

MONOGRAFIA DE LA DIRECCION DEL LITORAL Y MARINA MERCANTE

Por Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de Navío (R), Armada de Chile

En la época aún en embrión de la Marina, cuando todo dependía de las manos del Comandante General, entre las disposiciones legales y reglamentarias emitidas por el Gobierno figuraba la primera ley de navegación, dictada por la Administración de Joaquín Prieto y su Ministro Diego Portales el 28 de julio de 1836, por la cual, en treinta y cuatro artículos trataba de los registros de matrículas de los buques nacionales, sus certificados, transferencias, exigencias de capitanes chilenos, etc., todo lo cual quedaba bajo el resorte y control del Comandante General de Marina, con asiento en Valparaíso. El 1º de febrero de 1837, Prieto y Portales organizaban los ministerios, asignándole al de Guerra y Marina responsabilidades claras sobre la conservación y reparación de los puertos y su policía en cuanto tuviere relación con el servicio, arreglo y seguridad de la Armada; la policía de los buques y de la navegación de cualquier clase de barco que llevase bandera chilena; la atención de los faros, boyas, señales y otras, destinadas a la seguridad en la entrada, salida y permanencia de las naves en los puertos y todo cuanto se relacionaba con asuntos navales y para ello se designaban dos departamentos dentro del

Ministerio, uno de Guerra, encargado de los aspectos militares en tierra y otro de Marina, que debía ocuparse de los de su incumbencia, señalados precedentemente. En consecuencia, el de Marina, compuesto de tres oficiales (un capitán de navío, uno de fragata y otro de corbeta), corría con todo aquello que fuera elevado por el Comandante General de Marina al Ministerio.

En tal virtud, se nombraron capitanes de puerto, quienes rendían cuenta de las necesidades de éstos, no sólo al Comandante General, sino también a los gobernadores departamentales o intendentes de provincias, de quienes estaban subordinados como sus jefes políticos en sus respectivas jurisdicciones territoriales.

Para definir claramente los deslindes de atribuciones de las autoridades encargadas de velar por la seguridad de las naves a lo largo del litoral, el 30 de agosto de 1848, el Presidente don Manuel Bulnes y su Ministro de Guerra y Marina, Pedro Nolasco Vidal, aprobaron y promulgaron la ley que fijaba el territorio marítimo de la República, comprendido administrativamente dentro de un solo departamento y éste, dentro del complejo orgánico de la Coman-

dancia General de Marina o, en otras palabras del departamento de Marina, con asiento en Valparaíso. Estaba formado por once gobernaciones marítimas, cada una de las cuales susceptible de dividirse en subdelegaciones, conforme a las conveniencias de matrícula de gente de mar, mejor defensa de las costas y protección de los intereses fiscales, lo cual sería determinado por el Ejecutivo. Las gobernaciones marítimas establecidas eran las siguientes:

1ª.—Atacama, que comprendía el mar y la costa de la República desde sus fronteras septentrionales hasta el paralelo de la ensenada y pueblo de Chañaral, límite sur de la provincia. La sede, naturalmente, era Chañaral.

2ª.—Coquimbo, desde el paralelo de Chañaral por el norte hasta el de la boca del río Choapa, por el sur. Sede, Coquimbo.

3ª.—Aconcagua, desde el río Choapa por el norte hasta el paralelo de la extremidad norte de la bahía del Horcón. Sede del Gobernador Marítimo, en Los Vilos.

4ª.—Valparaíso, desde Horcón hasta la boca del río Rapel. El puerto de Valparaíso era la capital del Departamento Marítimo y el asiento de su gobierno militar y económico y, al mismo tiempo, la sede de la Comandancia General de Marina, jefatura superior directa de todo el territorio marítimo del país.

5ª.—Colchagua, desde el paralelo de la desembocadura del Rapel por el norte hasta el del río Mataquito, por el sur. Su asiento, en el puerto de Llico.

6ª.—Maule, con sede en Constitución. Ella comprendía el litoral desde el río Mataquito hasta la boca del Itata.

7ª.—Concepción, desde el Itata hasta la desembocadura del río Cautín o Imperial por el sur y con su sede en Talcahuano.

