

¿ES BICENTENARIA LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL?

Gonzalo Codina Díaz*

Resumen

En la actualidad la autoridad marítima nacional, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), celebra su aniversario cada 30 de agosto, fecha de promulgación de la ley que fijó el territorio marítimo de la República, con 11 gobernaciones marítimas dependientes del Comandante General de Marina, en 1848. Sin embargo, hechos anteriores indican que la autoridad marítima siempre fue parte de la República.

Palabras clave: Bicentenario, autoridad marítima, Directemar, territorio marítimo.

Encontrándonos a mediados del año 2017, se desarrollan las actividades conmemorativas del Bicentenario de la Armada de Chile, que en su condición de institución fundacional de la República nació con la patria, sin que sea posible determinar una fecha exacta de su inicio o de su fundación. En efecto, la Marina de Chile fue creándose al ritmo de la visión de nuestros padres de la patria y de los propios acontecimientos que le fueron dando vida y forma a esta institución. Por ello es que se tiene previsto celebrar sus 200 años de existencia con actividades que se desarrollarán entre los años 2017 y 2018, dado que entre 1817 y 1818, se llevaron a cabo relevantes actos que determinaron la conformación de la incipiente Armada.

En dicho marco y en paralelo con la creación de una fuerza naval, por cierto imprescindible para su independencia, Chile oficializa la marina mercante nacional, el 26 de junio de 1818, cuando el director supremo don Bernardo O'Higgins, otorga la primera patente de comercio marítimo a una nave mercante chilena. La preclara visión de O'Higgins auguró que ese paso era vital para

el desarrollo que requería perentoriamente una nación que iniciaba su vida independiente y que a la sazón se encontraba completamente aislada del resto del mundo, por su posición y geografía y también por su lejanía, haciéndola totalmente dependiente del mar.

Contábamos por entonces con una naciente marina mercante bajo la bandera de Chile y una fuerza naval para protegerla y defender la soberanía recién ganada. Es de justicia recordar, que dicha fuerza también sirvió de apoyo a otras naciones latinoamericanas para la consolidación de sus procesos de independencia.

Junto a lo anterior, la naciente República debió establecer sus propias normas marítimas y crear las instancias necesarias para su implementación, control y fiscalización del cumplimiento de éstas. Cabe tener presente que Chile, como colonia del reino de España, contaba con normas y autoridades que ejercían ese control y la consiguiente fiscalización, claro está, para beneficio de la corona. Establecida la nueva nación, se dictaron variadas normativas que

* Capitán de navío. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. (gcodina@dgtm.cl).



regulararon el comercio marítimo y establecieron las respectivas autoridades marítimas, que no fueron sino las continuadoras de las existentes, ahora sí, para beneficio de Chile.

La primera autoridad marítima nacional, fue el capitán de puerto de Valparaíso, cargo creado por la junta de gobierno presidida por el general don José Miguel Carrera, para el cual fue designado, el 14 de abril de 1813, el marino mercante de origen francés, don Juan José Tortel Maschet. Además, Tortel tuvo el honor de ser el primer oficial de la incipiente marina de guerra, con el grado de teniente de navío.

Poco duró esa inspiración marítima de la naciente patria bajo el gobierno de Carrera. El desastre de Rancagua, el 1 y el 2 de octubre de 1814, permite que España reconquiste el control de tierras y mares, hasta su recuperación por el Ejército Libertador tras la batalla de Chacabuco en febrero de 1817. Ese mismo año el nuevo gobierno patriota, encabezado por don Bernardo O'Higgins, designó nuevamente como capitán de puerto de Valparaíso al mismo Juan José Tortel, quien además fue nombrado comandante interino de marina, puesto que posteriormente entregó al capitán de primera clase don Manuel Blanco Encalada.

Visto lo anterior, se podría afirmar entonces que desde 1817 el Estado de Chile cuenta con una autoridad marítima nacional y la ejerció a través de sucesivos actos administrativos y de

hecho, que permiten manifestar que la autoridad marítima podría ser considerada bicentenario.

