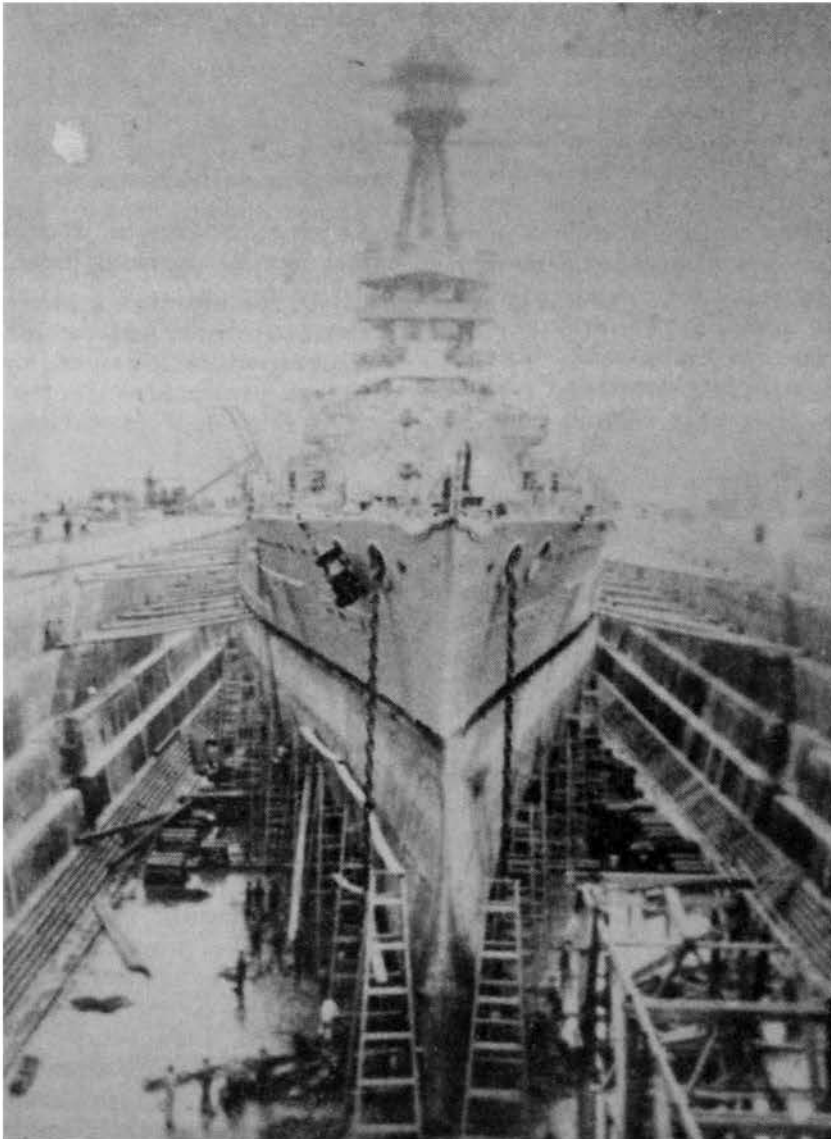


ASPECTOS ADMINISTRATIVOS HISTORICOS

Al decretarse la reorganización de los servicios superiores de la Armada, se dispuso el traslado de Valparaíso a Santiago de la Inspección General y de las diferentes Direcciones.

Para la atención de las reparaciones ubicadas en el puerto, se hizo necesaria la creación del Apostadero Naval de

Valparaíso. Esta se llevó a efecto el 14 de mayo de 1927, al entrar en vigencia el Decreto Supremo N° 1077 que reorganizó los servicios superiores de la Armada y dividió el litoral de la República en cinco apostaderos: Arica, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Magallanes.



Acorazado "Almirante Latorre" en el dique N° 2.