8ª.—Valdivia, desde el Cautín o Imperial por el norte hasta el paralelo de la caleta de Güeyusco (hoy Guayusca, en Bahía San Pedro), por el sur. Su asiento estaba en Corral.

9ª.—Chiloé, todo el mar, costas e islas desde el paralelo de Güeyusco hasta el de la extremidad meridional de la península de Tres Montes por el sur. Su sede, Ancud.

10ª.—Magallanes, que abrazaba el mar, costas e islas de la República situadas al Sur del paralelo de la extremidad meridional de la península de Tres Montes, con capital en Punta Arenas.

11ª.—Juan Fernández, que comprendía el mar e islas de ese archipiélago y el de San Félix y San Ambrosio.

Corresponde, entonces, señalar como fecha de iniciación de la que en el futuro sería la Dirección del Litoral y Marina Mercante, aquella de la ley que creó el territorio marítimo del país, vale decir, el 30 de agosto de 1848.

El año 1852, el bergantín goleta "Ja-nequeo", mandado por el capitán de corbeta Buenaventura Martínez, fue comisionado por el Intendente de Valdivia y agente de la colonización de ciudadanos alemanes en Chile, para llevar estos colonos a la zona de Melipulli y Chiloé y luego, a comienzos del año siguiente, esta vez en el "Meteoro", a cooperar en la fundación, en Melipulli, de un nuevo puerto, que había de nacer a la vida el 12 de febrero de 1853 con el nombre de Puerto Montt, en homenaje al Jefe del Estado, don Manuel Montt. Como era natural, se le nombró un capitán de puerto, quien, en asuntos del mar, quedaba dependiendo del Gobernador Marítimo de Chiloé.

En aquellos años, de incipiente formación de la Armada, con muy pocos buques y en un país del cual se conocían sólo acabadamente los centros de mayor población, habiendo extensas zonas malamente aprovechadas, donde no se había impulsado aún una explotación racional de sus variados recursos económicos y sólo eran pasto de mal controlado ganado y de actividades de algunos cazadores, sin que constituyeran fuente alguna para alimentar las exiguas finanzas del país, era del todo preciso y perentorio efectuar exploraciones tendientes a obtener de ellas un acabado rendimiento. Para ello se recurrió a la Armada, que con sus precarios medios sólo podía hacerlas remontando los pocos ríos navegables o buscando lugares aptos en el litoral donde crear puertos apropiados que les dieran vida a través del comercio fluvial o marítimo. De tal manera, en 1853 se recorrieron en gran parte, las aguas de los ríos Maule, Imperial, Toltén, Budi, etc. y la costa Sur de Constitución. Se halló que la caleta de

Curanipe, unas cuarenta millas al sur de la desembocadura del Maule, era propicia para embarcar los productos agrícolas de los departamentos de Cauquenes, San Carlos y Parral y para ello el Gobierno solicitó a la Comandancia General de Marina que designara un oficial que crease en esa caleta una subdelegación, dependiente de la Gobernación Marítima de Maule. Leoncio Señoret, autoridad marítima en Constitución, recorrió Curanipe e informó al respecto, pidiendo embarcaciones, boyas de amarre, anclas, cadenas, palo de señales, etc., para el futuro puerto y designó un piloto segundo como subdelegado, con siete marineros para atender estas funciones.

Entre los años 1856 y 1857 el Gobernador Marítimo de Valparaíso organizaba un cuerpo de celadores de bahía y el trabajo en los veleros y, por primera vez, se exigía a las naves el empleo de prácticos en las entradas y salidas de puerto. En la Gobernación Marítima de Valdivia se colocaba, en el castillo de Niebla, un telégrafo para hacer con ello más seguro el puerto de Corral. Llegaban también los cinco faros catóptricos encargados a Europa para su instalación, sucesivamente, en Valparaíso, el 18 de septiembre de 1857 (en reemplazo del viejo fanal instalado veinte años atrás en Punta Angeles); en Punta Corona, a la entrada de Ancud (1859); en Niebla, en el puerto de Corral (1860); Caldera (1868) y en la Quiriquina, en Talcahuano (1869).

