

ASMAR

SU CONTRIBUCION A LA INDUSTRIA NAVAL EN CHILE

M379
2005

CARLOS MARTIN FRITZ

[2005]



ARSENAL NAVAL DE VALPARAÍSO

GENERALIDADES

Estos establecimientos navales creados para darle el apoyo logístico integral a los buques de una Armada según sus características, pueden ser desde depósitos de armas y pertrechos generales hasta centros de reparaciones y construcción de naves. De aquí nace la importancia e influencia que ellos siempre han tenido en el desarrollo de nuestra industria naval.

Por esas mismas razones, el impulso para su crecimiento ha estado íntimamente ligado con la suerte que ha vivido la Armada, situación que fue crítica y errática en las primeras décadas de nuestra vida independiente, y que sólo consolidó su real jerarquía, después de la Guerra del Pacífico.

VALPARAÍSO

Aunque el conquistador español prefirió avan-

zar por vía terrestre hacia su objetivo, no dejó de considerar el inestimable apoyo de una componente naval para el éxito de sus operaciones. Así en 1536, como ya se señaló en un capítulo anterior, llegaría a la bahía de Quintil a bordo del "Santiago" el capitán Juan de Saavedra, que formaba parte de la expedición de Diego de Almagro, quien deslumbrado por la belleza natural, lo denominó Valle del Paraíso.

Más tarde, Pedro de Valdivia, fundador de Santiago, designa a este lugar como Puerto Natural de la Ciudad del Reino de Chile en 1544.

Desde ese momento, el destino de este puerto y su importancia futura estaban trazados. Aunque su desarrollo inicial fuera lento y azaroso, pronto tomó el ritmo de actividad de un puerto principal de rutas comerciales interoceánicas y con la misma dinámica evolucionó también la ciudad.



Diego de Almagro

Las incursiones piratas de Drake y Spilbergen obligan al Gobernador Martín García Oñez de Loyola a comenzar a fortificar la plaza.

A fines del siglo XVIII, el comercio marítimo se intensifica por este puerto, incentivando también la actividad portuaria, porque el éxito de un punto de confluencia marítima no es sólo la capacidad de oferta y demanda de productos para transportar, sino que también la capacidad de apoyo a los buques y a las tripulaciones después de largas travesías.

La Independencia de Chile trae la libertad de comercio, incrementando vertiginosamente el tráfico marítimo internacional. Nace nuestra Marina Mercante y Valparaíso se hace más importante. La industria naval responde al reto en forma vigorosa, instalándose en Valparaíso numerosas maestranzas relacionadas con el rubro y algunos astilleros que, con el tiempo, llegaron a ser muy importantes.

NACE LA ESCUADRA NACIONAL

“Este triunfo y cien más, se harán insignificantes si no dominamos el mar”. Es la profética sentencia

del Padre de la Patria don Bernardo O’Higgins después del triunfo de Chacabuco y, en este sentido, se trabaja con diligencia, creando la Comandancia de Marina a principio de 1817, ya que con anterioridad la responsabilidad en asuntos relacionados con la Armada estaban a cargo del Gobernador político y militar de Valparaíso.

Este primer paso anticipaba lógicamente que en este puerto se establecería la base de apoyo y operaciones, de lo que sería la naciente Escuadra Nacional y, como consecuencia de ello, el primer Arsenal Naval del país, el cual se constituyó en Valparaíso el 12 de mayo de 1817, siendo su primera ubicación, cerca de lo que hoy día es la Plaza de la Aduana. Aunque inicialmente no era más que un almacén de per-



*Director Supremo General Bernardo O’Higgins
(Óleo de A. Kuhl, Pinacoteca Club Naval)*



*Bergantín Aguila,
Primer Buque de Guerra Chileno, 1817.
(Óleo de G. Grossmacht, Pinacoteca Club Naval)*

trechos, siete años después ya tenía una dotación estable de 25 hombres, entre los que se contaba un constructor naval. En 1827 cerraba sus puertas para ser reactivado en 1838.

En 1857, las oficinas de la Comandancia del Arsenal y tres almacenes fueron instalados en el edificio llamado Antigua Aduana de San Agustín. El resto de los almacenes se construirían a la salida del camino a Playa Ancha.

La llegada de los primeros buques a vapor hicieron sentir la necesidad de ampliar las instalaciones del Arsenal para el acopio de repuestos, todos de difícil obtención, los que inicialmente se adquirirían a través de proveedores nacionales, con el correspondiente sobre costo y prolongado plazo de entrega, que dejaba, a veces, a los buques inoperantes por largo tiempo. Otro tanto ocurría con

las corazas desmontables de los buques, que debían almacenarse cuidadosamente y que, además, debían someterse a prolijas mantenciones. Los requerimientos de las nuevas unidades de la Armada, hacían necesario que el Arsenal tuviera instalaciones donde pudiera concentrar todos sus servicios, y que a la vez, pudiera contar con un muelle para realizar sus faenas.

EL BOMBARDEO DE VALPARAÍSO

A partir de 1866, después del bombardeo del puerto, nuevamente se empiezan a estudiar proyectos y lugares más apropiados para aposentar el Arsenal, pero se deben rechazar algunos puntos ya escogidos y con planos desarrollados. Uno fue objetado por el Ministerio de Hacienda por su cercanía con los Almacenes Fiscales y otro, por la propia Armada, que redestinó el lugar a la instalación de una Batería.

