

ORÍGENES Y DESARROLLO DE LA PRIMERA ZONA NAVAL

Oscar Ignacio Castillo Paul*

Resumen

El autor hace un recorrido histórico por las distintas formas de organización que la Armada ha conformado en torno al primer puerto de la República, desde su creación como apostadero a la actual Primera Zona Naval. Se destacan las responsabilidades jurisdiccionales sobre la isla de Pascua y la Antártica.

Palabras clave: Armada de Chile, primera zona naval, apostadero naval, historia naval.

El conocimiento y estudio histórico de los orígenes y evolución de la Primera Zona Naval, constituye un tema de singular importancia para el acervo historiográfico institucional en materia naval, marítima, profesional y de leyes y reglamentos. Sin perjuicio de lo anterior, se trata de una línea de investigación que ha sido escasamente abordada en la actualidad, no obstante lo cual sus principales referentes los constituyen estudios monográficos de índole interno, esto es, efectuados por oficiales y empleados civiles que hacia la década de 1960 visualizaron la importancia de identificar, caracterizar y poner en valor el rol e importancia de esta circunscripción naval, tanto desde el punto de vista de su gestión operativa y de ayuda a la comunidad en tiempos de paz, cuanto en materia de su vinculación geopolítica, logística y estratégica con otras áreas del territorio nacional como la isla de Rapa Nui o Pascua –en Chile Polinésico- y la Tierra de O’Higgins –en el Territorio

Chileno Antártico-. Este trabajo hace un intento por dar a conocer y sintetizar los principales hitos y componentes dentro de este proceso organizacional naval, para lo cual nos hemos basado en bibliografía especializada, artículos publicados en *Revista de Marina* y *Revista Vigía* a lo largo del siglos XX y XXI, y además en el análisis de diferentes decretos que sustentan y explican el desarrollo de este importante proceso de cambios y modernizaciones en la orgánica de la Armada de Chile.

Análisis de los antecedentes

A partir del trabajo de análisis de los diferentes documentos, informes y publicaciones existentes en el archivo y biblioteca histórica de la Armada, nos ha sido posible identificar los siguientes hitos y acontecimientos dentro del proceso de origen, creación y desarrollo de la actual Primera Zona Naval.

* Profesor de Estado en Historia, Geografía y Educación Cívica. Magíster (T) en Historia de Chile y América Latina, Universidad de Valparaíso. (controldecalidad@armada.cl).



■ Apostadero Naval de Valparaíso.

■ El proceso de creación de la Primera Zona Naval se inicia hacia el año 1927, durante el gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo, y se manifiesta en el establecimiento del Apostadero Naval Valparaíso. El nacimiento de esta nueva dependencia de la Marina chilena vino a constituirse en el complemento natural de los otros dos organismos de similares características que -a la fecha- ya existían en Talcahuano, provincia de Concepción, actual región del Bío-Bío y Magallanes –en la provincia del mismo nombre con sede en la ciudad de Punta Arenas. Con este hecho, se concentraban en Valparaíso en calidad de sede naval, administrativa, logística, operativa y de gestión todos los servicios superiores con que contaba la Armada en ese tiempo. El fundamento legal que posibilitó la creación del apostadero en Valparaíso y –en consecuencia- que permitió una nueva y mejor administración y orgánica del sistema naval está dado por el D.S. N° 1077 de fecha 14 de mayo del año 1927, y que tuvo por misión “reorganizar los servicios superiores de la Armada”, lo que significaría “dividir el litoral de la república en cinco apostaderos navales, a saber: Arica, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Magallanes”.