Antecedentes

Para una mejor comprensión del lector, se resume en forma cronológica algunos de los principales acontecimientos que fueron conformando la autoridad marítima nacional y que sustentan la afirmación de que esa autoridad - hoy a cargo de la Directemar, nació en la práctica en los albores de la patria.

En esos antecedentes es posible asentar que desde los primeros años de la República se ejercieron cargos con atribuciones y poderes que se mantienen hasta hoy y que fueron conformando la estructura jurídica y operativa de la autoridad marítima nacional. En ellos se forjaron los parámetros y moldes de las disposiciones creadas para que Chile tuviese una certera visión marítima de su destino, sustentada con el apoyo decisivo de la geografía y la consiguiente dependencia del comercio marítimo.

Antecedentes previos al 30 de agosto de 1848.

- **Período antes de la independencia**
- 1793: Ordenanzas generales de la Armada Naval (española). Se implantaron normas

“De la Policía General de los puertos y otros cualquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puerto y de las obligaciones de éstos en 194 artículos.”

Art. 2.- A fin de que estas reglas tengan efecto, habrá en cada puerto de comercio de los “Reynos” un “Xefe” o Cabo, denominado Capitán de Puerto, que las lleve a práctica y vele contra su infracción.

Art. 17.- El cargo y mando del Capitán de Puerto, se entiende desde lo más interior de el de su destino hasta las puntas salientes a la mar, ...el Alcalde de Mar, el Director del Gremio o Cabo de Matrículas que haya que regentar en materias de fondeadero, ha de ser nombrado por el Capitán de Puerto, a quien estará subordinado...

Art. 19.- Del establecimiento de Prácticos, tendrá siempre el Capitán de Puerto facultad para corregirlos y suspenderlos, dando cuenta al Capitán General del Departamento.

Art. 137.- Nadie podrá arrojar en el puerto basuras ni escombros, que deberán recogerse en tinajas, si fuese necesario, para estos depósitos abrir fosos, o hacer estacadas o paredones.

Art. 170.- “Será de cargo del Capitán de Puerto la cobranza de derechos unidos de “anchorage”, linterna y limpia...”

Art. 171.- Cobrará para sí de todo mercante el derecho de Capitania.

- **1794:** el virrey del Perú hizo confeccionar un reglamento a través de su Cuerpo de Real Armada, llamado “Instrucciones formadas por el Excmo. Sr. Virrey para el gobierno de los Capitanes de Puerto.”
- **1794:** el Gobernador don Ambrosio O’Higgins dispuso “Se propondrá desde luego a S.M. la creación de Capitanes de Puerto como útiles y convenientes para asegurar el orden y la facilidad del comercio...”
- **1802:** “Ordenanzas de S.M. para el Régimen y Gobierno Militar de la Matrículas de Mar”

Carlos IV). “Los Comandantes de Provincia son Jefes de los Capitanes de Puerto.... Los Capitanes de Puerto ejercerán todas sus funciones de sus empleos en calidad de subalternos suyos...”

- **Todas** estas normas elaboradas, constituirían una preciosa herencia para los gobiernos americanos, entre ellos Chile, donde fueron mantenidas en vigencia durante los primeros años siguientes a la emancipación.