*Bombardeo de Valparaíso*

En 1867, se decide construirlo entre Punta Duprat y la parte saliente de la explanada de los Almacenes Fiscales, para lo cual se debía hacer previamente un malecón y desmontar parte del cerro contiguo, con lo que se calculó que se le ganaría al mar 14.000 metros cuadrados de terreno que, sumados a la explanada existente llegaría a 27.830 metros cuadrados.

Los trabajos continuaron sin contratiempos durante el año siguiente y estaban concluidos a comienzos de 1869 cuando un fuerte temporal que azotó a Valparaíso en el mes de mayo destruyó una parte del terraplén. Reparados los daños, el Ministerio de Hacienda modificó el proyecto de construcción de los Almacenes Fiscales, ocupando la mayor parte de los terrenos que se habían preparado para los Almacenes del Arsenal, los que quedaron reducidos a menos de la mitad de lo presupuestado.

Como una salida a tan inesperada resolución, las oficinas del Arsenal se instalan en el edificio de la Intendencia. Algunos almacenes permanecieron en la Antigua Aduana de San Agustín, otros en el camino a Playa Ancha y parte en la Batería Chacabuco, lo que

contrariaba la aspiración de la Armada de tener concentrados los almacenes y las oficinas para un mejor cuidado y vigilancia del valioso material.

En la Memoria del Comandante de Arsenales de fecha 21 de marzo de 1870, se solicita aumentar la dotación de la Maestranza del Arsenal en un Ingeniero 2º, un mecánico, dos herreros y tres carpinteros. En el mismo documento, solicita que se considere un mejoramiento de sueldos para la marinería del Arsenal, considerando que todavía se rige por la ley del 21 de marzo de 1847, y que considera de toda justicia si se tiene en cuenta, que a los marineros embarcados se les mejoraron sus remuneraciones en el año 1859.

En 1872, el Ministro de Marina don Federico Echaurren reitera al Congreso la necesidad de solucionar cuanto antes los problemas del Arsenal. En parte de su intervención, dijo:

“La construcción del Arsenal, traerá al país una economía incalculable en el manejo del ramo; ya porque habrá maestranzas arregladas para ejecutar las reparaciones urgentes de las máquinas, arboladuras y cascos; ya porque permitirá al país adquirir los artí-



Federico Echaurren, Ministro de Marina

culos de mayor consumo de primera mano y conservarlos en sus almacenes sin tener, como ahora, que ocurrir a la industria privada que eleva los precios de ellos mientras más urgentes se hacen para nuestro servicio.

Todo país marítimo ha comprendido que la base de su buen servicio naval se halla en la construcción y buen arreglo de sus Arsenales. En Chile no poseemos ni aún el terreno, y es por ello que, hago presente a US. la premiosa necesidad de recabar del Congreso la expropiación del terreno de "Las Habas" para el objeto que indico" (en esa época "Las Habas" era una plantación de hortalizas).

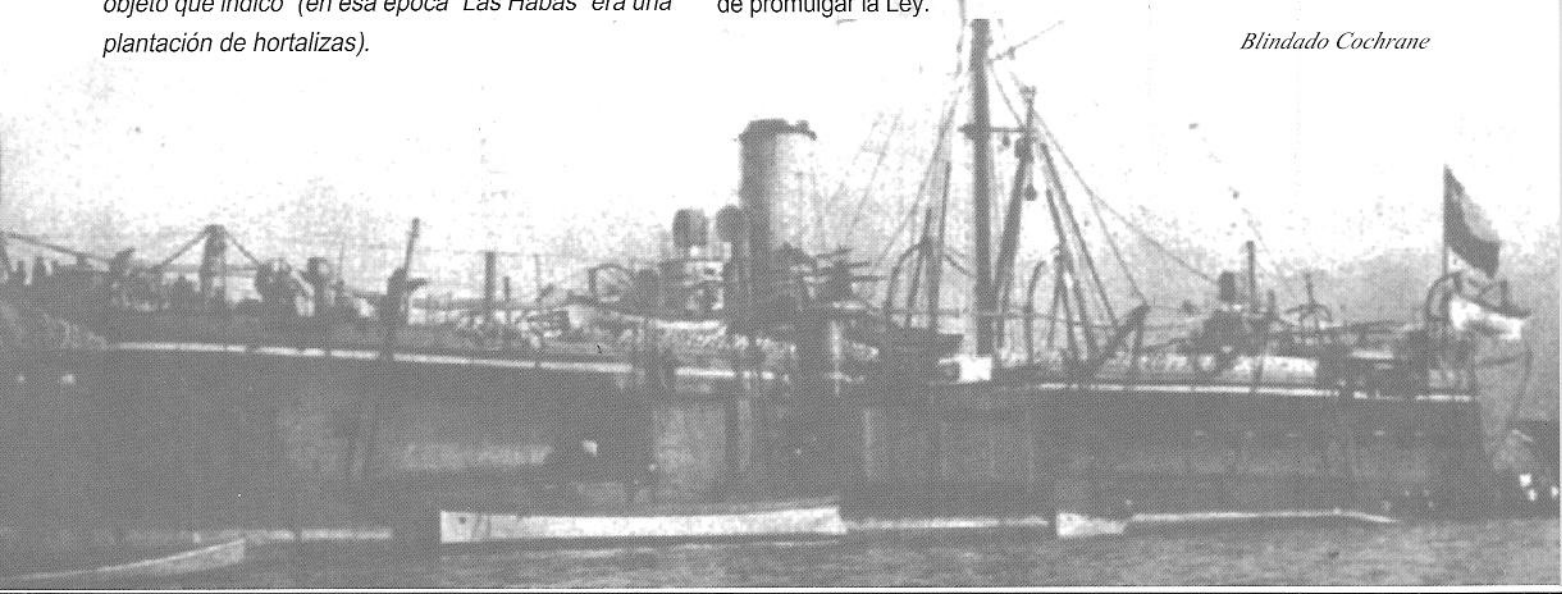
En esa misma oportunidad, aboga también por mejorar los sueldos del personal del Arsenal, que consideraba muy mal remunerado para la responsabilidad que le exigía su trabajo.