■ La bibliografía y documentos revisados nos permiten constatar que la jurisdicción y control de cada uno de estos apostaderos fue fijada por el mismo decreto, estableciéndose que ellos dependerían directamente del ministro de Marina y que el comandante del Apostadero Naval de Valparaíso cumpliría también las funciones de director del Territorio Marítimo. Así, se ha podido constatar, a partir de esta investigación, que las funciones del comandante en jefe de apostaderos eran amplias y variadas abarcando campos tan diversos como el control y la defensa de las costas chilenas, la regulación y administración del tráfico marítimo, la seguridad y operatividad de las radiocomunicaciones y el servicio de reclutamiento en tiempos de paz. En el caso concreto, del naciente Apostadero Naval de Valparaíso –antesala de la Primera Zona Naval- la documentación revisada nos informa que éste comprendía desde “el litoral de las Gobernaciones Marítimas de Atacama, Coquimbo y Valparaíso, hasta la desembocadura del río Mataquito por el sur”. Por ende, se trataba de una circunscripción administrativa de la Armada que comprendía una porción del espacio continental de Chile en América y del océano Pacífico adyacente,



■ Monumento a los héroes de Iquique, Valparaíso 1922.

asociado a la parte meridional del desierto de Atacama –principalmente desde el puerto de Chañaral –por el norte- y en dirección a la costa de la provincia de Curicó, en la actual región del Maule –por el sur-.

■ Desde el punto de vista de las jefaturas que asumieron el mando y control del Apostadero Naval de Valparaíso, la revisión bibliográfica destaca el hecho de que los diferentes oficiales superiores siempre buscaron administrar con eficiencia esta amplia circunscripción marítima y costera, pese a la problemática que suponía el aislamiento relativo de lugares como Rapa Nui o Pascua –en medio del Pacífico- y el área de la naciente base Arturo Prat en la Antártica chilena. A ello se agregaba el hecho de que a las altas responsabilidades propias de la jefatura militar del Apostadero se agregaba aquella inherente al control y manejo del espacio marítimo vinculado al litoral de Chile semiárido y templado-mediterráneo, desde Atacama a la costa maulina, más las áreas polinésica y antártica. Sin perjuicio de lo anterior, es importante destacar que en la medida en que transcurre el siglo XX se advierte un proceso de incremento en la complejidad técnica, administrativa y operativa del quehacer de los apostaderos, situación de la cual no quedará exento el recinto ubicado en Valparaíso. Respecto de los mandos, se advierte el hecho de que cada administración otorgará

su impronta, su sello a las tareas institucionales, destacando en este proceso la gestión del capitán de navío Luis Escobar Molina quien dirigirá los destinos del Apostadero entre el 23 de mayo de 1927 y el 3 de marzo de 1928, tanto en calidad de comandante en jefe como también en su condición de director del Territorio Marítimo. En efecto, el comandante Escobar Molina desarrollará un activo trabajo de integración y proyección

institucional –a través del Apostadero- con las posesiones insulares como archipiélago de Juan Fernández e isla de Pascua, y secundariamente con la patagonia occidental, principalmente, contribuyendo al desarrollo, abastecimiento y soberanía de localidades como Puerto Aisén, Puerto Yungay, Caleta Tortel, Punta Arenas y la Tierra de O’Higgins –en la Antártica- durante la breve época estival. Luego, a la figura del comandante Escobar –nombrado para este importante cargo por D.S. 1130, de mayo 23 de 1927- le sucederá la del contraalmirante Hipólito Marchant Morales, quien se desempeñará en ambos cargos hasta el 17 de mayo de 1929, para ser sucedido por el contraalmirante Francisco Nieto Gallegos. Así, a continuación del almirante Nieto vendrá la administración del contraalmirante Felipe Wiegand Rodríguez, observándose durante la década de los años 20 a los 30, del siglo XX, el fenómeno de la colaboración permanente de la Marina con otros organismos del Estado y del propio Gobierno regional de la época: ejemplo de ello serán la participación del almirante Marchant Morales como asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores y del almirante Nieto como intendente de Aconcagua, es decir, del espacio geográfico que hoy corresponde a la región de Valparaíso. En síntesis, el quehacer profesional de algunos altos oficiales navales chilenos del primer tercio

del siglo XX se materializará en su reconocimiento por parte las autoridades de Gobierno de la época al ser asignados a cargos de confianza para el Estado chileno.

