PATRIMONIO DEL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

PATRIMONIO DEL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

PATRIMONIO DEL
MUSEO MARÍTIMO NACIONAL
El legado artístico naval en Valparaíso

Rodrigo Moreno Jeria

PATRIMONIO DEL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL
El legado Arítistico Naval en Valparaíso

ISBN:978-956-9130-08-3
Propiedad Intelectual: 247382

Investigador Jefe: Rodrigo Moreno Jeria
Investigadora Asistente: Susana Iduya Guerrero
Fotografías Históricas y Documentación: Museo Marítimo Nacional, Archivo y Biblioteca Histórica
Producción Fotográfica: Pedro Marinello
Dirección de Arte: Alejandra Lührs
Impresión: Andros Impresores
Créditos Portada:
Pedro Marinello
Copyrightongap / 123RF Stock Photo

BBVA

PROCULTURA
FUNDACIÓN

Consejo Nacional de la Cultura y las Artes
Gobierno de Chile
Acogido a la Ley de Donaciones Culturales

Índice

PRESENTACIÓN
Ministerio de Defensa pag.6
Armada de Chile pag.8
BBVA pag.10
Fundación ProCultura pag.12

PROEMIO pag. 14
CAPÍTULO 1:
El Museo Marítimo Nacional, una trayectoria histórica pag. 19
CAPÍTULO 2:
La Blanca Casona: Símbolo del Patrimonio de la Armada. pag. 33
CAPÍTULO 3:
La Pinacoteca del Museo y algunos Tesoros de la Armada
y Club Naval pag. 47
CAPÍTULO 4:
El patrimonio del Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada pag. 91
CAPÍTULO 5:
El Arte de Navegar pag. 131
La Vida a Bordo pag. 150
El Combate en el Mar pag. 181
El Sable Naval pag. 182
Armas de Fuego pag. 194
Artes Decorativas pag. 207
Los Modelos de Astillero o de Arsenal pag. 227
EPÍLOGO pag. 232

PRESENTACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA

Presentación
Armada de Chile

La Armada de Chile, no sólo es una organización militar que tiene como función la Defensa del país. Es también, en su condición de Institución que nació con la Patria, custodia de un patrimonio fundamental en el desarrollo de la nacionalidad, muchas veces intangible, como es la cultura histórica de Chile, en particular, en lo referente a los ámbitos naval y marítimo. Es por eso que, a lo largo de todo Chile, hemos construido muestras museológicas que tienen como fin, que nuestros compatriotas y todos quienes visitan nuestro país, conozcan de esa historia y el valor de ella. El Museo Marítimo Nacional es el fruto de un sueño que hoy ya tiene forma y espíritu y del cual estamos legítimamente orgullosos. Tenemos la más firme intención de cumplir con la meta trazada de restaurar por completo la histórica casona que hoy lo alberga, para así entregar a la ciudadanía un museo moderno, de alto valor histórico e interés, pero, por sobre todo, que coopere en forma efectiva a generar una conciencia marítima en todos nuestros compatriotas. De ahí, entonces, la importancia de este libro, que viene a rescatar la memoria y dejar en evidencia los tesoros que conserva nuestro Museo, que lo transforman en la Institución más importante del país en el ámbito marítimo, y que se ubica en un conjunto arquitectónico monumental de la ciudad Patrimonio de la Humanidad.

Creo necesario agregar que la Armada no sólo centra sus esfuerzos en el Museo Naval y Marítimo. Existen además, otras muestras museológicas que contienen piezas de alto valor histórico, tales como la Escuela Naval “Arturo Prat”, que guarda la espada de nuestro insigne héroe, el Comandante Arturo Prat Chacón, o el Edificio de la Comandancia en Jefe de la Armada, que tiene reconocidas e importantes obras pictóricas en sus históricas paredes. Ese conjunto de lugares donde la Marina atesora sus recuerdos más preciados, es el que permite reconstruir nuestro pasado histórico y mantener la admiración y respeto por quienes forjaron nuestra Institución.

Enrique Larrañaga Martin
Almirante
Comandante en Jefe de la Armada

Presentación BBVA

A partir de su visión de empresa, “Trabajamos por un futuro mejor para las personas”, BBVA asume el compromiso de entregar los mejores productos y servicios financieros a sus clientes e impulsar acciones que permitan generar valor para todos sus grupos de interés y la sociedad en general.

En este marco se insertan diversas actuaciones de responsabilidad social empresarial, que en Chile tienen relación con la educación financiera, el emprendimiento, la innovación, la calidad de la educación en sectores de extrema pobreza y, también, el fomento de la cultura y el rescate patrimonial.

Estas iniciativas le han valido a BBVA integrar –en los últimos tres años– el selecto ranking de las empresas socialmente más responsables de Chile y recibir importantes distinciones oficiales del Gobierno entre las que destacan los sellos “Juntos por un Chile sin Pobreza” y “Más por Chile”.

Este libro forma parte de esta visión de empresa, aportando al desafío de promover la conservación y difusión de la memoria histórica del país a través del valioso patrimonio conservado en el Museo Marítimo Nacional de Valparaíso.

Los orígenes de BBVA se remontan al puerto de Bilbao, por lo tanto, el mar ha estado ligado en lo medular de nuestra identidad, y en Chile, también los orígenes remotos de nuestra institución nos vinculan a Valparaíso y a su histórica vida portuaria y mercantil.

A través de esta obra, queremos contribuir a situar la historia marítima del país en el más alto sitial que se merece, donde la Armada de Chile y, en particular, su Museo Marítimo Nacional tienen un papel trascendental.

El Museo es una institución que está ad portas de cumplir su primer centenario y, a la luz de esta obra, muestra su enorme riqueza patrimonial, no sólo en la sede que le cobija en el cerro Artillería sino en una colección que la convierte en el referente nacional de la historia naval y náutica.

La obra que aquí presentamos, escrita por el historiador Rodrigo Moreno Jeria, nos da a conocer otra dimensión que es necesaria destacar, la de Valparaíso como epicentro patrimonial. Y en este ámbito las instituciones navales tienen mucho que aportar, tanto las propias de la Armada, como la Comandancia en Jefe, la Primera Zona Naval y la Escuela Naval Arturo Prat, así como otras vinculadas estrechamente, como el Club Naval de Valparaíso.

Para BBVA es un honor ser partícipe de esta obra, puesto que estamos convencidos que con estas iniciativas estamos aportando a la difusión y conservación del patrimonio cultural del país.

Manuel Olivares Rossetti
Presidente Grupo BBVA Chile

Presentación ProCultura

Para Fundación Procultura es un honor haber participado en la edición de este libro. Fue adentrarse en el mundo naval y su significado, a través de las colecciones del Museo Marítimo Nacional.
El Museo está ubicado en el edificio de la ex Escuela Naval, en el Cerro Artillería de Valparaíso. Está destinado a resguardar, conservar y difundir, en la comunidad, el patrimonio histórico naval y marítimo de Chile.
Desde 1917 el Museo Marítimo Nacional se ubica en el actual edificio. En estos 97 años ha reunido una valiosa colección que nos permite explorar y navegar en un mundo fascinante que, para muchos, es completamente desconocido.
De esa colección se han seleccionado un grupo de objetos. Ellos, expuestos y descritos con todo detalle, relacionados a una historia y a sus protagonistas, adquieren un sentido y una dimensión singular, la que esperamos se constituya en un aporte a quienes accedan a esta edición. La posibilidad de conocer y valorar la historia en su conjunto y con una visión profundamente humana.
Reliquias de la Esmeralda, bitácoras, uniformes, instrumentos, epistolarios, pinturas, entre tantos otros, nos hablan de un pasado de honor, gloria y también derrotas, que han forjado el carácter y el valor de los hombres que están allí representados a través de sus objetos.
Fundación ProCultura agradece el apoyo fundamental del Banco BBVA para que este proyecto, acogido a la Ley de Donaciones Culturales, pudiera concretarse.

Ilonka Csillag Pimstein
Presidenta Fundacion ProCultura

Proemio

Rescatar el patrimonio histórico es una de las grandes responsabilidades a las que estamos enfrentados en un presente, en que la valoración del pasado, su significación para la identidad y la cultura, han cobrado fuerza a la luz de lo que en el plano internacional se ha realizado, y que tímidamente comenzó a desarrollarse en nuestro país.

Valparaíso se ha transformado en el símbolo de lo bueno y malo con relación al patrimonio, en cuanto que a más de una década de la declaratoria de la UNESCO, no es perceptible por una buena parte de la ciudadanía, local, regional y nacional, un trabajo planificado y sostenido de rescate del patrimonio histórico de la ciudad puerto, aunque por otra parte, para quienes han sido testigos más cercanos del proceso de toma de conciencia, iniciado a comienzos de los años 90, identifican señales positivas que antes de la época aludida eran prácticamente impensables. Es decir, no es que nada se haya hecho por el patrimonio de la ciudad, pero a luz de los ejemplos, ha sido insuficiente.

Ciertamente, hay instituciones arraigadas en Valparaíso, las que durante muchos años han trabajado silenciosamente en pro de la conservación de la memoria histórica de la ciudad, y a través de ella, la del propio país. La Armada de Chile, es posiblemente uno de los puntales más significativos que la ciudad tiene en este aspecto, y más aún, es uno de los organismos que ya desde hace un siglo tomó la determinación de resguardar en forma concreta la historia de la institución, para ponerla, a través de un museo, al servicio de la ciudadanía en general.

Tal es la importancia del Museo Marítimo Nacional, otrora Museo Naval, y luego Museo Naval y Marítimo, que durante años ha sido casi sinónimo de "Museo de la ciudad", no por su museografía, sino porque ha cubierto la lamentable falta de un museo municipal, provincial o regional en la ciudad patrimonial. En cierta medida, a través de lo naval y marítimo, es que la historia de la ciudad puerto se ha visto reflejada a través de los años.

En suma, esta obra no pretende ser una historia del Museo al cumplir sus primeros 100 años, ni tampoco un estudio de su actual museografía. Para ello, existirán en el futuro estudios en profundidad que vayan en esa dirección. Aquí lo que se busca es poner en valor el patrimonio de la colección del Museo, con la finalidad de que la ciudadanía descubra y dimensione los "tesoros" que están cobijados en sus salas y depósitos.

Junto a este trabajo, en que las imágenes será nuestro principal protagonista, queremos a través de esta obra, ampliar nuestra mirada a otras piezas patrimoniales que la Armada o instituciones privadas cercanas, como el Club Naval, conservan en Valparaíso.

Antes de finalizar es justo agradecer a quienes hicieron posible esta obra. En primer lugar quiero reconocer la gran colaboración de la historiadora Susana Iduya Guerrero, fundamental a la hora de la concreción de este trabajo.

De igual modo debo mi gratitud a todo el personal del Museo Marítimo Nacional, en especial en la persona de su Director don Cristián del Real. De igual forma agradezco de corazón la ayuda y buena disposición brindada por la Jefa del Archivo Histórico de la Armada, doña Cecilia Guzmán y a don Raimundo Silva, encargado de la Biblioteca Histórica de la Armada. Junto a ellos, especiales palabras de gratitud las extiendo al destacado historiador e investigador del Museo, don Eduardo Rivera, una verdadera autoridad en temas navales y marítimos en el país.

También prodigo mi agradecimiento al Club Naval de Valparaíso, y a sus autoridades, por colaborar desinteresadamente en el éxito de este libro, complementando significativamente este documento con relación a las obras pictóricas. Lo mismo vale para la Escuela Naval

Arturo Prat y para el personal del edificio de la Comandancia en Jefe de la Armada en Valparaíso, quienes nos entregaron todas las facilidades para acceder a las diversas colecciones.

Por último no puedo dejar de destacar la labor del fotógrafo Pedro Marinello y el gran trabajo de diseño de Alejandra Luhrs, a ellos mi gratitud.

Para cerrar, expresar que toda esta obra no hubiese sido posible sin el generoso y visionario aporte del Banco BBVA, y a la gestión de Fundación ProCultura, a ellos, profundo agradecimiento porque con estos esfuerzos hacemos un gran bien a Valparaíso y al país.

RODRIGO MORENO JERIA
Profesor Titular Universidad Adolfo Ibáñez,
Miembro de Número de la Academia Chilena de la Historia

EJERCICIO DE ARTILLERÍA EN EL CRUCERO "BLANCO ENCALADA", Ca. 1900

El "Blanco" fue parte de las unidades destinadas a renovar la flota tras la Guerra del Pacífico y que reemplazó, al menos en el nombre, al blindado hundido en Caldera en 1891. En su cubierta, las tripulaciones se entrenan con la batería secundaria de cañones de 6", mientras que en primer plano y a la izquierda se aprecia la lancha torpedera que formaba parte del armamento del crucero

Capítulo 1

El Museo Marítimo Nacional, una trayectoria histórica

El Museo Marítimo Nacional, una trayectoria histórica

El mar y la historia de Chile han estado estrechamente vinculados a lo largo de los siglos. De allí que perpetuar la memoria histórica de los acontecimientos y experiencias que los habitantes del país han tenido con el océano que riega nuestras costas, no sólo ha sido una necesidad sino también una importante responsabilidad.

Ya desde el siglo XIX, en nuestra juventud republicana, se tuvo una tímida conciencia de que atesorar vestigios y recuerdos, era una importante herramienta para consolidar, no sólo una identidad nacional sino también, una vocación marítima del país. Un sensible promotor de esta idea fue Lord Thomas Alexander Cochrane, quien al abandonar el país en 1823, tras su exitosa campaña naval, "para ser recordado por sus compatriotas", decidió donar un par de pistolas, un catre, su insignia de vicealmirante y su caña de pescar. Estos objetos, parte de los cuales se conservan hoy en el Museo, formaron la primera colección histórica-marítima del país.

PISTOLA DE DOS CAÑONES

Legada por el al almirante Thomas Cochrane al dejar Chile en 1823.

ESCUELA NAVAL, SALA DE NAVEGACIÓN, 1912.

Esta sala destinada a enseñar los principios de la navegación, estaba dotada de una importante colección de material didáctico, algunos de los cuales han sobrevivido, como la esfera armilar ubicada a la izquierda de la mesa central y que hoy forma parte de la colección del Museo.

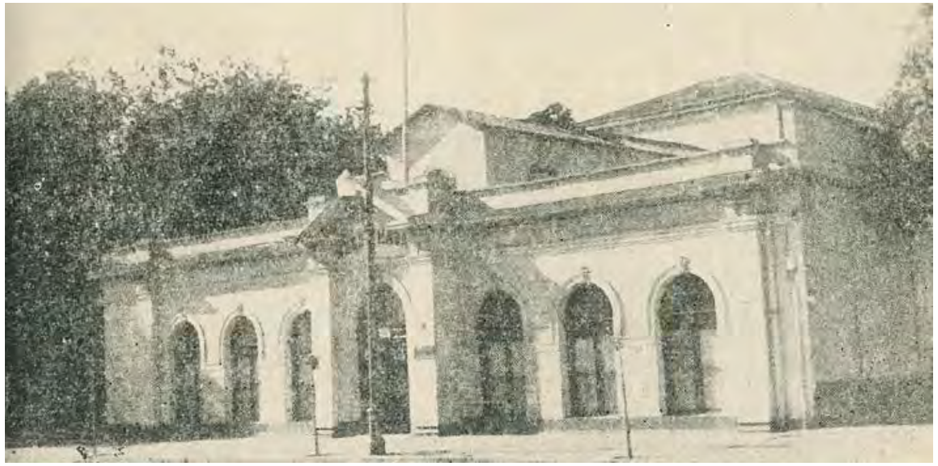
Si bien la Armada procuró siempre fomentar los valores de la tradición y el recuerdo de quienes fueron los fundadores de la principal institucionalidad naval del país, durante el siglo XIX nunca se pudo concretar la formación de un espacio concreto que albergara la memoria histórica náutica de Chile, ni menos, que se procurara guardar toda la documentación necesaria que, a ciencia cierta, serviría para las futuras generaciones.

Y si bien fue en 1915 cuando se concreta el primer Museo Naval a bordo del Huáscar, para entonces ya una verdadera reliquia histórica, no se pudo evitar la pérdida de importantes tesoros y joyas patrimoniales que ante el desconocimiento de su valor futuro, o ante la ausencia de institucionalidad, sucumbieron en el olvido o la enajenación.

De allí que, desde la perspectiva naval, podría extrañarse lo poco que llegó hasta nosotros con relación a la Escuadra Libertadora o la Guerra de la Confederación Perú-boliviana, así como también, la tremenda ausencia de testimonios materiales de la proeza de la toma de posesión del Estrecho de Magallanes o de la Isla de Pascua.

ESCUELA NAVAL, CADETES DE 5º AÑO TOMANDO ALTURAS DEL SOL, 1912.

En uno de los patios de la Escuela, los cadetes, con la ayuda de un sextante, toman la altura del Sol, es decir, el ángulo que a las doce del día, forma el astro con la superficie terrestre, lo que les permitirá conocer la latitud. Dado que el horizonte del mar no es visible, se ayudan con un horizonte artificial ubicado en el piso.



EDIFICIO DEL PARQUE ITALIA

Avenida Independencia con General Cruz, sede del Museo durante las décadas de los 40 y 50 del siglo XX. En esta sede, se inició de forma regular la apertura al público. El edificio fue demolido después del terremoto de 1971.

Sólo desde la Guerra con España, se observa una mayor conciencia de la trascendencia histórica de algunos episodios como la captura de la Covadonga por parte de la corbeta Esmeralda, cuyo pabellón de combate de esta última, se atesoró de tal forma que pudo conservarse hasta nuestros días. Posiblemente influyó este notorio cambio, el establecimiento de una Escuela Naval permanente, la cual, desde su responsabilidad como centro formador, la valoración de la tradición y de la memoria histórica siempre ha jugado un papel trascendental.

No obstante lo anterior, fue la Guerra del Pacífico la que marcó la génesis de una conciencia histórica más sólida, y prueba de ello es que son numerosos los testimonios patrimoniales que fueron guardados por sus protagonistas, o por la propia Armada de Chile, a la espera de que algún día existiese un espacio que pudiese albergar un museo que diera luces sobre las glorias de Chile en el mar. En ese contexto, es digno de destacar el papel que jugó el Arsenal de Marina que informalmente almacenó un incalculable patrimonio, que incluía una buena cantidad de proyectiles de todos los tipos y calibres, cañones, los históricos estandartes de los regimientos "Artillería de Marina" y el "Navales", la rueda de gobierno de la "Covadonga" y otros objetos de sensible valor para la institución y el país.

Ahora bien, la decisión de establecer un museo propiamente tal surgió hacia 1909 en vísperas del Centenario de la Primera Junta de Gobierno, cuando el Círculo Naval -hoy Club Naval- se dio a la tarea de organizar una institución que albergara el patrimonio histórico de la Marina, para lo cual, a mediados de ese año, se le cedió un lugar provisorio, que se presume se trató de las mismas dependencias que compartían la Comandancia de Marina y el Círculo incluso, se nombró a su primer director, el teniente coronel retirado Francisco Antonio Machuca, autor de importantes publicaciones histórico-militares.

Sin embargo, por diversas razones no se pudo concretar el proyecto en esos años, aunque para entonces la idea ya existía y también la preocupación por guardar o archivar documentación histórica relevante.

Finalmente fue precisamente el Huáscar el primer hito en donde funcionó un museo histórico de la Marina. Ya siendo un buque retirado del servicio activo, y tomada la determinación de conservarlo en el tiempo, la histórica nave que une la memoria de Chile y Perú, se convirtió en la primera dirección oficial del Museo Naval en 1915.

Este nacimiento, desde la tradición, es considerado el año fundacional de la institución, que en el 2015 celebra su centenario, conscientes que con posterioridad a esta fecha, fueron varias las vicisitudes que tuvieron que pasar.

De hecho, la principal motivación en la creación del Museo, tal como lo señala su decreto fundacional, fue no sólo preservar objetos ya

HALL DE LA ESCUELA NAVAL, 1912.

Distribuidos en el amplio salón, los modelos de astillero de las unidades incorporadas hacia 1900.

PLACA DEL MUSEO NAVAL
Bronce pintado, Ca. 1940

Probablemente fabricadas por la fundición del Arsenal o bien por la de la Escuela Naval, es una de las dos placas que han acompañaron al Museo desde el edificio del Parque Italia hasta su última sede en el cerro Artillería.

considerados patrimoniales, sino que aportar “a la educación cívica de la marina”, es decir, no fue concebido como un mero reservorio de antigüedades.

El Huáscar, pese a su condición de reliquia histórica, no era el mejor lugar para albergar una colección histórica que cada día iba en sostenido crecimiento. La nave en sí representaba una exposición permanente por lo que incorporar material de otras épocas u otros episodios históricos no hacían posible su continuidad en el tiempo ni su viabilidad como Museo. Además, a ello se agregó el hecho de que el buque fue comisionado nuevamente en 1917 para servir de nave de apoyo a la naciente fuerza de submarinos.

Por esta razón, en dicho año, la naciente institución debió trasladarse a la Escuela Naval ubicada por entonces en la Blanca Casona del cerro Artillería, donde se mantuvo los siguientes once años.

Así, con la presencia de la Escuela Naval, el Museo no sólo tuvo un papel educativo, sino que además incrementó su patrimonio de forma importante, todo de la mano del subdirector, el capitán de fragata don Lautaro Rosas Andrade, personaje de gran importancia para la historia de la Institución así como también para Valparaíso, puesto que años más tarde llegó a ser alcalde de la ciudad puerto.

Si bien por una parte la nueva institución venía a cumplir el precepto de salvaguardar el patrimonio naval e histórico marítimo del país, lamentablemente no fue posible cumplir por completo la dimensión educativa para toda la comunidad porteña y nacional, ya que al estar integrado a la principal institución educacional de la Marina, no reunía las condiciones para estar abierta al público de manera permanente.

La llegada de los cursos de cadetes ingenieros al plantel del cerro Artillería en 1927, obligó al Museo a emigrar a un nuevo emplazamiento ya que el conjunto de la ex Escuela Naval no tenía el espacio suficiente para permitir su permanencia allí. Valga sí recordar que

CORREDORES DE LA ESCUELA NAVAL, 1912.

Ala poniente del edificio, destacando a la izquierda el amplio pabellón de entrepuentes o dormitorio de los cadetes.

CASTILLO WULFF EN VIÑA DEL MAR HACIA LA DÉCADA DE LOS SETENTA

Construido entre 1905-1906, el edificio fue sede del Museo en 1960, pero sus malas condiciones ambientales y estrechez fueron parte de los factores que determinaron estudiar el traslado del Museo al cerro Artillería en Valparaíso.

una de las soluciones que no llegaron a concretarse fue habilitar un nuevo edificio con entrada por Avenida Playa Ancha en el mismo cerro, pero dicho proyecto finalmente no se concretó.

Por un tiempo funcionó en el primer piso del cuartel "Silva Palma", donde más tarde se instaló la Academia de Guerra Naval, pero gracias a gestiones del alcalde de la ciudad, el referido Lautaro Rosas, el Museo se trasladó en 1940 a un inmueble ubicado en pleno barrio del Almendral en Valparaíso; en la esquina de las calles Independencia y General Cruz, junto al Parque Italia. Allí compartió espacio con el Bienestar Social de la Armada, el policlínico naval y hasta un ring de boxeo.

En esta nueva sede, fue la primera vez en que se pudo abrir el Museo a toda la comunidad, especialmente para los estudiantes porteños, y pese a los escasos recursos con que contaba, recibió importantes aportes, como por ejemplo, el legado de 30.000 pesos por parte del filántropo don Carlos Van Buren, así como también del Centro de ex cadetes "El Caleuche", quienes aportaron con uno de los primeros voluntariados de museos en Chile, puesto que algunos socios se dedicaron a catalogar y ordenar la colección, y uno de ellos, el contraalmirante en retiro don Enrique Costa Pellé, asumió como director ad-honorem.

En el año 1960 el Museo nuevamente se trasladó, esta vez a un espacio cedido por la Municipalidad de Viña del Mar, el conocido Castillo Wulff en la Avenida Marina. Si bien el marco en el que se emplazó tenía ribetes de espectacularidad, por la arquitectura patrimonial del inmueble, la escasez de espacio para exhibición, la humedad y dificultades de mantención, obligaron a buscar nuevas opciones al cabo de dos décadas de funcionamiento en el lugar. Además, el incremento de la colección hacía necesario buscar un espacio con suficiente tamaño que posibilitara aumentar significativamente la capacidad de exhibición, y habilitar una museografía moderna.

Tras gestiones con la superioridad naval se optó por estudiar a partir de 1982 su instalación en la ex Escuela Naval, proyecto que finalmente se concretó en 1988 cuando se inauguró el nuevo Museo Naval y Marítimo.

Dos años más tarde se habilitó junto a sus dependencias el Auditorio Naval y en 1997 se inauguró el Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, que desde entonces se ha convertido en el epicentro de la investigación naval y marítima de Chile

Con el paso de los años y ya consolidado en su ubicación definitiva, próximo a cumplir sus cien años de existencia, el Museo ha iniciado un nuevo proyecto de ampliación que en un futuro significará la habilitación de todo el conjunto de la antigua Escuela Naval, convirtiendo en realidad el viejo anhelo de tener los espacios suficientes para la habilitación de una museografía que incorpore todos los capítulos de la historia marítima nacional. De allí, en ese contexto, se realiza el cambio de nombre a partir del año 2011, convirtiéndose en el primer Museo Nacional fuera de Santiago, siendo un hito significativo en la centenaria institución, transformándose al mismo tiempo, en el ente técnico de todos los museos de la Armada a lo largo del país.

EDIFICIO "ALMIRANTE LUIS URIBE ORREGO"

Llamado así por haber sido el almirante Uribe, segundo oficial de la "Esmeralda" en Iquique, el primer director de la Escuela Naval en este recinto, inaugurado en 1893 y cuya construcción se realizara durante casi todo el gobierno del presidente Balmaceda.