Aunque la economía del país comenzaba a mostrar las primeras dificultades de una posterior crisis, la conveniencia de la propuesta de Echaurren no podía ser más oportuna, si se consideraba que ya se habían puesto en Europa las órdenes para la construcción de los blindados "Cochrane" y "Valparaíso" de 3.650 toneladas y la cañonera "Magallanes" de 950 toneladas, para fortalecer el decaído poder naval y precaverse de la repetición de un triste episodio como el bombardeo de Valparaíso.

Sin embargo, dos años después, en 1874, el Comandante del Arsenal se queja que lo único que se ha construido es un galpón de madera para guardar embarcaciones y solicita con la mayor prioridad aumentar la dotación de la maestranza y ponerla bajo la dirección de un constructor naval.

Ese mismo año, el Congreso aprobó la ley que declaraba de utilidad pública ciertos terrenos en Viña del Mar, los que se destinarían para almacenes de la Armada, pero el Gobierno, considerando que el trámite de esta Ley se había prolongado por más de dos años, hizo un nuevo estudio del proyecto de expropiación, que resultó desfavorable a la decisión del destino previsto para esos terrenos, por lo que abandonó la idea de promulgar la Ley.

Blindado Cochrane



El 20 de noviembre de 1874, el Gobierno aprueba un contrato propuesto por la Compañía de Diques de Valparaíso a la Comandancia General de Marina para carenar los buques de guerra por un período determinado de tiempo en base a una tarifa especial, además de comprometerse a reforzar convenientemente al dique "Santiago", que era el más grande de los dos de madera que operaban en Valparaíso o incluso, construir uno nuevo para atender a los blindados.

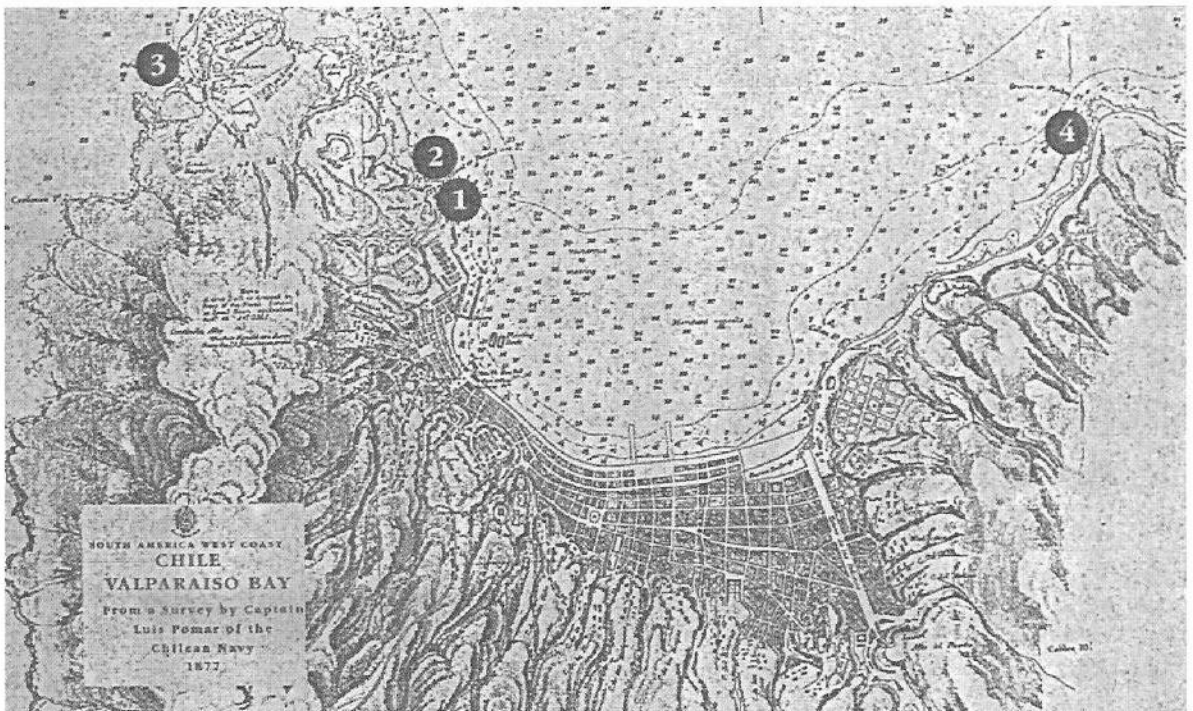
Con la llegada al país del ingeniero francés Alfredo Leveque, se crea en 1875 la Oficina de Hidráulica, dependiente del Ministerio de Obras Públicas e Industrias, encargada del estudio para el mejoramiento de los puertos del litoral. Sin embargo, la primera tarea que realizó fue efectuar un estudio de la factibilidad de que los blindados pudieran ser carenados en ese dique. Un fundamentado informe demostró lo inconveniente de intentar aquella manobra por su gran riesgo.