La jurisdicción del Apostadero Naval de Valparaíso comprendía el litoral de las Gobernaciones Marítimas de las provincias de Atacama, Coquimbo y Valparaíso, hasta la boca del río Mataquito por el sur. El Comandante en Jefe de este Apostadero era, a la vez, Director del Territorio Marítimo.

En cada jurisdicción, el Decreto Supremo N° 1077 encargaba a los Comandantes en Jefes de Apostaderos Navales la dirección de los asuntos referentes a la defensa de las costas; supervigilancia del servicio de observación o de comunicaciones y de las autoridades marítimas; alistamiento y movilización de las fuerzas y elementos necesarios para la defensa; servicio de reclutamiento y servicio de administración.

En el Apostadero Naval de Valparaíso, parte importante dentro de este último servicio era la administración de los arsenales de Marina, que comprendían los almacenes donde se guardaban los elementos para el aprovisionamiento de los buques y de las secciones terrestres; de las maestranzas, donde se efectuaban reparaciones a naves y armamentos de guerra y se confeccionaban piezas integrantes de máquinas y artículos indispensables que no era posible obtener en el comercio; de los servicios de aprovisionamiento de agua y carbón para los buques de la escuadra y los de movilización de carga y otros menores relacionados con el abastecimiento de ellos.

Dependían también de la Comandancia en Jefe del Apostadero el servicio de Artillería de Costa y los puntos fortificados dentro del territorio comprendido en su jurisdicción; el Hospital Naval, de reciente instalación; el Cuartel N° 1 de la Armada, para albergar a los tripulantes en tránsito a sus respectivas destinaciones, y donde funcionaba, además, la Escuela de Comunicaciones; la Base de Aviación Naval de Quintero, principal núcleo de aviación naval; la Escuela Naval y la Escuela de Mecánicos, con excepción de lo referente al régimen interno de estos establecimientos de enseñanza naval.

Administrativamente, dependían del Apostadero las siguientes reparticiones y secciones:

Departamento de Sanidad Naval

Oficina directora del Servicio de Sanidad de la Armada.

Comisaría General de la Armada

Oficina pagadora y contralora del servicio de valores en lo relacionado con los aspectos económicos del Apostadero.

Comisaría del Material

Para controlar la administración de las especies.

Sección Artillería y Municiones

Dividida en dos subsecciones: Artillería y Municiones, encargadas del aprovisionamiento de armamento y municiones de guerra a los buques y fuertes.

Comisión de Compras

Responsable de las adquisiciones de artículos que no se efectuaban por propuestas públicas.

Auditoría del Apostadero

Oficina encargada de informar sobre cuestiones de carácter legal.

El Comandante en Jefe era, también, juez naval de su jurisdicción, y como tal, le correspondía fallar en los sumarios y procesos producidos dentro del radio de su dependencia. Para la substanciación de las causas contaba con la fiscalía del Juzgado Naval.

La Comandancia en Jefe del Apostadero Naval de Valparaíso, por estar situada en el mayor centro comercial del país, hacía el servicio de petición, estudio y trámite de las propuestas públicas para el aprovisionamiento de los almacenes, las construcciones que se efectuaban dentro de su jurisdicción, y el aprovisionamiento de víveres, carbón, embarcaciones menores, etc.

Mediante este servicio, el Apostadero Naval contribuía al progreso general del país, por cuanto las adquisiciones que hacía de telas, pinturas, maderas, jarcias, escobillas, medicinas y materiales para la construcción de embarcaciones menores, significaban órdenes de compra de importancia para el comercio y la industria nacional. Los reglamentos de aprovisionamiento establecían la preferencia

para la industria nacional, aún cuando los precios resultaran un 10% más subidos en la competencia con artículos extranjeros similares.

Como primer Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Valparaíso y Director del Territorio Marítimo, fue designado el capitán de navío Luis A. Escobar Molina, por Decreto Supremo N° 1130 de 23 de mayo de 1927.