■ **La independencia. (Patria vieja)**

- 21 de febrero de 1811: se dictó decreto que estableció el libre comercio a través de los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, con el propósito de permitir el intercambio mercantil con todos los países amigos de España o neutrales y el desarrollo de la agricultura y de la industria. Todos los otros puertos quedaron reservados sólo para el comercio de cabotaje bajo bandera chilena.
- 1813: se dictó el reglamento para la apertura y fomento del comercio y navegación. Entre otros se establecieron diversos derechos aduaneros y se rebajaron los impuestos a los comerciantes chilenos que transportaban mercancías en naves propias, con el fin de protegerlos y los extranjeros fueron excluidos del comercio interno.
- 14 de abril de 1813: el Gobierno, derivado de la libertad de comercio se vio en la necesidad de designar una autoridad marítima que velara por el buen orden y eficiencia de la actividad, para lo cual nombró al marino mercante de origen francés don Juan José Tortel, con el grado de teniente de navío, constituyéndose en el primer oficial de la incipiente marina de guerra.
- Si bien las ordenanzas navales de 1793 y las de 1802, esta última en lo referente a las matrículas de mar, se mantenían vigentes “en todo su rigor y fuerza”, no se alcanzó a formar un organismo específico que ejerciera las funciones de policía marítima, fluvial y lacustre.
- La conformación legal de una autoridad marítima no llegó a concretarse, ya que la reconquista española, a partir de la batalla

- de Rancagua, abortó todas las iniciativas patriotas.
- **Período posterior batalla de Chacabuco: (Patria nueva)**
 - 1817: el ministro de Guerra don José Ignacio Zenteno, inicia la búsqueda de medios humanos y materiales para organizar las primeras fuerzas navales patriotas, designando a Juan José Tortel como capitán de puerto de Valparaíso, recuperando la función de autoridad marítima que ya había ostentado.
 - 1817: se crea el cargo de Comandante Interino de Marina, el cual recayó en el mismo capitán de puerto Don Juan José Tortel.
 - 26 de Junio de 1818: el director supremo otorga la primera patente de comercio marítimo en Chile, a la fragata *Jertrudis de la Fortuna*. Fecha que se conmemora oficialmente el nacimiento de la marina mercante nacional.
 - 26 de Junio 1818: se crea la Comandancia General de Marina y asume el capitán de primera clase don Manuel Blanco Encalada y recibe el cargo de Tortel, (capitán de puerto de Valparaíso).
 - 14 de Julio de 1819: O'Higgins y Zenteno envían documento al Senado sobre el fomento de la marina mercante nacional:

El fomento de nuestra marina mercantil pide toda la atención del Gobierno y el mayor tesón para conservarla y engrandecerla. Ella, como todo establecimiento incipiente, necesita de excepciones y franquicias para que los armadores hallen compensación entre sus gastos primarios y sus débiles especulaciones... ... Del seno de sus buques es de donde han de salir los perfectos marineros de que debe tripularse paulatinamente la escuadra y estos son los que... sabrán obedecerlas y hacerla estable y temible ...
 - 16 de octubre de 1819: Bernardo O'Higgins, dicta un decreto sobre el libre uso del mar por los pescadores. Destaca en su artículo 5°, el cual establece que "Por ribera deberá entenderse el distrito de 80 varas de playa desde la más alta marea."
 - 1822: se dicta nuevo reglamento de comercio, que estableció una nueva clasificación para los puertos de Chile: Valparaíso pasó a ser puerto principal: Coquimbo, Talcahuano, y San Carlos de Chiloé (Ancud), puertos mayores y todos los demás menores. A estos últimos sólo podían recalar naves chilenas. También se habilitaron los puertos de Huasco y Copiapó (Caldera) para naves extranjeras sólo para embarcar cobre.
 - 1824: Muelle en Valparaíso, pese a que se propició un muelle para el puerto principal, un temporal varo la fragata *Valdivia* (Ex *Esmeralda* capturada por Cochrane en el Callao) en la playa inmediata al resguardo, en una posición tal que con pocos recursos paso a ser el primer muelle fiscal del puerto (levantado en lo que es hoy la Plaza Sotomayor). El primer muelle de Valparaíso, se construyó alrededor del año 1808, frente a la cueva del chivato, es decir, donde hoy está el edificio del diario *El Mercurio* en calle Esmeralda.
 - 1826: se crea la capitania de puerto de San Carlos de Ancud.
 - 1827: se dictó un reglamento provisorio para el comercio de cabotaje, que ratificó la política de reserva de éste para barcos chilenos.
 - 1829: se crea la comandancia de matrícula en Valparaíso. Independiente del capitán de puerto, excepto si necesitara de fuerzas para auxilio. Artículo 2° "todo hombre de mar, pescador, o cuya industria tenga relación con el mar, será matriculado, exceptuando a los criados". De este modo los matriculados pasaron a constituir una especie de reserva naval.
 - Hasta 1829, las autoridades de los puertos eran: capitán de puerto de Coquimbo, Valparaíso, Constitución, Talcahuano y Chiloé.
 - 1830: se nombra a don Diego Portales como ministro de los departamentos de RR.EE., del Interior y de Guerra y Marina. Portales,

