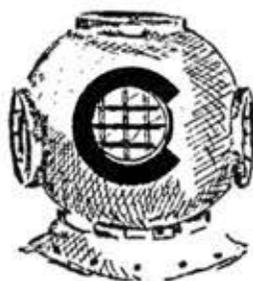


# DIRECCION DEL LITORAL

## SU IMPORTANCIA, SU MISION, SU ACTUAL ORGANIZACION Y SU FUTURO

Por

Jorge MANRIQUEZ Bravo  
Capitán de fragata LT, Armada de Chile



HILE ES UN país en que, por las características de su territorio y su posición en el mundo, el transporte marítimo es vital para su existencia y desarrollo. Por esta razón sus servicios deben ser orientados en beneficio de la nación, de su economía y de su seguridad".

"En este sector, por su incidencia fundamental en todo el resto de las actividades económicas nacionales, serán consideradas como condiciones obligadas, la participación responsable y el "orden y disciplinas laborales", siendo las autoridades, en todos los niveles jerárquicos, responsables de mantener y fomentar dichas condiciones".

Política nacional de Transporte Marítimo, enunciada por la Junta Nacional de Gobierno, para la promulgación del Decreto Ley N° 466 de 21 de mayo de 1974.

### SU HISTORIA

La gran ruta marítima Europa-Costa atlántica - Cabo de Hornos - Costa del

Pacífico - Cabo de Hornos, aún hoy, cualquier navegante al trazar un rumbo que lo cruce evoca mentalmente. . . y los recuerdos de navegaciones y peligros pasados por otros desfilan por su mente. . . y también toma todas las precauciones que exigen las normas de navegación.

En el año 1874, muchas naves de vela y de vapor surcaban sus aguas, pese a que la navegación por el Estrecho de Magallanes ya estaba autorizada.

El capitán de corbeta, don Oscar Viel, gobernador de Magallanes, quien se desempeñaba al mismo tiempo como Gobernador Marítimo, consignaba en sus Memorias el 6 de abril de 1874 que. . . "un total de 12 buques de vela con 1.741 toneladas, 135 buques a vapor con 267.327 toneladas y 12 buques de guerra habían fondeado en el puerto de Punta Arenas. Que el incremento y desarrollo que de día en día se nota en los buques que entran y salen del puerto hacen sentir la necesidad que hay de dotar a esta Gobernación Marítima con un farol de alguna magnitud. . . Que el bote de servicio de la Gobernación está en buen estado. . . Que embarcaciones menores sólo existen dos de aparejo y dedicadas a la caza de lobo marino".

Por su parte, el Gobernador Marítimo de Llanquihue hacía interesantes observaciones al Comandante General de Marina. Se desempeñaba como Gobernador Marítimo el capitán don Aureliano T. Sánchez, quien expresaba:

"...La dotación de la Gobernación Marítima es de un capitán de corbeta, un marinero primero y cuatro segundos... Hay una chalupa en buen estado..."

"...Que habiendo sido fundada la población de Melipulli, el año 1853, los habitantes son cerca de 3.000 actualmente, la mayor parte alemanes... Que su ramo principal de industria es la madera y que año en año disminuye la afluencia de buques por el temor a las varadas y pérdidas en la travesía de los canales entre Ancud y Melipulli... Que el Cuerpo de Prácticos en la zona presta valiosos e importantes servicios, ya que cumplen exactamente con el Reglamento dictado por el Ministerio de Marina el 4 de julio de 1870... Que para que los prácticos estén medianamente recompensados, necesitan un sueldo fijo que los estimule para permanecer en el ejercicio de este pesado cargo, en que hay meses que no tienen más entrada que la del vapor de la carrera, cuyos emolumentos son 70 pesos, los que divididos entre los cuatro prácticos y sacada la sexta parte que percibe el Gobernador Marítimo de Ancud, les toca a cada uno, 15 pesos, renta miserable para mantenerse en estos lugares".

La referencia a Melipulli que se cita, es la actual ciudad de Puerto Montt.

El Gobernador Marítimo de Valparaíso, capitán de fragata don Galvarino Riveros, hacía presente la urgente necesidad de reorganizar un "Gremio de Fleteros, Lancheros y Jornaleros de Cabotaje".

Consignaba en sus Memorias que a Valparaíso habían entrado "1.025 buques a vela, 627 a vapor y 18 buques de guerra".