El Apostadero Naval de Talcahuano

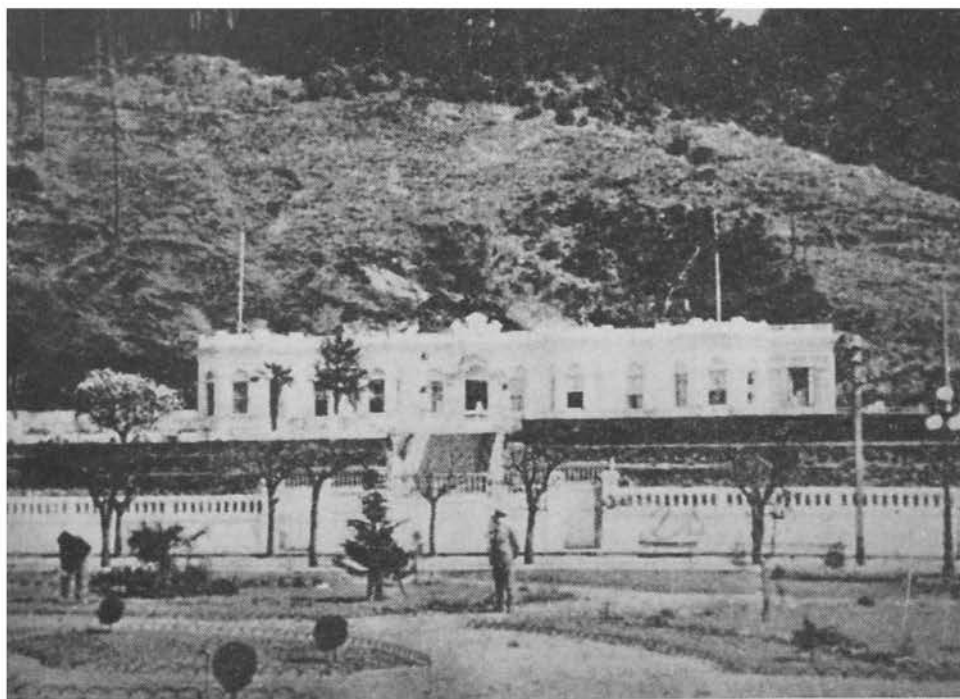
Chile poseía en el año 1875 una importante Escuadra, pero carecía de un puerto con arsenales y diques especiales para el mantenimiento, reparaciones y limpieza de los fondos de sus blindados. Ante la evidencia de esta necesidad, las autoridades de la Armada propiciaron la idea de construir un dique seco para atender a la flota, y que a la vez pudiese prestar iguales servicios a la Marina Mercante. Luego de infructuosas tentativas, en 1877 el Gobierno encargó al ingeniero Sr. Leveque el estudio de un proyecto de dique seco, con un presupuesto ascendente a \$ 1.500.000. Se optó por la bahía de Talcahuano, pero los trabajos sólo se iniciaron en agosto de 1880, dándose principio a la obra con la construc-

ción de un edificio destinado a oficinas y habitaciones para el jefe.

Por razones de carácter técnico, el presupuesto anterior tuvo variaciones, y en 1881 fue necesario nombrar una comisión integrada por el Sr. Leveque y los ingenieros D.V. Santa María y Valentín Martínez, para que hicieran los estudios necesarios e informaran a las autoridades. El ingeniero Martínez presentó el informe con fecha 15 de abril de 1882.

En 1883 se comisionó al ingeniero don Justo Dirks, para que propusiera los planos para el dique N° 1. Estos fueron presentados al Ministerio de Marina el 15 de septiembre de ese año. A partir de esta fecha se pudo apreciar un lento avance en las obras, las cuales adquirieron un real impulso sólo en 1888, cuando el Presidente Balmaceda, por Decreto Supremo de 2 de febrero, pidió propuestas para la construcción de un dique seco en la bahía de Talcahuano. El mismo decreto indicaba que la obra se debería construir en conformidad a los planos y especificaciones contenidas en el proyecto del ingeniero señor Dirks.