La Blanca Casona: Símbolo del Patrimonio de la Armada.

Si bien no está emplazado en la zona que la Unesco estableció dentro de la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, el edificio Vicealmirante "Luis Uribe Orrego", conocido como ex Escuela Naval o Blanca Casona por las generaciones de marinos a través de los años, es posiblemente uno de las construcciones más emblemáticas y monumentales de Valparaíso, al mismo nivel que el edificio de la Aduana, el de la Armada de Chile o ex Intendencia, o el Palacio Baburizza, entre otros. Sin embargo, por razones que no siempre son explicables, en el inconsciente colectivo porteño, no se observa una valoración significativa de una construcción que tiene el honor de estar entre las más antiguas que se conservan en la ciudad, muy anterior al fatídico terremoto de 1906. Además, por ser obra de uno de los arquitectos más reconocidos del siglo XIX en nuestro país, el alemán de origen prusiano, Carlos von Moltke, quien desde 1867 estaba avecindado en Santiago y que luego dejó huellas profundas en la ciudad puerto, como la Blanca Casona, el Palacio Lyon y la hoy conocida casa von Moltke en el cerro Alegre, entre otras.

El Museo Marítimo Nacional se emplaza desde 1988 en esta joya patrimonial de Valparaíso, y por lo tanto, es fundamental poner en valor la edificación que está situada en uno de los lugares más imponentes de todo el anfiteatro porteño, el bello cerro Artillería.

Al finalizar la Guerra del Pacífico, en 1883 se solicitó formalmente por parte de la dirección de la Escuela Naval a la Comandancia General de la Marina, la construcción de una edificación que sirviera de emplazamiento definitivo para la Institución debido que hasta la fecha y desde su fundación en 1818 como Academia de Jóvenes Guardia Marina, se había deambulado por once sedes distintas tanto terrestres como flotantes, y por lo tanto, se hacía necesario una infraestructura acorde a los tiempos y a la madurez que para entonces tenía la Marina de Chile.

LA ESCUELA NAVAL EN EL CERRO ARTILLERÍA Harry G. Olds, 1900.

LA ESCUELA NAVAL HACIA 1900

Vista del edificio con su frontis original de cuatro ventanas, modificado tras su destrucción producto del terremoto de 1906, donde al nuevo cuerpo se le agregaron dos alegorías -de la guerra y la navegación- y un reloj, manteniendo el asta de la esfera horaria o time ball.

BANDA DE GUERRA ESCUELA NAVAL, 1912.

Banda de guerra e instrumental formada en el llamado "Patio 2".

Aprobada la idea, la concreción de la misma tardó una década, puesto que a la búsqueda de un emplazamiento óptimo, se tuvo que conseguir los recursos necesarios para la concreción de la idea y del proyecto general.

Con relación a la ubicación, conciliando la idea de utilizar terrenos fiscales que no acarreasen gastos innecesarios en expropiación, y al mismo tiempo, un emplazamiento que fuese significativo para el espíritu de la institución, se optó por la explanada existente en el actual cerro Artillería. Es en ese lugar donde a la fecha se ubicaba el cuartel de Artillería, en el remate del morro que daba al mar, un poco más arriba del antiguo fuerte "San Antonio Alto".

Mientras se concretó el diseño definitivo de la Escuela, se procuró preparar el terreno, el cual se consolidó con cimientos de piedra, por lo que ya en 1886 estaba preparado el espacio para levantar la edificación. Sin embargo, tardó en concretarse la iniciativa, primero por falta de presupuesto y luego por el quiebre político que vivió el país y que desencadenó la revolución de 1891. Sólo en diciembre de ese año, tres meses después de finalizar el conflicto, se pudo hacer una propuesta pública adjudicada a la firma Jordan & Co., quienes construirían la obra, el acceso principal y una nueva conexión vial directa con la ciudad a través de la subida de Carampangue, antigua quebrada de Juan Gómez.

El edificio se construyó bajo el diseño del referido arquitecto von Moltke y fue inaugurado el 5 de marzo de 1893, fecha en que comenzó a funcionar. Posteriormente, al año siguiente se agregó el muro y reja perimetral, y al mismo tiempo, se construyó la estación horaria como referencia para las naves surtas en la bahía, aprovechando la generosa visibilidad de la construcción desde el mar.

Al mismo tiempo, continuaron los trabajos para finalizar el proyecto original que incluía servicios higiénicos y lavandería. En suma, era

una obra monumental para la época, con capacidad para doscientos cadetes, dotada de salas de estudio, biblioteca, gabinetes de física, de navegación, de armas, modelos de naves, dormitorios, comedores y enfermería. Junto a ello, Von Moltke, había contemplado instalaciones para la dirección de la Escuela, así como también, para el personal de servicio. Sin embargo, no todas las obras del proyecto original estaban concluidas al momento de la inauguración del edificio sino que se hicieron modificaciones y mejoras en el tiempo.

En cuanto a la estructura original, contemplaba un cuerpo de dos pisos con 104 metros de frente por 80 metros de fondo con dos patios centrales muy espaciosos. En su conjunto, incluido los anexos, la edificación sumaba 32 mil metros cuadrados y ya hacia 1902 estaba completamente terminado y funcionando en óptimas condiciones según recuerda Bernabé Anguita, en su obra referida a la Escuela, publicada ese mismo año. Incluso, desde 1898, el edificio ya disponía de alumbrado eléctrico, un importante adelanto para la época.

Por entonces también ya funcionaba el ascensor Artillería, conexión funicular con la Plaza de la Aduana, y por ende con el resto de la ciudad. Más adelante y como coronación de todo el conjunto, se habilitó el paseo 21 de Mayo, hasta hoy uno de los íconos de la ciudad. Debido a los antecedentes sísmicos de la ciudad y pese a no haber tenido grandes eventos de esa naturaleza desde el destructivo terremoto de 1822, se optó por tomar todos los resguardos posibles en materia de seguridad. Se hicieron muy buenos cimientos con piedras del antiguo fuerte Ciudadela de Playa Ancha, y se utilizó la técnica del amarre con fierro y pernos para las murallas y cemento en las cornisas superiores en lugar de cal.

No hay que olvidar que se estaba frente a un edificio educacional y al mismo tiempo, a una instalación militar por lo que la resistencia debía ocupar un grado prioritario en su diseño y ejecución. Por

DORMITORIOS DE LA ESCUELA NAVAL, 1912.

Dormitorios o "entrepuentes" según la terminología naval.

LA PISCINA DE LA ESCUELA NAVAL

Por curioso que pueda parecer, hasta inicios del siglo XX no era usual que en las marinas del mundo se enseñara natación. En Chile, a inicios del 1900 y al igual que en la entonces primera armada del orbe, la Royal Navy, la enseñanza de esta disciplina comenzó a ser considerada en la formación de los futuros marinos. De todos modos, la piscina también era un momento de esparcimiento...

lo mismo, en 1905 se había añadido a la construcción una muralla cortafuegos, y otras mejoras que en teoría, posibilitarían una mayor seguridad para los cadetes y personal que habitaba el inmueble.

Lamentablemente al poco tiempo, el terrible terremoto que asoló la ciudad el 16 de agosto de 1906, igual provocó graves daños, sin embargo, todas las medidas de seguridad sí lograron evitar la destrucción total de la edificación, la cual después de algunas reparaciones, modificaciones y reconstrucciones, nuevamente quedó operativa. Sin embargo, el proceso de volver a poner a punto el conjunto tardó varios años y se fue ajustando a las nuevas necesidades que iban surgiendo en el camino, entre ellas, el desafío de poder ampliar la dotación de cadetes que podía albergar.

Entre las intervenciones al proyecto original, estuvo la demolición de algunas secciones del segundo piso, como los cuatro ángulos, el frontis y todo el antetecho. Con ello, la fachada original sufrió modificaciones aunque sin perder su noble estética.

Las obras estuvieron a cargo del prestigioso ingeniero Carlos Claussen, el mismo que se destacó por edificaciones tan emblemáticas como la construcción del actual edifico de la Bolsa de Comercio de Valparaíso. Trabajó arduamente durante el año 1907, mismo período en que se recuperó el muro perimetral también dañado y derribado en parte por el sismo.

Las obras continuaron en los años siguientes y ya en 1909, los cadetes nuevamente estaban instalados en sus dependencias, a las que se le hicieron mejoras sustantivas. Sin embargo, todavía se realizaron reconstrucciones en el ala sur hacia 1915, y aun así, quedaron pendientes la obra del segundo piso del ala norte para finales de la misma década.

Por esos mismos años de reforma, reconstrucción y habilitación de nuevos espacios, es que se instaló en las dependencias de la Escuela,

el Museo Naval, el cual funcionó, como se señaló anteriormente, con las limitaciones propias de una institución cuya naturaleza no podía disponer de amplios espacios en un edificio que cumplía esencialmente funciones educativas propias de la Armada.

La Blanca Casona, no sufrió nuevas intervenciones aunque sí acrecentó su patrimonio, cuando a partir de 1927 vio fuertemente incrementada su matrícula al fusionarse la Escuela de Aspirantes a Ingenieros con la Escuela Naval, lo que significó el traslado de la primera desde Talcahuano a Valparaíso. Ello explica la construcción de nuevos edificios anexos que complementaron las instalaciones originales, sumando una capacidad de 300 cadetes. Además, en 1929 se construyó la bella piscina temperada, obra del ingeniero Mac Dermott.

A medida que surgían nuevas necesidades, se proyectaron ampliaciones, incluso para trasladar el Museo Naval a un lugar propicio dentro del conjunto, pero hacia 1950, quedaba claro que ya no era posible seguir haciendo esfuerzos en modificar la Blanca Casona, o ampliar las edificaciones anexas. Para entonces ya eran 800 personas las que vivían y trabajaban en todo el recinto y como se señaló, las dependencias originales estaban pensadas para un escenario distinto.

Felizmente, en vez de demoler la obra ideada por von Moltke, se optó por el traslado de la institución a su actual emplazamiento en el cerro vecino de Playa Ancha, el que se concretó en 1967 con un diseño vanguardista y funcional. Ello significó que el antiguo edificio fue destinado a diversas funciones aunque siempre dentro de una subutilización, que lamentablemente significó un paulatino deterioro. Allí funcionaron durante un tiempo la Dirección de Abastecimiento y Contabilidad de la Armada, así como también la Controlaría, la Escuela de Submarinos y la Escuela de Abastecimientos entre otras reparticiones, hasta la llegada en 1988 del Museo Naval y Marítimo

COMEDORES DE LA ESCUELA NAVAL, 1912.

Este espacio es uno de los pocos que ha mantenido la misma funcionalidad en casi un siglo y aunque reducido, siegue siendo un comedor, tal como hace más de un siglo.

CLASE DE GIMNASIA
ESCUELA NAVAL, 1912.

Fundamental dentro de la formación de los cadetes, la gimnasia cobró fuerza una vez que la Escuela arribó a este, su primer edificio construido ex profeso. No sólo se le atribuían propiedades "hijiénicas", sino que también estaba destinada a tonificar el cuerpo de quienes debían enfrentar la dura vida en el mar.

al ala norte del edificio histórico, y el Comando de Operaciones Navales que en el año 2001 se instaló en la parte sur del inmueble.
Felizmente la casa patrimonial ha sobrevivido y con la existencia del Museo Marítimo Nacional, del Archivo y Biblioteca Histórica, así como el uso que se le da a las bellas casas anexas, se puede afirmar que la conciencia de preservar este bello conjunto está garantizada. Sin embargo, los terremotos de 1985 y del 2010, fueron serias advertencias de que se debe procurar la restauración integral del edificio para que no existan riesgos venideros.
El hecho de que el Museo Marítimo Nacional ocupe en el futuro las dos alas del edificio histórico, es posiblemente la mejor oportunidad que existe para acometer la empresa de recuperación y puesta en valor de una joya arquitectónica de la Armada, de Valparaíso y del país.

Capítulo 3

La Pinacoteca del Museo y algunos Tesoros de la Armada y Club Naval

La Pinacoteca del Museo y algunos Tesoros de la Armada y Club Naval

Si hay un denominador en la historia del arte chileno, es que Valparaíso ha sido un referente importante, no sólo por presencia de autores nacionales de reconocido prestigio, sino también porque al ser la principal puerta de entrada del país, al menos hasta la primera mitad del siglo XX, fue también el lugar idóneo para el establecimiento de artistas extranjeros quienes en algunos casos, desarrollaron la pintura marinista, o en otros, representaron a la propia ciudad-puerto que, para entonces, estaba iniciando un vertiginoso crecimiento urbano.

En ese contexto podría resultar curioso que el puerto próspero en el ámbito mercantil, no posibilitara, en esos tiempos de bonanza, la formación de algún centro artístico, ni tampoco el establecimiento universitario que permitiera un mayor desarrollo de la vocación pictórica y artística de sus habitantes. Posiblemente, la cercanía con Santiago, las prioridades y el espíritu práctico típico en la vida de los porteños, postergaron estas fundaciones para finales del siglo XIX y comienzos del XX, cuando la ciudad se comenzó a transformar en un referente para el ambiente artístico y cultural. Un ejemplo de este cambio fue la recordada "Exposición Municipal de Valparaíso" realizada en 1896 y cuyos primeros premios recayeron en artistas de la talla de Alfredo Valenzuela Puelma, Juan Francisco González y Alfredo Helsby, respectivamente.

No obstante lo anterior, y tal como se señaló, los primeros artistas llegaron a la ciudad pocos años después de creada la República, y por supuesto que la temática de sus representaciones estuvieron, mayoritariamente, vinculadas al tema marítimo.

Es así como por ejemplo, Charles Wood, John Searle y Mauricio Rugendas, resultan buenos ejemplos de este Valparaíso que pasó de ser una "aldea de frailes y cañones" a la de puerta marítima de Chile.

Lamentablemente, la formación de una colección primaria, que hoy sería relevante para la historia de la ciudad y del país, no fue posible debido a que en la ciudad no existió ningún tipo de institucionalidad artística y tampoco un museo histórico o una Academia de Bellas Artes. Sin embargo, la temprana presencia de pintores que a través de sus obras representaban la vida marítima y portuaria, a las que más tarde sumaron aquellas que evocaban episodios heroicos, de la gesta independentista pero, particularmente, de la Guerra del Pacífico, poco a poco permitió la conformación de colecciones y de un legado artístico y cultural propio del puerto.

En ese proceso la Armada y otras instituciones afines, cumplieron una labor relevante porque aún sin poseer un museo propiamente tal, fueron creando durante el tiempo referido y a lo largo del siglo pasado, una pinacoteca que hoy, presente en varias dependencias navales tales como: el Museo Marítimo Nacional, en la Escuela Naval, en la Comandancia en Jefe y en el Club Naval de Valparaíso (organización civil con una fuerte tradición naval), forma un imponente patrimonio pictórico en la ciudad de Valparaíso.

Este patrimonio se fue construyendo desde varias vías muy diversas. En algunos casos, familias descendientes de altas personalidades de la historia naval y marítima, realizaron generosas donaciones. En otros, las mismas instituciones adquirieron, con actitud visionaria, importantes obras para sus dependencias.

En el caso de la Armada, existe otra parte del patrimonio pictórico que proviene de los propios buques históricos, los que en sus cámaras de oficiales, albergaban la figura de un héroe naval, quien en casos puntuales, correspondía al nombre de la propia nave que lo cobijaba.

Esta sería una explicación para que, por ejemplo, la pinacoteca del Museo Marítimo no tenga una importancia gravitante dentro de sus colecciones, en comparación al resto de sus valiosos inventa-

rios. Sin embargo, conserva algunos buenos ejemplos de pintores notables en la historia del arte nacional.

Lo importante, en todo caso, es que en la sumatoria, esto es entre las obras que pertenecen al Museo Marítimo y las del resto de la institucionalidad naval de Valparaíso, dan cuenta de un corpus pictórico de primer orden que merece ser valorado en su conjunto y que puede ser un muy buen complemento a la colección que resguarda el Museo de Bellas Artes de Valparaíso ubicado en el Palacio Baburizza.

Ahora bien, entre la colección que resguarda la Armada de Chile en la ciudad puerto, así como la conservada por el Club Naval, entidad autónoma de la misma, la figura de Thomas Somerscales emerge de manera descollante no sólo porque es, probablemente, el autor que mejor representó los más significativos momentos de la historia naval de Chile, como el Combate Naval de Iquique, la muerte del Capitán Arturo Prat o el Combate de Angamos, entre otros; sino porque se convirtió en el pintor más importante de la pintura marinista nacional, ejerciendo influencia en autores posteriores, principalmente en Álvaro Casanova Zenteno.

Nacido en el puerto de Kingston Upon Hull, a orillas del río Humber, en Gran Bretaña en 1842, perteneció a una familia ligada al mar, a la pintura y el dibujo. De hecho, su padre fue capitán de la marina mercante y a la vez dibujante aficionado. Por eso, no resulta extraño que entre su formación, Thomas haya estudiado en el Kingston School of Art.

Ya graduado como profesor, se incorporó a la Real Armada Británica, como instructor de grumetes, en donde comenzó una vida llena de viajes y aventuras, a bordo de la corbeta Zealous, experiencia que marcó su relación con el mar y que más adelante se verá reflejada en su obra pictórica.

El destino lo trajo en 1869 a nuestro país, cuando producto de la fiebre palúdica, contraída en Panamá, recaló por segunda vez en la ciudad de Valparaíso, pero en esta oportunidad decidió permanecer aquí, retomando su profesión de profesor, ejerciendo la docencia en el English School Artizan y Mackay del cerro Alegre.

En el puerto contrajo matrimonio con una de las cuñadas del director del colegio Mackay, Mrs. Jane Jarper. Ya establecido en sus tareas escolares, Thomas no renunció a su vocación como artista y comenzó a realizar sus primeras representaciones de la bahía, las quebradas y el paisaje de los alrededores, éstos últimos trabajados con delicadeza y realismo.

En su estancia en Valparaíso, entabló amistad con el fundador de la ciudad de Viña del Mar, José Francisco Vergara, quien le encargó varias obras con vistas de la región. Tanto entusiasmo provocó, en ese espíritu inquieto del pintor, la novedad de estos nuevos parajes, que decidió emprender un recorrido hacia el sur llegando hasta la zona del río Biobío.

Su primera figuración pública en nuestro país fue en la exposición de los Salones de Santiago, realizado en septiembre de 1872 en donde obtuvo medalla de plata de tercera clase. Tres años más tarde consiguió medalla de primera clase.

Durante los siguientes veinte años, Somerscales se convirtió en el referente de la pintura marinista chilena a tal punto que durante la Guerra del Pacífico, el gobierno le encargó a él, retratar los episodios navales del conflicto, en particular el Combate Naval de Iquique y el de Angamos, y como buen marino británico, comprendió la importancia del poder naval, razón por la cual desarrolló con gran fuerza y una magistral representación el heroísmo y la epopeya desplegados en dichos sucesos.

Hacia 1892 Somerscales decidió regresar a su patria y allí continuó con su obra, aunque no con el reconocimiento que había logrado

en Chile. De todas formas, igual alcanzó algunos éxitos como el que logró en 1893, al recibir la Tercera Medalla de la Royal Academy. Años más tarde, en 1899, realizó su obra Off Valparaíso, adquirida por la Tate Gallery de Londres, considerada por muchos como su obra cumbre. A propósito de ello, Antonio Romera, en su Historia de la Pintura Chilena, la describe como "...una delicada armonía en azules. Azul profundo del mar; azul transparente, claro, del cielo, rotos por alguna nota viva y cálida y por el blanco de la espuma, de la gaviota ingrávida, de las nubecillas gentiles. La impresión atmosférica, vital, palpitante, esta lograda por las velas hinchadas. Es indudable que la brisa está circulando por esos mástiles, por esos cordajes".

Mientras estaba radicado en su patria, las autoridades chilenas le solicitaron una obra de gran formato para embellecer el Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados, basada en aquella empresa titánica que fue la formación de la Primera Escuadra Nacional. El resultado, después de 8 meses de trabajo, fue la imagen, hoy icónica, de las naves que conformaban esta fuerza naval surcando un mar intensamente azul.

Thomas Somerscales falleció en su ciudad natal en 1927.

De igual manera, pintores de la talla de Charles Wood también forman parte de la colección. Este artista, nacido en las proximidades de la ciudad de Liverpool, Gran Bretaña, en 1793, había llegado a Chile en 1819, durante el segundo año de vida independiente del país, luego de un largo periplo iniciado en su juventud y que lo llevó a recorrer el Mediterráneo y los Estados Unidos de Norteamérica, en una clara muestra de su espíritu inquieto y su personalidad inquisidora y aventurera.

Casado con chilena de San Fernando, fue un precursor del género de la pintura histórica en nuestro país, en particular el vinculado a los episodios relevantes de la incipiente Marina de Guerra Nacional.

La razón de su llegada al país en 1819 a bordo de la Fragata Macedonian, se debió a que había sido contratado por el gobierno de los Estados Unidos, para formar parte de una expedición científica que recorrería las costas del Pacífico Sur. Esto se debía a su condición de dibujante, oficio que había ejercido durante un año en Boston.

Terminada su misión se afincó en Chile, incorporándose al proceso de emancipación americana, formando parte de la Escuadra Libertadora, siendo el cronista gráfico de aquella aventura arriesgada y soñadora.

De regreso, se dedicó a labores vinculadas con el diseño de obras públicas tales como la defensa de costa, obras de vialidad, de progreso mecánico, construcción de puertos y en los proyectos del primer ferrocarril. También se le atribuye un levantamiento topográfico de Valparaíso, así como también los planos de la famosa Torre de la Aduana, edificio emblemático del siglo XIX en el puerto.

Otra contribución notable de este artista es el diseño del Escudo Nacional de Chile aprobado por el Gobierno en 1834.

También conoció de cerca las campañas de la Guerra contra la Confederación del Perú, de la que también dejó testimonios artísticos.

Ya con la salud deteriorada, y tras una estancia en Casablanca, decidió volver a Inglaterra gracias a una comisión que le asignó el gobierno de Chile, falleciendo en su tierra natal en 1856.

Su legado artístico es innegable, y su producción, con motivos marítimos, paisajísticos y urbanos de Valparaíso y Santiago, nutre importantes colecciones del país, entre ellas, "El naufragio del Arethusa en 1826", considerada su obra cumbre, que se encuentra entre las joyas del Museo Nacional de Bellas Artes. En el caso particular de la Armada, la obra "Captura de la Esmeralda", custodiada en la Escuela Naval Arturo Prat, con una gran factura técnica, es uno de los buenos ejemplos de su calidad como artista. A juicio de Isabel

ZARPE DE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL EN 1818
Thomas Somerscales, 1911.
Club Naval de Valparaíso

La Primera Escuadra Nacional fue quizás la obra más impresionante del Gobierno de Bernardo O'Higgins. El enorme esfuerzo que representó su construcción fue bien recompensado, pues esta fuerza entregó a Chile el control del Pacífico y fue vital para el éxito del proceso de independencia.

Cruz, Wood perteneció a la corriente naturalista de renovación del paisaje inglés, misma escuela a la que adhirió John Searle.

Otro de los autores que forman parte de esta pinacoteca patrimonial de la Armada y Club Naval en Valparaíso, es Álvaro Casanova Zenteno, nacido en Santiago el en 1857 en el seno de una familia acomodada. Fue un hombre de sociedad y ligado al mundo del arte a través de la música y la pintura.

Estudió primero en el Instituto Nacional y luego en Valparaíso en el colegio The Mackay School, donde Thomas Somerscales fue profesor, y con los años, su maestro.

Cuando finalizó sus estudios secundarios ingresó al Regimiento Cívico de Artillería de Valparaíso y durante la Guerra del Pacífico siguió la carrera militar. Eso hasta que viajó a Francia en donde, entre otras actividades, estudió pintura.

Se destacó como un gran marinista, recibiendo una gran influencia del maestro de su época escolar y a quien había prestado colaboración.

Contrajo matrimonio en 1889 con Cecilia Vicuña con quien tuvo seis hijos. En su vida realizó múltiples e importantes actividades, entre ellas, ejerciendo labores diplomáticas y políticas, llegando a ser Subsecretario de Marina. También fue miembro del Consejo Nacional de Bellas Artes, desde donde impulsó la construcción del nuevo Palacio de Bellas Artes, de la Junta de Vigilancia, del Conservatorio de Música, siendo también profesor de dibujo.

En cuanto a su obra pictórica, no pudo apartarse de la influencia de Somerscales y aunque para muchos, no superó al maestro, sí tuvo variantes interesantes como las que desarrolló mientras estuvo relegado en Puerto Montt durante la revolución de 1891, con obras que destacaron por los buenos efectos lumínicos de aurora y ocaso.

Su biógrafo, Carlos Ossandón, afirma que en el periodo 1891-1903, Casanova Zenteno trató de alejarse de Somerscales. Para eso inten-

sificó el colorido de su obra. Sin embargo, posteriormente, entre 1903 y 1929 su pintura se volvió "esmaltada" de azules más intensos e introduciendo en la paleta cromática más violetas y verdes.

El artista también abordó temáticas de historia naval universal, de navegantes y célebres paisajes chilenos. Eugenio Pereira Salas en su obra Estudios sobre la Historia del Arte en Chile Republicano, señaló que, a la luz de la crítica, en la última etapa de su labor pictórica, las obras La Batalla Naval de Casma y sus variantes, además de Regreso de la pesca, representan los arquetipos de su producción honorable, cívica y patriótica.

Finalmente tras una vida dedicada a su obra pictórica, falleció en Santiago en 1938.

Junto a estas grandes figuras referidas, otros destacados artistas también conforman el elenco patrimonial que se conserva en Valparaíso, tanto en la Armada como en el Club Naval. Entre ellos destaca la figura del legendario Juan Francisco González, quien desde el mundo del retrato nos aporta las reconocidas pinturas de los Almirantes don Manuel Blanco Encalada y Carlos Condell de la Haza.