Como podemos observar, Valparaíso, desde esos años ya hacía sentir su calidad de primer puerto de la república, en atención al elevado número de buques entrados en su bahía.

Por los años 1885, el Ministro de Marina, don Carlos Antúnez, informaba al Congreso Nacional:

"Finalmente libre la Armada de las múltiples atenciones que la retenían en el norte, ha podido destinar uno de sus buques a la estación de Magallanes, y el otro a la de Chiloé. Desde tiempo atrás se hacía sentir esa necesidad no ya para velar por el cumplimiento de los Reglamentos de Policía Marítima burlados en repetidas ocasiones, cuanto por dar tranquilidad a los industriales de aquella zona, las más veces alarmados por la presencia de bajeles piratas".

Los buques en referencia eran el "Toro" en Magallanes y el "Valparaíso" en Chiloé.

Esos años, para ser más exactos, el 17 de noviembre de 1884, se iniciaban los trabajos de construcción de la Escuela Naval en el Cerro Artillería. Como dicen las crónicas: "Se dio principio a la obra con la demolición del antiguo cuartel de San Antonio, ejecutada por licitación pública, y luego después con el desmonte del cerro destinado a formar el plan donde debía construirse el edificio".

Por su parte, el Gobernador Marítimo de Valparaíso, capitán de navío Luis Uribe O. informaba que la Capitanía de Puerto contaba con dos embarcaciones a vapor, "que sería posible establecer un servicio de rondas nocturnas. Con este sistema se lograría extirpar, si no del todo, gran parte de los asaltos y robos que se suceden noche a noche en la bahía". Como complemento anotaba: "He dispuesto que de día, cuando ocurra algún motín a bordo de los buques mercantes, se icle en el palo mayor del buque la bandera nacional y que de inmediato concurrirá a bordo personal de la Capitanía... Para lo anterior, es indispensable se considere en el nuevo edificio que se construirá, se consulte la construcción de un torreón o minarete, en donde se instalará un vigía".

Por último, Uribe sugería atinadas medidas para "el acarreo de la correspondencia desde el muelle al correo por caretillas de mano y para el embarque y desembarque de las valijas".

Por otro lado también proponía: "Que como se hace notar la falta de una señal o bola horaria que en su caída indique el momento preciso de medio día u hora media del lugar, y por lo cual las naves mercantes pudieran determinar el error

de sus cronómetros con toda exactitud y sin trabajo ni gasto alguno, esta Capitanía, una vez instalada en su nuevo local y dándosele los elementos necesarios, podría encargarse de dar a la bahía y a la población cronométricamente, la hora media del lugar".

Del 1º de marzo de 1884 al 28 de febrero de 1885 entraron a Valparaíso un total de 747 buques a vela, 615 vapores y 58 buques de guerra. Existían 262 lanchas para carga, 83 chalupas, 132 botes para pasajeros y 37 canoas para pescar.

Corría el mes de marzo de 1885. Recién habían pasado 6 años de la Guerra del Pacífico. La Armada tenía destacados en El Callao los cruceros "Esmeralda" y "Chacabuco".

El escalafón de la Armada se componía de un vicealmirante y 4 contraalmirantes.

Subdelegado Marítimo de Magallanes era el piloto primero de la Armada don S.T. Jurgensen "y goza de un sueldo mensual de 100 pesos y una gratificación de 20 por ciento de su sueldo. Cobra por emolumento el derecho de rol, un peso por embarque de marinero y cincuenta centavos por desembarque".

Eran los años 1885... La Historia sigue su curso, su paso no se nota sino cuando tiene necesidad de revivirse. La historia naval, y podría decirse marítima de este país, con un rico bagaje de narraciones, anécdotas, cuentos, fue así desarrollándose poco a poco.

El año 1898, el 1º de junio, el Presidente de la República, don Federico Errázuriz, en la apertura de sesiones del Congreso Nacional decía: "Llamo vuestra atención hacia el despacho del proyecto de hoy relativo a un plan general de alumbrado marítimo y al restablecimiento de la contribución de faros. En iguales términos cúmpleme referirme al proyecto de ley encaminado a proteger los intereses tan abatidos hoy de nuestra marina mercante...".

El 10 de agosto de 1898 por Ley 1.060 se organizan los Servicios Administrativos de la Marina, creando, entre otras, la Dirección del Territorio Marítimo con dos secciones especiales, Gobernaciones Marítimas, inscripción marítima, guardia nacional —Marina Mercante y enganche

de personal y otra Sección Faros y Balizas— comunicaciones marítimas y meteorológicas.