Con la llegada de estos faros, en 1857 se daban los primeros pasos para iniciar el alumbrado marítimo del país, buscando la creación del Departamento de Faros y se requería asimismo a las autoridades marítimas la vigilancia y el control de las obras portuarias. En consecuencia, la Comandancia General de Marina, a través de sus gobernaciones marítimas, tuvo la tuición de las concesiones de playas. También ese año se encargaron a Francia los botes salvavidas de que carecían las capitanías de puerto.

El 11 de agosto de 1858 se dicta el reglamento de prácticos de bahía y como en ese año había adquirido gran importancia Puerto Montt —que aún la costumbre continuaba llamando Melipulli— la Comandancia General de Marina propuso al Gobierno, a instancias de

la Gobernación Marítima de Chiloé, su separación de esta autoridad para constituir la en el asiento de una nueva, pues el aumento cada vez mayor del movimiento marítimo que trajo consigo la inmigración y colonización alemana, así lo aconsejaba. Asistida la conveniencia de ello, el 1º de octubre de 1859 se dictaba la ley firmada por Manuel Montt y su Ministro Manuel García, por la cual se creaba la Gobernación Marítima de Llanquihue, que comprendía el litoral de esta provincia y cuya sede era Puerto Montt.

El año 1860 el Gobierno decretaba que los gobernadores marítimos elevaran al Comandante General de Marina los pedimentos de artículos navales y los subdelegados lo hicieron por intermedio de sus correspondientes gobernadores marítimos. Los implementos no navales, para oficinas, alimentación y otros que requirieran para sus funciones, deberían solicitarse a los Intendentes de las respectivas provincias y, con su informe, a la resolución del Gobierno. Con ello se comenzaba a dar mayor autoridad a la administración naval sobre la civil en los puertos.

El 16 de mayo de 1861 se promulga el reglamento de fleteros de Valparaíso y el 27 de diciembre, ellos son subordinados a la Gobernación Marítima.

En 1863 (16 de abril) se dictaba el primer reglamento de choques y abordajes, por el cual se exigía al Comandante General de Marina y a las autoridades marítimas velaran por su estricto cumplimiento y el 22 de agosto este reglamento se complementaba con disposiciones sobre luces que debían usar las embarcaciones pesqueras, sujetas a la autoridad marítima de los puertos.

El 19 de mayo de 1864, en prevención de actitudes de hostilidad o de prepotencia de la Escuadra española del Almirante Pinzón, quien había ocupado las islas Chíncha en el Perú y causado el consiguiente revuelo solidario de protesta en Chile, con publicaciones periódicas realmente ofensivas para la corona de Isabel II, se crea la Guardia Nacional Marítima, compuesta por un cuerpo de Artillería Cívica de Marina, formada por el gremio de fleteros, a partir del 1º de junio, a las órdenes del Gobernador Marítimo de Valparaíso, con el propósito de concurrir a la defensa

del puerto contra toda agresión marítima. Su destino era tripular las lanchas que se armasen, cubrir las piezas de artillería que se montaren, emplear el armamento y tomar el servicio de los puestos, fuertes y baterías en tierra firme o flotantes destinadas a la defensa.

Este cuerpo se dividiría en compañías, cada una con un capitán, dos tenientes, dos subtenientes, un sargento 1º condestable, un corneta de órdenes, seis cabos primeros y seis segundos de cañón y ciento ochenta soldados marineros bogadores.

Cada compañía se distribuiría en seis lanchas, en cada una de las cuales habría un cañón de 24 libras, ocho fusiles, seis chuzos (picas), siete sables, cuatro pistolas y seis hachas de abordaje, además de un plan de señales.

El mando superior del cuerpo de Artillería Cívica de Marina de Valparaíso sería ejercido por el Gobernador Marítimo, quien dependía directamente del Comandante General, a través de su mayor de órdenes. Tendría como plana mayor, un segundo comandante de la Marina de Guerra, un mayor del cuerpo de asamblea del Ejército, dos ayudantes instructores de la Marina de Guerra, pudiendo serlo de la Gobernación Marítima o de la mayoría del departamento y un cabo corneta.