Nacido en Santiago en 1854. Su familia, de sectores medios, se dedicaba al comercio del tabaco. Sus padres detectaron el interés de su hijo por la pintura desde muy joven, por lo que se formó con grandes de la pintura chilena, siendo Pedro Lira, quien reconoció tempranamente su talento.

Vivió en el extranjero, y en Chile residió en varias ciudades, entre ellas: La Serena, Valparaíso, Limache, Santiago y Melipilla. A través de su vida pudo conocer museos internacionales y artistas de renombre. Considerado uno de los grandes de la pintura nacional, se caracterizó por sus pinturas florales, retratos y paisajes.

A propósito de retratos, pintó algunas figuras de la historia naval y conoció personalmente a Arturo Prat Chacón. También representó algunos episodios navales de la historia nacional.

En Valparaíso, fue profesor del Liceo Eduardo de la Barra, y allí conoció y entabló amistad con el célebre Rubén Darío.

Con relación al referido retrato conservado en el Museo Marítimo Nacional, el pintor representó al almirante Manuel Blanco Encalada, considerado uno de los "padres fundadores" de la Armada de Chile. Nombrado como primer jefe de la Escuadra en 1818, dio los primeros triunfos de las armas patriotas en el mar.

Ha sido tradición que en los buques de guerra chilenos que han llevado el nombre de un personaje histórico se coloque un retrato del patronímico en la cámara del comandante. Este óleo que resulta representantivo proviene precisamente de la cámara del comandante del crucero "Blanco Encalada", unidad incorporada en 1894. Fue encargado al maestro, quien se basó en un dibujo de Raymond Monvoisin realizado en 1853.

Este destacado pintor nacional, tras una larga trayectoria, y una prolífica producción, falleció en 1933.

También destacamos en la colección, obras de Desiré Chassin Troubert, Alf Tutt Madsen, el referido Raimundo Monvoisin y William Gibbons, este último con una bella pintura sobre el Bombardeo de Valparaíso, obra realizada en Inglaterra, a partir de los grabados que comenzaron a aparecer después de aquel trágico suceso acaecido en 1866.

En suma, como ya se dijo en un comienzo, la pinacoteca naval de Valparaíso y la del Club Naval, han resguardado y conservado tesoros patrimoniales que de otro modo, quizás, no hubiesen llegado hasta nosotros y que sitúan a la ciudad, y en particular a la Armada, en el epicentro de la pintura marinista, tema no menor en un país que tiene en el mar la clave de su existencia en el pasado, el presente y sobre todo en el futuro.

CAPTURA DE LA FRAGATA REINA MARÍA ISABEL
Thomas Somerscales, 1908.
Club Naval de Valparaíso

Significativo hecho de armas ocurrido el 28 de octubre de 1818, frente a las costas de Talcahuano. Victoria que coronó los esfuerzos de nuestro país por crear una Marina de Guerra. En esta hazaña, Manuel Blanco Encalada y sus valientes hombres consiguieron la rendición de la fragata española Reina María Isabel.

CAPTURA DE LA ESMERALDA
Thomas Somerscales, sin fecha.
Comandancia en Jefe de la Armada

Encontrándose fondeada en El Callao, la fragata española Esmeralda, fue asaltada y rendida por Lord Cochrane y sus hombres durante la noche del 05 al 06 de noviembre de 1820. Esta acción naval destaca por la intrepidez y el coraje de sus protagonistas.

BATALLA NOCTURNA
Thomas Somerscales, sin fecha.
Escuela Naval "Arturo Prat".

Esta obra representa la captura de la Esmeralda en el Callao. En la imagen se observa el farol blanco izado por Cochrane en el pico del mesana como señal para que los buques neutrales -que se aprecian en el resto de la composición- no fueran atacados por las fortificaciones costeras.

COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
Thomas Somerscales, 1881.
Museo Marítimo Nacional

En esta obra, de profundo dramatismo, vemos al "Huáscar" dando el último espolonazo a la "Esmeralda". En ella, y de pie sobre la toldilla, se encuentra el teniente Luis Uribe con sus brazos en alto dirigiendo los últimos momentos del combate. Uribe, ha ocupado el lugar del comandante, pues Arturo Prat ya se encontraba muerto sobre el blindado peruano, cuya cubierta luce desierta, en contraste a la del buque chileno, atestada de muertos y heridos.

COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
Thomas Somerscales, 1886.
Club Naval de Valparaíso

La célebre acción naval entre el monitor peruano Huáscar y la corbeta Esmeralda, librado el 21 de Mayo de 1879 en la rada de Iquique y que vio el heroico sacrificio del Comandante chileno y de su dotación que resistió hasta el final, cuando el guardiamarina Riquelme disparó el último tiro desde algún cañón de estribor, mientras el buque comenzaba a hundirse.

COMBATE DE ANGAMOS
Thomas Somerscales, 1880.
Escuela Naval "Arturo Prat".

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
Thomas Somerscales, 1898.
Comandancia en Jefe Primera Zona Naval.

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
Thomas Somerscales, sin fecha.
Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso

Librado el 8 de octubre, esta acción naval ve la reducción y captura del Monitor Huáscar a manos de los Blindados Cochrane y Blanco Encalada. En esta acción perdió la vida el Almirante Grau.

MUELLE DE VALPARAÍSO
Charles Wood, 1832.
Club Naval de Valparaíso

Interesante vista del sector sur del puerto de Valparaíso cuando recién comenzaba la vida republicana. Al fondo se observa la elevación que posteriormente se conocerá como Cerro Artillería. En él, hacia fines del siglo XIX, se construirá el edificio que albergará a la Escuela Naval y en donde hoy se ubica el Museo Marítimo Nacional.

Valparaíso después del Temporal
Charles Wood, sin fecha.
Club Naval de Valparaíso

En esta obra, Wood documenta la varada del casco de la fragata "Valdivia" y que fuera la misma "Esmeralda" capturada por Cochrane en El Callao. Ocurrido en 1825, este temporal permitió ocupar el casco de la nave en un precario muelle, el que en sucesivas transformaciones y reconstrucciones, configuró la actual Plaza Sotomayor del Puerto.

THE BOMBARDMENT OF VALPARAÍSO
William Gibbons, 1866.
Museo Marítimo Nacional

El bombardeo del puerto desarmado de Valparaíso, el 31 de marzo de 1866, por parte de la Escuadra española al mando del almirante Méndez Núñez, pasó a la Historia como una demostración de las consecuencias que acarreó el descuido del Poder Naval chileno. Esta obra se basó en un grabado publicado en Londres ese mismo año.

BLINDADO BLANCO
Desiré Chassin Trubert, 1883.
Escuela Naval "Arturo Prat"

El Blanco Encalada, junto a su gemelo Cochrane serán el pilar del Poder Naval chileno entre 1874 y 1891. Estos buques logran que Chile obtenga el Control del Mar durante la Guerra del Pacífico y luego, serán instrumentos muy relevantes de la política exterior del país, realizando múltiples visitas a países amigos.

ZARPE DE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL
Álvaro Casanova Zenteno, 1905.
Club Naval de Valparaíso

Fuente de inspiración para muchos artistas, el Zarpe de la Primera Escuadra es una imagen recurrente dentro de la iconografía de la independencia de Chile. Quizás la obra más famosa es la encargada por el gobierno chileno al pintor inglés Thomas Somerscales para embellecer la Sala de sesiones de la Cámara de Diputados.
El Zarpe de Casanova Zenteno es anterior a esa obra de su maestro y corresponde al periodo de azules más intensos del artista.

CRUCERO O'HIGGINS
Álvaro Casanova Zenteno, sin fecha.
Escuela Naval "Arturo Prat"

El Poder Naval chileno y las posibilidades económicas que brindó la riqueza del salitre fueron fundamentales para la Marina del Jorge Montt.
El O'Higgins fue considerado internacionalmente como un exitoso diseño del astillero británico Armstrong y se convirtió en el símbolo de la Armada de Chile por tres décadas.

CRUCERO ACORAZADO O'HIGGINS
Álvaro Casanova Zenteno, sin fecha.
Museo Marítimo Nacional

Apodado el "11" debido a lo vistosas y elevadas de sus tres chimeneas, el O`Higgins fue una de las tres unidades capitales que vio a la Escuadra chilena evolucionar desde los Blindados, de 1874, hasta la llegada del Super Dreadnought Almirante Latorre en 1921.

OCTAVO VIAJE DE LA CORBETA GENERAL BAQUEDANO
Alf Tutt Madsen, sin fecha.
Club Naval de Valparaíso

Legendario buque de instrucción de la Armada, que incluso inspiró una famosa novela. Prestó invaluables servicios desde que izó el pabellón nacional en 1899 y se convirtió en una famosa embajadora chilena por los puertos del Pacífico.

ACORAZADO LATORRE
Álvaro Casanova Zenteno, sin fecha.
Edificio Armada de Chile, Estado Mayor General

La más poderosa unidad de batalla jamás operada por alguna Marina Latinoamericana, sus 32.000 toneladas de desplazamiento y poderosa batería artillera de 14" convirtieron al Latorre en una leyenda en su propia época. Operó entre 1921 y 1956, siendo pilar fundamental de la Escuadra chilena en periodos difíciles, como el de la Segunda Guerra Mundial.

ZARPE DE MAGALLANES
García y Rodríguez, 1920.
Club Naval

Hernando de Magallanes zarpando al mando de su expedición, que lo llevó a circunnavegar el mundo por primera vez. Nótese los detalles de la escena y la vista de la famosa Torre del Oro de la ciudad de Sevilla.

CA. CARLOS CONDELL DE LA HAZA
Juan Francisco González, sin fecha.
Comandancia en Jefe de la Armada

Destacado y temerario oficial de Marina, victorioso en el combate de Punta Gruesa durante el conflicto de 1879. Posteriormente, fue comandante del capturado Huáscar. La tradición señala que su buena estrella era legendaria.

RETRATO DE MANUEL BLANCO ENCALADA
Juan Francisco González, sin fecha.
Comandancia en Jefe de la Armada

El almirante Manuel Blanco Encalada es considerado como uno de los padres fundadores de la Marina, esto, por haber sido el primer comandante de la Escuadra y por haber ocupado diversos cargos en la Armada y en el ámbito público durante los tresprimeros tercios delsiglo XIX. Por esto, al cerrar esa centuria, ya dos naves habían llevado su nombre, siendo elsegundo de ellos, un crucero adquirido en Inglaterra tras la Guerra Civil de 1891.

BERNARDO Y RAMÓN ZILLERUELO FRÍAS
Raimundo Monvoisin, sin fecha.
Comandancia en Jefe de la Armada

Figura fundacional del arte nacional, el trabajo de Monvoisin como retratista dejó de lado el canon vigente en Chile, caracterizado por la influencia de los artistas quiteños anónimos y aportó no solo una calidad técnica desconocida en Chile a mediados del siglo XIX, sino que también supo develar la humanidad y el valor emotivo de los chilenos que plasma en sus trabajos.
Esta obra fue legada por testamento al entonces Museo Naval por quien fuera su curador, don Heriberto Frías Zilleruelo.

RETRATO DE CRISTOPHER CRADOCK
Ramón Palmarola Romeu, 1922.
Comandancia en Jefe de la Armada

El 1 de noviembre de 1914 se libró en aguas chilenas, la batalla de Coronel, una de las más importantes de la Primera Guerra Mundial, en ella la flota británica se enfrentó a la alemana, resultando vencidos los primeros. Al mando de los británicos, el contraalmirante Cristopher Cradock, sucumbió al igual que más de mil de sus hombres en el HMS "Good Hope". Impactados por dicho sacrificio, el Valparaíso Seamen's Institute -entidad surgida para apoyar a los marinos mercantes británicos- encargaron esta obra al pintor catalán. A inicios de este siglo, y una vez que la institución cerró, donaron esta obra al Museo.

CUADERNO DE BITÁCORA DE LA ESCAMPAVÍA "YELCHO", 1916.
Museo Marítimo Nacional. Archivo Histórico de la Armada

Libro con los principales acaecimientos sucedidos a bordo del buque. En esta página, correspondiente al 22 de junio de 1916, el maestre de víveres, Jorge Valenzuela, da cuenta de la rutina del día. Casi dos meses después, esa rutina se rompería al participar la "Yelcho" en el rescate de la expedición de Ernest Shackleton.

El patrimonio del Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada

Dentro del conjunto del Museo Marítimo Nacional, la colección del Archivo Histórico de la Armada y de su gran biblioteca anexa, conforman un patrimonio documental de gran valor para la institución, para Valparaíso y el país en general.

Oficialmente conformado en 1997, este centro documental en pocos años se ha convertido en un referente de la historia marítima nacional y un centro que atrae a importantes investigadores de la especialidad.

Este archivo, desde su fundación ha tenido por misión la difusión del patrimonio documental entre los ciudadanos, en una ciudad con una importante trayectoria histórica, pero que increíblemente hacia 1997 no tenía ningún centro documental abierto a la comunidad.

Los fondos del archivo reúnen reúne documentación a partir de 1879, año en que la Armada de modo institucional, comenzó a juntar valiosa información sobre la Historia Naval y Marítima del país. Lamentablemente, las fuentes históricas de tiempos independentistas y de una buena parte del siglo XIX, no pudieron ser retenidas en Valparaíso, formando hoy parte de los fondos del Archivo Histórico Nacional, aunque como consuelo, desde el punto de vista patrimonial, siempre existió en la Marina el interés por conservar documentación y testimonios que recogieran los tiempos de la fundación institucional y su desarrollo.

Los fondos del Archivo, comprenden material muy diverso que va desde bitácoras de naves de la Armada, historiales de sus buques, manuscritos de la Comandancia en Jefe, partes de viaje, colecciones fotográficas, documentales, y también, extraordinariamente, conserva uno de los tesoros de la historia de Valparaíso, el diario La Unión, recordado medio de prensa que fue fundado en 1885.

Dentro de la enorme riqueza de la colección que suma unos 16 mil volúmenes, hay algunos documentos o testimonios que por su valor histórico o particularidad, podemos identificarlos como los más significativos.

Entre dichos documentos, tienen gran importancia los escritos del máximo héroe naval del país, Arturo Prat Chacón, en especial el epistolario a su esposa doña Carmela Carvajal.

También son de alto valor patrimonial e histórico, los cuadernos de bitácora de buques, como por ejemplo, la de los blindados Blanco y Cochrane, o la del monitor Huáscar o el de la escampavía Yelcho, naves que en distintos momentos, fueron partícipes de episodios de suma importancia para la historia marítima nacional.

En el caso de los blindados Cochrane y Blanco, representaron el símbolo del poder naval de Chile en el último tercio del siglo XIX, siendo naves determinantes en el triunfo de la Guerra del Pacífico. Felizmente se conservaron sus bitácoras, las cuales, de puño y letra de sus oficiales de guardia, dejaron por escrito cada detalle de los acontecimientos ocurridos a bordo, durante sus estadías en puertos y en la mar. Como prueba de su valor documental, ambas registran el combate de Angamos, hito en la historia naval de Chile, en donde quedó consolidado el dominio del mar durante el conflicto.

Valga hacer notar que los cuadernos de bitácoras, son registros que hoy cobran mucho valor, en especial, porque dichos documentos nos entregan datos diarios relacionados con el rumbo, variación magnética, fuerza del viento, estado del mar, clase de nubes, presión, temperatura y humedad atmosférica, información de primera fuente en la difícil tarea del ser humano de mejorar el conocimiento climático a través del tiempo.

Probablemente, el bitácora del Huáscar tiene el valor especial de haber pertenecido a uno de los buques más importantes de la Guerra del Pacífico, primero bajo bandera peruana, y luego bajo el pabellón nacional.

La documentación contenida en este tesoro patrimonial, nos permite conocer de primera fuente, los acontecimientos vividos en una nave en cuya cubierta vio perecer a tres comandantes durante el conflicto, Arturo Prat, Miguel Grau y Manuel Thomson.

Por la particularidad de este documento, que perteneció a un buque que sirvió a dos marinas de guerra rivales durante el conflicto, es considerada una de las fuentes de mayor valor histórico de los que integran la colección del archivo.

Por otra parte, la hazaña de liderazgo de Ernest Shackleton, por el cual le recuerda una buena parte de los historiadores, no habría sido posible sin la proeza del Piloto Luis Pardo Villalón, quien en su nave, la escampavía Yelcho, surcando los tormentosos mares del sur, pudo acudir al rescate de la fallida expedición antártica de 1916.

El cuaderno de bitácora del Yelcho es la fuente primaria que registra en detalle los acontecimientos de una de las travesías más notables de la historia marítima nacional y que tuvo repercusión internacional. Este documento, conservado como un valioso patrimonio del Archivo, es el merecido tributo al Piloto Pardo, a la Yelcho y a su valerosa tripulación que participó en uno de los rescates más afamados de la historia naval.

Otro documento de reconocido valor patrimonial es el diario La Unión, uno de los matutinos más importantes de la historia de Valparaíso, fundado en 1885 y que circuló hasta 1973. Vinculado a la Iglesia Católica, fue la gran competencia a la prensa liberal de su tiempo, y de allí que su repercusión no sólo se circunscribió a la ciudad puerto sino también a la capital y a otras ciudades del país. Su fundador fue nada menos que el presbítero Juan Ignacio González Eyzaguirre, quien años más tarde llegó a ser Arzobispo de Santiago.

Esta colección, por el interés que genera entre los investigadores, en especial los vinculados a la historia de Valparaíso, es una de las más valoradas en la actualidad.

El archivo también cuenta con una buena colección de material fotográfico, entre los que se cuenta, algunos álbumes como el de la tripulación de SMS Dresden en 1915. Durante la Primera Guerra Mundial, uno de los episodios más importantes librados en la costa del Pacífico fue la Batalla de Coronel, con victoria para los alemanes, y el Combate en Bahía Cumberland, donde finalmente el referido crucero SMS Dresden halló su tumba definitiva. El archivo conserva fotos originales de la tripulación de la nave alemana, cuyos miembros estuvieron retenidos en la isla Quiriquina, a raíz de la neutralidad de Chile en el conflicto. Estas imágenes, inéditas, conforman un patrimonio fotográfico de primer orden de este capítulo de la Gran Guerra europea que llegó a nuestras costas.

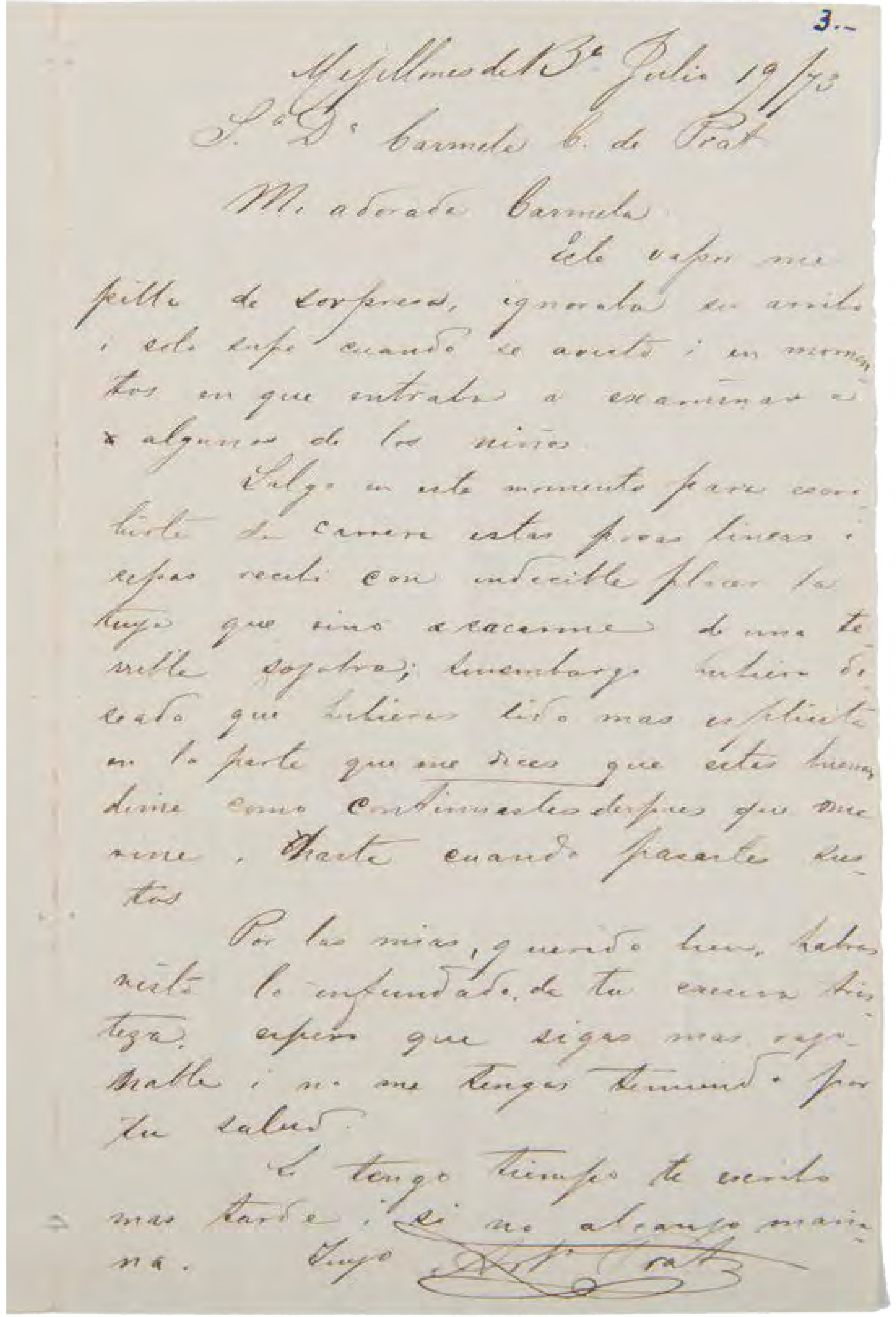
Otro álbum de gran valor patrimonial es el de la expedición antártica de 1947, y cuyo legado principal fue el establecimiento de la “Base Soberanía”, fundada el 6 de febrero de dicho año. Posteriormente la base pasó a denominarse Capitán Arturo Prat, y desde el año 2010 fue declarada Monumento Histórico Nacional.

La soberanía chilena sobre la Antártica queda reflejada en esta colección fotográfica, hito de la presencia chilena en el continente blanco. Las imágenes contenidas en el álbum se han transformado en testimonio de primera fuente y al mismo tiempo, un homenaje a todos quienes hicieron posible este desafío iniciado hace más de medio siglo.

Junto al Archivo, la Biblioteca Histórica de la Armada con más de 15 mil volúmenes, es el repositorio bibliográfico más importante en temáticas de historia naval y marítima del país, y que gracias a generosas donaciones ha podido acrecentar su fondo año tras año.

Entre sus numerosas obras allí contendidas, destacan por su valor

patrimonial la de Pedro Manuel Cedillo: "Tratado de la cosmografía y náutica", publicada en 1745, la obra más antigua de la biblioteca histórica. Las de Jorge Juan: "Observaciones astronómicas y phisicas hechas de orden de su magestad en los reinos del Perú", 1748 y el "Examen marítimo theórico práctico ó tratado de mechanica", publicado en 1771. Igualmente, son de gran valor por su contenido las "Reflexiones sobre las máquinas y maniobras de uso á bordo", ordenadas por don Francisco Ciscár publicada en 1791.
Del mismo modo se puede destacar la "Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de su magestad", publicada en 1802, obra que estuvo vigente durante todo el siglo XIX, hasta 1916.
Otro clásico que está inserto en la colección es la obra de Narciso Desmadryl: "Galería de hombres célebres de Chile", de 1854.
En suma, la biblioteca histórica de la Armada en conjunto con el Archivo, conforman un corpus patrimonial de primer orden en Valparaíso, y en el marco del Museo Marítimo Nacional son el complemento perfecto que posibilita cumplir el objetivo central, que no es otro que incrementar la conciencia marítima de los ciudadanos, a través de la preservación, investigación y difusión de su patrimonio documental y bibliográfico.