Nuevos estudios, nuevas necesidades... nuevas obligaciones. Es un mundo cuya tecnología cambia día a día y las organizaciones deben ir amoldándose al ritmo acelerado del progreso.

Hoy la Dirección del Litoral y Marina Mercante es un organismo técnico y operativo.

Sus misiones claramente definidas en la Ley 292, están orientadas en todo momento a "salvar vidas humanas" en peligro. Es el emblema y estandarte que enarbola el servicio para todas sus actividades. Noble misión, abnegada, silenciosa.

El año 1974, cuarenta y ocho personas perdieron la vida en el mar en diversas actividades. Cada una de nuestras reparticiones en su infraestructura se movilizó para tratar de ayudar a salvarlas, y esa infraestructura descansa en un monolito que tiene una base de 145 años de Historia.

### Su importancia

El día 18 de mayo de 1975 se alertó toda la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Valparaíso. A las 16.00 hrs. un hombre se apersonó a la guardia de dicha repartición para dar cuenta, en medio de voces entrecortadas, que sus cuatro compañeros se hallaban a bordo de una lancha y que ésta se encontraba al garete frente a Los Vilos y temía por sus vidas.

Cuatro vidas humanas. Difícil es conjugar ordenadamente lo que pasó por la mente del oficial de guardia en esos momentos: familiares, auxilio, equipo de radio, pesqueros en las cercanías, etc.

De inmediato se puso en actividad un procedimiento, que para el presente caso significó sobrevolar la zona, ordenar a los pesqueros de alta mar situados en las cercanías la ayuda para el auxilio solicitado, ploteo de la posible área de rebusca, etc.

Dos días después la lancha fue encontrada sin novedad y sus tripulantes ilesos.

En el transcurso del año 1974 se produjeron a lo largo del litoral 48 pérdidas

de vidas humanas: bañistas temerarios que nadan en recintos prohibidos, pescadores que zarpan a faenas y son sorprendidos por malos tiempos, accidentes fatales a bordo de naves, etc.

Todos ellos originan un operativo de emergencia en las Gobernaciones Marítimas o Capitanías de Puerto para acudir en ayuda y auxilio. Se disponen los patrullajes marítimos necesarios que demandan esfuerzo y cooperación, que a veces es difícil conseguir.

El día 9 de agosto de 1974 a las 22.16 hrs. varó en Bajo Satélite, Estrecho de Magallanes, el B/T. "Metula". La expectación mundial y nacional que produjo este accidente, dadas sus especiales características, no tienen parangón en la historia marítima de Chile. Sus enormes y colosales dimensiones, a lo que se suma una capacidad de carga de 206.719 Deadweight, produjo con su varamiento y posterior rotura del casco un derrame de petróleo que cubrió casi 60 Km<sup>2</sup> de extensión. Todos los tripulantes fueron salvados por medio de la barcaza "Cruz Australis". El costo en dólares y en moneda nacional de todo este accidente es de una elevada magnitud. Los esfuerzos desplegados por muchos organismos para esta operación no se pueden valorizar. El Servicio del Litoral desplegó todos sus medios humanos y con la cooperación de buques de la III<sup>a</sup> Zona Naval, mantuvo el alerta necesario para cumplir con éxito la faena de desvarar la nave.

Durante el año 1974, se cumplieron 435 comisiones por los canales. Diversos buques, de distintas nacionalidades, con prácticos chilenos a bordo, los navegan. Esto, que a simple lectura pareciera tan sencillo, significa en la práctica que una red de comunicaciones se mantiene "alerta" las 24 horas, llevando el plotzo de los buques: todo en beneficio de la seguridad de la vida humana en el mar.

El Servicio del Litoral, durante el año 1974, ingresó a las arcas fiscales, por diversos conceptos, la suma de E<sup>o</sup> 900.000.000 y US\$ 1.670.000.000, contribuyendo ampliamente con la economía de la nación.

El día 5 de agosto de 1974, frente al faro Punta Tortuga, en la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Coquimbo, se hunde el pesquero de alta mar "San José" con casi 20 hombres a bordo.

Todo el operativo de auxilio y rescate organizado por la Gobernación Marítima contribuyó a que se salvaran todos los tripulantes, quienes sólo sufren magulladuras y golpes como producto del accidente mismo.