A pesar de todo, los armadores del dique lo sometieron a importantes reparaciones, entre ellas agregarle cajones de aire, para dejarlo en condiciones de levantar 4.000 toneladas. Sin embargo, la Armada apreció como no confiable esa modificación.

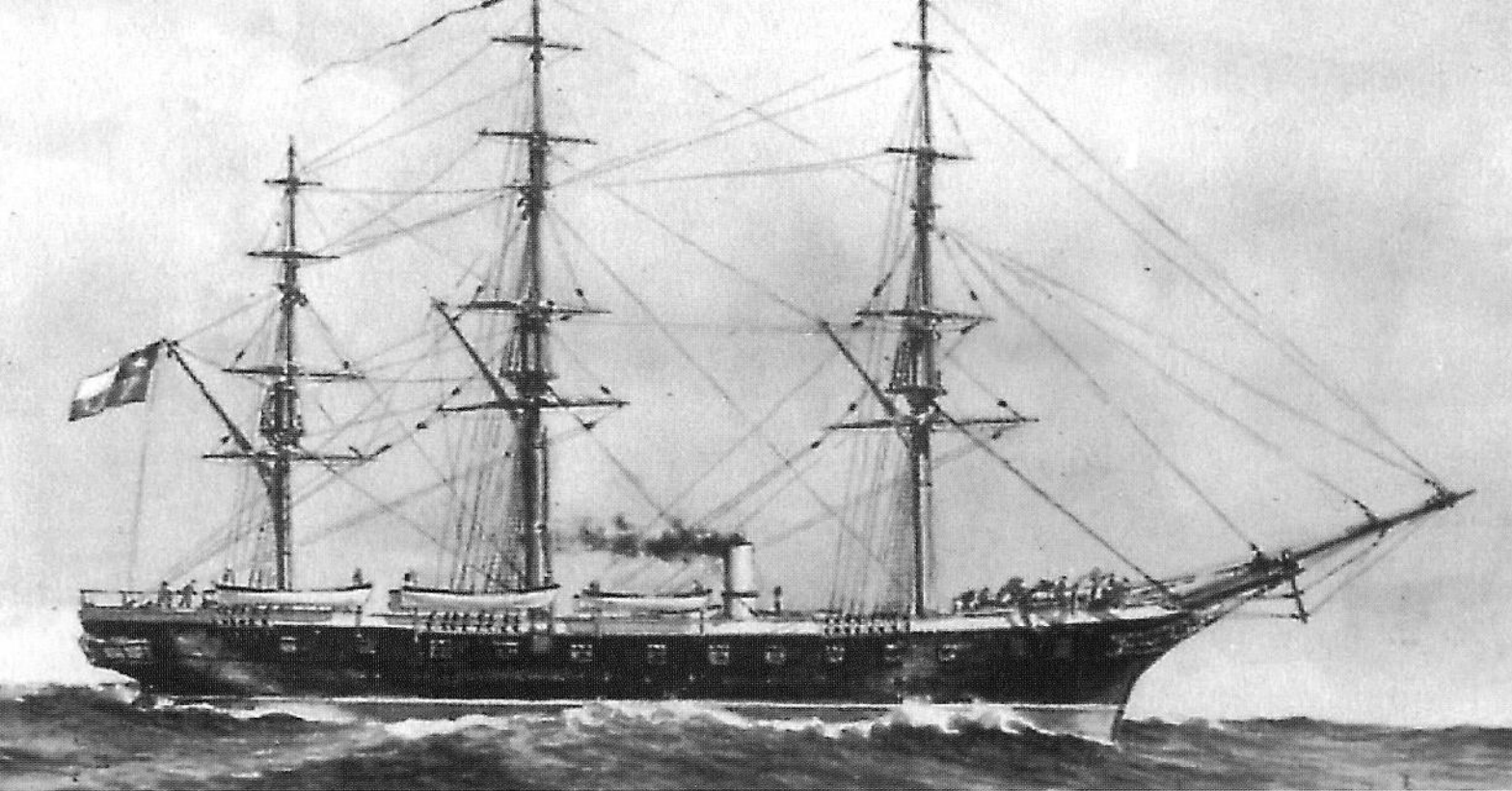
A Leveque se le encomendó, entonces, elegir el mejor lugar para construir un dique seco. Entre los numerosos puertos que se propusieron para desarrollar esta obra, Valparaíso estuvo siempre con grandes posibilidades, aun cuando ya se había tomado la determinación de construirlo en Talcahuano.