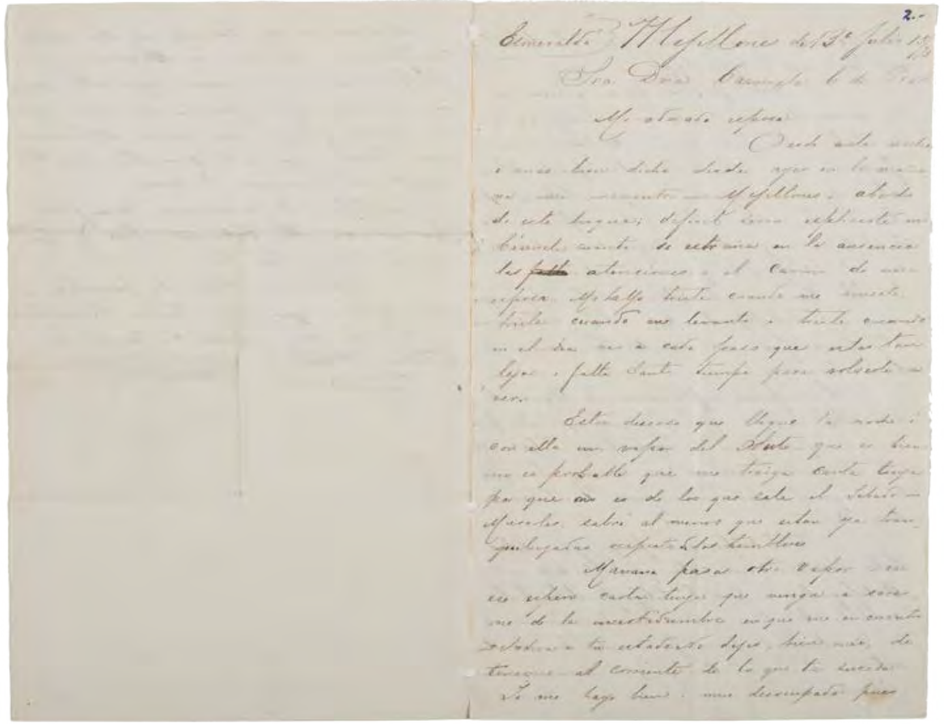

3.-

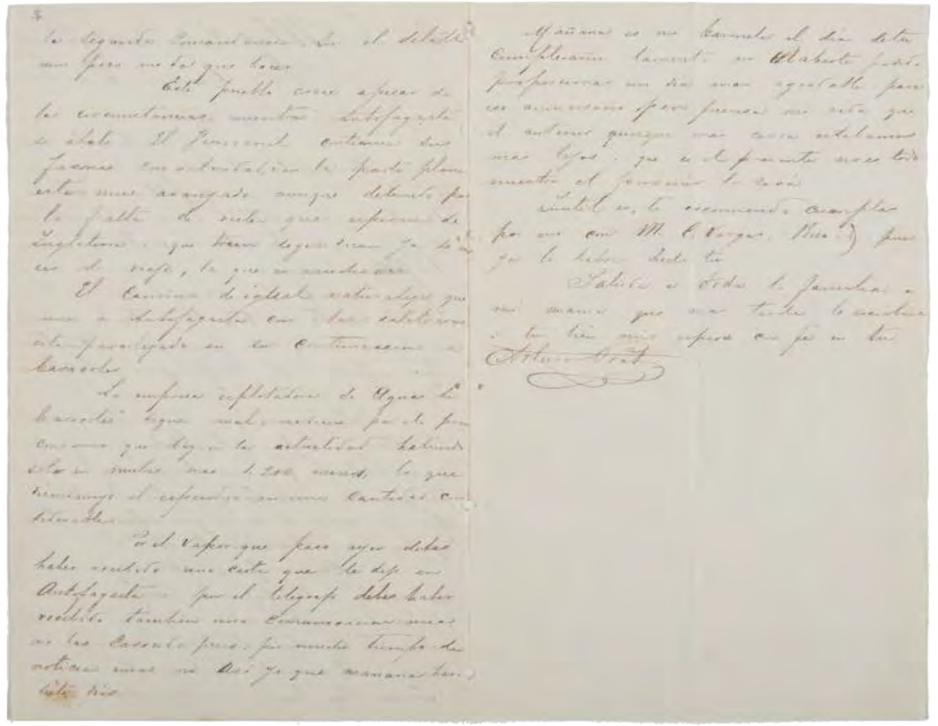
Mejillones 13 de Julio 1873
Sra. Da. Carmela C. de Prat

Mi adorada Carmela
Este vapor me pilla de sorpresa, ignoraba su arribo i solo supe cuando se avistó i en momentos en que entraba a examinar a algunos de los niños.
Salgo en este momento para escribirte de carrera estas pocas lineas i repasar recibí con indecible placer la tuya que vino a sacarme de una terrible zozobra; sinembargo hubiera deseado que hubieras sido mas esplicita en la parte que me dices que estas buena dime como continuastes despues que me vine, i hasta cuando pasastes sustos.
Por las mias, querida hija, habrá sido lo infundado de tu excesiva tristeza, espero que sigas mas repuesta i no me tengas temor por tu salud.
Si tengo tiempo te escribo mas tarde i si no alcanzo mañana.
Tuyo Arturo Prat

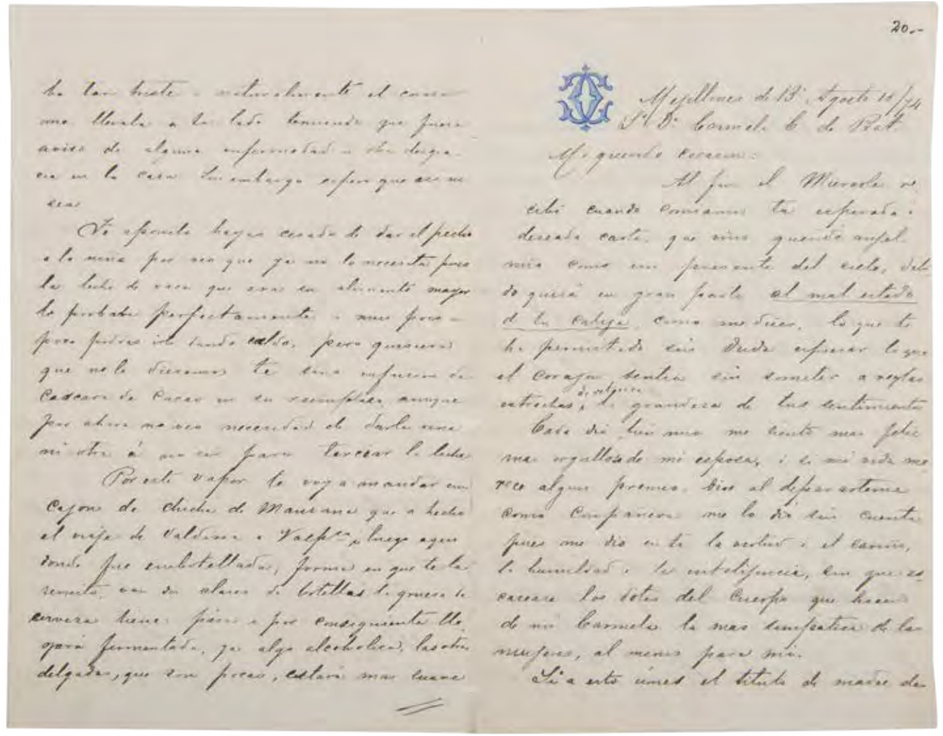
CARTA DE ARTURO PRAT A CARMELA CARVAJAL
19 de julio de 1873.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

Son varias las cartas que se conservan de Arturo Prat a su esposa doña Carmela Carvajal. En ellas se puede observar la otra faceta de la vida del héroe como esposo y hombre de familia, quien desde la distancia añora recibir noticias de Valparaíso.





CARTA DE ARTURO PRAT A CARMELA CARVAJAL
15 de julio de 1873.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.



20.-

Magallanes 15 Agosto 15/74

Sr D. Carmela C. de Prat

Mi querida Carmen:

Al fin el Miercoles recibí cuando comenzaba ya á desesperar de recibir carta, que vino á aumentar mi pena como mi fiel compañera del resto del dia, pues adivinaba en gran parte el mal estado de la Cabeza como me decias. Lo que te he permitido de mis Diarios espresan bien el corage sentido sin sumisión á reglas establecidas, y algunas de tus sentimientos.

Cada dia me siento mas feliz mas orgulloso de mi esposa, y si mi vida me trae algunos pesares, dios al dispensarme tanta Compañera me lo da sin cuenta pues me dio en ti la virtud, el Carino, la humildad, la inteligencia, en fin que es cerrar los ojos del Cuerpo que tiene de mi Carmela lo mas simpatico de las mugeres, al menos para mi.

Si á esto unes el titulo de madre de mis hijos comprenderas con esfuerzo cuan grande y justificada es el Carino que me mereces y cuanto se acerca en la armonia.

A estos momentos me parece que te veo rodeada de mucha á nuestra hija sin que á todo esto ya pares apuntarte á Compañia, aunque sea en pagina, pues todo lo hagas la unica que me Ocupa. Si pienso que en esta vida todo es relativo hay placer pues que hay dolor i á la grandeza de este Correspondo la intensidad de aquel.

Mañana Cumplo 6 meses muerte disfrutar, ya ves cuan mas grande, numerosas gracias, para cuando vuelva ya no me ha de conocer

Dimas siempre el estado en que te hago, lo que debes hacer como sabes lo demas todavia no veo bien los medios, el cuento de [illegible]. No dejes de darle todos los dias que puedas para que no sufra con la salida de los dientes; voy á encargarle al Padre de la Merced que es el buen amigo aquel que estuvo en la otra casa, que pase á verte para que lleve el estado de la niña

---

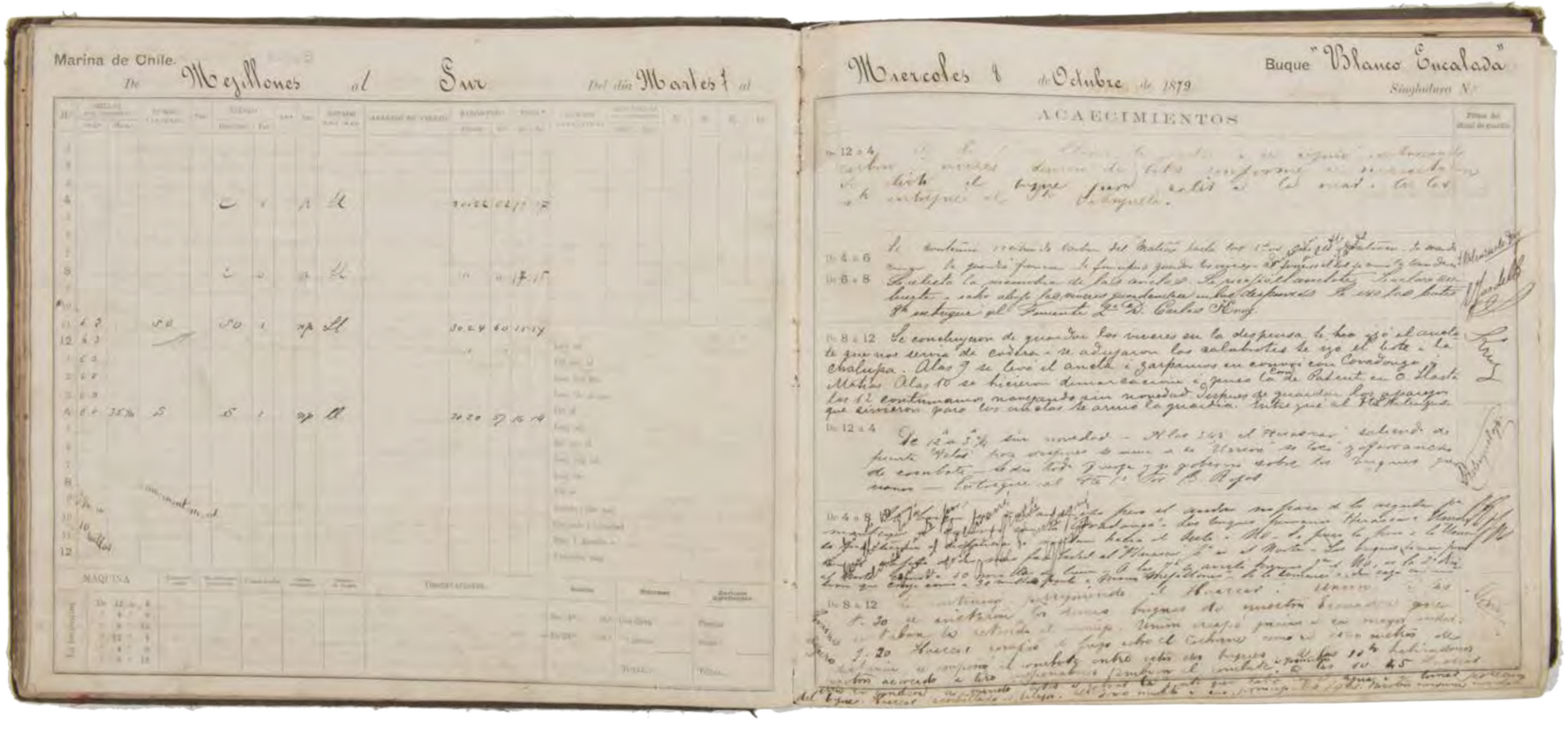
Acabo de recibir la carta del 8 fecha en Quillota; mucho siento no me viniera allegada, por las molestias que te ocasionan pues por lo demas con que te he de probar bien como lo he hecho á mi hijita segun me dices

Sin embargo cuando el vapor te haga pasado por la aduana, ropa de la niña á aparte pues el vapor se anda á casa á quitale ahi cuanto se pueda de abrigos, sobre todo un abrigo pues estoy cierto que con esta temperatura real te le de hacer mucho daño

Continue usando la homeopatia pues me hizo á mi mucho bien y creo me hace bien que este cansado

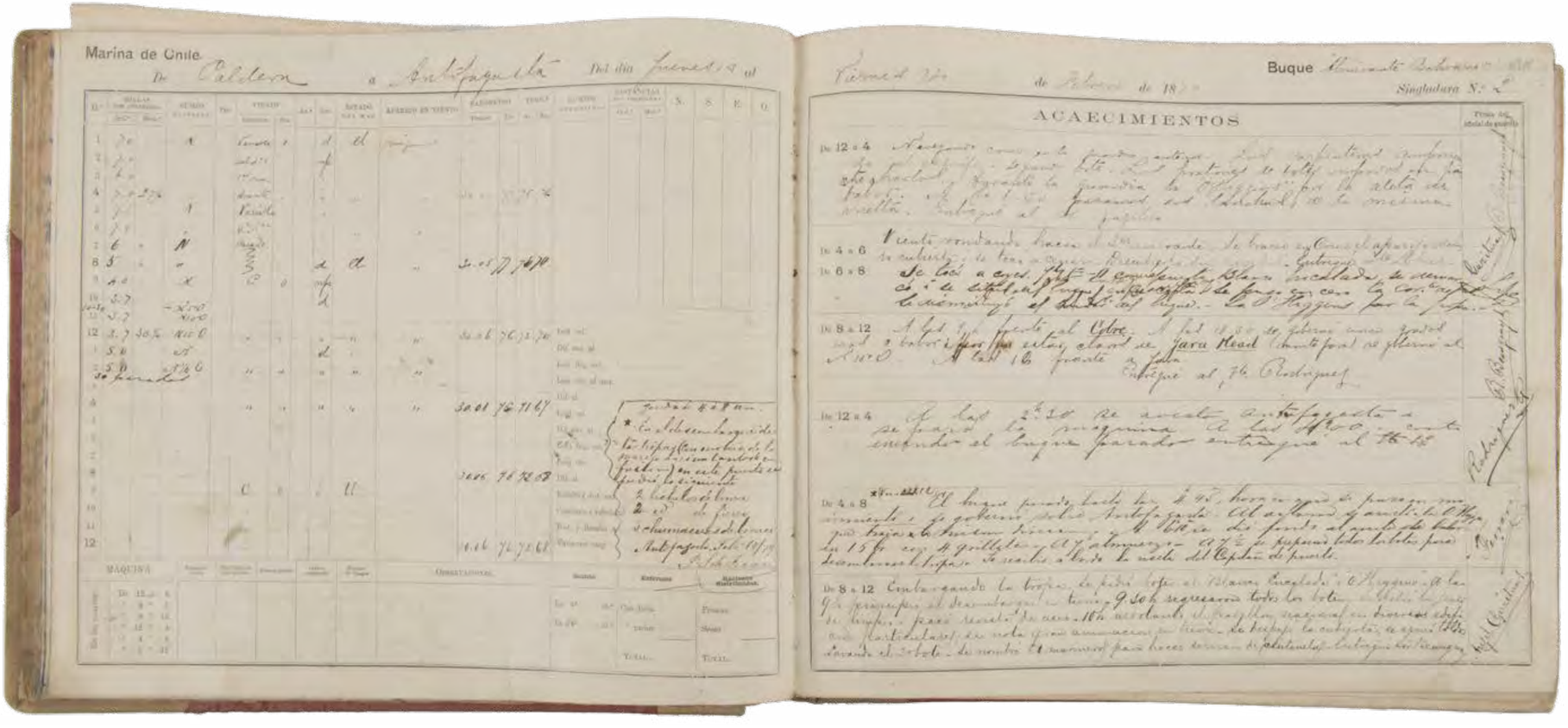
El Domingo, pasa un dia mas, en el alma mia desmayada, ignoro por que me haga

CARTA DE ARTURO PRAT A CARMELA CARVAJAL
15 de agosto de 1874.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.



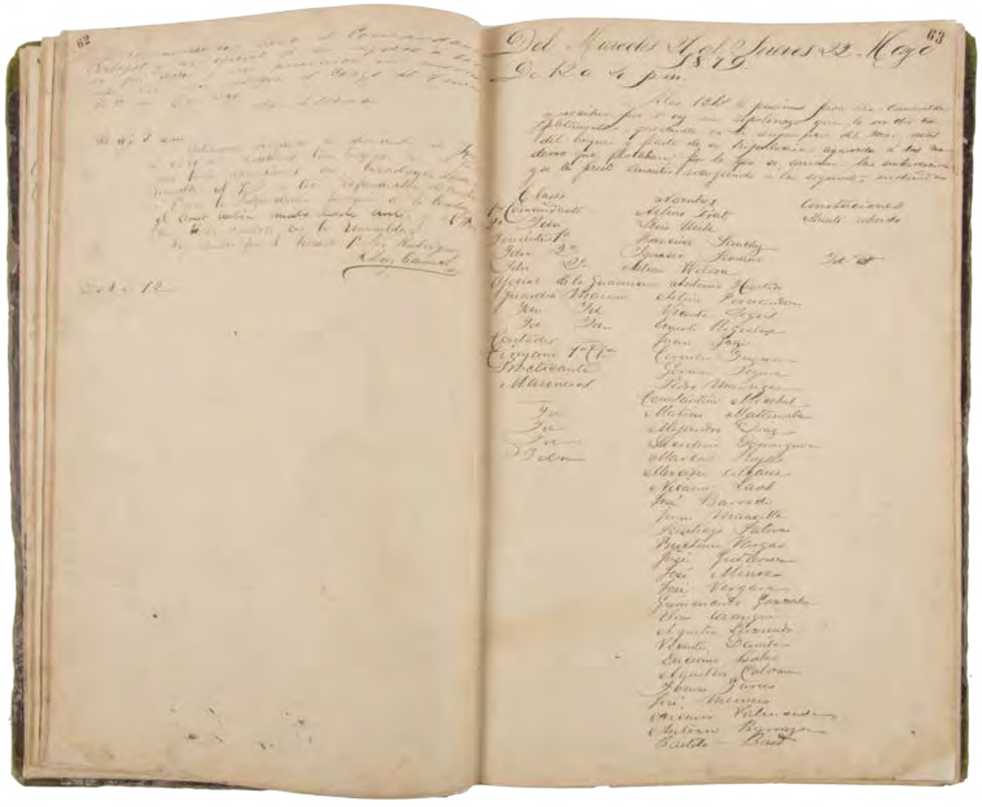
CUADERNO DE BITÁCORA
BLINDADO BLANCO ENCALADA, 1879.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada

En este documento se puede apreciar el registro del día 8 de octubre de 1879, fecha del Combate de Angamos.



CUADERNO DE BITÁCORA
BLINDADO COCHRANE, 1879.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada

Al igual que el anterior, se observa otro testimonio del Combate de Angamos, el día 8 de octubre.



CUADERNO DE BITÁCORA
MONITOR HUÁSCAR, 1879.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada

Este documento es considerado uno de los más valiosos que se conservan en el archivo.

CUADERNO DE BITÁCORA
ESCAMPAVÍA YELCHO, 1916.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

En el documento queda registrado el momento en que subió a bordo del buque, Sir Ernest Shackleton.

REPUBLICA DE CHILE

N° 2

TELEGRAFOS DEL ESTADO

No. 337/76 76 Serie 1416

Palabras 1/21 Aparato 326

Fecha 1/4 de 4 Transmitido 6 cl ccf

Hora 4.15 Recibido por

Vía Radio A las 5 h 30 m P M

Indicaciones especiales Oficial

Recibido de Valparaíso 10 julio 1916

Sr. Gobernador Magallanes pas

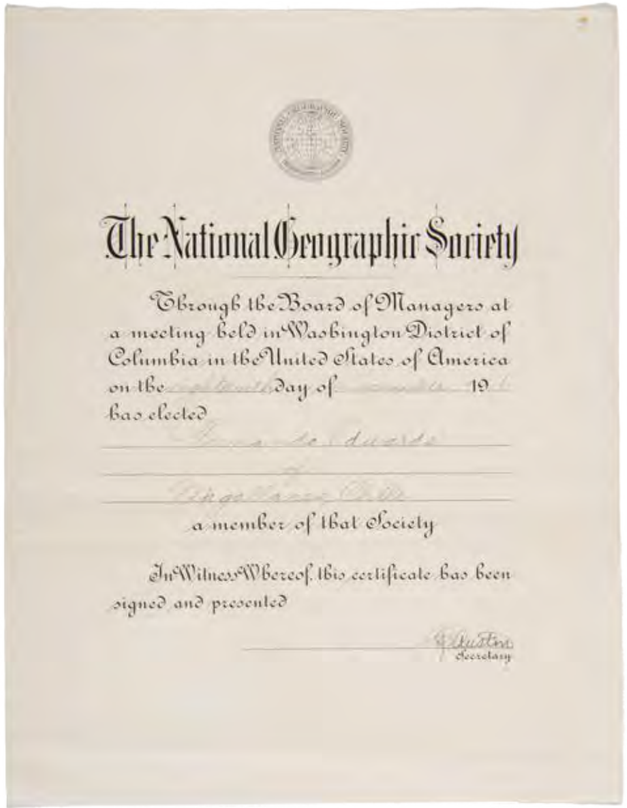
Numero 163 no hay inconveniente facilitar Yelcho para auxiliar shackleton se avisan instrucciones Jefe apostadero

Almirante Muñoz Hurtado

N. B. — No se atenderá ningun reclamo si no se presenta este telegrama.

TELEGRAMA DEL DIRECTOR GENERAL DE LA ARMADA
Valparaíso, 10 de julio de 1916.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada

Esta es la comunicación del director general de la Armada, vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, al gobernador del Territorio de Magallanes, Fernando Edwards, con el propósito de poner a su disposición la escampavía "Yelcho" para rescatar a los expedicionarios británicos en la Antártica.



The National Geographic Society

Through the Board of Managers at a meeting held in Washington District of Columbia in the United States of America on the [illegible] day of [illegible] 19[illegible] has elected

[illegible] Edwards

of

Magallanes Chile

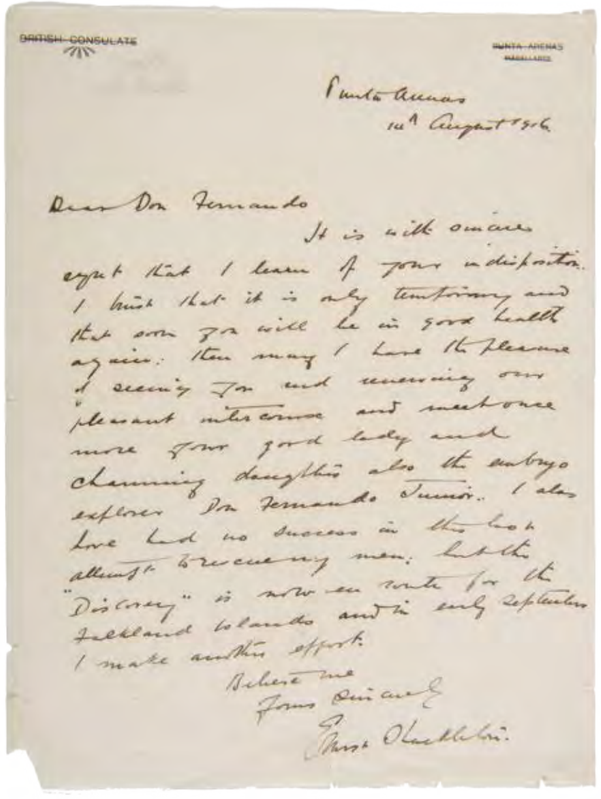
a member of that Society

In Witness Whereof this certificate has been signed and presented

[illegible]
Secretary

MEMBRESÍA DE LA NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY
Washington DC, Estados Unidos, 1916.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada

Membresía otorgada por la National Geographic Society al gobernador del Territorio de Magallanes, Fernando Edwards en 1916.



BRITISH CONSULATE

PUNTA ARENAS
MAGALLANES

Punta Arenas
14th August 1916

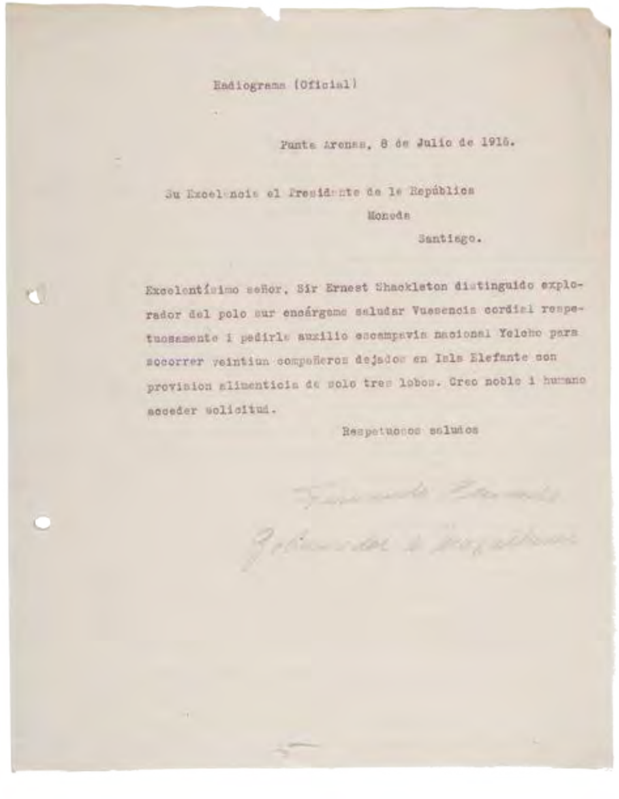
Dear Don Fernando

It is with much
regret that I learn of your indisposition.
I trust that it is only temporary and
that soon you will be in good health
again. When may I have the pleasure
of seeing you and renewing our
pleasant intercourse and meet once
more your good lady and
charming daughter also the embryo
explorer Don Fernando Junior. I also
have had no success in the last
attempt to rescue my men. But the
"Discovery" is now en route for the
Falkland Islands and in early September
I make another effort.