El cuartel de la brigada cívica de Artillería de Marina y base de sus ejercicios y evoluciones sería la fragata "Chile", donde se mantendrían las piezas necesarias y se instalarían los pescantes para las lanchas cañoneras. La plana mayor funcionaría en la mayoría del departamento de Marina.

El cuerpo recientemente creado dependería en todo de la Comandancia General de Marina.

Poco después se le agregaba el gremio de lancheros de cabotaje y aquel del puerto de Valparaíso.

En 1865 se acordaba que la Guardia Nacional de Chiloé asumiría las funciones de Artillería Cívica Naval, igual que en Valparaíso y lo mismo se hacía con el batallón cívico de Lota y Coronel, medidas que se toman también en 1866 con los de Talcahuano, que en adelante se organizarían de acuerdo a los cuerpos cívicos de Artillería Naval.

El 13 de octubre de 1865 se dicta el "Reglamento de atribuciones y deberes de las Autoridades Marítimas", en el cual se señala a los subdelegados su autoridad en sus jurisdicciones, iguales a las investidas por los gobernadores marítimos en las provincias, en lo referido a la policía y seguridad de los puertos y la costa y resguardo de la renta aduanera. Se indica su subordinación al gobernador político en todo lo relacionado con los sitios que deben quedar francos para el uso de artillería, donde la hubiere; de la prohibición, permiso o restricciones de tráfico por muelles o fuera de ellos y en los atracaderos; a providencias sobre contrabando y mejor resguardo de la renta y en todo lo demás en que la policía de la marinería, como la de los pescadores y embarcaciones tuviera relación con el orden en muelles u otros sitios de embarco o desembarco, quedando subordinados al gobernador político en lo referido a medidas de sanidad marítima. Establecía además para los capitanes de puerto las formalidades en la entrada y salida de buques, problemas derivados de choques y abordajes y medidas de defensa en tiempo de guerra.

Al iniciarse el conflicto con España (1865), la Gobernación Marítima de Maule fue designada Comandancia Particular de Marina, en virtud del estado de bloqueo de Valparaíso y demás puertos del norte, dependiendo de ella los gobernadores marítimos de Concepción, Valdivia, Chiloé y Llanquihue (D. S. N° 533 del 2 de noviembre de 1865). A aquella comandancia de emergencia se le confiaron las atribuciones de la Comandancia General, con algunas restricciones, pero haciéndola depender del comandante del departamento de Marina.

El 20 de mayo de 1867 se dicta un reglamento para la administración de los faros de la República, creándose un inspector dependiente directamente del Comandante General de Marina. El 12 de diciembre de ese año se dispone que sólo los prácticos, cuerpo creado el 11 de agosto de 1858, quedan facultados para pilotear, fondear y amarrar buques en Valparaíso, siempre que los capitanes respectivos los solicitaran. Esto se hizo porque había proliferado una serie de aficionados o pseudo prácticos, quie-

nes, por amistad con los capitanes, conseguían tomar sus buques a la entrada de los puertos, marginando así a la autoridad marítima y comprometiendo la seguridad de la nave.

Por decreto supremo del 19 de abril de 1868, se crean las oficinas de enganche de marineros, dependientes de los gobernadores y subdelegados marítimos, para facilitar los hombres de mar que se les pidiera para los buques de guerra y mercantes.

Entre los años 1868 y 1869 se dictan disposiciones y reglamentos sobre policía marítima en Lebu, Constitución, Curanipe, Buchupureo, Llico, Tumán y Puchoco. En 1870 se declara a los gobernadores marítimos jefes de los empleados de faros, sin perjuicio de las atribuciones del inspector de este servicio. El 4 de julio de 1870, se dicta un reglamento general de prácticos, en el cual se señala su selección, requisitos, nombramiento, subordinación al capitán de puerto, disciplina, tarifas y procedimientos generales con los buques, derogándose, en consecuencia, el reglamento del 11 de agosto de 1858, que sólo regía para Valparaíso.