La inauguración por el Presidente Balmaceda de las obras propiamente tales, tuvo lugar el 15 de diciembre de 1890.



Apostadero Naval de Talcahuano (1928). Vista panorámica del edificio que ocupan las oficinas de esta repartición de la Armada.

Terminada la construcción del dique N° 1, a principios del año 1895, se ordenó llevar a cabo las primeras pruebas oficiales, carenando los fondos al monitor "Huáscar" y al blindado "Almirante Cochrane".

Desde entonces el dique ha prestado valiosísimos servicios a las Marinas de Guerra y Mercante, especialmente a esta última, que pudo aprovechar sus instalaciones durante el tiempo en el cual Valparaíso estuvo sin dique flotante por haberlo perdido en un gran temporal el año 1919.

Por Decreto Supremo N° 87 de 29 de enero de 1895 se mandó constituir en el puerto de Talcahuano un Apostadero Naval dependiente de la Comandancia General de Marina, y al cual se subordinaron accidentalmente los buques financiados en esa fecha en Talcahuano y los que en el futuro se le asignarían en carácter permanente. El mismo decreto estableció que el jefe del apostadero se encargaría, especialmente, de estudiar y dirigir los trabajos relativos a la recepción del dique y de los edificios de Talcahuano pertenecientes al Ministerio de Marina, así como de proponer las medidas de administración y efectuar los estudios para la instalación de un arsenal.

El Apostadero Naval de Talcahuano alcanzó un inmenso desarrollo posteriormente a la construcción del dique N° 1. Sucesivamente se construyeron las maestranzas de mecánica y de carpintería; el taller de electricidad, que fue dotado con materiales empleados en la exposición de Buffalo en 1903; el edificio de la administración de diques, donde se instalaron las oficinas de la superintendencia de diques, ayudantía, contaduría, inspección de máquinas y construcciones navales; los almacenes generales, situados al costado del dique N° 1 y la dársena de reparaciones a flote.

Los estudios preliminares para la construcción del dique de carena N° 2 comenzaron en el año 1905. Hechos los sondeos geológicos e hidrológicos y confeccionados los planos, especificaciones y presupuestos, el Gobierno, por Decreto Supremo N° 1334 de 10 de septiembre de 1909, pidió propuestas públicas para la ejecución de dicha obra. Estudiadas ellas, se convino en aceptar la de la em-

presa francesa formada por los ingenieros Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot.

Posteriormente se construyeron la central de fuerza eléctrica, el círculo de oficiales, hospitales, cuartel del arsenal, casas habitaciones para los jefes y oficiales del apostadero y una población obrera.