- de visión marítima similar a la de O'Higgins comprendió que Chile tenía su destino en el mar, por tal razón impulsó una política de desarrollo de la marina mercante nacional, con medidas tales como, que el cabotaje exclusivo y la propiedad nacional de los buques, junto a las tripulaciones y mandos formados por chilenos.
- 19 de julio de 1830: el capitán de puerto de Valparaíso, dicta un reglamento de policía para el puerto.
 - 30 de julio de 1833: Don Diego Portales, a la fecha gobernador de Valparaíso y Comandante General de Marina, oficia sobre el combate al contrabando "me parece que el remedio más eficaz que puede aplicarse a este mal, es que el Gobierno destine uno de los buques de guerra exclusivamente para Guardacostas."
 - 7 de agosto de 1834: se dicta ley que estableció derechos de anclaje, de tonelada y de rol. Los dos primeros cobrados por Aduana y el de Rol, lo cobraban los capitanes de puerto a mercantes nacionales y extranjeros "como única compensación del rol certificado que deben darles y de auxilio en caso de reclamarlos también estarán obligados a prestar para la aprensión de los marineros desertores."
 - 7 de octubre de 1834: ya se tramitaba un proyecto de ley sobre faros y señales. Mientras tanto se disponía a las naves el uso de ciertas banderas numeradas, para su control, por el capitán de puerto.
 - 1834 a 1848: El gobierno promulga diversas leyes de apoyo a los armadores nacionales, a través de privilegios y exenciones tributarias, sin embargo, el negocio era muy oneroso y a mediados de siglo la marina mercante estaba formada principalmente por barcos, capitales financieros y tripulaciones de origen extranjero.
 - 25 de agosto de 1835: se concede a don Guillermo Wheelwright, privilegio exclusivo por 10 años para establecer navegación por buque a vapor en nuestros puertos abiertos al comercio de cabotaje... Organizando en Inglaterra la *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC), recalando el 15 de octubre de 1839, las 2 primeras naves de la carrera, el *Chile* y el *Perú*.
 - 28 de julio de 1836: el presidente de la República, don José Joaquín Prieto, con el ministro de Guerra y Marina don Diego Portales, dictan la primera ley de navegación. Compuesta de 34 artículos que establecían las condiciones para ser nave chilena, fomentaba el uso de los astilleros nacionales y extendía algunos privilegios otorgados a diferentes naves previamente.
 - 1° de febrero de 1837: se asigna al ministerio de Guerra y Marina, responsabilidades precisas sobre la conservación y reparación de los puertos y su policía; 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 otros destinados a la seguridad en la entrada y salida y permanencia de las naves en los puertos y todo cuanto se relacionaba con asuntos navales.
 - 1838: se construye el primer faro de Valparaíso en Punta Ángeles, que reemplazó una rudimentaria señal luminosa en el mismo lugar instalada por el cabildo de Valparaíso. Ya se había dispuesto unas "Instrucciones para entrar en el puerto de Valparaíso gobernándose por el farol situado en Playa Ancha: ...la señal se podía distinguir a una distancia de 10 leguas en tiempo claro..."
 - 1° de octubre de 1838: se comienza a cobrar derechos de faro a las naves que recalaban a Valparaíso, a razón de un octavo de real por tonelada para naves extranjeras.
 - 1843: Goleta *Ancud*, recalca a puerto del hambre y Juan Williams, toma posesión para Chile del estrecho de Magallanes, funda fuerte Bulnes y más tarde se funda Punta Arenas. La creación de un puerto en el estrecho dio importancia a éste como ruta de navegación y como escala logística para las embarcaciones que debían surcar sus aguas, a la vez hizo necesarias las exploraciones hidrográficas y las labores de señalización marítima que le dieran seguridad a la navegación.