El 11 de julio de 1870 se hace la subdivisión de las gobernaciones marítimas en subdelegaciones, que quedan como sigue:

1ª—Gobernación Marítima de Atacama, con las siguientes subdelegaciones: Taltal, Pan de Azúcar, Chañaral, Caldera (que pasa a ser la sede de la Gobernación Marítima), Carrizal Bajo y Huasco.

2ª—Gobernación Marítima de Coquimbo, con las siguientes: Totoralillo, Coquimbo (capital de la Gobernación), Guayacán y Tongoy.

3ª—Gobernación Marítima de Aconcagua: Los Vilos, Pichidangui y Papudo (capital de la Gobernación).

4ª—Gobernación Marítima de Valparaíso: Valparaíso (sede de la Gobernación) y San Antonio.

5ª—Gobernación Marítima de Colchagua, con capital en Llico.

6ª—Gobernación Marítima de Maule: Constitución (asiento de la Gobernación), Curanipe y Buchupureo.

7ª—Gobernación Marítima de Concepción: Tomé, Talcahuano (capital de la Gobernación), Coronel, Lota y Lebu.

8ª—Gobernación Marítima de Valdivia: Queule y Corral (asiento de la Gobernación).

9ª—Gobernación Marítima de Llanquihue, capital Melipulli (Puerto Montt).

10ª—Gobernación Marítima de Chiloé: Ancud (asiento de la Gobernación), Guaitecas, Chonos (una sola), con capital en Melinka.

Es curioso que en este decreto supremo, firmado por el Presidente Joaquín Pérez y su Ministro Francisco Echaurren, no figure la Gobernación Marítima de Magallanes, establecida en la ley del territorio marítimo de 1848. Ello se corrige en 1872.

También en 1870, el 1º de agosto, por otro decreto supremo es aprobado el "Reglamento General de Policía Marítima", para las gobernaciones marítimas de Atacama, Coquimbo, Aconcagua, Valparaíso, Concepción, Valdivia, Chiloé y Llanquihue. Este reglamento se hacía extensivo a Magallanes, el 28 de febrero de 1872.

El 15 de febrero de 1873 se creaba la subdelegación marítima de Peña Blanca, adscrita a la Gobernación Marítima de Atacama y el 15 de julio se hacía igual cosa con la de Calbuco, en la jurisdicción de Llanquihue. Luego siguió la de Sarco, en la de Atacama, en 1874. En 1877 se crea la subdelegación marítima de Blanco Encalada, inmediatamente al norte de la de Taltal.

El año 1878 (junio 24) se dicta la ley de navegación, que aún hoy día permanece vigente y que, mirada desde el punto de vista laboral, puede ser considerada con toda propiedad como la primera ley del trabajo y previsión social dictada en Chile. Esta ley produjo como consecuencia, numerosos reglamentos, entre ellos el de reconocimiento de naves y remuneración de peritos; el del equipo de naves; de las oficinas de enganche; de sanidad marítima; de provisión de medicamentos a bordo de las naves mercantes; de choques y abordajes y del transporte de pasajeros.

Estando en plena campaña, durante la guerra iniciada en 1879 y en virtud de las victorias obtenidas por las fuerzas chilenas y sus cambios en las bases de operaciones, el Ministerio de Marina, el 11 de mayo de 1880, para regularizar el servicio marítimo entre el paralelo 24º

S. y la quebrada de Camarones, establece provisionalmente en dicho litoral dos gobernaciones marítimas: la de Tarapacá, entre la quebrada de Camarones y la desembocadura del río Loa, con capital en Iquique y residencia del Gobernador, con las subdelegaciones de Pisagua, Mejillones del Norte, Iquique, Patillos, Pabellón de Pica y Huanillos, y la Gobernación Marítima de Antofagasta, desde el río Loa hasta el paralelo 24° S., con capital en el puerto de ese nombre y con las subdelegaciones de Tocopilla, Cobija, Mejillones del Sur y Antofagasta.