Believe me
Yours sincerely
Ernest Shackleton.

CARTA DE ERNEST SHACKLETON A FERNANDO EDWARDS
Punta Arenas, 14 de agosto de 1916.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

Carta del jefe de la Expedición Imperial Transantártica al gobernador del Territorio de Magallanes, Fernando Edwards, agradeciéndole su apoyo para iniciar el rescate de los expedicionarios atrapados en la Isla Elefante.



Radiograma (Oficial)

Punta Arenas, 8 de Julio de 1916.

Su Excelencia el Presidente de la República
Moneda
Santiago.

Excelentísimo señor. Sir Ernest Shackleton distinguido explorador del polo sur encárgame saludar Vuesencia cordial respetuosamente i pedirle auxilio escampavia nacional Yelcho para socorrer veintiun compañeros dejados en Isla Elefante con provision alimenticia de solo tres lobos. Creo noble i humano acceder solicitud.

Respetuosos saludos

Fernando Edwards
Gobernador de Magallanes

TELEGRAMA DE FERNANDO EDWARDS AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Punta Arenas, 8 de julio de 1916.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

Comunicación del gobernador del Territorio de Magallanes al Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes, con el propósito de atender la solicitud de Ernest Shackleton para rescatar a sus compañeros.

ÁLBUM DE FOTOGRAFÍAS ORIGINALES DE LA DOTACIÓN DEL CRUCERO DRESDEN, 1915.
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

Este álbum contiene fotografías inéditas de la tripulación del crucero SMS Dresden mientras estuvieron retenidos en la isla Quiriquina en 1915.

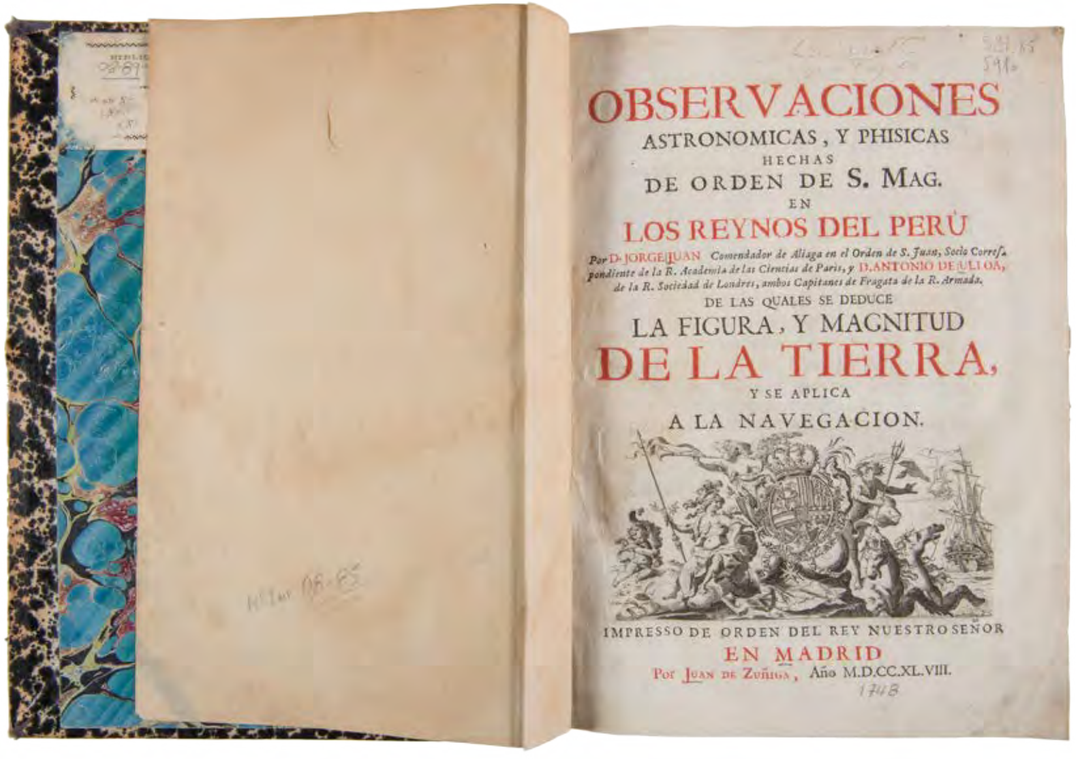
ÁLBUM FOTOGRÁFICO BASE ARTURO PRAT, 1947
Museo Marítimo Nacional, Archivo Histórico de la Armada.

La base fue fundada con el nombre de "Soberanía" en el marco de la primera expedición antártica chilena realizada en el verano de 1947.

PEDRO MANUEL CEDILLO, "TRATADO DE COSMOGRAPHIA Y NAUTICA" Madrid, 1745. Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.

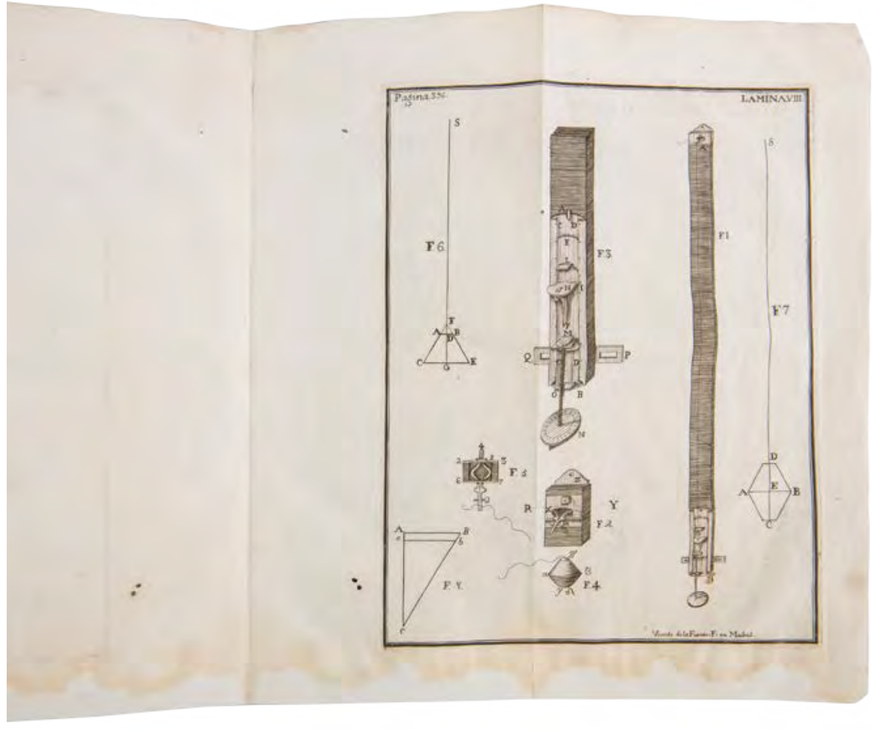
Esta obra es considerada la más valiosa de la colección de la Biblioteca Histórica, dada su antigüedad y su especialidad en temas náuticos del siglo XVIII.

TRATADO,
DE LA
COSMOGRAPHIA,
Y
NAUTICA,
COMPUESTO
POR D. PEDRO MANUEL CEDILLO,
Director, por S.M. de la Real Academia
de Caballeros Guardias Marinas de
esta Ciudad de Cadiz.
DEDICADO
AL GLORIOSISSIMO
PATRIARCHA
Sr. SAN JOSEPH,
DIGNISSIMO ESPOSO DE MARIA
Santissima Sra. Nuestra.
AÑADIDO, Y ENMENDADO EN
esta ultima Impression.
Con las Licencias necessarias:
Reimpresso en Cadiz en la Imprenta Real
de Marina de Don Manuel Espinosa de los
Monteros, Calle de S. Francisco.

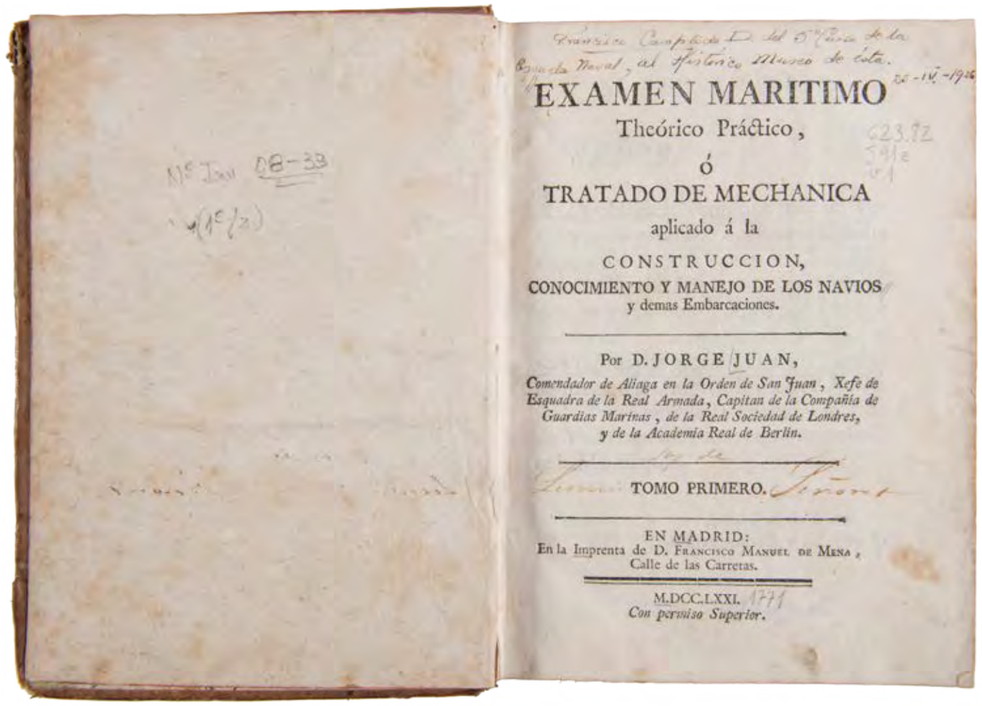


OBSERVACIONES
ASTRONOMICAS, Y PHISICAS
HECHAS
DE ORDEN DE S. MAG.
EN
LOS REYNOS DEL PERÚ
Por D. JORGE JUAN Comendador de Aliaga en el Orden de S. Juan, Socio Correſp. pondiente de la R. Academia de las Ciencias de Paris, y D. ANTONIO DE ULLOA, de la R. Societad de Londres, ambos Capitanes de Fragata de la R. Armada.
DE LAS QUALES SE DEDUCE
LA FIGURA, Y MAGNITUD
DE LA TIERRA,
Y SE APLICA
A LA NAVEGACION.

IMPRESSO DE ORDEN DEL REY NUESTRO SEÑOR
EN MADRID
Por JUAN DE ZUÑIGA, Año M.D.CC.XL.VIII.



JORGE JUAN Y ANTONIO DE ULLOA, "OBSERVACIONES ASTRONOMICAS Y PHISICAS HECHAS DE ORDEN DE SU MAGESTAD EN LOS REYNOS DEL PERÚ"
Madrid, 1748.
Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.



EXAMEN MARITIMO
Theórico Práctico,
ó
TRATADO DE MECHANICA
aplicado á la
CONSTRUCCION,
CONOCIMIENTO Y MANEJO DE LOS NAVIOS
y demas Embarcaciones.

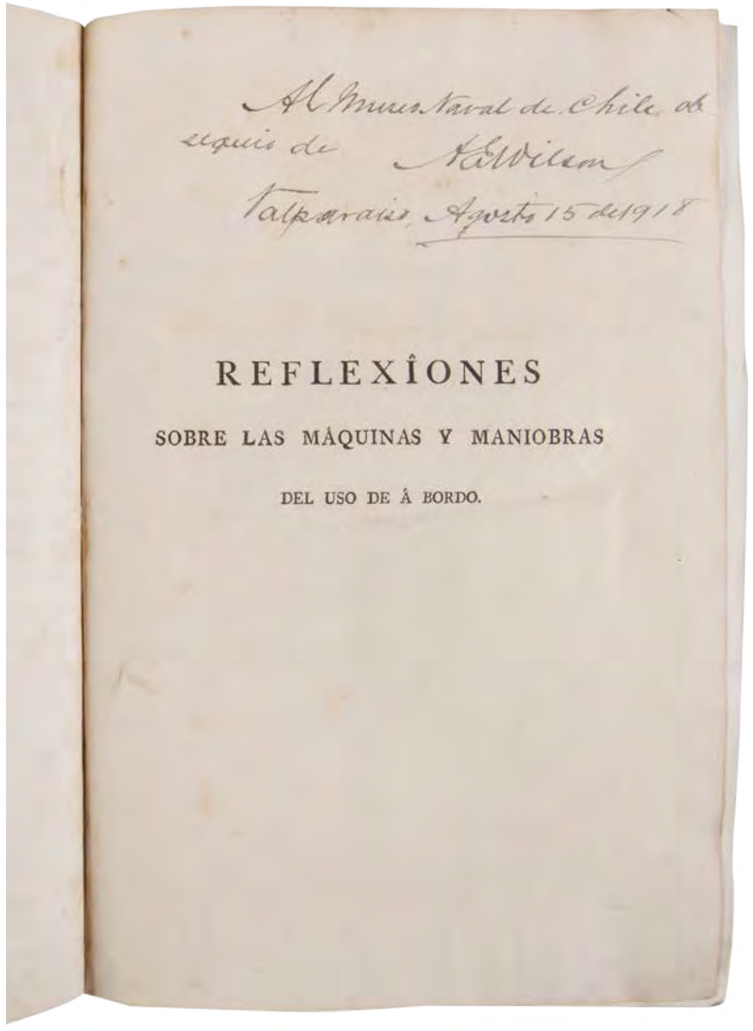
Por D. JORGE JUAN,
Comendador de Aliaga en la Orden de San Juan, Xefe de Esquadra de la Real Armada, Capitan de la Compañia de Guardias Marinas, de la Real Sociedad de Londres, y de la Academia Real de Berlin.

TOMO PRIMERO.

EN MADRID:
En la Imprenta de D. Francisco Manuel de Mena, Calle de las Carretas.

M.DCC.LXXI.
Con permiso Superior.

JORGE JUAN, "EXAMEN MARITIMO THEÓRICO PRÁCTICO Ó TRATADO DE MECHANICA APLICADO A LA CONSTRUCCIÓN, CONOCIMIENTO Y MANEJO DE LOS NAVÍOS Y DEMAS EMBARCACIONES" Madrid, 1771.
Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.



REFLEXÎONES
SOBRE LAS MÁQUINAS Y MANIOBRAS
DEL USO DE Á BORDO.

FRANCISCO DE CISCÁR, "REFLEXIONES SOBRE LAS MÁQUINAS Y MANIOBRAS DE USO Á BORDO" Madrid, 1791.
Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.

Domingo de Grandallana
359.3
G754

REAL ORDENANZA NAVAL

PARA EL SERVICIO

DE LOS BAXELES DE S. M.

MADRID EN LA IMPRENTA REAL
AÑO DE 1802.

DE BRABANTE Y DE MILAN; CONDE DE ABSPURG, FLÁNDES, TIROL Y BARCELONA; SEÑOR DE VIZCAYA Y DE MOLINA &c.

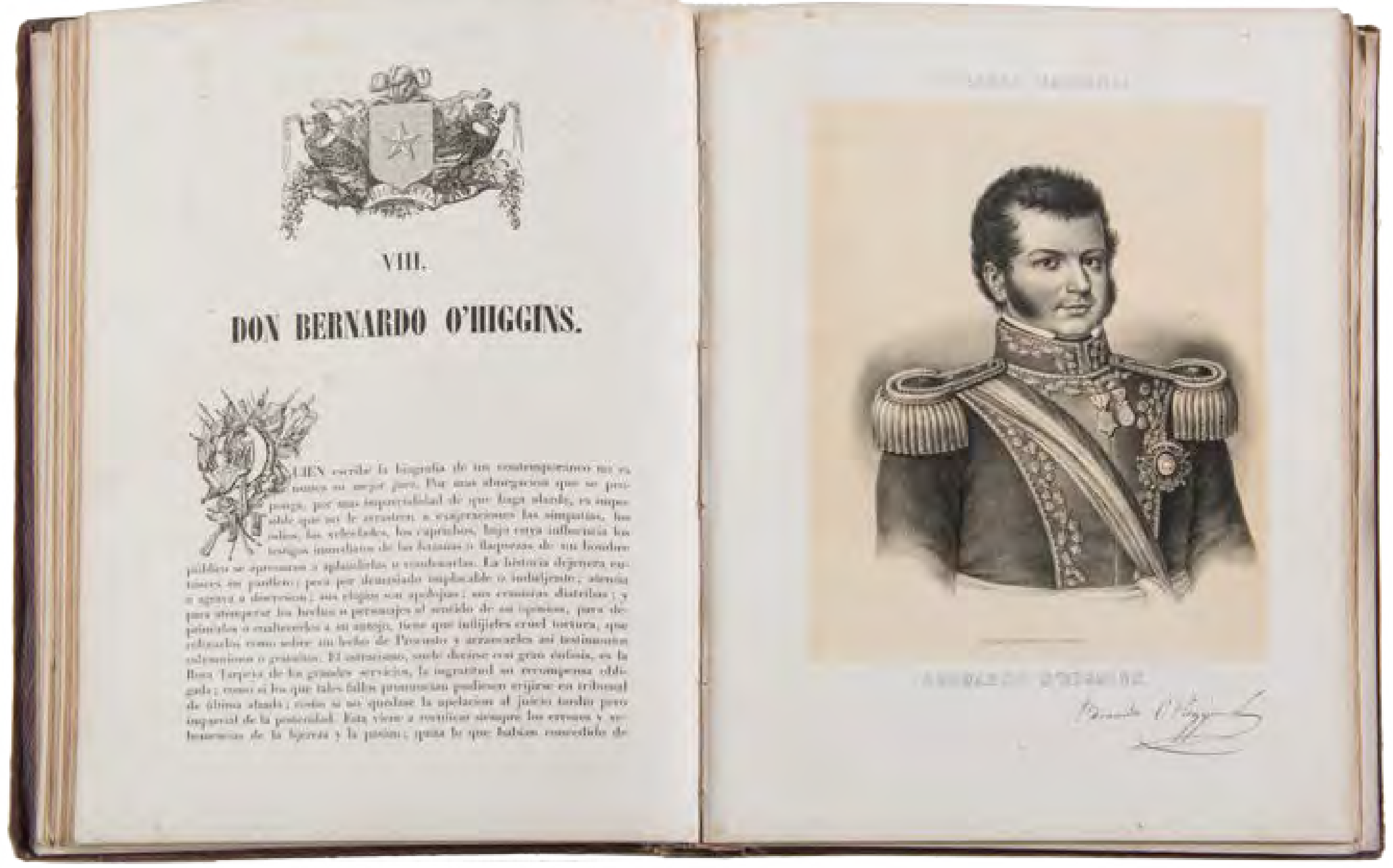
Por interesar mucho á mi Real Servicio que se establezcan en mi Armada Naval algunas doctrinas útiles que influyen eficazmente en el desempeño de las operaciones militares y marineras, he venido en resolver que así se verifique; y que se resuma en los treinta y seis títulos de esta Ordenanza Naval todo el servicio á bordo de mis buques de guerra: aboliendo quanto se hallare con antelacion instituido directa ó indirectamente en contrario; y mandando que se observe con la mayor puntualidad y exáctitud lo que ahora se ordena.

J.C.D. Goleta Covadonga 1861

Heriberto Frías

DOMINGO DE GRANDALLANA, "REAL ORDENANZA NAVAL PARA EL SERVICIO DE LOS BAXELES DE S.M." Madrid, 1802.
Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.

Este valioso ejemplar perteneció a la goleta "Covadonga", cuando enarbolaba la bandera española, hasta su captura por la parte de la corbeta "Esmeralda" en el Combate de Papudo de 1865.



NARCISO DESMADRYL, "GALERÍA NACIONAL O COLECCIÓN DE BIOGRAFÍAS I RETRATOS DE HOMBRE CÉLEBRES DE CHILE", Santiago de Chile, 1854. Museo Marítimo Nacional, Biblioteca Histórica de la Armada.

En esta obra de finos grabados, se destacan figuras preponderantes para la historia marítima nacional como Bernardo O´Higgins, Thomas Cochrane, Blanco Encalada y Diego Portales.

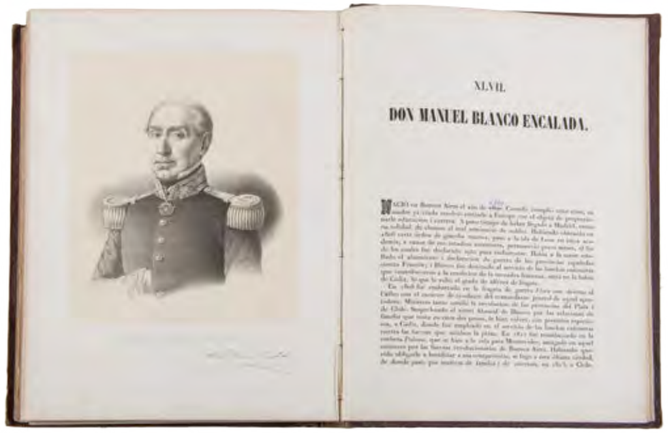
XI.

DON TOMAS A. COCHRANE,

CONDE DE DUNDONALD.

TOMAS Alejandro Cochrane nació el 14 de diciembre de 1775. Hijo de Archibaldo Cochrane, conde de Dundonald, señorío del almirante Alejandro que alcanzó gran nombradía en la guerra americana, descendia de una de esas antiguas familias escocesas en las que el valor es hereditario así el renombre de las proezas de sus antepasados. Patricio de nacimiento, en poder siguiendo la costumbre jeneral del país, resolvió dedicarse a la marina desde su tierna edad, aprovechando el valimiento de Alejandro Cochrane, que solicitó de trasmitir a su familia el prestijo de sus empresas navales; divisaba tambien en el pequeño Tomas el jermen de esa voluntad indomable, de ese arrojo supremo, de esa rapida ejecucion del pensamiento que constituyen los jenios militares.

Contaba once años apenas cuando le llevó en su consejo, principiando sus esfuerzos al cuidado del diestro almirante, que sucesde la tercia a la



XLVII.

DON MANUEL BLANCO ENCALADA.

NACIO en Buenos Aires el año de 1790. Cuando [illegible] este pais, se mueve ya desde muchos años entrado a Europa con el objeto de perfeccionarse en la carrera [illegible] a pasa a Cadiz con el objeto de proporcionarse la calidad de oficial del servicio de nobles. Hallando ocupados en [illegible] todos los destinos de guardia marina, pasa a la isla de Leon en donde se dedica a varios de sus estudios anteriores, permaneció poco tiempo, el [illegible] de los cuales fue declarado apto para embarcarse. Hubo a la sazon estos [illegible] la declaracion de guerra de las provincias españolas contra Francia; i Blanco fue destinado al servicio de las lanchas cañoneras que [illegible] a la defensa de la cercana bahia, entró en la bahia de Cadiz, [illegible] el grado de alferez de fragata.

En 1808 fue embarcado en la fragata de guerra Atocha con destino al Callao con el carácter de ayudante del comandante jeneral de aquel apostadero. Mientras tanto estalla la revolucion de las provincias del Plata i de Chile. Sorprendido el virrei Abascal de Buenos [illegible] por las relaciones de familia que tenia en estos paises, de fácil valor, con premios especiales, a Cadiz, donde fue empleado en el servicio de las lanchas cañoneras contra las fuerzas que sitiaban la plaza. En 1811 fue nombrado en la corbeta Paloma, que se hizo a la vela para Montevideo, anticipado en aquel entonces por las fuerzas revolucionarias de Buenos Aires. Hallándose que estaba obligado a humillarse a esa competencia, se fugó a esta última ciudad, de donde pasó por mediacion de Artigas i de [illegible] en 1813, a Chile.

XXXIV.

DON DIEGO PORTALES.

DON Diego Jose Victor Portales, hijo lejítimo de don Josef Santiago Portales i de doña Maria Fernandez de Palazuelos, nació en Santiago de Chile el 16 de junio de 1793. Estudió en el colejio de San Carlos gramática latina, filosofía, matemáticas, bellas letras i algo de jurisprudencia. Tuvo estos elementos [illegible] bastante conocimientos. Sus grandes virtudes, a la fuerza de carácter que le constituyó después a los puestos mas elevados. [illegible] que pronunció la historia i el hábil estadista son importantes, son cabales i son propios de Chile.