UN DIQUE SECO EN VALPARAÍSO

Cuando comienzan las dificultades para encontrar en Talcahuano un lugar con un subsuelo adecuado para soportar al dique, Valparaíso vuelve a proponerse como la mejor posibilidad, contando para ello con numerosos y poderosos defensores y una Arma-



En Valparaíso se propusieron diques en: 1.- Duprat, 2.- Las Habas, 3.- Caleta de Pescadores, actual Torpederas y 4.- Punta Gruesa.



Corbeta Esmeralda (Acuarela de C.A. Finsterbusch)

da que apoyaba plenamente el proyecto. De esta manera, se llegó a tener cuatro proyectos: Duprat, Las Habas, Caleta de Pescadores (actual Torpederas) y Punta Gruesa, lugar para el cual se desarrolló el proyecto más ambicioso, el cual incluía un puerto militar con explanadas para mantener los buques en seco cuando no estuvieran operativos.

Entretanto, el Ministerio de Hacienda que había desistido de construir los almacenes de sustancias inflamables para la Aduana entre la Quebrada Taqueadero y Punta Duprat, cedió esos terrenos a la Armada; pero, aunque estos eran suficientes y adecuados para sus instalaciones, no lo eran para la construcción de un dique que la Armada deseaba quedara en las inmediaciones de sus almacenes.

A fines de año, se dictó un nuevo Reglamento para la Administración de Arsenales y se asignó una dotación adecuada para un mejor servicio.

Siempre con soluciones de emergencia, el Arsenal se instala en los edificios que tenía la Aduana en la calle Blanco, que quedaron desocupados con moti-

vo de la terminación de los Almacenes Fiscales. Sin embargo, la Armada presiona con insistencia para que le construyan una maestranza y una carpintería, las que quedaron postergadas, por el proyecto de establecer un Arsenal en Talcahuano.

La incertidumbre de la ubicación del Arsenal perduraba aún en 1877, a pesar de las gestiones y el convencimiento de darle una adecuada solución. En ese año, la Comandancia del Arsenal y la oficina del Inspector de Máquinas y del Constructor Naval continuaban en el edificio de la Intendencia y los almacenes y maestranzas, se distribuían en los galpones de la calle Blanco y los pontones "Thalaba" y "Valdivia": en el primero, se había instalado una carpintería y una "maestranza para arreglo de las piezas de repuesto de las máquinas de los buques" y, en el segundo, una herrería. La carpintería de ribera instalada en un galpón en la playa debió desalojarse para dar paso a la línea del ferrocarril.

No obstante todas estas limitaciones, se hicieron algunos trabajos importantes a los buques de la Armada. Al blindado "Cochrane" se le efectuó una lim-

pieza de casco antes de su viaje a Inglaterra. Esto debió realizarse con buzos por falta de dique.

Asimismo, se le cambió el palo de mesana a la "Esmeralda", que estaba podrido en dos tercios de su diámetro. La inspección de su máquina determinó que "las calderas podrían servir tres años más, recorriéndolas de cuando en cuando" y que los condensadores no resistirían más de dos años, porque estaban muy delgados.

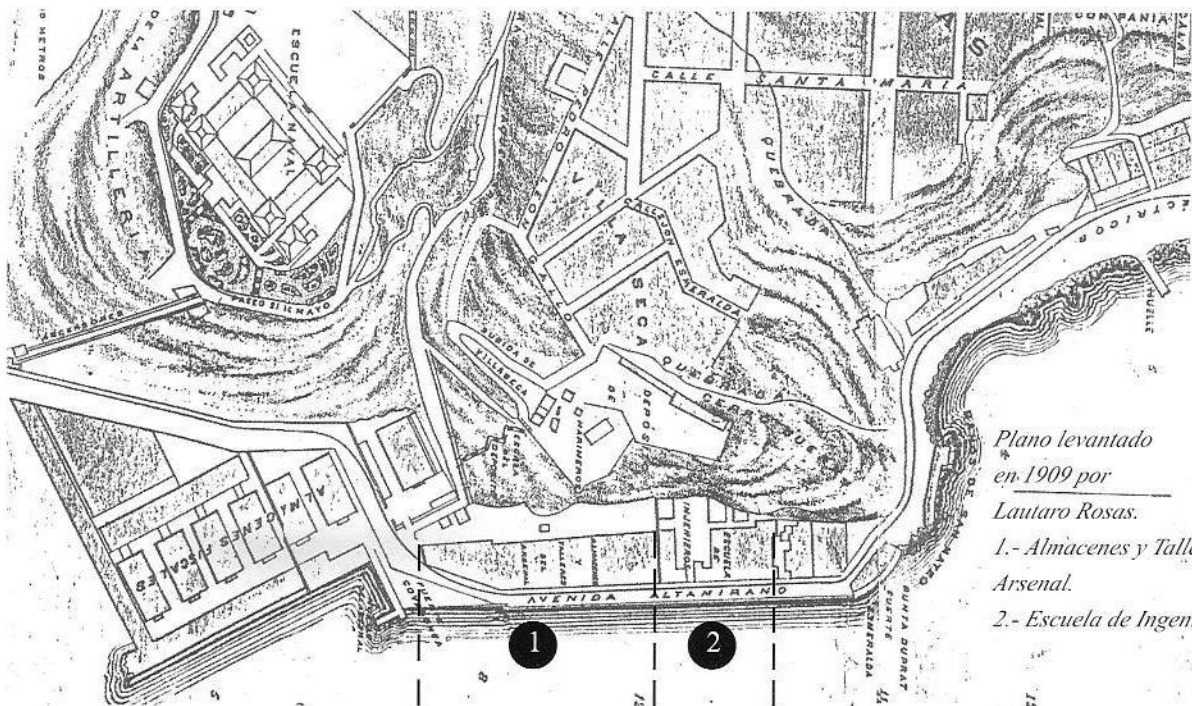
En 1879, considerando la gran cantidad de artículos navales existentes en los galpones y pontones, el Gobierno destinó una de las secciones de los Almacenes Fiscales para este efecto, en tanto el Inspector de Máquinas tuvo que pedir el concurso de la Maestranza de ferrocarriles para satisfacer la demanda de trabajos.