Esta subdivisión obedeció al informe proporcionado por el capitán de fragata Francisco Rondizzoni, designado en enero de ese año para que propusiera el establecimiento de las oficinas marítimas que se estimase necesarias, con especificación de categorías, límites, plan de empleados, sueldos y demás.

Poco a poco fueron incorporándose mayores subdelegaciones marítimas a medida que se hacían necesarias, agregándose así al territorio marítimo las de Boca del río Imperial y Río Bueno. En 1888, por decreto del Ministerio de Marina N° 128 del 28 de enero, se fijan las dotaciones a las gobernaciones y subdelegaciones marítimas.

Se suceden los acontecimientos históricos y se llega al año 1898, cuando regía los destinos de la institución el dinámico y visionario almirante Jorge Montt, quien obtiene la ley N° 1060 del 10 de agosto de ese año por la cual se organizan los servicios superiores de la Armada y con ella la Marina llega al más alto grado de preparación y desarrollo material, de acuerdo con los medios contemporáneos, que, aunque no resisten una comparación con la técnica de hoy día, estaban entonces a la altura de aquellos de las Marinas de guerra más avanzadas. Entre otros organismos, se creó la Dirección del Territorio Marítimo, a la cual le correspondía todo lo relativo a las gobernaciones marítimas, a faros, balizas, telégrafos, semáforos y demás comunicaciones de la costa, Marina Mercante, meteorología marítima, inscripción marítima, guardia nacional de Marina y la vigilancia del personal anexo a estos servicios.

Para ello tendría dos secciones principales:

1ª—Gobernaciones marítimas, inscripción marítima, guardia nacional, marina mercante y enganche de su personal.

2ª—Faros, balizas, comunicaciones marítimas y meteorología marítima.

El director del Territorio Marítimo dependía directamente del Director General de la Armada, cargo nuevo con el cual se reemplazó el de Comandante General de Marina.

En conformidad a la ley mencionada, con fecha 7 de noviembre de 1898 se dicta el D. S. N° 1696, que fija la planta de empleados con sus sueldos anuales en la Dirección del Territorio Marítimo y sus dos secciones dependientes.

En 1909, por decreto N° 1498 del 19 de octubre, se aprueba el reglamento provisional para el cuerpo de policía marítima de Valparaíso, presentado al Ministro de Marina en agosto del mismo año por el almirante Montt.

El decreto supremo N° 1377 del 8 de agosto de 1919 aprobó el "Reglamento Administrativo de la Armada", en el cual se fijaban las obligaciones de la Dirección del Territorio Marítimo. De las dos secciones primitivas, ellas se transformaron en cinco: servicio territorial; servicio de faros y balizas; servicio de radiotelegrafía; marina mercante; contaduría. En este decreto se disponía que las gobernaciones y subdelegaciones marítimas dependían de esta dirección, sin perjuicio de las atribuciones de los Intendentes y Gobernadores departamentales en cuyas jurisdicciones funcionaban estas autoridades marítimas. Se señalaban las obligaciones de cada sección y de las subsecciones que se crearon para la atención y reglamentación de la Marina mercante, reparación, inspección, etc. de las naves de comercio, registro de embarcaciones menores, tramitación y archivo de los expedientes por establecimiento de chatas, boyas, muelles y demás permisos que se relacionan con las playas del litoral; permisos para extracción de especies abandonadas en el mar territorial y los restos de buques naufragos; certificación y fiscalización de la carga caída al mar; transporte de explosivos, descarga de petróleo; servicio marítimo de correo, etc.

El naciente servicio de radiotelegrafía lo tomó el Territorio Marítimo, cuyo control conservó hasta dar vida al servicio de radiocomunicaciones de la Armada, reservándose la inspección de las estaciones de las naves mercantes.