■ Con posterioridad al primer gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo, es decir, al comienzo de la década de 1930, etapa de la historia patria en que dirige los destinos del país el presidente Arturo Alessandri Palma (1932-1938), la Armada llevará a cabo un nuevo proceso de división administrativa y jurisdiccional del litoral de la República de Chile. Este hecho, también contribuirá a redefinir las funciones, misión, gestión operativa, de mando y control del Apostadero Naval del puerto de Valparaíso, y con ello las tareas de aquellos recintos navales emplazados en la bahía de Talcahuano –en la costa de la provincia de Concepción, actual región del Bío-Bío- y en Punta Arenas –en la región de Magallanes y Antártica chilena-. Esta reorganización de los tres apostaderos y, en consecuencia, del territorio marítimo de Chile sudamericano, insular occidental y antártico, está sustentada jurídicamente en el Decreto Supremo N° 1182, de fecha 29 de agosto del año 1932. Esta nueva readecuación del territorio marítimo de la república a las necesidades del Chile de la época y -con ello- de sus dependencias de vocación naval significa el desarrollo de un proceso de ajuste y modernización de los servicios superiores de la Armada, situación que –en definitiva- explica el mantener sólo tres apostaderos navales: Valparaíso, Talcahuano y Magallanes, este último, en el bordemar de la ciudad de Punta Arenas. Con esta nueva organización del territorio marítimo de Chile se buscará optimizar los recursos materiales y humanos, y operar institucionalmente desde tres espacios geográfico-marítimos y estratégicos diferentes: Valparaíso –un puerto comercial activo- que servirá como puente para conectar a Chile sudamericano con el archipiélago de Juan Fernández, con San Félix y San Ambrosio, y también con la polinesia francesa a través de la presencia naval en Rapa Nui o Pascua. Luego, desde Talcahuano se actuará activamente en materia de construcción y reparación naval, a través de un astillero y maestranzas, y también

en el ámbito educacional y de instrucción del personal de gente de mar y de defensa de costa. Reflejo de esta tarea serán los procesos de enseñanza-aprendizaje liderados en la escuela de Grumetes Alejandro Navarrete Cisterna –en la Isla Quiriquina-, en el destacamento IM Aldea y en la hoy desaparecida escuela de Artesanos Navales en la península de Tumbes, en la región del Bío Bío. Finalmente, la creación de un apostadero naval en Punta Arenas contribuirá a integrar los espacios continental, insular y oceánico de la región de Aisén –desde península Tres Montes- y de la región de Magallanes, con la isla Grande de Tierra del Fuego, con Navarino y con el territorio chileno en la Antártica. El rol de dicho apostadero será esencialmente operativo, esto es, orientado a servir las necesidades logísticas, de transporte y comunicaciones, de soberanía, de control y tráfico marítimo en los canales patagónicos y –principalmente- en las rutas del estrecho de Magallanes y del Cabo de Hornos. Además, dicho apostadero –antesala de la tercera zona naval- será el soporte humano, administrativo, de abastecimiento y servicios, de planificación y de telecomunicaciones para impulsar el desarrollo de Puerto Williams como un puerto militar y centro urbano que gracias al quehacer de la Marina proyectará a Chile en el área del Cabo de Hornos, en las islas Picton, Lenox y Nueva, y que además servirá de nexo para integrar a la ciudad de Punta Arenas con las tierras antárticas.

Con todo, y volviendo al proceso de evolución histórica de la actual primera zona naval, la década de 1930 marcará para nuestro país la división del litoral chileno del Pacífico Sur Occidental en tres apostaderos, siendo interesante de destacar el hecho de que el Apostadero Naval de Valparaíso también ejercerá el control de las gobernaciones marítimas desde el puerto de Arica hasta San Antonio, alcanzando el control jurisdiccional marítimo de la costa de la provincia Cardenal José María Caro, en la región del Libertador General Bernardo O`Higgins, espacio geográfico que hasta la década de 1960 era reconocido político-administrativamente en la literatura geográfica nacional como departamento de Colchagua. Así, el límite sur de esta jurisdicción corresponde a cabo Topocalma, área situada al norweste de la