El Apostadero Naval de Magallanes

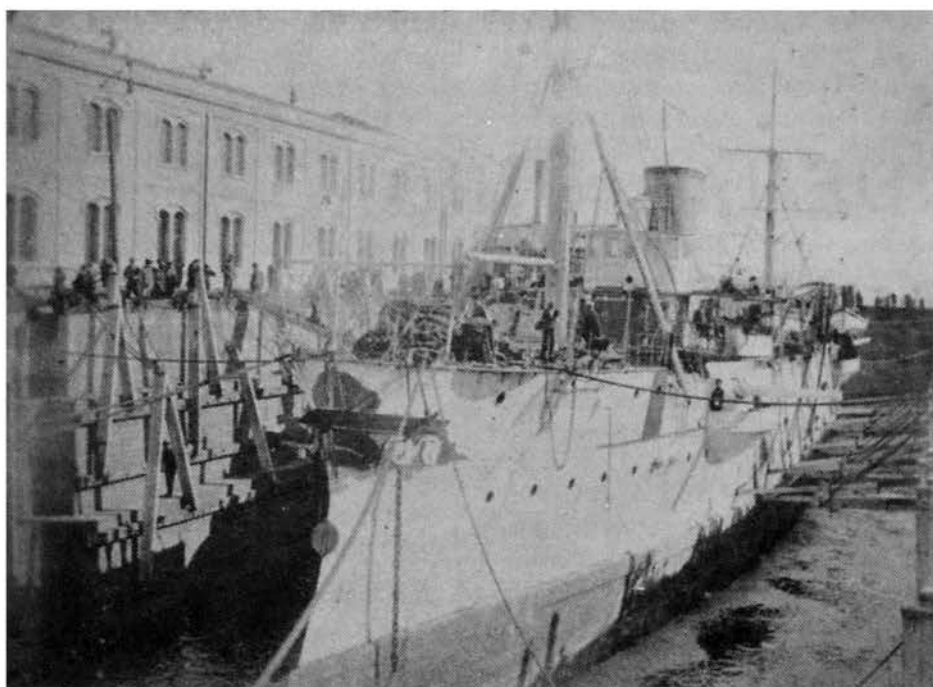
Fue creado en el año 1895, nombrándose como jefe al entonces gobernador civil, capitán de navío don Manuel Señoret Astaburuaga, quien permaneció en el cargo hasta fines de 1896, año en que este apostadero fue transitoriamente suprimido.

En 1898, con la Ley Orgánica de la Marina dictada en la administración de don Jorge Montt, se restableció nuevamente el apostadero de Magallanes, nombrándose Comandante en Jefe al capitán de navío Leoncio Valenzuela, y mayor de órdenes al capitán de fragata Víctor M. Donoso.

En el año 1900, a iniciativa del Vicealmirante Jorge Montt, se instaló en Punta Arenas la maestranza del Apostadero Naval, para hacer en ella las reparaciones necesarias a los buques de la Armada. Su fundación tuvo lugar el 1° de enero de ese año, dándose principio a las faenas en unos galpones situados al lado de la Gobernación Marítima. Su único material lo componían dos fraguas, dos tornillos, un fuelle, dos bigornias y un taladro a mano.

Mientras tanto era construido el edificio de Avenida Independencia. En 1902 fueron adquiridos dos tornos para la maestranza y fue necesario instalar un motor. Fue instalado el primero, que salió de los talleres de fundición Lever Murphy de Caleta Abarca, en Viña del Mar, y por ende, de fabricación nacional.

En 1903 se construyó un varadero para las reparaciones de los remolcadores. En 1904, cuando la maestranza contaba con más maquinaria, llegada desde Europa y del norte del país, se hizo necesario instalar un motor más grande. Ese mismo año se terminó de construir otro edificio, que quedó situado entre las calles 21 de mayo y Aconcagua. En él se



El crucero "Presidente Errázuriz" en el Dique de Carena.

instaló la fundición, que inició sus faenas el 19 de junio de 1904 con la fabricación de una placa de bronce conmemorativa de la fecha.

En 1907 fue terminado un edificio para el taller de herrería, prolongando hacia la playa el del taller de mecánica.

En 1912 fue colocado un cabrestante en el varadero, para subir con más facilidad a sus gradas los remolcadores que entraban a reparaciones.

En 1914 fue instalado un motor a gas pobre, de 58 caballos efectivos, apropiado para quemar coke. Más tarde se colo-

có a este motor un mecanismo ideado por el inspector de máquinas, Sr. Ignacio Toro, con el propósito de poder emplear carbón regional en lugar de coke; con esto se llegó a obtener una apreciable economía. Este motor fue empleado para mover las máquinas de los diversos talleres y reemplazó a la maquinaria a vapor de Lever Murphy. Posteriormente fue instalado un martinete neumático.

Los trabajos que ejecutaba la maestraza eran los concernientes a las reparaciones de los escampavías, servicio de boyas, radioestaciones y demás dependencias de este apostadero.