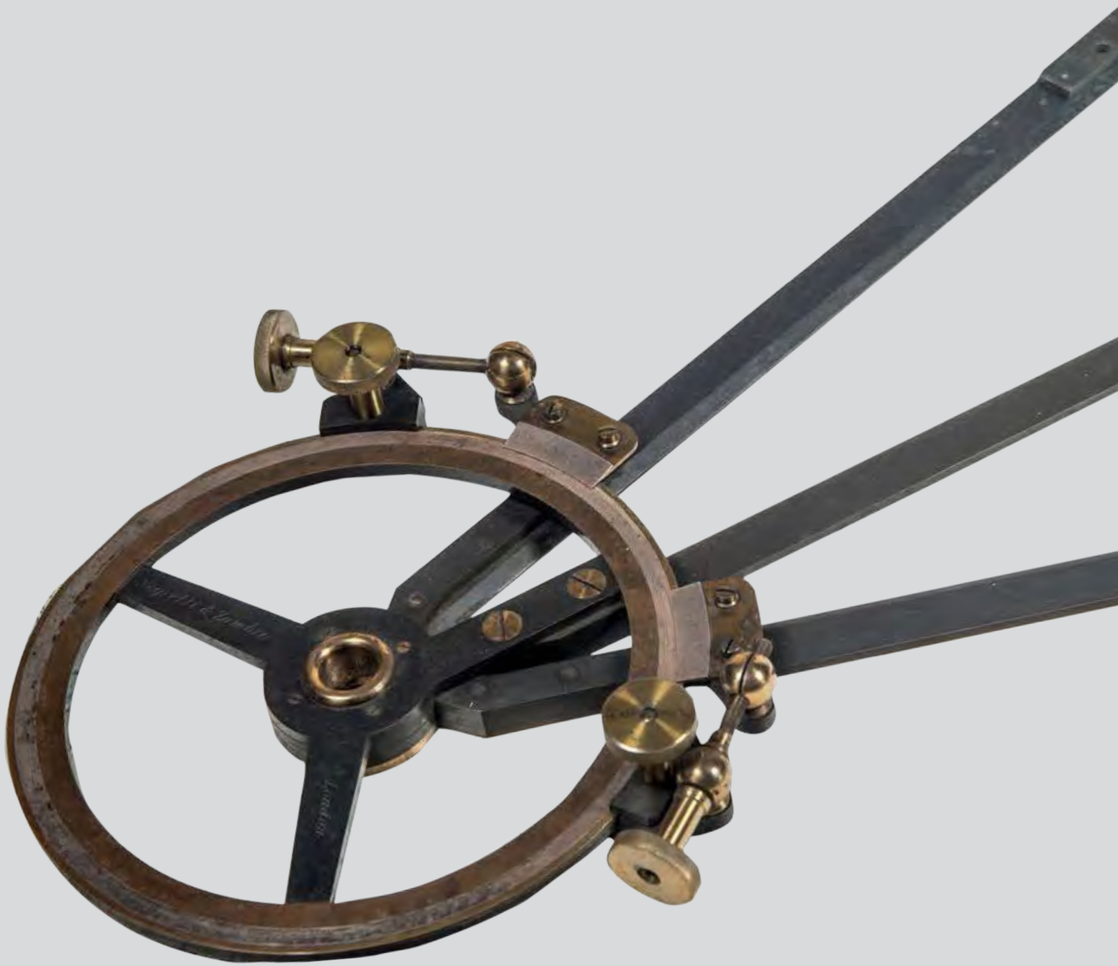
En 1816 permaneció fiel contenedor de la casa de Borbon, [illegible] cuando iba a partir en el consulado, i a favor de sus servicios obtuvo [illegible] en su capital consabida.

El Arte de Navegar

Desde que el hombre logró cruzar un río, lago o pequeñas distancias en el mar, lo primero que hizo fue comprobar que podía flotar sobre una estructura improvisada o medianamente elaborada, como un tronco de árbol o un haz de ramas. Por muy primitivas que fuesen estas embarcaciones, necesitó saber cómo gobernarlas para llegar al lugar deseado.

La navegación por reconocimiento visual dio paso a otras técnicas más complejas como observar los astros y así saber en qué lugar se encontraba; el arte de navegar no es sino el de gobernar una embarcación de forma segura, ya sea la sencilla canoa monoxila, o el más avanzado de los navíos de combate.

Con el correr de los años, la navegación fue desarrollando equipos cada vez más complejos, los que forman parte de lo que comúnmente se les llama "instrumentos de navegación".



STATION POINTER
Negretti & Zambra
Londres Inglaterra

Station pointer o regla posicionadora. El arte de navegar requiere no sólo de experiencia, sino que también, de acabados conocimientos de matemática, trigonometría, cosmografía y meteorología, donde los instrumentos de medición y registro son un poderoso auxiliar para el navegante.

FANALES DE POSICIÓN

Son luces que permiten indicar cuál es el costado de estribor y el de babor, es decir, el lado derecho y el izquierdo, respectivamente. Su observación permite conocer la dirección en que navega un barco y así evitar un choque o abordaje. Estos fanales pertenecieron al acorazado "Almirante Latorre".

FANAL DE POSICIÓN BABOR
Acorazado "Almirante Latorre"
Cobre, vidrio biselado
Ca 1914.

FANAL DE POSICIÓN ESTRIBOR
Acorazado "Almirante Latorre"
Cobre, vidrio biselado
Ca. 1914
William Harvie & Co., Glasgow, Escocia.

BRÚJULAS

La brújula es uno de los instrumentos de navegación por excelencia y su uso está plenamente vigente.
Llamadas primitivamente "agujas de marear", las brújulas se basan en el principio básico de una aguja imantada que girando libremente, siempre apunta al polo norte magnético de la Tierra. Con el tiempo se perfeccionaron, y uno de los adelantos aplicados, fue sumergir la aguja en un líquido denso y así evitar los giros bruscos de la aguja, la que a su vez permitía conocer los diferentes puntos cardinales impresos en la rosa náutica, graduada en 32 cuartas, en 360° o bien, en ambos.
Las brújulas o compases pueden ser de bolsillo, portátiles o bien fijas en un mueble llamado bitácora, provisto además de una protección y de luces para poder leerla en la noche; a fines del siglo XIX las bitácoras incluyeron bolas compensadoras en hierro dulce e imanes, para aislar así el compás de las alteraciones magnéticas producidas por un barco de acero y por el empleo de los primeros circuitos eléctricos.

BRÚJULA DE BOLSILLO
Madera, hierro
Ca. 1840.

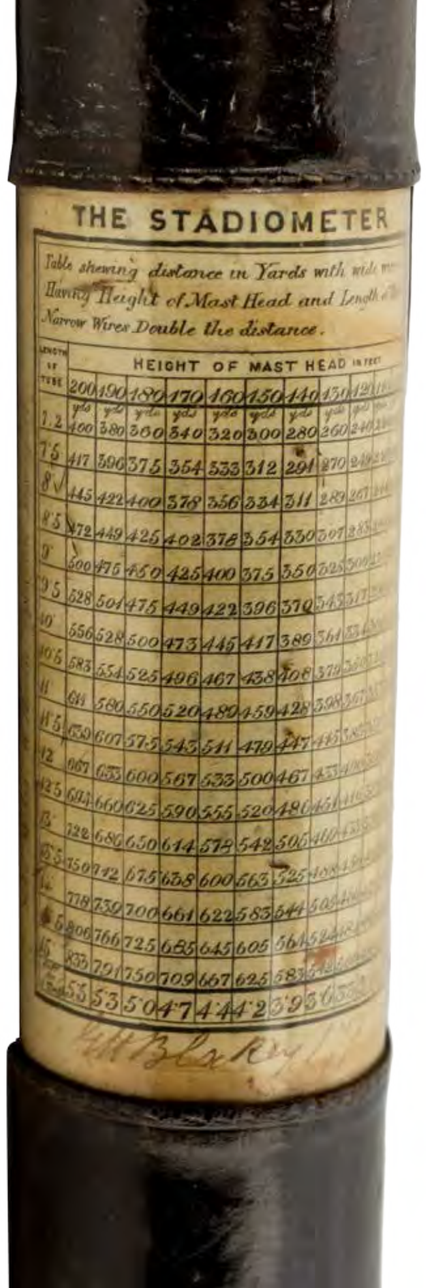
Perteneció a John Williams Wilson o Juan Guillermos, marino de origen británico y que como oficial de la marina chilena, comandó la goleta "Ancud" en su viaje de toma de posesión del Estrecho de Magallanes en 1843.

STATION POINTER
Negretti & Zambra
Londres, Inglaterra.

Llamadas en castellano reglas posicionadoras o reglas plotter, este instrumento entregaba de forma rápida la posición de un barco en una carta náutica, para lo cual debían tomarse dos demarcaciones con objetos notables de la costa. Regulados los brazos exteriores del instrumento en los grados de las demarcaciones obtenidas, éstos se hacían coincidir en los puntos avistados y por tanto, en el centro se marcaba la ubicación del barco en la carta.

CATALEJO ACROMÁTICO
Ca. 1810.

Los catalejos o anteojos telescópicos, ocupados en un principio para el trabajo astronómico, no tardaron en prestar servicios en la navegación. Reemplazados en el siglo XX por los binoculares prismáticos, capaces de dar una visión en profundidad, los catalejos son parte de la imagen icónica de todo navegante y durante mucho tiempo eran parte del equipo del oficial de guardia o del que montaba guardia cerca del portalón, con el propósito de reconocer con rapidez cualquier novedad.
Este catalejo, llamado acromático, permitía eliminar la refracción cromática. Probablemente fabricado en Inglaterra, era un modelo común hacia la segunda mitad del siglo XIX. En el caso de este instrumento perteneció al vicealmirante Lord Thomas Cochrane.



THE STADIOMETER
W. Heath, Devonport, Inglaterra
Ca. 1870

El estadiómetro fue uno de los inventos destinados a calcular las distancias en la mar, dato de importancia, especialmente en el combate naval. Lo que usualmente debía hacerse con un sextante, lápiz y papel y un buen dominio de la trigonometría, el estadiómetro lo simplificaba al conocer la altura de los mástiles del barco observado y por medio de una tabla adjunta, conocer la distancia.
Inventado en 1849 por G. H. Blakey, master (oficial de navegación) de la Real Armada británica, este estadiómetro perteneció a Juan José Latorre, marino chileno de destacada trayectoria, especialmente durante la Guerra del Pacífico.

REGLA PARALELA
Bronce, madera de ébano, marfil
Schalb Hermanos, Valparaíso y Lima
Ca. 1870.

La regla paralela es uno de los instrumentos que hoy se encuentra plenamente vigente y su uso se remonta a la aparición de las cartas náuticas modernas. Este instrumento permite conocer la orientación de un rumbo trazado en la carta y así indicar al timonel en qué dirección debe dirigir la navegación de la embarcación. Para esto, una vez que se ha conocido la ubicación de la nave en la carta, el comandante o el oficial piloto determinan un rumbo, el cual es una línea recta dibujada en la carta a partir del punto señalado; para saber cuál es la orientación de ese rumbo, ya sea en relación con el norte magnético o verdadero, uno de los lados de la regla se hace coincidir con él y se va desplegando a través de la carta hasta llegar a la rosa náutica impresa en ella. Cuando uno de los lados coincide con el centro de la rosa, se procede a hacer la lectura y se le indica por tanto al timonel cuál es el rumbo que debe seguir.

RELOJ DE LA ESMERALDA
Bronce, Acero
Inglaterra (atribuido), Ca.1855.

A bordo de los barcos, los relojes han sido instrumentos esenciales, no sólo para saber la hora, sino que para ordenar todo el diario vivir. Saber cuándo relevar las guardias, a qué hora tocar silencio, el rancho o registrar un acaecimiento en el cuaderno de bitácora.
En un comienzo, fueron usados los relojes de arena, llamados "ampolletas" u "ampollas", y con el desarrollo de los relojes mecánicos, constituyeron la "hora oficial" de a bordo bajo la cual todos debían regirse.
Usualmente los relojes se ubicaban cerca de la rueda de gobierno, tal como era el caso de la corbeta "Esmeralda", nave a la cual perteneció este reloj y que quedó detenido a las 12:10, cuando a primera hora de la tarde del 21 de mayo de 1879, se hundía en la rada de Iquique tras casi cuatro largas horas de combate.
Este reloj fue extraído en 1886 y regalado al presidente Domingo Santa María, cuya descendencia finalmente lo legó a la Armada.

SEXTANTE
Heath & Cº, Londres, Inglaterra.

El sextante es un instrumento que permite calcular el ángulo formado entre dos objetos, como dos puntos notables de la costa o entre dos astros, aunque su uso más común fue calcular el ángulo formado por el Sol y el horizonte y así poder calcular la latitud de un barco que navega especialmente lejos de la costa y por tanto sin ningún punto de referencia reconocible.
Llamados así porque está formado por un arco de 60º, es decir, la sexta parte de una circunferencia, los sextantes requerían ser cuidados y calibrados con regularidad y por lo demás, requerían el dominio de una serie de cálculos matemáticos, pues con este instrumento no sólo se podía calcular la latitud, sino que también, la distancia del barco respecto a otro punto o la distancia entre dos puntos de la costa.
Este sextante perteneció al capitán de navío Rubén Scheihing, quien a su vez, lo heredó de su padre.

BARÓMETRO ANEROIDE
James Henry Steward, Londres, Inglaterra
Ca. 1870.

Una de las ciencias más estrechamente ligadas a la navegación es la meteorología. Aún cuando ni siquiera se la consideraba como tal, los primeros marinos confiaban en su experiencia y observación para pronosticar el tiempo atmosférico.
El siglo XIX permitió inventar y perfeccionar el instrumental meteorológico y los barcos no tardaron en hacerse a la mar sin una veleta o cataviento, uno o más termómetros y un barómetro, como mínimo.
El barómetro permite conocer la presión atmosférica y así pronosticar el tiempo, existiendo de varios tipos, que para el caso de los barómetros aneroides, éstos funcionaban con un diafragma metálico sensible a la presión. Este barómetro, además, incluye un termómetro de mercurio graduado en grados Fahrenheit. Fabricado por James Henry Steward en Londres, perteneció al blindado chileno "Blanco Encalada" y pese a haber sido rescatado del fondo del mar en la bahía de Caldera, este instrumento aún funciona.

RELOJ SOLAR BUTTERFIELD
Nicholas Bion, s.XVIII, primera mitad.

El reloj solar portátil Butterfield fue ideado por Michael Butterfield (1635–1724) y consistía en una plancha de metal no magnético –plata, bronce o latón, generalmente– con un sector circular graduado entre 40° y 60° y una brújula. En el reverso, una lista de ciudades europeas con sus respectivas latitudes. Para medir la hora, se regulaba el cuadrante de acuerdo a la latitud en que se encontraba el usuario, luego se orientaba el reloj hacia el polo norte y la sombra del sol daba la hora.
El reloj tipo Butterfield que forma parte de la colección del Museo fue realizado por el francés Nicholas Bion (1652–1733), quien se dedicaba también a la fabricación de instrumentos astronómicos.

LA VIDA A BORDO

Un aspecto no siempre desarrollado por la historiografía tradicional es el recrear cómo era la vida a bordo de las naves a través de los siglos. Vestimenta, elementos personales, utensilios de primera necesidad, artefactos que permitían brindar las comodidades a bordo, y un sinnúmero de elementos conforman esta colección de testimonios silenciosos pero sugerentes, que permiten imaginar cómo se desarrollaba la cotidianeidad de los oficiales y hombres de mar en los buques en los que les tocó servir.

A través de los siglos, muchos de estos testimonios se pierden, pero el Museo conserva una rica y significativa colección, las que en algunos casos se han transformado en otros "tesoros" patrimoniales.

CLASE DE NUDOS MARINEROS, CORBETA "GENERAL BAQUEDANO" CA. 1920

La "Baquedano" fue durante inicios del siglo XX el buque escuela de la Armada, y en ella los jóvenes hombres de mar ponían en práctica lo aprendido en sus escuelas matrices. A la izquierda de la fotografía, y al pie del palo mayor, unos marineros se ejercitan en la confección en unos topes o anillos de cuerda llamados "piñas", mientras que al centro y en dos hileras, otros ensayan el nudo de calabrote bajo la atenta mirada del instructor; al fondo, algunos aprendices ejecutan un nido llamado "encapilladura doble".

ANILLO PARA SERVILLETA
Metal plateado
Ca. 1878.

Este anillo para servilleta perteneció al juego de mesa del comandante de la corbeta "Esmeralda". Fabricado en metal con plateado electrolítico, probablemente forme parte del lote encargado a Walker & Hall de Sheffield, Inglaterra.

COPA
Metal con plateado electrolítico
Ca. 1878.

Esta copa perteneció al equipamiento de la cámara de oficiales de la corbeta "Esmeralda" y fue un recuerdo conservado por el guardiamarina Vicente Zegers, quien en la carta que le escribió a su padre a pocos días de haber concluido el combate naval de Iquique, le comentaba que: En estos momentos se acercó a mí el teniente Serrano i me dijo: "Vamos a la cámara a tomar la última copa". Lo seguí i allí, después de darme un abrazo, me dijo algunas palabras que indicaban lo resuelto que se encontraba para todo. Probablemente esta copa se trate del conjunto de vajilla adquirida en Inglaterra para la corbeta chilena, y a raíz de los testimonios de Zegers, con ella se haya dado el último brindis del 21 de mayo de 1879.

FILTRO PARA AGUA
Gres
Crown Filter Company, Glasgow, Escocia
Ca. 1870.

La provisión de agua de bebida es hasta hoy una de las principales problemáticas en una embarcación.
Para mediados del siglo XIX, cuando aún no se conocía la causalidad de algunas enfermedades infecciosas como el cólera o la fiebre tifoidea, el agua de bebida debía ser simplemente clara y libre de olores pútridos. Como esto no siempre podía lograrse a bordo, el agua era mezclada con licores destilados como el aguardiente o el ron, o bien filtrada, para lo cual eran muy populares los filtros que empleaban el carbón de piedra como depurador o desodorizante.
Este filtro, el de tamaño Nº 2 producido por la Crown Filter de Glasgow, podía depurar 12 galones al día; fue rescatado de la corbeta "Esmeralda" siendo parte de la solución al problema de contar con agua en condiciones de beber.

BOTELLA
Gres
Ca. 1870.

Durante el siglo XIX era muy común que en los puertos se vendiera agua en toneles de madera, la que se extraía de vertientes u otras fuentes de agua dulce; en su defecto, los barcos se abastecían del líquido en riachuelos cuya ubicación era conocida a lo largo de la costa.
Con el propósito de contar con una provisión de agua para el día, ésta se almacenaba en botellas, especialmente de gres, lo que mejoraba sus condiciones de conservación.
Esta botella forma parte de un conjunto de dos ejemplares rescatados de la corbeta "Esmeralda."

FRASCOS DE FARMACIA
Ca.1878.

Dentro de los objetos rescatados desde la corbeta "Esmeralda", sin duda unos de los más atractivos sean estos frascos de farmacia, pues probablemente sean el único vestigio de la sanidad naval chilena durante el siglo XIX, ejercida por cirujanos, sangradores, practicantes y farmacéuticos.
De contenido desconocido, estos frascos fueron parte de la botica de la corbeta, siendo rescatados hacia la década de 1970.

BILLETERA USADA POR ARTURO PRAT
Cuero negro

Esta billetera forma parte de los pocos objetos personales del comandante de la "Esmeralda" que se preservan, Junto a un monedero, representan uno de los rasgos de la personalidad de Prat más característicos, que era su estricto control de sus ingresos, del cual llevaba un registro mensual hasta de los últimos centavos gastados.

TENEDOR
Latón

Pieza extraída desde la goleta "Covadonga", hundida en Chancay (Perú) durante la Guerra del Pacífico.

CUCHARA
Bronce plateado
Elkington & Co.
Birmingham, Inglaterra, 1863.

Pieza extraída desde el Blindado Blanco Encaleda, hundido en Caldera durante la Revolución de 1891.

PLATO BAJO
Royal Worcester Company
Worcester, Inglaterra, 1886.

Plato perteneciente al juego de mesa del comandante del blindado "Blanco Encalada."

PLATO BAJO
Limoges Unic, Paris, Ca. 1910

Plato usado en la Armada de Chile a inicios del siglo XX.

TIMBRE
Ca. 1872

Usado en la cañonera "Magallanes"

TINTERO CARACOL
Loza, Ca. 1860.

Antes de que en el siglo XX las plumas fuente se hicieran populares, era común escribir mediante el empleo de plumillas de acero que debían untarse en tinta, lo que además requería de un completo ajuar de escritura, como papel secante, papeles para escritura, tinteros y por lo general, todo almacenado en escribanías. Para el caso de los tinteros, los hubo de diversos materiales, como loza, vidrio, gres e incluso piezas decorativas en bronce, ormulú y plata. Este tintero corresponde a los llamados "tinteros caracol", denominados así por su forma que recuerda a esos moluscos, lo que se debe a que no se posaban en su base, sino que giraban en torno a su eje, el que estaba montado en una estructura de bronce o latón, permitiéndole estar en una posición de escritura –dejando siempre la tinta al alcance de la plumilla- o bien en una posición de cerrado, evitando volcaduras accidentales.
Estos tinteros solían montarse de a dos y así contar con dos colores de tinta al mismo tiempo, por lo demás, debió ser un objeto caro y de ningún modo, provisto por la Marina, así que al haber sido encontrado entre los camarotes de popa de la corbeta "Esmeralda", se presume que fue parte de los objetos personales de algún oficial.

BRAZALETE
Seda roja bordada
Chile, 1891.

Cuando en el año 1891 estalló la Guerra Civil, el país no sólo quedó dividido, sino que también, un gran porcentaje de la Marina se plegó al bando del Congreso, el que se autodenominó como "constitucional". Con el propósito de distinguirse, los congresistas llevaron un brazalete de color rojo en el brazo izquierdo, al que algunos marinos agregaron un ancla y es posible que su uso en la Armada se haya restringido a la participación de ésta en las acciones terrestres, como la unidad de ametralladoras de la Escuadra que sirvió en las batallas de Concón y Placilla.

CAFETERA
Walker & Hall en Sheffield, Inglaterra, 1878.

La corbeta "Esmeralda", probablemente el barco más famoso de la marina chilena, tenía incluso servicio de mesa elaborado especialmente para ella e importado desde Inglaterra, tal como sucede con esta cafetera, grabada con la inscripción ESMERALDA / COMTE (comandante).
Fabricada en latón, presenta un plateado electrolítico, técnica desarrollada hacia la década de 1840 y el grabado ha sido realizado con la técnica del burilado, es decir, con marcas inscritas en el metal por medio de un buril o punzón de acero. La perilla de la tapa es de latón o bronce torneado y es muy probable que no se trate del original.
Como era usual en este tipo de objetos, las marcas del fabricante permiten fechar su manufactura, que en este caso corresponde al 16 de mayo de 1878, por lo que todo indica que esta cafetera bien pudo no emplearse nunca a bordo de la "Esmeralda" y haber llegado para cuando la corbeta estaba en desarme o bien cuando ya había zarpado hacia el norte para no regresar más.

LÁMPARA
Vidrio, bronce
Inglaterra
Ca. 1895.

Esta lámpara perteneció al crucero "O'Higgins" y funcionaba por medio de una vela de sebo en su interior. A bordo, estas lámparas estaban a cargo de un marinero del rango de cabo de mar denominado "cabo de luces", pues su función era encenderlas y apagarlas, lo mismo que verificar su buen estado, todo esto porque su manipulación implicaba el manejo de combustibles con el consiguiente riesgo de un incendio. Una vez que la electricidad comenzó a ocuparse en el alumbrado interior, los cabos de luces comenzaron a caer en desuso.

LÁMPARA
Edward Miller & Company, Connecticut, Estados Unidos.
c.1914.

Esta lámpara a kerosene forma parte de los objetos asociados a la Expedición Imperial Transantártica, que liderada por Ernest Shackleton, fue rescatada por la escampavía chilena "Yelcho" el año 1916. En agradecimiento, entregó esta lámpara a la nave chilena, pieza que había sobrevivido al hundimiento del "Endurance" (Resistencia) y a los largos meses de travesía en busca de ser rescatados.

NECESSAIRE
Hojalata, terciopelo, papel impreso Ca. 1900.

Pese a que el mar es el espacio natural de todo marino, la navegación a inicios del siglo XX no estaba exenta de incomodidades, más aún cuando debía transportarse un abultado equipaje. En el caso de los oficiales de la marina chilena, sus traslados, incluidos aquellos en que debían hacerlo en buques mercantes, incluían sus efectos personales y una interminable lista de artículos de su uniforme. Levitas, dormanes, pantalones, gorras, chalecos –casi todos ellos en versión paño azul marino y brin blanco– debían sumarse a otros efectos más delicados como el sombrero apuntado o bicornio, charreteras y el cinturón para el sable.
Para transportar estos artículos, existían cajas de hojalata pintada y forradas en terciopelo, resguardando su contenido de la humedad y del ajetreo del viaje, además, existían cajas para cada prenda y otras que permitían transportar todo a la vez.
Esta caja necessaire perteneció al capitán de navío Anselmo Carabantes Tomlin, oficial de la Armada en servicio hacia 1900 y le permitía llevar además, otros artículos de primera necesidad como los guantes, botones de repuesto, suspensores, colleras, medallas, puños y cuellos postizos y lo que requiriese para tener su uniforme en perfecto estado de presentación. En la etiqueta adjunta, al igual que en el transporte de pasajeros de hoy, da cuenta de su embarque en el vapor "Oroya" de la Pacific Steam Navigation Company –la PSNC– entre El Callao y Valparaíso.

SILBATO DE CONTRAMAESTRE
Metal plateado
Siglo XX, primera mitad.

El mar es el reino de los sonidos graves: el viento, las olas, el choque del casco del barco contra el agua y el ronquido de las máquinas hacen que las órdenes dadas a viva voz difícilmente sean escuchadas por los tripulantes. Es así, como los silbatos de contramaestres y su agudo sonido han sido un medio eficaz, aún cuando hoy su uso está restringido a los veleros de instrucción.
Llamados también pitos de maniobra o pitos marineros, estos silbatos se emplean con un código sonoro compuesto de silbidos altos y bajos, trinos y gorjeos y las órdenes estaban asociadas a las maniobras de velas, embarcaciones menores, carga e izado/arriado de otros objetos a la nave, siendo su dominio considerado una verdadera prueba de destreza marinera. Este silbato perteneció al contraalmirante Carlos Plaza Condell.

GORRA DE MARINERÍA
Algodón, seda. Ca. 1940.