caleta pesquera de Pichilemu y en donde hoy la Armada de Chile ejerce soberanía a través de un faro y un moderno sistema de control y ayuda a la navegación a lo largo de todo el año. Durante la década 1930, los apostaderos de la Marina chilena cambiaran su dependencia en materia de mando militar, es decir, su jefatura será el entonces denominado Director General de la Armada según consta en el Decreto Supremo N° 1920 de fecha 12 de diciembre del año 1933. A todo ello se sumará el hecho de que Rapa Nui o Isla de Pascua cambiará su dependencia desde la Dirección del Territorio Marítimo a la del Apostadero Naval de Valparaíso, según consta en el Decreto Supremo N° 616 de fecha 26 de abril del año 1937. Con ello, existirá un mejor control, administración y manejo de isla de Pascua en materia naval y marítima considerando su especial relevancia estratégica, geográfico-política y como nudo de comunicaciones entre la costa occidental de América del Sur, Oceanía, el Sureste asiático y el continente australiano. Operativamente, la administración y control militar de Rapa Nui lo ejercerá el mayor de órdenes, quien se ocupará de dirigir y ejecutar los servicios navales y administrativos en ella. Para el desarrollo de estas tareas el oficial de marina designado desempeñará el cargo de jefe de la Sección Isla de Pascua.

■ Hacia 1940, durante el advenimiento de los gobiernos radicales de los presidentes Pedro Aguirre Cerda (1938 - 1941), Juan Antonio Ríos Morales (1942 - 1946) y Gabriel González Videla (1946 - 1952), la Armada de Chile experimenta una nueva reorganización de su territorio marítimo y –en consecuencia- de sus unidades y reparticiones terrestres, en materia de dependencia, administración, planificación y gestión de sus mandos operativos y logísticos. En efecto, un hito interesante de considerar en este proceso de desarrollo institucional es que durante el gobierno de Juan Antonio Ríos Morales se dictó el Decreto Supremo N° 1419 de fecha 17 de agosto de 1944 y que derogó dos decretos promulgados anteriormente y vinculados al anterior ordenamiento y control del territorio marítimo de la República de Chile. Estos fueron el D.S. N° 1190 que había creado el

Distrito Naval del Norte y el Decreto Supremo N° 1182 que había organizado el litoral de Chile en tres apostaderos. Como consecuencia de este proceso de cambios nacen cuatro zonas navales, lo cual –en definitiva- implicará que el denominado Apostadero Naval de Valparaíso cambiará su nombre por el de Zona Naval Central. Este espacio continental y marítimo de jurisdicción institucional abarcó entonces desde el sur del puerto minero de Chañaral –sector Flamenco y Obispito- a los 26°,45' de latitud Sur y hasta el paralelo 24°, 10' de latitud Sur, al norte de las localidades costeras de Pichilemu y Tanumé, en el litoral de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins. Así, la Zona Naval Central comprendía desde el sur de la cuenca del río Salado, por el norte y hasta el secano costero y bordemar de las provincias de Colchagua y Cardenal José María Caro, por el sur-. En su sección meridional, esta zona era reconocida por la acción de la Armada a través del faro Topocalma como un elemento esencial de apoyo y ayuda a la navegación, y de contribución a la salvaguarda de la vida humana en el mar.

■ Durante el gobierno de Juan Antonio Ríos Morales, Chile experimentó la división del litoral en la forma en que rige hoy en día, esto es, se transitó desde la denominación de Zona Naval Central a la de Primera Zona Naval, aspecto que quedó refrendado por el Decreto Supremo N° 844 de fecha 19 de mayo de 1945. Este cambio significó una mayor cobertura institucional a partir de una sola zona naval, lo cual tiene su explicación en el proceso de modernización a nivel interno y en la optimización de recursos materiales y humanos por parte de la Marina. Así, la naciente Primera Zona Naval de la década de 1940 asume el control de las bases navales de Iquique y Valparaíso, con toda la responsabilidad y significado que conlleva ejecutar con eficiencia y disciplina la tarea de administrar, controlar y operar los recursos institucionales en unidades a flote, aviones, astilleros, gobernaciones marítimas y en un heterogéneo conjunto de reparticiones que abarcaban desde el antiguo hospital naval de Playa Ancha, pasando por el museo naval –emplazado entonces en el barrio Almendral de Valparaíso- hasta las estaciones navales de isla de Pascua y Metropolitana.

