase 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.

Del mismo modo este análisis permite identificar nuevos espacios relacionados con este tipo de rutas, ya que al 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 región del Biobío y también al interior de la región de Antofagasta.

1. Chillán Viejo – Ninhue (Casa del Comandante Arturo Prat Chacón), – Nueva Aldea – Tomé – Lirquén-Talcahuano– Reliquia Histórica *Huáscar*– Isla Quiriquina (Museo Circulo de Maniobras)
2. 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.

Conclusiones

Se destaca la trascendencia y el significado cultural y pedagógico de la reciente creación de la Ruta Patrimonial Naval como espacio de la Marina de Chile al interior de algunos sitios históricos y culturales dentro de la ciudad de Valparaíso, como –por ejemplo- la Batería *Esmeralda*, el Faro *Puntángelos*, la Escuela Naval *Arturo Prat*, el *Monumento a los Héroes de Iquique*, el antiguo palacio de verano de los presidentes de la república –adyacente a la plaza *Sotomayor*, en el *Barrio Puerto*, y –por cierto- el Museo Marítimo Nacional, recinto histórico emplazado en dependencias de la antigua sede de la Escuela de Abastecimiento y Servicios de la Armada.

Se plantea desde el estudio estimular los estudios monográficos de actividades de terreno para fortalecer el patrimonio cultural de Chile, atendiendo a la relevancia e interés que día tras día adquiere Valparaíso en cuanto ciudad-puerto, centro turístico, museológico, universitario, cultural y también como corredor bioceánico con la República Argentina, y nudo de comunicaciones marítimas y terrestres en torno a la costa del Pacífico Sur en la región central de Chile. También se reconoce y potencia la importancia del bordemar que hoy integra a las ciudades de Viña del Mar y Valparaíso, tanto en la perspectiva del legado arqueológico, antropológico-cultural, histórico-naval, social y arquitectónico de la morfología urbana local, al igual que en materia de planificación territorial, desarrollo económico, servicios a la actividad turístico-cultural, hotelera, gastronómica y educacional. También en materia de ordenamiento urbano, administración, control, resguardo, uso y manejo sustentable del casco histórico comunal, al tiempo que en lo referente a la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible de la tradición y legado marítimo, socioeconómico y estético de la ciudad que hacia el año 2000 fuera nominada por UNESCO como *Patrimonio de la Humanidad*.

Finalmente y sólo a modo de propuesta planteada desde la perspectiva educativa y patrimonial, sería deseable que el Estado a través de reparticiones públicas y organismos específicos de gobierno regional y provincial como las municipalidades de Valparaíso y Viña del Mar, el Consejo de la Cultura y las Artes, el Ministerio de Educación –a través de sus departamentos locales y regionales de educación extraescolar-, el Ministerio de la Cultura y el Ministerio de Bienes Nacionales, entre otros, pueda asignar recursos especiales y –en particular- contar con equipos interdisciplinarios de profesionales y técnicos de naturaleza idónea para propender a la eficiente gestión de administración, control y manejo del patrimonio histórico-marítimo, urbano y económico que hoy albergan y resguardan los antiguos Almacenes Fiscales del puerto comercial de Valparaíso, construcciones de singular diseño arquitectónico, adyacentes a los funiculares Artillería y Villaseca, este último aún sin funcionamiento, en el Barrio Playa Ancha de la denominada *ciudad patrimonio*.

Bibliografía

- “Administración Naval: con relación a los Almacenes Generales”, en Revista de Marina, enero de 1907, páginas 32 y 33.
- BODINI, H. (1985) *Geografía Urbana*, Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile, Primera Edición, Santiago de Chile.
- BODINI, H.; (1987) *Geografía de los Servicios*, Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile, Primera Edición, Santiago de Chile.
- BORGEL, 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, J. y Morales E.(1985) *Geografía del Mar Chileno*, Colección Geografía de Chile, Instituto Geográfico Militar de Chile, Primera Edición, Santiago de Chile.
- FLORES 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.
- LE DANTEC, F. (2004) *Crónicas del Viejo Valparaíso*, Ediciones de la Universidad Católica de Valparaíso, Tercera Edición, Editorial Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, Chile.
- PRIETO J. J. (1836) *Manual del Marino*, según Decreto del Presidente de la República de Chile y el Ministro de Guerra y Marina don Diego Portales Palazuelos, firmado en Santiago de Chile, el 13 de diciembre de 1836.
- REGLAMENTO DE CUENTA Y RAZON 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.*”
- URIBE L. (1886) *Los combates navales de la Guerra del Pacífico* Biblioteca Histórica de la Armada de Chile, Museo Marítimo Nacional, Playa Ancha, Valparaíso.