Los primeros antecedentes documentados del empleo de la gorra de marinero en la armada chilena datan de la década de 1870. Para ese entonces, era una prenda sin visera y de copa volada, forma que se mantuvo hasta mediados del siglo XX, cuando comienza a levantar su parte delantera y la copa se reduce, alcanzando una forma casi cilíndrica.
Una de las costumbres arraigadas en las marinas de guerra –aunque ya en retirada- es la de modificar el uso o la estructura de las prendas del uniforme, demostrando con esto experiencia o individualidad, todo por supuesto dentro de códigos no escritos e inentendibles para los civiles. Así por ejemplo, fue muy común que las gorras se usaran ligeramente caídas sobre una ceja –usualmente la derecha- o bien levantadas, dejando a la vista buena parte de la frente, del mismo modo, muchas veces se aflojaba la horma interna disminuyendo la rigidez de la copa.
Esta gorra, perteneciente a un marinero del acorazado "Almirante Latorre" posee una de las modificaciones más clásicas y que era la incorporación de un forro interno de tela para proteger la funda del aceite del cabello; estas fundas usualmente eran bordadas con motivos elegidos por el propio dueño, como sucede en este caso: dos banderas cruzadas bajo una estrella y todo orlado en laureles, lo que denota la pertenencia del propietario a la especialidad de señaleros, quienes por reglamento lucían en la manga del uniforme dos banderas cruzadas, que representan a las banderas usadas para emitir señales visuales en alfabeto semáforo.

CHARRETERAS PARA JEFES Y OFICIALES
Inglaterra. Ca. 1902.

En la armada chilena, las charreteras eran divisas empleadas por los oficiales como distintivos de rango. Presentes en el uniforme naval chileno desde los inicios de la Marina, durante buena parte del siglo XIX se usaron en un complicado código de tipos y colores, que se simplificó a fines de la centuria y ya para el reglamento de 1902 –al cual corresponde este modelo- prácticamente existían sólo tres tipos, charreteras con fondo rojo para almirantes, charreteras de fondo dorado para oficiales y caponas doradas para guardiamarinas. Las caponas eran idénticas a las charreteras, salvo que no tenían canelones o flecos.
Las charreteras formaron parte del uniforme de parada hasta mediados del siglo XX, aun cuando en otras marinas del mundo su uso es aún vigente y en el caso de éstas, fueron utilizadas por el almirante Felipe Wiegand Rodríguez, quien sirvió en la Marina entre 1894 y 1932.

HEBILLA DE CINTURÓN
Bronce. Ca. 1930

Esta hebilla, propia de los cinturones con tiros de la Armada de Chile, es también testigo de uno de los momentos más dramáticos de la historia de la Marina.
El 28 de febrero de 1945, mientras navegaba frente a las costas de Perú, el buque escuela "Lautaro" sufrió un dantesco incendio de la carga de salitre que transportaba, el que fue imposible controlar y que costó la vida a parte de su tripulación. En medio de la tragedia, el segundo comandante, capitán de corbeta Enrique García González, falleció en la escala de la bodega mientras trataba de dirigir la evacuación de los marineros.
Esta hebilla, donada por sus descendientes y aún con las marcas del fuego, es uno de los pocos testimonios materiales de la trágica jornada.

GORRA PARA CAPITANES DE NAVÍO
The Army & Navy Co-operative, Londres, Inglaterra. Ca. 1920.

Las primeras gorras con visera para oficiales en la Armada surgieron hacia la década de 1850, y básicamente eran de copa tortera de paño o lana azul marino y ya hacia 1870 el escudo en la frente era de uso regular. Tras la Guerra del Pacífico agregaron una funda de brin blanco para protegerla de la suciedad y a mediados del siglo XX ya habían gorras azules y blancas, aunque no tardaron en aparecer las que se les podían intercambiar las fundas, tal como sucede hoy, aunque hasta inicios de la década de 1980, a la clásica gorra blanca se le agregaban las de color kaki y azul, desaparecidas en esos años.
Esta gorra, usada por el comandante Felipe Wiegand Rodríguez, era empleada por los capitanes de navío. Paralelamente, los capitanes de fragata tenían un bordado en forma de sierra, el que entró luego en desuso y tal como sucede hoy, ambos grados lucen en la visera una hilera simple de hojas de roble.

CASACA PARA CAPITANES DE NAVÍO
Paño de lana, galón de hilo dorado, botones de latón dorado
Anónimo, Valparaíso, Chile. Ca. 1920.

Prenda empleada como parte del uniforme de gran parada por los oficiales a partir del reglamento de uniformes de 1902. Usada por el comandante Felipe Wiegand Rodríguez.

LEVITA
Paño de lana, galón de hilo dorado, botones de latón dorado
Guillott & Hasell, Portsmouth, Inglaterra, 1922.

Prenda empleada por los oficiales navales como parte del uniforme de parada y de diario a partir del reglamento de uniformes de 1902. Usada por el vicealmirante Carlos Jouanne de la Motte du Portail.

SOMBRERO APUNTADO PARA ALMIRANTES Y CAPITANES DE NAVÍO
Felpa, hilo dorado, cinta de seda. Ca. 1910.

Sombrero basado en el reglamento de 1902. Era usado en el uniforme de gran parada y perteneció al vicealmirante Melitón Gajardo Sandoval.

EL COMBATE EN EL MAR

A través de la historia naval y marítima, la lucha por el control de los mares y océanos, ha significado enfrentamientos bélicos o compañas de disuasión, que al cabo de los siglos, permitieron el desarrollo de diversas armas, que habiendo sido utilizadas o no en combate, conforman hoy el testimonio visual de que lo significaba la guerra en el mar. Sables de abordaje, pistolas y fusiles son testimonios de lo que significaba enfrentar al enemigo, más allá del poder de fuego de un buque, y en donde el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo, formaban parte integral de la estrategia que se utilizaba en pro de la victoria. El Museo cuenta con una importante colección de estas piezas, muchas de ellas muy significativas para la historia nacional.

EL SABLE NAVAL

El sable naval es un arma que ha acompañado a la Armada de Chile desde sus inicios, especialmente cuando en tiempos de las campañas de independencia, las armas de fuego aún no eran fiables ni menos eran fáciles de cargar, especialmente en el contexto de un combate naval, donde los abordajes eran definidos muchas veces con la lucha al arma blanca.

Dado que los sables eran empleados por los oficiales, es que estos han sido asociados al mando militar y ya desde la década de 1850, hay registros gráficos del sable naval chileno basado en el modelo británico y que sin grandes cambios, es el que actualmente usan los oficiales de marina.

Junto con la paulatina obsolescencia del combate cuerpo a cuerpo en la guerra marítima, los sables de oficiales comenzaron a fabricarse sin las exigencias de filo y flexibilidad de sus congéneres de antaño, aunque una variante de estas armas, los sables destinados a las partidas de abordaje compuestas por fuerzas de marinería, siguieron vigentes, existiendo testimonio de su empleo hasta por lo menos, la década de 1940.

SABLE DE HONOR ALMIRANTE NEF
Acero damasquinado, bronce ormolú, marfil. 1910.

Sable entregado al entonces contraalmirante Francisco Nef Jara (1863-1931), quien ascendiera a ese grado precisamente en el año centenario de la República. Este sable corresponde a una versión "de honor" o "de lujo" y está basada en el modelo empleado por la marina chilena, incorporando elementos iconográficos esencialmente marinos, como anclas, remos, delfines, valvas de moluscos, tridentes y escamas de pez. El cóndor del pomo, tiene el ojo izquierdo formado por una piedra de color rojo, y el derecho, por una de color verde, simulando los fanales de posición de una embarcación, es decir, rojo para babor y verde para estribor.

SABLE NAVAL MODELO ARMADA DE CHILE PARA JEFES Y OFICIALES
Pülschen & Weber, Valparaíso. Ca. 1866.

Sable usado por Manuel Joaquín Orella Echánez (1861-1881), marino chileno nombrado guardiamarina en 1886 y que participara activamente en la Guerra del Pacífico, encontrándose en el combate de Punta Gruesa y en Angamos, además de dirigir el titánico desembarque de la artillería en Ite, el año 1880.
Murió producto de la fiebre amarilla.

SABLE DE HONOR FERNANDO GÓMEZ GÓNGORA
Acero, bronce ormolú
Real Fábrica de Artillería de Toledo, España, François Delacour & Bakes, París, Francia. 1892.

Sable obsequiado por Juana Ross de Edwards al capitán de navío Fernando Gómez Góngora con ocasión de su participación en la Guerra Civil de 1891, donde tanto como el comandante Gómez como Juana Ross se plegaron al bando opositor al presidente José Manuel Balmaceda.
Este sable está basado en el modelo de la Armada chilena y la hoja fue realizada en Toledo, mientras que la empuñadura y la vaina, en París.

SABLE NAVAL EN HONOR DEL ALMIRANTE BLANCO ENCALADA

Dentro de los primeros modelos del sable naval chileno, surgió este ejemplar no reglamentario destinado a homenajear al vicealmirante Manuel Blanco Encalada, que agregó a la cabeza de cóndor una corona naval. Aun cuando el autor de este sable representó al ave heráldica chilena más bien como un águila, su presencia en la iconografía oficial chilena data desde 1834 con la puesta en vigencia del actual escudo nacional, donde su decreto de creación señala que "la corona naval que supera la cabeza de ambos animales (cóndor y huemul) será el monumento que recordará siempre el glorioso triunfo de nuestras fuerzas marítimas".
Durante la segunda mitad del siglo XX, este modelo fue adoptado para el sable característico de los almirantes de la Armada, que hasta ese entonces, sólo se distinguían por la decoración en su vaina.

SABLE DE ABORDAJE
Inglaterra. Ca. 1800.

Este sable es un modelo diseñado especialmente para el combate: hoja corta, ancha y recia, especial para la lucha en los intrincados espacios de un barco. De fabricante desconocido pero de clara influencia británica, fue empleado por Robert Simpson, quien participó como oficial de la marina chilena por lo menos desde 1820 y que permaneció en servicio hasta 1871.
Simpson lideró uno de los últimos combates navales con buques a vela, como fue la batalla de Casma durante la guerra contra la Confederación peruano boliviana, el 12 de enero de 1839, dando término con esto a los enfrentamientos entre barcos a escasos metros de distancia.

SABLE MODELO U.S ARMY
Estados Unidos. Ca. 1812.

Durante el siglo XIX, los oficiales de las fuerzas armadas solían proveerse de sables que no necesariamente se ajustaban a reglamento, más aún, si estos eran obtenidos a través de compras particulares, capturas en combate o incluso, regalos. Aún cuando los oficiales de marina mantuvieron cierta homogeneidad dentro de su equipo y uniforme en general, este sable usado por Juan Williams Rebolledo, quien alcanzara el grado de vicealmirante, es uno de los escasos ejemplares no reglamentarios, aún cuando no existe certeza que Williams efectivamente alguna vez lo portara.
Esta arma es de origen estadounidense, perteneciente a la familia de los Eagle head pommel, llamados así por la cabeza de águila en el pomo y que fueron muy populares en los años de la guerra anglo-norteamericana de 1812-1814.

ARMAS DE FUEGO

Las armas de fuego fueron uno de los componentes claves en la creación de la Armada chilena, pues básicamente las naves de guerra de la naciente escuadra patriota en 1818, no eran sino, plataformas flotantes portadoras de artillería, a lo que se sumaban las armas empleadas por los marineros e infantes de marina.

La evolución propia de la tecnología de las armas navales, generaron también diferentes cambios en la orgánica de la marina y también, en su doctrina y empleo táctico de la flota. Cañones, fusiles, pistolas, morteros y carronadas han sido parte de la amplia gama de elementos de combate empleados por la Armada a lo largo de su historia.

AVISPERO
Blunt & Syms, New York, Estados Unidos. Ca. 1860.

PISTOLA NAVAJA
Unwin & Rodgers, Sheffield, Inglaterra. Ca. 1860.

Las armas del comandante de la "Covadonga"

En 1866, en el contexto de la llamada Guerra contra España o Campaña del Pacífico, la corbeta chilena "Esmeralda" capturó a la goleta hispana "Virgen de Covadonga", de cuyo comandante, Luis Fery, se han conservado dos armas de fuego:
〈 Un avispero. Pistola de cañones giratorios inspirador de los revólveres, pero no catalogado como tal.
〈 Pistola con dos navajas.
Estas armas fueron fabricadas para el comercio civil, las que durante el siglo XIX, encontraron un amplio mercado y en un barco, ya fuese civil o militar, los oficiales solían portar sus propias armas, especialmente cuando bajaban a tierra en parajes lejanos y peligrosos, además de hacer prevalecer su autoridad ante eventuales motines o situaciones de riesgo.

FUSIL COMBLAIN MODELO CADETE
Liega, Bélgica. Ca. 1874.

La adopción del fusil Comblain por parte de las fuerzas armadas chilenas en 1874, marcó uno de los primeros esfuerzos en dotar a las tropas nacionales de un fusil moderno, confiable y que dicho sea de paso, tuvo un destacado desempeño durante la Guerra del Pacífico.
Junto con la adquisición del fusil Comblain, se adquirió una partida compuesta por la misma arma, pero más corta y liviana destinada a los cadetes de las escuelas matrices, precisamente por ser éstos, casi unos niños; para el caso de la Escuela Naval, ésta reemplazó los viejos fusiles de fulminante por el pequeño Comblain Cadete.

PISTOLA DE CHISPA DE DOS CAÑONES
John Prosser, Londres, Inglaterra. Ca. 1800.

Esta pistola forma parte de un par de armas gemelas que pertenecieron al almirante Thomas A. Cochrane, marino de destacada participación en la época fundacional de la Marina de Chile, siendo especialmente célebres sus acciones navales llenas de arrojo, siendo hoy una figura casi legendaria en la historia naval chilena.
Estas robustas pistolas de dos cañones probablemente reflejen de forma muy fiel el combate a bordo de un barco de inicios del siglo XIX, pues son armas difíciles de cargar en el fragor del combate, luego, dos cañones da un total de cuatro tiros disponibles al combatir llevando el par y aún pudiendo cargarlas, la baqueta está sujeta con una articulación bajo la boca del cañón que impide su caída y pérdida de tan vital accesorio.
Cargadas con un proyectil esférico y pólvora negra –dos elementos fáciles de conseguir en el contexto de un barco de la época- en caso de no poder recargarlas en la refriega, son por sí solas una excelente arma contusa.
Es probable que el almirante Cochrane las usara en la captura de la fragata española "Esmeralda" en El Callao, donde empleó dos pistolas de dos cañones y es posible también que forme parte del grupo de objetos que el Almirante dejara para ser recordado "por sus compatriotas".

REVÓLVER
Bélgica. Ca. 1870.

Antes que las armas de fuego alcanzaran grandes niveles de producción, no siempre éstas llevaban números de serie, por lo que una de las costumbres más arraigadas a bordo de las naves de guerra era asignarles un número propio –usualmente grabado en una chapita de cobre o latón, los llamados rack number- o bien, grabar en la propia arma el nombre del buque al cual pertenecía.
Estos ejemplares marcados son generalmente escasos, pues su existencia se concentra principalmente en la segunda mitad del siglo XIX, así, el Museo Marítimo Nacional cuenta entre su colección con ejemplares marcados como "Presidente Errázuriz", "Capitán Prat", "Lynch" y "Lamar". En el caso de este último, es aún más raro, pues el "Lamar" era un vapor mercante perteneciente a la Compañía Sudamericana de Vapores y arrendado por el gobierno chileno a raíz del estallido de la guerra de 1879 para ser ocupado como transporte armado; en la mañana del 21 de mayo de ese año, el "Lamar" se encontraba en la rada de Iquique y debido a su nulo poder militar, el jefe de la flotilla, el comandante Arturo Prat lo despachó al sur, por lo que el "Lamar" se retiró tempranamente de la acción.
Este revólver forma parte de la larga tradición de la industria armera belga y es uno de los primeros representantes de las armas cortas de percusión central, sistema prácticamente omnipresente en los revólveres modernos.

PISTOLA SEMIAUTOMÁTICA ASTRA 400
Esperanza y Unceta, Guernica, España. 1928.

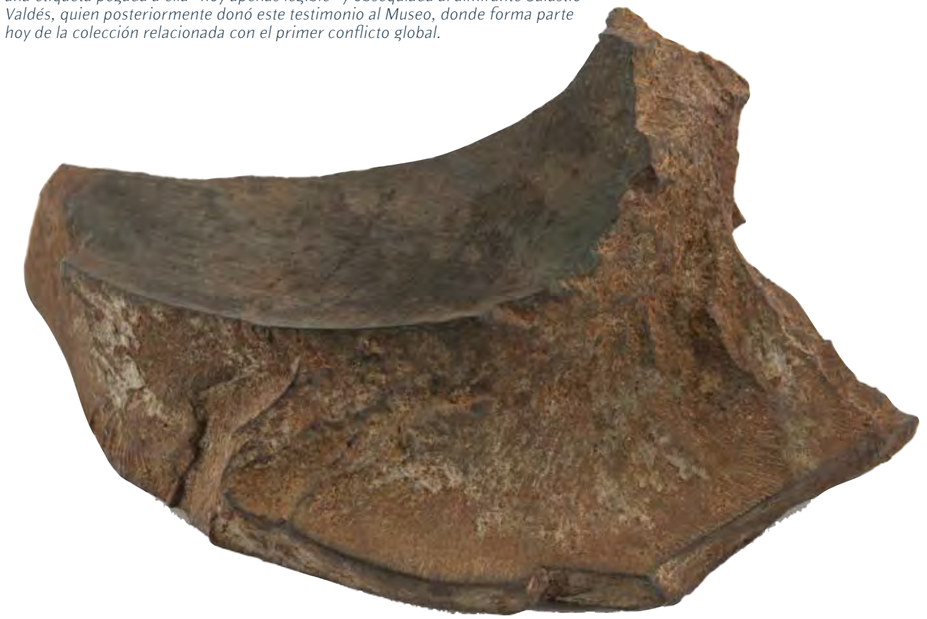
A inicios del siglo XX, la Armada incorporó las primeras armas cortas semiautomáticas, es decir, que con la fuerza del disparo, podía armarse nuevamente y dejar un cartucho listo para ser empleado, lo que significó un gran avance, pues daba al combatiente un mayor volumen de fuego.
En 1930 se adquirieron 842 pistolas Astra 400, arma que habían sido desarrolladas por España para sus fuerzas armadas, incorporándose en 1921 en el Ejército; pese a que las adquiridas por Chile fueron destinadas a la Armada, no se incorporó el modelo "de Marina". Las pistolas Astra 400, fabricadas por Esperanza y Unceta en Guernica, son una verdadera leyenda en la historia de las armas españolas, no sólo por haber sido una de las protagonistas durante la Guerra Civil, pues eran muy confiables, y a la simpleza de su mecanismo, sumaban dos seguros que evitaban que el arma se dispare al caer accidentalmente, esto además de poder disparar varios cartuchos en calibre 9 mm.

BAYONETA 1842
Manufacture Imperiale de Châtellerault, Francia.

Las bayonetas son armas blancas que afianzadas en la punta del cañón de un fusil, permitían suplir el escaso volumen de fuego y dificultad en la recarga, especialmente en los combates cuerpo a cuerpo, tal como eran por ejemplo, los encuentros armados al abordaje.
Presentes desde los primeros años de la marina chilena, las bayonetas han tenido múltiples modelos y fabricantes, que en este caso, corresponde al Modelo 1842, inspirado en los yataganes, armas blancas del norte de África características por su hoja de doble curva, presente también en el popular modelo 1866, razón por la cual, hasta el día de hoy a estas armas se les llama "yataganes" aún cuando sólo sean cuchillos-bayoneta.
Las bayonetas del Modelo 1842 usadas en Chile fueron fabricadas en Francia y en Solingen (Alemania), empleándose en los fusiles de fulminante de avancarga, especialmente en las décadas de 1850, 60 y 70.

ESQUIRLA DE GRANADA BRITÁNICA, ISLA ROBINSON CRUSOE.

En plena Primera Guerra Mundial, y después de una agotadora campaña por las costas sudamericanas, el crucero alemán SMS "Dresden" buscaba refugio en Bahía Cumberland, en la entonces llamada Isla de Más a Tierra, hoy Robinson Crusoe. Así, en la mañana del 14 de marzo de 1915, el "Dresden" fue avistado por la flota británica, compuesta por los cruceros HMS "Kent", HMS "Glasgow" y el transporte "Orama". Los británicos recibieron la señal de parlamentar, pero aún así y pese a encontrarse en aguas neutrales, rompieron el fuego sobre el "Dresden", el que fue hundido por su tripulación haciendo estallar su santabárbara y abriendo las válvulas.
La autoridad marítima chilena en el archipiélago era el Sr. Natalio Sánchez, civil que desde fines de 1914 se desempeñaba como gobernador marítimo. Sánchez otorgó 72 horas al "Dresden" para permanecer en aguas chilenas y tras ocurrir el combate, reportó que los tiros de los británicos no sólo dañaron al crucero alemán, sino que también se incrustaron en las laderas de la isla e incluso una esquirla de uno de ellos quedó alojada en su dormitorio, tal como lo dejó registrado el mismo Sánchez en una etiqueta pegada a ella -hoy apenas legible- y obsequiada al almirante Salustio Valdés, quien posteriormente donó este testimonio al Museo, donde forma parte hoy de la colección relacionada con el primer conflicto global.



ARTES DECORATIVAS

La cultura marítima ha sido siempre fuente de inspiración artística, desde las llamadas bellas artes hasta las artes decorativas y populares, siendo estas últimas las que mejor representan la cultura del hombre de mar, como sucede con los dientes de cachalote tallados, los barcos en botella, los tatuajes con motivos náuticos, los trabajos de nudos marineros y un sinfín de expresiones que tienen en las embarcaciones una de las máximas fuentes de inspiración.
El Museo Marítimo Nacional cuenta entre su colección, objetos utilitarios de alto valor artístico, los cuales fueron fabricados con fines conmemorativos o simplemente decorativos, como sucede con las medallas, las armas de lujo o de honor, los escudos heráldicos y los mascarones de proa, por citar algunos y que en algunos casos, se encuentran plenamente vigentes.

MEDALLA "SALVAMENTO DE LOS COMPAÑEROS DE SHACKLETON"
Plata acuñada, cinta de seda. 1916.

Dentro de los homenajes otorgados al piloto Luis Pardo Villalón y al resto de los tripulantes de la escampavía "Yelcho", se encuentra esta medalla conferida al maestre de víveres Jorge Valenzuela, tercer hombre de a bordo.
Ordenada su fabricación por la Liga Patriótica Militar, esta medalla fue realizada por Carlos Lagarrigue (1858-1928), destacado escultor nacional y discípulo de Nicanor Plaza, que por una parte muestra a la "Yelcho" arribando a la Isla Elefante mientras es recibida por los agradecidos supervivientes, mientras que en su reverso se entrelazan el pabellón nacional chileno y el Union Jack, a la vez que la Liga Patriótica se hace parte del agradecimiento del "pueblo de Chile", a la vez que en la medalla destaca la "disciplina y el valor" de los tripulantes de la escampavía, amén del discurso nacionalista de dicha institución.

MASCARÓN DE PROA
Madera policromada
Inglaterra, Ca, 1875.

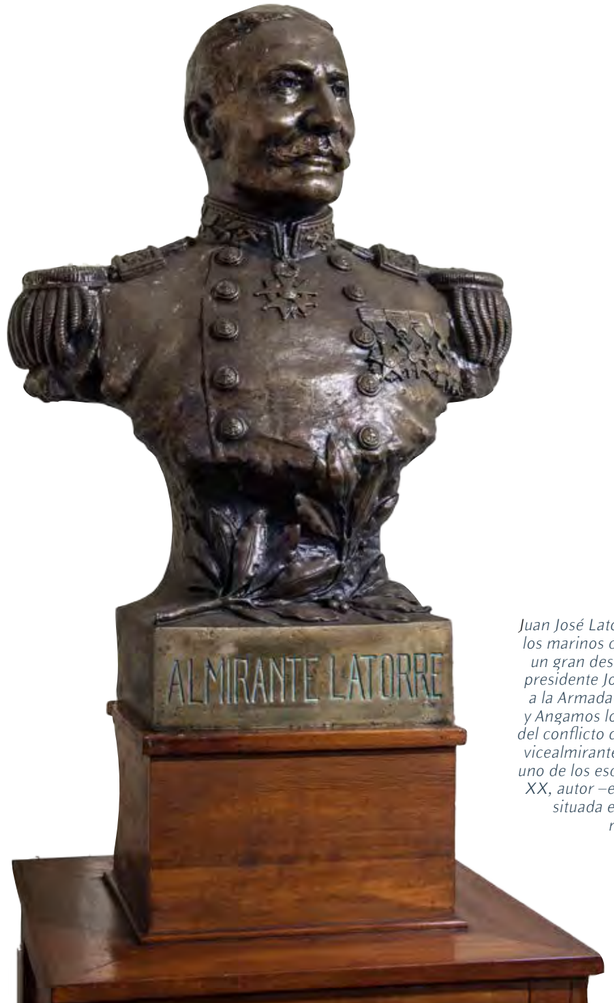
El mascarón de proa es uno de los elementos más emblemáticos de un barco y sus orígenes se remontan prácticamente a los inicios mismos de la construcción naval, cuando los primeros navegantes colocaban cráneos de animales y otros adornos, probablemente con el fin de atemorizar a sus enemigos.
Para el período de mayor esplendor de la navegación a vela, entre los siglos XVII y XIX, los mascarones de proa servían para identificar a una nave con un país, con su nombre propio o bien como una manera de simbolizar a un espíritu protector que guía a la nave con seguridad y fortuna.
Este mascarón perteneció a la "Majestic", velero mercante construido en Hull, Inglaterra, por los astilleros Harland and Wolff y puesta al servicio en 1875. Con 3 palos y aparejo de fragata, estuvo dedicada al comercio entre Inglaterra y Australia por la empresa naviera Brocklebank Line.
A fines del siglo XIX, fue adquirida por Chile para ser empleada como pontón carbonero en la Región de Magallanes ya al cabo de unos años, empleada como sede de la Escuela de Grumetes bajo el nombre de "Lautaro" y a raíz de la Primera Guerra Mundial, volvió a prestar servicios comerciales, cumpliendo a su vez la función de Escuela de Pilotines (formadora de oficiales mercantes), actividad que le permitió navegar por las costas de Australia, Perú y México.
En septiembre de 1919, realizó uno de sus viajes más memorables. Con casi 70 años a cuestas llevó 2 mil 750 toneladas de salitre a Kobe, Japón, para traer de vuelta armas y explosivos para el Ejército. A su retorno, en 1921, la "Lautaro" había sorteado recios temporales en sus más de 26 mil millas de periplo por el Océano Pacífico, más que una vuelta a la tierra por el Ecuador.
Finalmente, durante la década del 40, la "Lautaro" quedó como pontón en Valparaíso y fue vendida para su desguace en 1954, fecha en la que el empresario naviero Martin Skalweit adquirió su mascarón y que años después, entregara en donación al Museo.