■ Es un hecho que el desarrollo de lo que hoy conocemos en la Armada de Chile como Primera Zona Naval es parte integrante de la esencia institucional en materia de orgánica, reglamentación, operación y administración de unidades a flote y recursos humanos. Sin embargo, el espacio geográfico-marítimo nacional que le compete y que tiene por eje a la ciudad portuaria de Valparaíso es también el lugar de nacimiento de nuestra Marina de Guerra –a través de la creación de la primera escuadra nacional un 10 de octubre de 1818- y también el sitio donde nace y se fortalece la Academia de Jóvenes Guardiamarinas, centro académico, técnico y militar que desde un 4 de agosto de 1818 estará destinado a la formación de futuros oficiales de la Armada. En una perspectiva histórica, el espacio jurisdiccional de esta zona naval será también el lugar desde el cual el general Bernardo O’Higgins Riquelme presenció el zarpe de la primera Escuadra Nacional después del triunfo de las fuerzas patriotas sobre el ejército realista dirigido por el general Rafael Maroto en la cuesta de Chacabuco un 12 de febrero del año 1817. También, considerando que es el puerto comercial de Valparaíso un punto de inmigración europea en la costa occidental de América del Sur desde fines de la colonia y a lo largo del siglo XIX y que además se convierte en un enclave estratégico en materia económica y como nudo de comunicaciones marítimas y terrestres, queda en evidencia la relevancia geopolítica de este puerto del Pacífico para que a partir de él se pueda dar vida a la organización, implementación y zarpe de la expedición libertadora del Perú, así como también a acciones posteriores de nuestra historia naval constituidas por los aprestos logísticos, humanos y de planificación que finalmente contribuirán a efectuar la captura de la goleta cañonera *Virgen de Covadonga* por la corbeta *Esmeralda* en la rada de Papudo -en el contexto de la guerra entre España y Chile- un 26 de noviembre de 1865. En fin, será el puerto de Valparaíso y, en consecuencia, su espacio geográfico cultural y marítimo adyacente el ámbito territorial y oceánico que verá partir a los convoyes de la Guerra del Pacífico y con ello a sus inmortales dotaciones de oficiales, marineros y soldados

de mar a un tránsito hacia lucha heroica por consolidar la supremacía del poder naval sobre el territorio marítimo contiguo al desierto más árido del mundo, esto es, el desierto de Atacama y también tendiente a cautelar la riqueza minera y salitrera de Tarapacá y Antofagasta. Con todo, la circunscripción administrativa de la actual Primera Zona Naval será un espacio marítimo y terrestre de singular relevancia histórica para Chile desde la época de la conquista y hasta la primera mitad del siglo XX.

■ Desde el punto de vista operativo, durante la década de 1950 y –principalmente- durante el segundo gobierno de Carlos Ibañez del Campo (1952 – 1958), la Primera Zona Naval asume el control y administración de la posesión insular chilena correspondiente a isla de Pascua, de acuerdo a lo dispuesto por el Ministerio de Defensa Nacional. En efecto, esta dependencia se concreta hacia la primera mitad del siglo XX (ej.: período 1953 a 1955), gracias a la importante gestión del vicealmirante Francisco O’ Ryan Orrego quien a la época se desempeñaba como comandante en jefe de la Armada. Este proceso se expresa administrativamente a nivel interno por medio de un Oficio C.J.A. N° 711 y que dispone la jurisdicción militar y administrativa de la Isla de Pascua. Su referencia es el Decreto Supremo (M), N° 2518, del 7 de septiembre de 1955 y el Reglamento N° 702. Es así como a partir de dicho decreto y de las facultades que confiere el artículo N° 16, letra c) N° 13 del Reglamento 702, Orgánico de la Armada, el comandante en jefe de la Armada de la época decretó lo siguiente:

1° La Isla de Pascua quedará, a contar del 1° de octubre de 1955, bajo la jurisdicción militar de la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval.