Al año siguiente, el 26 de julio, el Gobierno aprueba aumentar la dotación del Arsenal.

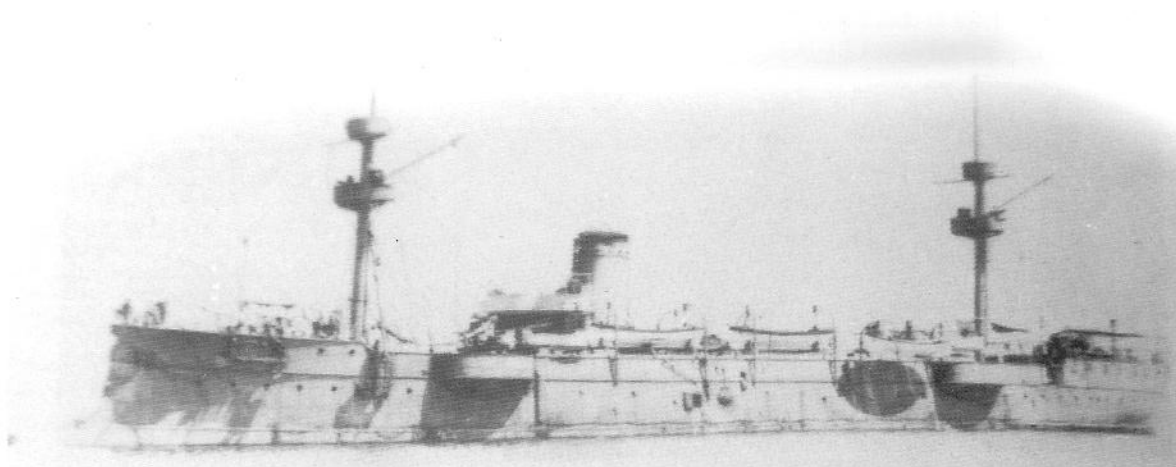
LA ARMADA INSISTE EN UN DIQUE SECO EN VALPARAÍSO

En 1885, la Armada expone, en su Memoria Anual, la necesidad de construir el dique seco en Valparaíso, a pesar de que ya se había decidido hacerlo en Caleta El Manzano en Talcahuano. Para ello, argumentaba la gran cantidad de maestranzas existentes en el primer puerto, lo que evitaría un monopolio industrial que se traduciría en precios sin competencia en Talcahuano.

Dos años más tarde, la Aduana entrega otro almacén al Arsenal de Valparaíso, que estaba abarrotado de materiales por la demora en la construcción de los almacenes del Apostadero Naval de Talcahuano, situación que lleva a considerar incluso, la posibilidad de crear un Apostadero Naval en Valparaíso. Por este mismo tiempo, se termina la reparación del muelle, muy necesario para el tránsito de personal y materiales de las unidades de la Armada.



Plano levantado en 1909 por Lautaro Rosas.
 1.- Almacenes y Talleres del Arsenal.
 2.- Escuela de Ingenieros.



Crucero Blindado "Presidente Errázuriz"

Pero dentro de esta aparente bonanza, ocurre una situación inesperada. Por restricciones presupuestarias de la Nación, se debe licenciar gran cantidad de obreros, muchos de los cuales se estaban preparando para ser enviados a Talcahuano, donde las operaciones del dique y las reparaciones de buques debían ser reforzadas por personal del Arsenal y de la Compañía de Diques de Valparaíso.

Como consecuencia de la revolución de 1891, el gobierno nombró como Jefe del Arsenal a un oficial de Ejército, cargo que cumplió entre el 7 de enero y 28 de agosto de ese año, siendo sustituido de su cargo por el capitán de fragata Vicente Zegers R., quien lo había sido con anterioridad a la revolución. Al año siguiente, el Comandante de Arsenales hace sentir la necesidad de tener un varadero para lanchas torpederas, sin embargo, este proyecto que se había gestado para Valparaíso, concluyó como un proyecto para Talcahuano.