- 1847: se hace entrega de cuatro lanchas compradas por el fisco, destinadas para el mejor servicio de los puertos y como guardacostas.
- Finalmente, el 30 de agosto de 1848, se dictó la ley que fijaba el territorio marítimo de Chile, formado por un solo departamento, bajo la dirección y mando del Comandante General de Marina, subordinado al ministro del ramo y se establecieron 11 gobernaciones marítimas, las cuales se indican:
 - Atacama: Desde límite norte hasta Chañaral.
 - Coquimbo: Desde Chañaral hasta la boca del río Choapa.
 - Aconcagua: Desde Río Choapa hasta norte bahía de Horcón.
 - Valparaíso: Desde norte bahía de Horcón hasta boca del río Rapel.
 - Colchagua: Desde el río Rapel hasta el río Mataquito.
 - Maule: Desde el río Mataquito hasta el río Itata.
 - Concepción: Desde el río Itata hasta el río Cautín o Imperial.
 - Valdivia: Desde el río Cautín o Imperial hasta caleta Güeyusco (hoy Guayusca, Bahía de San Pedro).
 - Chiloé: Desde caleta Gueyusca, todo el mar que rodea a la isla, hasta península de Tres Montes.
 - Magallanes: El mar y costas e islas al sur de la península de Tres Montes.
 - Juan Fernández: Mar e islas del archipiélago y el de San Feliz y San Ambrosio.

Considerando que esta Ley fue la primera que dio una organización efectiva a la autoridad marítima como tal, la fecha de su dictación pasó a ser considerada como la de creación del servicio del litoral y así se encuentra establecido en el Ceremonial Naval de 1992, mediante el cual se norma las actividades protocolares y de ceremonial para diferentes ocasiones, entre otras la celebración de los aniversarios y días conmemorativos a las distintas especialidades y efemérides relevantes de la Armada de Chile

Conclusiones

- La reglamentación naval dispone las fechas conmemorativas que resaltan hechos relevantes de nuestra historia naval y que pasan a constituirse en las fechas de los diferentes aniversarios de los distintos escalafones y especialidades que conforman la institución.
- Sin desmerecer la importancia de la ley que estableció el territorio marítimo de la República y que instituye una fecha propicia para celebrar el aniversario del servicio del litoral, los hechos descritos precedentemente, dan cuenta que la autoridad marítima como tal, existió desde antes de la independencia y luego se reafirmó durante la patria nueva, a partir del nombramiento del primer capitán de puerto en Valparaíso en 1817. Lo anterior y los consiguientes actos administrativos, normativos y de hecho, sobre la autoridad marítima que se han comentados, permitirían inferir que dicha autoridad podría ser considerada Bicentenario.

BIBLIOGRAFÍA

1. Rivera Marfan, Jaime, con la colaboración de Garín Jimenez, Jorge. Historia de la Autoridad Marítima en Chile, 455 páginas, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Imprenta de la Armada de Chile, junio de 1998.
2. Balmelli Urrutia, Horacio, Capitán de Fragata LT®, Juan José Tortel: Nuestro Primer Capitán de Puerto, Revista de Marina 1999/2.
3. Historia Política Legislativa del Congreso Nacional de Chile, Reseña Bibliográfica Parlamentaria de Don Juan José Tortel Maschet.