2° La referida Comandancia en Jefe tendrá también, a su cargo, lo relativo a la explotación comercial de dicha Isla, debiendo ceñirse en su cometido a las disposiciones del D.F.L. N° 130, del 17 de junio de 1953.

3° A la Dirección General de los Servicios de la Armada le corresponderá atender todo lo que se relacione con

compras y abastecimientos para la isla, altas y bajas de material, consumos, etc., como si se tratara de una repartición de la Armada.

4º Anótese, comuníquese a quienes corresponda y publíquese en el Boletín Oficial de la Armada.

Firmado Francisco O’Ryan Orrego,
Vicealmirante, Comandante en Jefe de la Armada.

Los antecedentes mencionados, nos permiten establecer que a partir del 1º de octubre del año 1955 la Isla de Rapa Nui o Pascua pasa a ser una porción de Chile insular que jurisdiccionalmente posee un control militar y administrativo de la Marina a través del soporte logístico y operativo que otorga la Primera Zona Naval por medio de buques de la Armada que la comunican regularmente con el continente, así como también a través del servicio de medios aeronavales, personal, abastecimiento de víveres, combustible, insumos y medicamentos, entre otros productos y artículos esenciales para la vida y desarrollo de la población local. En suma, el crecimiento social y material de Rapa Nui o Pascua se debe también al quehacer y trabajo permanente de la Marina chilena, tanto en materia de transporte, como en el ámbito de la seguridad marítima y en la satisfacción de necesidades y servicios que demanda la comunidad civil residente en ella (ej.: desarrollo de infraestructura vial; implementación de señalización marítima; levantamientos hidrográficos; desarrollo y actualización de cartografía náutica; registros oceanográficos; ayuda a la población local con operativos médico-dentales; y desarrollo permanente de un soporte logístico por medio de unidades independientes –adscritas a la Primera Zona Naval- y que a partir de esa fecha contribuyen con el Gobierno regional de Valparaíso y –en particular- con los habitantes e isleños facilitando el traslado de habitantes, alimentos, vestuario, materiales de construcción, vehículos y combustibles desde la región central de Chile –con eje en el puerto base de Valparaíso- y en dirección a la Polinesia.).

■ Finalmente, con respecto a la dependencia de la División Antártica los antecedentes existentes en

el archivo histórico de la Armada nos indican que existe un documento N° 6491/1 que con fecha 12 de noviembre de 1963 establece desde la Comandancia en Jefe de la Armada al Departamento A-1 del Estado Mayor General que, “la dependencia de la División Antártica está relacionada con los estudios de reestructuración de los Servicios Superiores de la Armada”, motivo por el cual el almirante Hernán Cubillos Leiva –Comandante en Jefe de la época- dispone lo siguiente:

1º La Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval tendrá bajo su dependencia militar y administrativa la División Antártica, la que constituirá una de las Divisiones del Departamento A-4 “Logística” del Estado Mayor de la Comandancia en Jefe de la 1ª Zona Naval.

2º A dicha División le corresponderá el alistamiento logístico de la Expedición Antártica, debiendo encuadrar los gastos dentro de la partida respectiva asignada a la ley de presupuesto.

3º La División Antártica hará sus adquisiciones por intermedio del Departamento respectivo de la Comandancia en Jefe de la 1ª Zona Naval.

4º Llevará el Archivo Logístico de los antecedentes que guarden relación con sus funciones.

Además, el almirante Hernán Cubillos señala en dicho oficio que estas disposiciones serán consideradas en la elaboración de nuevos reglamentos orgánicos de la D.G.S.A. y Orgánicos de las Zonas Navales.