El esfuerzo hecho por el Comandante Zegers para transformar el Arsenal de Valparaíso en un real centro de mantención para la Escuadra, se vio coro-

nado al año siguiente con la instalación de una maestranza fiscal con todos los elementos dispersos que podían satisfacer la demanda de reparación de los buques. Con ello, se mejoraron los talleres de armas, carpintería, ferretería, fundición, mecánica y velería, los cuales se vieron fortalecidos con la llegada de material de maquinarias desde Europa, con lo que se esperaba no tener que recurrir a servicios de privados que tenían altísimos precios para la Armada, ya que ésta era dependiente obligada de tres o cuatro industriales, quienes, por no tener otros competidores, imponían la ley de sus precios.

En cuanto al almacenamiento del material, ello se soluciona con la entrega de nuevos almacenes de aduana que se ponen a disposición de la Armada.

También en 1893, el mismo Comandante del Arsenal, presenta al Comandante General de Marina un proyecto de reglamento para el funcionamiento de los Arsenales de Marina, que los dividía en secciones, siendo la más activa la correspondiente a la Inspección de Electricidad, dedicada a la mantención de equipos e instalaciones, la que además mantenía un cur-

so especial para electricistas, para así instruir a su propio personal, para lo cual contaba con un generador a gas. Parte del Arsenal funcionaba en el Fuerte Bueras.

Dos años más tarde, hay preocupación a nivel Gobierno por no haber podido "*introducir grandes innovaciones ni mejoras permanentes en el Arsenal de Valparaíso*" como consecuencia del desarrollo de un Apostadero en Talcahuano, lo que obliga a recurrir a la industria particular para gran parte de las reparaciones de los buques.

En 1896, esta situación hace crisis cuando, por restricciones de presupuesto, se paraliza el desarrollo de los talleres del Arsenal, mientras las maestranzas trabajan en forma monopólica con tarifas muy altas cuando se trata de buques de la Armada. Por ejemplo, la recorrida de una caldera del "Errázuriz" efectuada por Arsenales significaba un desembolso de \$ 5.000, en tanto que el mismo trabajo en una maestranza particular efectuado al "Pinto", buque gemelo, costó \$ 16.000.

En este mismo año, se entrega al Arsenal, otra sección de los edificios de la Aduana, lo que permite dar una mejor acomodación a las secciones de pilotaje, ingeniería, contra maestre, carpintería y ropas. Simultáneamente, se pone en servicio un horno de fundición, para producir piezas de bronce para buques y embarcaciones menores y se da énfasis a la construcción de embarcaciones de madera.

Sin embargo, este año ocurrió algo muy importante. Un Decreto Supremo de fecha 22 de junio de 1896, crea la Escuela de Mecánicos de Ingenieros para la Armada, que comenzó a funcionar en el mes de noviembre con 25 alumnos, en el Fuerte Bueras, los que recibían instrucción práctica en los talleres del Arsenal.

Dos años más tarde, se estima la conveniencia de crear un Apostadero Naval en Valparaíso, ya que la mayoría de los buques de la Armada permanecían preferentemente la mayor parte del tiempo en este puerto y además se preveía que las operaciones navales de importancia tendrían como puerto de origen Valparaíso.

LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XX

En este período el Arsenal sufre grandes contratiempos. En marzo de 1902, un incendio destruye parte de sus instalaciones y, simultáneamente, por problemas económicos, se reduce el personal de los talleres, quedando varios de ellos sólo con los maestros mayores.

Por otro lado, la maestranza pasa a depender del Inspector General de Máquinas y el Ministerio de Hacienda pone a disposición de la Armada otro cuerpo de los edificios de Aduana.

En 1904 se adquiere el predio Las Salinas, cerca de Valparaíso, para polvorines, polígonos de tiro, campo de maniobras, hospital y otras reparticiones.

Al año siguiente, la maestranza recibe una caldera nueva construida por el astillero Lever, Murphy y Cía, de Valparaíso y se le instala un horno para fundir piezas de fierro hasta un peso de 3.000 kilos, además de poner en servicio una grúa móvil para el transporte de elementos desde la fundición a la maestranza.

Cuando todo parecía tomar un rumbo favorable para el Arsenal, ocurre en agosto de 1906 el gran terremoto de Valparaíso, dañando seriamente los tres edificios cedidos por la Aduana, cuya Superintendencia, además, solicitó la devolución de uno de ellos.



Terremoto de Valparaíso, 1906

Esta emergencia agrava la situación presupuestaria de la Armada, afectando severamente el proyecto Las Salinas. Paralelo con esto, la reparación de los daños se hace muy difícil por la falta de mano de obra y el constante aumento de precio de los materiales, lo que ocasionó que no se presentara ningún proponente a las diversas licitaciones a que se llamó. Los talleres del Arsenal, además, entran en crisis por falta de personal y los buques deben requerir trabajos a las maestranzas particulares aún con lo gravoso de sus tarifas.