CORONA FÚNEBRE
Cerámica, tela, madera.
España, 1886.

El vicealmirante Patricio Lynch (1824-1886) ingresó al servicio en 1837 y después de largos años en la Marina –sirviendo incluso en la Royal Navy- participó activamente en la Guerra del Pacífico, donde probablemente cumpliera su misión más recordada, la de comandar la ocupación desde Lima durante la llamada Campaña de la Sierra. Terminado el conflicto, Lynch es enviado a España cumpliendo el papel de ministro plenipotenciario, no obstante, su salud se resintió, por lo que regresó a Chile, sin embargo, la muerte lo sorprendió en mayo de ese año a bordo del vapor "Cotopaxi", debiendo ser sepultado en Santa Cruz de Tenerife y en octubre de ese año, sus restos fueron finalmente repatriados, ocasión en que el vapor de la marina española, el SMC "Vulcano", presentó esta corona en memoria del llamado "Último Virrey".

RELOJ DE BOLSILLO
Le Roy et Fils
Paris, Francia. Ca. 1881.

En plena Guerra del Pacífico, el capitán de navío Patricio Lynch Solo de Zaldívar, fue comisionado por el mando militar chileno para realizar una expedición en el litoral norte peruano, la que concretó en septiembre de 1880. Aunque finalmente no logró mermar la resistencia peruana, sí obtuvo el concurso irrestricto de cientos de chinos que se empleaban en durísimas condiciones en los ingenios azucareros, quienes apoyaron al llamado "Príncipe Rojo", el que en enero del año siguiente ya era jefe de la Primera División del Ejército Expedicionario, batiéndose en las batallas de Chorrillos y Miraflores, para quedar a mediados de ese año, como jefe político y militar del territorio ocupado y ya ascendido a contraalmirante.
Dentro de los homenajes tributados a él, se encuentra este reloj de bolsillo con tapas de oro, dedicado "Al almirante Lynch, recuerdo de un amigo admirador de su conducta durante la campaña de 1880 y 1881". Fabricado en Francia, el reloj fue vendido por Leopoldo Cohn en Santiago y en una de sus cubiertas está grabado un soldado de caballería, mientras que en la otra, un ancla, símbolo de la condición de marino de Lynch.



BUSTO "ALMIRANTE LATORRE"
Guillermo Córdova, Bronce
Valparaíso, 1915.

Juan José Latorre Benavente (1846-1912) es probablemente uno de los marinos chilenos más destacados, profesión a la que se sumó un gran desempeño como canciller y fue que con su asesoría, el presidente José Manuel Balmaceda iniciara las grandes reformas a la Armada tras la Guerra del Pacífico. Sus victorias en Chipana y Angamos lo transformaron en una de las figuras más populares del conflicto de 1879. Este busto lo representa con su uniforme de vicealmirante y fue realizado por Guillermo Córdova (1869-1936), uno de los escultores más destacados del Chile de inicios del siglo XX, autor –entre otras obras- de la "Alegoría de las Bellas Artes" situada en el frontis del Museo Nacional de Bellas Artes y del monumento a Magallanes, ubicado en Punta Arenas.

ANOTADOR
Madera y fotografía
Chile, 1879.

Una de las acciones navales más importantes de la Guerra del Pacífico se libró frente a Mejillones, ocasión en que la escuadra chilena capturó al "Huáscar", nave que se había transformado en el verdadero dolor de cabeza de las comunicaciones marítimas chilenas. Una vez llegado el buque a Valparaíso, cientos de porteños se volcaron a verlo y los que subieron a bordo obtenían de él más de algún recuerdo, tal como sucedió con las astillas del blindaje de la torre donde había fallecido su comandante, transformando estos fragmentos en bastones, abrecartas o tinteros.
Con uno de estos trozos se fabricó este pequeño anotador, probablemente destinado a contener datos importantes, como direcciones y nombres. En una de sus tapas tiene una fotografía de la Plaza de la Victoria, apreciándose la iglesia del Espíritu Santo, y a la derecha, la casa de dos pisos que ocupara el comandante Arturo Prat y su familia.

CAMPANA DE LA CAÑONERA
“MAGALLANES”
Bronce. 1873.

La “Magallanes” era una corbeta cañonera que prestó destacados servicios a la Armada de Chile. Incorporada en 1873, su nombre se debió a que fue encargada precisamente para cumplir la labor de buque de estación en el Territorio de Magallanes. En esa labor fue protagonista de los continuos roces derivados de la crisis vecinal con Argentina y del llamado “Motín de los Artilleros” acaecido en Punta Arenas en 1877. La “Magallanes” participó también en la Guerra del Pacífico y luego en la Guerra Civil de 1891. Ya como mercante, naufragó en Corral en 1907.

CAMPANA DEL CRUCERO “GOTA LEJON”
Bronce
Suecia, 1947.

El “Göta Lejon” o “El León del Gota” fue un crucero ligero de la clase Tre Kronor construido en Suecia y comisionado en 1947. En 1970 es adquirido para la Armada de Chile y asignado con el nombre de CL 04 “Almirante Latorre”. Apodado como “El León del Sur” o “El León del Beagle” por su participación en el Teatro de Operaciones Austral en 1978, el “Latorre” mantuvo su campana sueca con el escudo de la nave y el lema Me nemo impune lacessit o “nadie me ofende impunemente”.

ESCUDO HERÁLDICO CRUCERO "PRAT"
Metal policromado. Ca. 1960.

Junto con la llegada de las unidades de origen estadounidense tras la Segunda Guerra Mundial, la armada chilena comenzó a incorporar los escudos heráldicos. Al igual que sus símiles de la US Navy, los escudos en un principio no siempre se ciñeron a estrictas reglas heráldicas, aunque sí, mantuvieron la característica corona naval.
Una vez que se incorporó a la marina el crucero Capitán Prat, incorporó un escudo heráldico compuesto por un león que ataca con un tridente –el arma de Neptuno– y orlado con los laureles de la victoria. Sobre el lema "traditio et efficientia", la corona naval propia de los buques de guerra.
El "Prat" era el antiguo USS CL 43 Nashville, crucero ligero de la clase Brooklyn de destacada participación en la Segunda Guerra Mundial. Adquirido para la marina chilena, fue incorporado en 1951 como CL 03 Capitán Prat y prestó servicios hasta el año 1984.

ESCUDO HERÁLDICO HMS "FIFE"
Metal policromado. Ca. 1966.

La heráldica naval comenzó a hacerse popular con el surgimiento de las grandes flotas de guerra hacia el siglo XVI, como la inglesa, la holandesa y la española, entonces las imágenes solían ser talladas en madera y situadas en la popa, y era una manera de comunicar el nombre de la unidad a quienes la veían. Ya desde el siglo XX, la heráldica naval ha permitido que los tripulantes de cada barco de guerra se identifiquen con él, por lo que las imágenes empleadas hacen alusión a los roles de combate o bien al empleo de íconos propios del personaje o lugar geográfico que da origen al nombre.
Para el caso de la Real Armada británica, los escudos náuticos se han mantenido fiel a las reglas heráldicas, tal como sucede con el escudo del HMS "Fife", de forma circular y rodeado con la característica cuerda llamada calabrote y todo timbrado con la corona naval. En el centro, el escudo del condado de Fife, en Escocia, el que se basa en el sello empleado por el clan Macduff condes de Fife. El HMS "Fife" fue un destructor de la clase County incorporado a la Royal Navy en 1966 y dado de baja en 1987. Al año siguiente es comisionado en la Armada de Chile como DLH 15 Blanco Encalada, sirviendo hasta el año 2003.

ESCUDO
Cobre plateado
Alemania, 1908.

Este escudo es un regalo del coronel José María Bari al vicealmirante Jorge Montt Álvarez, con ocasión de los cincuenta años de carrera militar del almirante, quien había ingresado a la Armada en julio de 1858, integrando el llamado Curso de los Héroes, siendo condiscípulo de Arturo Prat, Carlos Condell y Luis Uribe, entre otros.
El año 1908, el Almirante Montt se encontraba en Europa. Habiendo sido presidente de la República, había continuado las reformas al Ejército y la Armada, plegándolas al modelo alemán e inglés respectivamente, razón por la cual se encontraba también el coronel José María Bari, quien tuvo una destacada labor en la modernización de las fortificaciones costeras en Chile. Bari, para reconocer el medio siglo de servicios del almirante y ex presidente, encargó este escudo, que recuerda que en julio de 1908, ambos se encontraban en Alemania, país que por entonces, era visto por Chile como un claro referente de poderío militar.

MEDALLA "ALIANZA AMERICANA
DE MDCCCLXVI" 75 mm.
Harry Barrett (grabador)
Harry Emanuel (acuñador)
Londres, Inglaterra. 1871.

Esta medalla fue acuñada para conmemorar el fin de la campaña militar iniciada en 1865 y terminada en el campo militar, al año siguiente. A este conflicto usualmente se le conoce en Chile como la "Guerra contra España", lo que muchas veces oculta su real dimensión, ya que fue una contienda librada entre la antigua metrópoli y los aliados americanos Chile, Perú, Ecuador y Bolivia, antiguos dominios ultramarinos hispanos.
En el anverso, cuatro figuras femeninas vestidas con atuendos de guerreros griegos, representan a cada una de las cuatro repúblicas y con elementos distintivos de cada país. De izquierda a derecha, Perú, Bolivia, Ecuador y Chile, forjan sus espadas en una fragua sostenida por dos cisnes; abajo, un escudo orlado con ramas de palma y laurel, simbolizando la gloria y la victoria.
En el reverso, dos figuras femeninas representan a Chile y Perú, las dos repúblicas que llevaron el peso de la campaña, que expulsan a la flota española que dispara sus cañones sobre El Callao, que también se bate incesantemente, formando todo el conjunto, un resumen casi perfecto de cómo los aliados sudamericanos sintieron que eliminaban así todo intento de ser reconquistados, aún cuando nunca fueron esos los planes de la corona española.

MEDALLERO
Tela bordada
Chile, Ca. 1880.

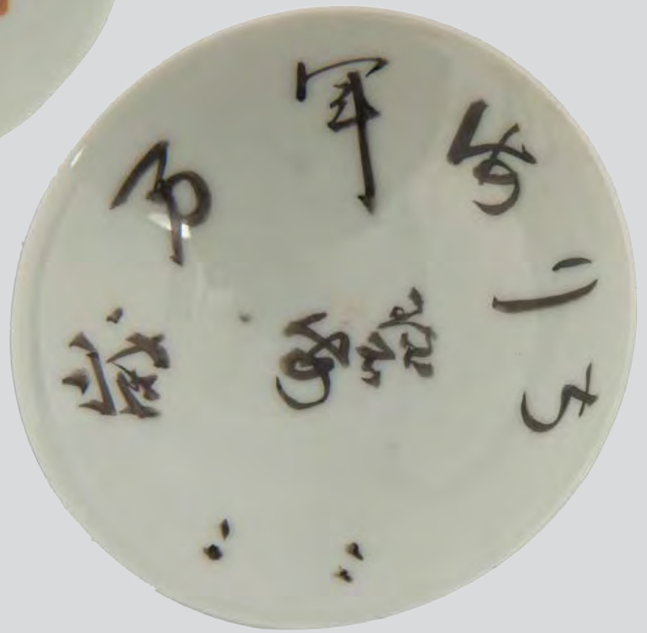
Esta pieza es un contenedor para medallas, el que perteneció al contraalmirante Carlos Condell de la Haza, tal como lo señalan las letras "CC" bordadas en la parte delantera, lo que se complementa con la alegoría formada por banderas chilenas, fusiles, pilas de balas y un ancla, a lo que se suma la frase "Recuerdo de mayo 21 de 1879", en clara alusión al Combate Naval de Iquique, donde Condell tuvo especial protagonismo.

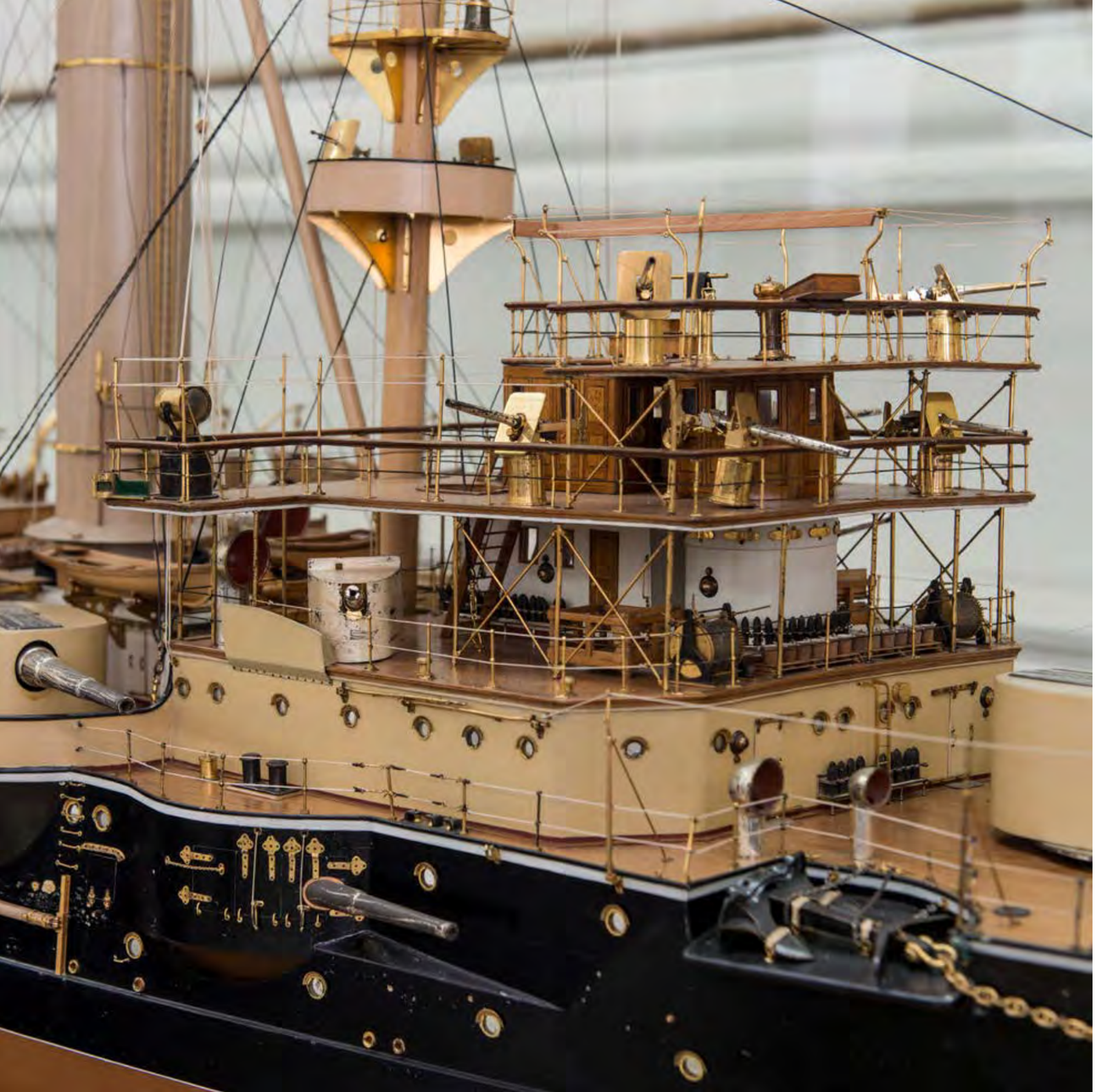
TAZA CON RETRATO
Porcelana
Inglaterra. Ca. 1810.

Esta taza es parte de la antigua costumbre de encargar la fabricación de diferentes objetos domésticos y decorativos con algún detalle solicitado por el mandante, como letras, frases o imágenes, lo que naturalmente redundaba en una pieza de mayor valor, cuya imagen en este caso, corresponde a un retrato de Thomas Cochrane hacia 1809, luciendo en su pecho la estrella de la Orden del Baño, obtenida gracias a su actuar en Aix frente a la flota francesa, acción llamada también como la Batalla de las Rutas Vascas.

COPAS PARA SAKE
Loza
Japón, 1908.

El año 1908, la corbeta "General Baquedano" iniciaba un nuevo crucero de instrucción; ordenada construir para Chile como su primer buque escuela ex profeso, desde 1900 paseaba el pabellón chileno llevando a su bordo a las nuevas generaciones de marinos. Aquel 1908, el crucero incluyó la Polinesia, Japón, China, Filipinas, Australia, siendo el país nipón una de las recaladas más importantes, especialmente por los estrechos lazos diplomáticos que ambas naciones cultivaban desde el siglo XIX. Al mando del capitán de navío Agustín Fontaine Calvo, la "Baquedano" fue recibida en Yokohama con grandes muestras de afecto, del mismo modo, el almirante Heihachiro Togo, vencedor de la batalla de Tsushima, obsequió al Comandante, en señal de amistad, dos copas para beber sake.
La copa con letras negras tiene ideogramas japoneses, que significan "Viva la Armada de Chile", mientras que las comillas en el borde, repiten lo anterior. Los kanji que están en el centro, se pronuncian "heki kai", significa "mar azul profundo" o "mar azul verdoso". La otra copa, en castellano, hace directa alusión al comandante de la corbeta.





LOS MODELOS DE ASTILLERO O DE ARSENAL

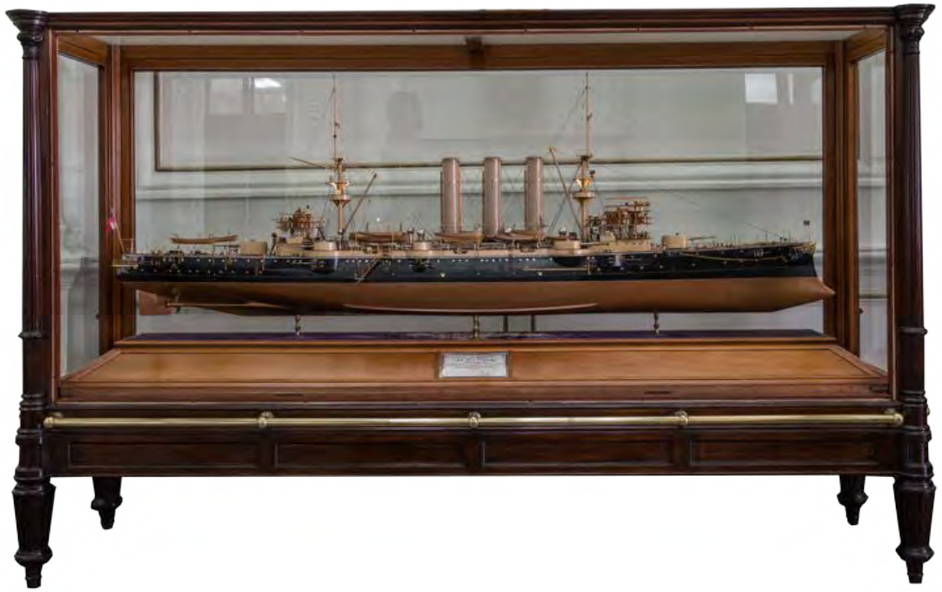
Los modelos de astillero o de arsenal son un modelo a escala de un barco en proyecto, y su fin era representar la nave antes de su construcción, con el fin de que los mandantes pudiesen apreciar diferentes detalles constructivos y comparar finalmente que el resultado fue el ofrecido.

El origen de los modelos de astillero se encuentra en la Inglaterra de inicios del siglo XVII y su uso fue mutando con el tiempo, así, a mediados del siglo XIX, estos modelos se realizaban a partir de los planos transversales o "planos de cuadernas", para lo cual muchas veces se usaba sólo la mitad longitudinal del casco. Ya para fines de esa centuria y con el uso de diversos planos en papel, los modelos de astillero pasaron a ser un obsequio del constructor a los nuevos dueños de la embarcación, para lo cual incluían hasta los más mínimos detalles, siendo algunos de ellos, por decirlo menos, espectaculares en su factura.

Pese a que Chile ordenó la construcción de algunas unidades en Europa y Estados Unidos durante la primera mitad del siglo antepasado, sólo se sabe a ciencia cierta de la existencia de los modelos de astilleros de las corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco" (1866), del blindado "Valparaíso" (1874), más tarde "Blanco Encalada" y ya para la década de 1890, fue regular la entrega de estas maquetas. Hoy los modelos de astillero aún existen, aunque en menores dimensiones y sólo como un obsequio protocolar y como testimonio del barco construido.

CRUCERO "MINISTRO ZENTENO"
Modelo de astillero
Inglaterra. Ca. 1895.

CRUCERO "O´HIGGINS"
Modelo de astillero
Inglaterra. Ca. 1896.



EPÍLOGO

El Museo Marítimo Nacional alberga la colección más importante y relevante de la historia naval del país. Sin embargo, tal como indica su nombre, el patrimonio cobijado en esta institución ha superado con creces el ser sólo una muestra histórica de la Armada, reflejando la profunda relación del país y el mar a través de la historia, una dimensión, que en el futuro, deberá verse más reflejada en su museografía proyectada.

Si bien los inicios del Museo se ubicaron en el Huáscar, la historia de la institución ha estado estrechamente vinculada a Valparaíso y su entorno. Lo anterior en parte se explica en la propia relación de la Armada desde tiempos de su fundación con la ciudad, y porque fue allí donde se ha conjugado durante siglos, la condición de principal terminal marítimo del país – oficialmente puerto de Santiago desde el 3 de septiembre de 1544-, y desde tiempos republicanos, la de Capital Marítima de Chile.

Ahora bien, la historia marítima nacional pareciera que ha estado en deuda a la luz de sus representaciones museísticas. El hecho que el propio Museo Naval haya nacido recién en 1915, casi un siglo después de ocurridos hechos tan significativos como los episodios navales de las guerras de la independencia, y que su temática haya estado reducida en una buena parte al recuerdo de los héroes de la Marina de Chile y a los sucesos de la Guerra del Pacífico, justificarían esta impresión inicial, que deja en interrogante la importancia de la historia portuaria del país, a la historia de la Marina Mercante, y de la importancia del mar en las diversas épocas de la historia del país, incluyendo la prehispánica y colonial.

Sin embargo, esta impresión está alejada de la realidad, en cuanto a la conservación del patrimonio, puesto que en el Museo, que desde el año 2012 ha cambiado oficialmente su nombre, se ha salvaguardo por décadas todo la materialidad posible con relación a la historia del país y el mar. Y al mismo tiempo, dichas colecciones, con gran generosidad de benefactores, se han podido acrecentar con el tiempo, consolidando a esta institución como el referente nacional en la materia con enormes proyecciones en el futuro.

Además, junto al patrimonio del Museo, la Armada de Chile conserva en Valparaíso, a través de diversas instituciones propias o vinculadas, un importante patrimonio histórico cultural que en su conjunto convierten a la ciudad en una sede de importantes joyas artísticas, documentales, bibliográficas y materiales, las que hoy, en esta obra se pretenden poner en valor.

Las obras que se conservan en la actual Escuela Naval Arturo Prat, o en el edificio Armada de Chile – sede de la Comandancia en Jefe y de la Primera Zona Naval -, o en la colección pictórica, propiedad del Club Naval de Valparaíso, son sólo buenos ejemplos de este escenario marítimo cultural de Valparaíso, no visualizado hasta la fecha en su conjunto, y en donde el Museo Marítimo Nacional es el símbolo central.

Por otra parte, la propia sede que hoy alberga al Museo desde el año 1988, es uno de los referentes patrimoniales arquitectónicos de Valparaíso. El edificio Almirante Luis Uribe Orrego, conocido otrora como “La Blanca Casona”, Monumento Nacional desde el año 2012, se ha transformado en el lugar propicio para albergar el actual Museo, así como también el Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, posiblemente el repositorio patrimonial más importante de Valparaíso y del país en su especialidad. Sin embargo, la necesaria restauración del edificio y su habilitación integral para la imprescindible ampliación museográfica, le transformarán, por sí sólo y en su conjunto, en uno de los hitos más valiosos de la ciudad Patrimonio de la Humanidad, y digno espacio para poner en valor la historia marítima del país, y de la profunda relación de Valparaíso y el mar.

Finalmente un comentario al referido Archivo y su biblioteca histórica. La Armada de Chile conserva uno de los conjuntos documentales más valiosos del país, y que ha roto la poco atinada práctica de centralizar la historia documental en nuestra capital. Las colecciones allí depositadas, las que también forman parte del conjunto del Museo, entregan enormes perspectivas para el futuro a la hora de convertir a Valparaíso en un centro de investigación de temáticas navales y marítimas del país. Lo mismo vale para su biblioteca histórica, la que día a día crece gracias a la donación de quienes visionariamente ven en ella la salvaguarda del patrimonio y su memoria.

Esta obra, es sólo una muestra de los “tesoros” patrimoniales que se cobijan en Valparaíso, y en especial, los que forman parte de los inventarios del Museo Marítimo Nacional, los que en su conjunto confirman a Valparaíso como el epicentro de la historia de Chile y su relación con el mar.

PATRIMONIO DEL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

El legado artístico naval en Valparaíso