Finalmente, es interesante consignar que el proceso de adscripción de la división antártica a la Primera Zona Naval posee diversos documentos institucionales que avalan esta inclusión, pese al emplazamiento geográfico y a la situación de aislamiento de dicha sección de la Marina chilena en el continente helado.

Conclusiones

■ El análisis y revisión de los antecedentes documentales y bibliográficos aportados por

el archivo y biblioteca histórica de la Armada de Chile nos permite indicar que los orígenes de la actual Primera Zona Naval –con sede en el puerto de Valparaíso- tienen su primer antecedente en la creación del Apostadero Naval de Valparaíso hacia el 14 de mayo del año 1927, es decir, durante la primera administración del presidente Carlos Ibáñez del Campo. El objeto de ello fue, esencialmente, el de concentrar todos los servicios superiores de la Armada en una ciudad puerto de importancia nacional, cercana a la capital del país y en donde la Marina tuviera la capacidad material, técnica, logística y humana de satisfacer oportunamente necesidades propias del territorio marítimo de su competencia, es decir, independiente del área de Arica, de Talcahuano, de Puerto Montt y también de aquellas que se generaban en el extremo austral del país, esto es, en las costas de Aisén y de Magallanes.

■ El Apostadero Naval de Valparaíso tuvo una jurisdicción marítima que esencialmente comprendía desde el sur del puerto de Chañaral y que se prolongaba hasta la desembocadura del río Mataquito, en la región del Maule, por el sur. Ello, hasta fines de agosto del año 1932, toda vez que a partir de ese año (29 – agosto – 1932), la Marina reorganiza nuevamente sus servicios superiores lo cual implicará mantener sólo tres apostaderos en actividad: Valparaíso, Talcahuano y Magallanes. Como consecuencia de este proceso de modernización y optimización de recursos, el apostadero de Valparaíso asumió la administración y control de las gobernaciones marítimas desde el puerto de Arica hasta el de San Antonio, teniendo una jurisdicción por el sur hasta el cabo Topocalma, lugar geográfico en donde hoy se emplaza el faro del mismo nombre, en la región del Libertador General Bernardo O’Higgins. A partir de este punto, el territorio marítimo de su competencia limitaba con el Apostadero Naval de Talcahuano, espacio marítimo y administrativo de la Armada que hoy corresponde a la Segunda Zona Naval.

■ Respecto de la dependencia de isla de Pascua por parte del Apostadero Naval de Valparaíso, ésta se oficializa durante el gobierno de Arturo Alessandri Palma, según consta en

el Decreto Supremo N° 616 de fecha 26 de abril de 1937. A partir de entonces, Rapa Nui dependerá directamente del comandante en jefe de apostadero, perdiendo así su vinculación administrativa y militar con la Dirección del Territorio Marítimo, la cual provenía desde el año 1917. Posteriormente, la situación de dependencia de la Primera Zona Naval se fortalecerá a partir del segundo gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo (1952 – 1958), situación que se oficializa con fecha 1° de octubre de 1955 y que –en definitiva- significa hacerse cargo de la explotación comercial de la isla por intermedio de la sección correspondiente. El fundamento jurídico de este traspaso –desde el Ministerio de Defensa Nacional- a la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval se manifiesta por medio del Decreto C.J.A. N° 711 de fecha 29 de septiembre de 1955 y que tres años después es modificado por el Decreto C.J.A. N° 5/28 de fecha 10 de septiembre del año 1958.

■ Con relación a la dependencia militar y administrativa de la división Antártica por parte de la Primera Zona Naval, ésta se sustenta en el la resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada de fecha 12 de noviembre de 1963, N° 6491/vrs., que a su vez posee como fundamento los artículos 46, 47 y 48 del reglamento orgánico de la Dirección General de los Servicios de la Armada en el cual se establece esta condición.