La reforma orgánica del D.L. N° 163 del 19 de diciembre de 1924, que modificó la ley de Ministerios de 1887, con el propósito que los Ministerios de Guerra y Marina estuvieran a cargo de un ministro exclusivo para cada uno, no introdujo modificaciones substanciales en el Territorio Marítimo, como tampoco el Decreto Ley de octubre de 1925. Sólo en 1927, durante la Presidencia de don Carlos Ibáñez del Campo, en virtud del Decreto Supremo N° 1077 del 14 de mayo, que reorganizaba los servicios superiores de la Armada y los llevaba a Santiago, la Dirección del Territorio Marítimo, que mal podría irse a la capital, fue servida por la misma persona que desempeñaba el cargo de Comandante en Jefe del Apostadero de Valparaíso; pero, tan luego como la Inspección General del Trabajo se fue intensificando en las faenas marítimas, a la razón de economía se impuso la conveniencia que la autoridad naval no se mezclara directamente en asuntos laborales dependientes de otro ministerio y que fuera la Dirección del Territorio Marítimo, con un director propio y exclusivo, la autoridad que mantuviera las relaciones de servicio con aquella Inspección General. Afortunadamente no faltó decisión en el Ministro de Marina para defender el derecho de la Armada de velar por la disciplina y eficiencia de las naves mercantes, evitando una exagerada ingerencia de esa Inspección en los asuntos de la Marina Mercante.

Por Decreto Supremo N° 2377 del 10 de diciembre de 1927, se aprobó el nuevo reglamento administrativo de la Armada, que comenzó a regir a partir del 1° de enero de 1928 y fijó las atribuciones del director y sus jefes de secciones.

Esta organización duró hasta la promulgación del D.F.L. N° 2202 del 30 de octubre de 1930, que agregó al Territorio Marítimo el Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, organismo derivado de la antigua Oficina Hidrográfica, quedando, en consecuencia, con las siguientes secciones:

Departamento de Navegación e Hidrografía; sección Faros y Balizas; sección Marina Mercante, y sección Gobernaciones y Subdelegaciones marítimas.

El 30 de noviembre de 1931 se dictó un nuevo decreto supremo, el N° 2020, que comenzaría a regir a partir de 1932, por el cual se cambia el nombre de Dirección del Territorio Marítimo por Dirección del Litoral y Marina Mercante, con autoridad sobre la disciplina y control administrativo y técnico de las naves mercantes nacionales; el control de las radioestaciones instaladas en ellas; la preparación y calificación profesional del personal náutico; la comprobación de la idoneidad y hojas de vida del personal; la inscripción marítima; la policía marítima y la de las islas no sujetas a jurisdicción administrativa inmediata, así como del funcionamiento de los faros y balizas.

Por el D.F.L. N° 292 del 25 de julio de 1953, se aprueba el Reglamento Orgánico de la Dirección del Litoral y Marina Mercante, vigente hasta la fecha y por él se da especial énfasis a su facultad de velar por la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar, la señalización de las costas y rutas marítimas en el litoral del país y la atención de las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante. Para ello debe preocuparse por la eficiencia de esa Marina y estudiar la organización y desarrollo del transporte marítimo, fluvial y lacustre; porque se cumplan las leyes y otras disposiciones relacionadas con la parte técnica y profesional de la Marina Mercante, de pesca y caza marítima, de la Marina de turismo y los deportes náuticos, estando facultada para aplicar sanciones disciplinarias y multas a los infractores. Ella otorga los títulos profesionales y libretas de embarque a los oficiales de la Marina Mercante y concede las matrículas a los tripulantes de esas naves y obreros que trabajan en las faenas de carga y descarga; ejerce la policía marítima, fluvial y lacustre y la fiscalización y control de las playas y de los terrenos colindantes con éstas en el mar, ríos y lagos.

Cuenta hoy día con trece gobernaciones marítimas y cuarenta y siete subdelegaciones y entre ellas innumerables alcaldías de mar, distribuidas desde Arica

hasta la Antártida. Esas autoridades marítimas, sin mencionar las alcaldías de mar de numerosos puertos pequeños y caletas pobladas, son las siguientes:

—Arica: desde el límite con el Perú hasta la quebrada de Camarones.

—Iquique: desde la quebrada anterior al río Loa.

—Antofagasta: desde el río Loa hasta Punta Cabeza de Vaca. Ella se divide en las siguientes subdelegaciones marítimas: Tocopilla, Mejillones, Antofagasta, Taltal y Chañaral.