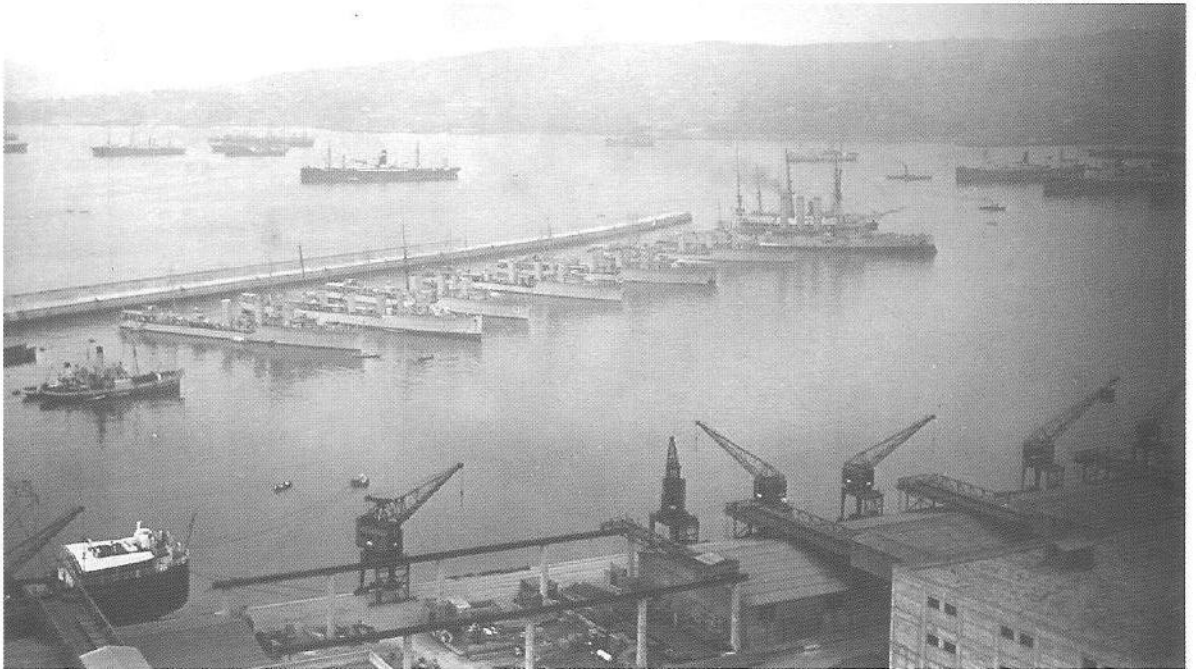
Aunque parezca increíble, dos años después se cierra la maestranza del Arsenal de Valparaíso, enviándose su valiosa maquinaria a Talcahuano con la idea de que todos los trabajos debían solicitarse a ese centro reparador. La idea no resistió la prueba y nuevamente es la industria privada de Valparaíso la que debe apoyar las reparaciones de los buques de la Armada, lo que obliga a poner nuevamente en servicio la maestranza cerrada hacía poco tiempo. Como consecuencia de esto, la maestranza de Valparaíso

perdió sus mejores maquinarias porque nunca fueron devueltas.

Un año después, el plan de construcción de Las Salinas, en lo concerniente a la Sección Armas de Guerra y Municiones, se desarrolla sin contratiempos, en tanto que los talleres de la maestranza operan con serios problemas por lo antiguo de su construcción. Además, la Avenida Altamirano en Valparaíso, en algunas partes, se hacía muy estrecha, debido a la línea de los carros. Esto trae como consecuencia que, a veces, las ruedas de los carretones choquen con los muros de los talleres del Arsenal, provocando severos daños. Como solución, se propuso construir una vereda.

En 1916, el avance de las obras del puerto afecta algunos talleres, lo que trajo como consecuencia la firma de un contrato con la empresa Enrique Duff para construir los galpones para herrería, fundición, calderería, carpintería, modelería, pañoles y oficinas.

A raíz de lo anterior, el Arsenal pierde su frente

*Escuadra en Valparaíso*

marítimo y el muelle, por lo que en 1918 se solicita su reubicación.

A pesar de todo, su actividad es cada día más necesaria e imprescindible, como complemento de Talcahuano, porque el estado y edad de muchos buques de la Armada requieren permanentemente mayor cantidad de trabajos, saturando los talleres de ambos Arsenales. Esto trae aparejado la demanda de nueva maquinaria y, lógicamente, mejores instalaciones, precisamente cuando los recursos eran más escasos. Esto se mantendrá en crisis hasta 1921 cuando la maestranza recibe un nuevo edificio de Aduana que había sido construido junto con las obras del puerto. A la vez, se reconstruyen algunos talleres.

Sin cambiar su asentamiento, el Arsenal debe responder, con el tiempo, a una entrega de mayores servicios, sin una adecuada implementación de maquinarias, situación que sólo se solucionará cuatro décadas después, con la creación de ASMAR.

APOSTADERO NAVAL DE TALCAHUANO

ANTECEDENTES

Sin lugar a dudas Talcahuano, es el mejor puerto de la Bahía de Concepción y es fácil suponer que Juan Bautista Pastene en 1544, cuando tomó posesión de esas tierras, desde la cubierta de su nave "San Pedro" al regreso de su expedición de reconocimiento de los territorios del sur de Chiloé, debe haber imaginado, con su visión de aventurero conquistador y de diestro marino, las condiciones especiales que esta bahía ofrecía como tenedero y reparo para descanso de las fatigadas dotaciones después de angustiosas navegaciones por los procelosos mares y canales del sur.

Aún más, los españoles desde el año 1600, se establecen aquí por orden del Gobernador Alonso de Rivera, fortificando sus costas para proteger a sus buques como primera prioridad. Sin convertir este lugar en una plaza inexpugnable, el conquistador reco-