■ En la actualidad, el permanente proceso de modernización administrativa, científico-tecnológica, logística y operativa hace que el accionar de la primera zona naval se manifieste en una jurisdicción que comprende desde el paralelo ubicado en 26° 03’ 20” de latitud Sur –a la cuadra del puerto de Taltal- y se prolongue por el sur hasta el sector de Pichilemu – en 34° 41’ de latitud Sur. Esta jurisdicción comprende no sólo el borde costero, sino que también incluye la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental adyacente, considerando también a los espacios insulares y marítimos correspondientes a Rapa Nui o Isla de Pascua, islas Sala y Gómez, San Félix, San Ambrosio y aquellas que conforman el archipiélago de Juan Fernández (ej.: Santa Clara, Alejandro Selkirk y Robinson Crusoe).

Además, desde el punto de vista operativo es importante destacar que la primera zona naval posee el control, administración, apoyo logístico y/o asignación de tareas con respecto a otras reparticiones terrestres o bien con relación a las unidades a flote de su jurisdicción y –en particular- con aquellas naves de la marina chilena, de carácter independiente, que realizan trabajos científicos, oceanográficos, ecológicos e hidro-cartográficos en el litoral, como –por ejemplo- con el buque oceanográfico AGS *Cabo de Hornos*, vinculado al quehacer investigativo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA).

■ Desde el punto de vista histórico, es interesante mencionar que un rasgo propio y representativo de esta zona naval ha sido durante los últimos años la puesta en marcha de una valiosa e interesante ruta patrimonial naval, actividad educativa, formativa y de extensión de la Armada de Chile en bien de promover en forma concreta una conciencia marítima nacional en

la comunidad civil, en el mundo académico, en el personal y oficiales de las fuerzas armadas y de orden y –por cierto- en turistas provenientes de otros lugares de Chile y el mundo. Con todo, esta ruta busca dar a conocer en determinados momentos del año –como mayo, julio, septiembre y el período estival (enero y febrero)- el inestimable patrimonio naval, marítimo y arquitectónico que poseen diversas unidades y reparticiones terrestres como –por ejemplo- el monumento a la Marina Nacional y el edificio Armada de Chile en el sector de plaza Sotomayor, las galerías históricas y/o museos de sitio existentes al interior del Centro de Abastecimiento de Valparaíso y en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), en fin, la histórica y señera batería Esmeralda –en el sector de acceso al molo de abrigo de Valparaíso- y , por cierto, el faro Punta Ángeles y su importante rol y relevancia en materia de seguridad marítima, como instrumento de apoyo y ayuda a la navegación comercial en la costa del Pacífico Sur.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Archivo Histórico de la Armada de Chile: "Reseña histórica, trayectoria institucional y relación de jefes que se han desempeñado como Comandantes en Jefe de la Primera Zona Naval desde su creación a 1963". Archivo Histórico de la Armada, Paseo 21 de mayo N° 45, Cerro Artillería, Playa Ancha, Valparaíso.
2. Fuenzalida Bade, Rodrigo: "La Armada de Chile: desde la Alborada al Sesquicentenario", volúmenes 1 y 4. Editado por Academia de Guerra Naval, Imprenta de la Armada de Chile, Valparaíso, Chile; segunda edición 1985.
3. Revista "Vigía", Servicio de Relaciones Públicas de la Armada de Chile, Valparaíso: "Heráldica de las Unidades de la Primera Zona Naval". En páginas interiores 1 – 4; N° 195, septiembre de 2001.
4. Revista "Vigía", Servicio de Relaciones Públicas de la Armada de Chile, Valparaíso: Entrevista: Sección de reportajes "A Bordo": "Primera Zona Naval: Presente desde los comienzos de nuestra historia institucional y nacional". En páginas 5 a 15; N° 220, octubre de 2003.
5. "Revista "Vigía", Servicio de Relaciones Públicas de la Armada de Chile, Valparaíso: Sección de reportajes: "Girocompás": "Primera Zona Naval: Modernización para el siglo XXI". En página 17; N° 303, septiembre de 2010.