—Coquimbo: desde Punta Cabeza de Vaca hasta el río Limarí y comprende las subdelegaciones siguientes: Caldera, Huasco, Cruz Grande y Coquimbo.

—Valparaíso: desde el río Limarí hasta Punta Gallo, incluidas las islas San Félix, San Ambrosio, archipiélago de Juan Fernández, Sala y Gómez e Isla de Pascua. Con las siguientes subdelegaciones: Los Vilos, Quintero, Valparaíso, Juan Fernández e Isla de Pascua.

—San Antonio: desde Punta Gallo hasta el río Mataquito.

—Talcahuano: desde la desembocadura del Mataquito hasta Cabo Tirúa e Isla Mocha. Con las siguientes subdelegaciones: Constitución, Tomé, Lirquén, Talcahuano, San Vicente, Coronel, Lota y Lebu.

—Valdivia: desde Cabo Tirúa hasta el río Chaluquaco, dividida como sigue: Carahue, Lago Villarrica, Lago Panguipulli, Lago Ranco, Corral y Valdivia.

—Puerto Montt: desde el río Chaluquaco hasta el río Palena por la costa occidental, comprendiendo los lagos dentro de estos límites. Tiene las siguientes subdelegaciones: Puerto Varas, Maullín, Calbuco, Puerto Montt y Yelcho.

—Castro: Isla Grande de Chiloé e islas adyacentes hasta el canal Desertores y parte occidental del canal Moraleda y canales King y Pérez por el Sur. Comprende las siguientes subdelegaciones marítimas: Ancud, Quemchi, Castro, Achao, Chonchi y Quellón.

—Aysén: desde el río Palena y límite Este y Sur de la Gobernación Marítima de Castro, hasta el paralelo 47° 30' S. y lagos comprendidos entre estos límites. Se divide en las siguientes subdelegaciones marítimas: Puerto Aguirre (Isla Hui-chas), Aysén y Lago General Carrera.

—Punta Arenas: desde el paralelo 47° 30' S. hasta el límite Sur de la Antártida chilena, excluyendo la parte correspondiente a la Gobernación Marítima de Navarino. Posee las siguientes subdelegaciones: Natales, Punta Arenas, Isla Dawson, Tierra del Fuego, Antártida.

—Navarino: con sede la Gobernación Marítima en Puerto Williams.

Por el "Reglamento Orgánico de la Armada", aprobado por D.S. N° 235 del 3 de marzo de 1964, el Departamento de Navegación e Hidrografía, que desde 1931 se incorporara a la orgánica de la Dirección del Litoral y Marina Mercante, pasó a depender, con el nombre de Instituto Hidrográfico de la Armada, del Estado Mayor General, para los efectos de la orientación, prioridad y control de los trabajos hidrográficos y, por lo tanto, las labores de señalización marítima, dejaron de ser de responsabilidad directa de la Dirección del Litoral; pero los estudios pertinentes para la instalación de nuevos faros requieren la coordinación necesaria con esta Dirección.

El Director del Litoral es un oficial general o superior ejecutivo en servicio activo y el subdirector un capitán de navío o fragata, ejecutivo, también en servicio activo. Las exigencias cada vez mayores de este servicio marítimo crearon la necesidad de formar un cuerpo de oficiales del litoral, que en número de 138, cumplen funciones exclusivas en esta actividad, desde Gobernador Marítimo Inspector hasta subtenientes del Litoral y prácticos.

Toda la profusa reglamentación pertinente a la Dirección del Litoral y Marina Mercante se halla recopilada en el Libro "L" del cuerpo de reglamentos de la Armada.

Bibliografía:

Documentos del Archivo Histórico del Estado Mayor General de la Armada.

Manual del Marino. Tomos I, II, X, XVI.

Las Fuerzas Armadas de Chile (Album histórico). Ed. Atenas. Santiago 1928.

Revista de Marina N° 3/1969 "La Dirección del Litoral y Marina Mercante (Cien años de historia)". Jorge Mauriquez Bravo.

Administración naval de Chile comparada. Francisco E. Rojas M. Imprenta Chile. 1934.

Libro "L" de la reglamentación de la Armada.