El lunes 28 de febrero de 1944 se conoció en Coquimbo la noticia que naufragó frente a Huasco el vapor "Toqui". De su tripulación, 22 hombres murieron y sólo 9 lograron salvar con vida.

El accidente ocurrió el día viernes 25 a las 23.30 hrs. La noticia recién se supo en Coquimbo el día domingo, y por medio de un telegrama de Correos, es decir, casi 48 hrs. después de ocurrido el naufragio. Eran otros años y no se contaba con los medios actuales de radio y no había un sistema a nivel nacional de auxilio como existe hoy.

22 muertos... Desde el momento del accidente el día viernes hasta el sábado a las 18.00 hrs. en que pasó por dicho lugar una chalupa de pescadores que recogió a nueve sobrevivientes, nada se sabía del accidente.

Las narraciones de los naufragos señalaron que toda la cajonería que iba en cubierta a la altura del puerto de Huasco, comenzó a desestibarse y se fue toda a la banda de estribor, escorándose el buque de tal modo que le fue imposible recuperar su estabilidad.

Otros tiempos indudablemente. Hoy, a todas las naves se les otorga su documento de zarpe previos los certificados respectivos de calado, estudio de estabilidad, etc.

Como una historia trágica y a la vez de feliz término puede narrarse el caso del timonel Sinforoso Alcayaga, quien la noche del accidente logró aferrarse a un tambor de bencina, logrando por último subirse a horcajadas a él ¡Qué horas de angustias pasaría este timonel! Flotó a la deriva 7 días, hasta que finalmente fue encontrado en estado agónico por un bote pesquero.

Destacar en los hechos narrados la importancia de un Servicio del Litoral, no es difícil... Se deduce a la sola lectura.

A la vida humana no se le puede dar la seguridad que merece, hasta que ella no se ve comprometida en su supervivencia.

El Servicio del Litoral se encuentra preparado para dar esa seguridad antes que los hechos puedan originar una tragedia. Sus medios materiales, escasos debido a una mala comprensión de sus funciones, debieran ser de tal modo reales, que bastaran por sí solos para salvar al que pelagra en el mar.

Su misión en tal sentido es clara y categórica: Seguridad y Protección de la Vida Humana en el mar.

### Su misión

Fijada por Ley de la República con el N° 292 del 22 de julio de 1953, podría resumirse, tal cual se ha visualizado a través de los ejemplos anteriores, en una sola frase: Seguridad, protección de la vida humana que se encuentra en peligro en el mar, ríos navegables, recintos marítimos y portuarios y lagos navegables.

"Seguridad" . . . toda actividad hoy en día, de cualquier índole, redundante en algún concepto de seguridad.

Al dar exámenes de ascenso un patrón de Navegación Costera, sus conocimientos profesionales son evaluados por una comisión especial del Servicio del

Litoral. Debe este profesional que va a estar al mando de un pesquero de alta mar con 15 a 18 hombres bajo sus órdenes estar capacitado para zarpar a sus faenas y recalar a puerto sin que se haya producido ningún tipo de riesgo. Es el responsable de la "Seguridad" y de la vida de 18 hombres.

El salvavidas que en la época de verano encontramos vigilando atentamente la playa y a los bañistas que sin preocuparse por él, se internan temerariamente en el mar, ése ha sido examinado profesionalmente por personas del Servicio del Litoral, los cuales lo han encontrado apto para ejercer tan alta responsabilidad de "Seguridad".

El buzo mariscador baja confiado a las profundidades del mar a extraer mariscos y pescados; sus ayudantes en el falucho maniobran una serie de implementos que le dan la "Seguridad" mientras esté bajo el agua, otros hombres vigilan atentamente que no ocurra accidente alguno.

La ronda que efectúan diariamente efectivos de las reparticiones del Servicio del Litoral por recintos, caletas, naves atracadas o surtas en la bahía, van observando pequeños detalles que inciden todos en "Seguridad". Que un hom-



Presencia del representante de la Autoridad Marítima en Chiloé - Ancud

bre está soldando al costado de un pesquero sin máscara; que a bordo del "Lircay" se encuentra trabajando personal de obreros marítimos sin permiso, el cual se extiende sólo a personal calificado; que el pescador artesanal salió a faenas de pesca y aún no regresa; que en el buque tanque había personal fumando, etc.

La misión toda del Servicio del Litoral es exclusivamente Seguridad. La búsqueda y rescate, la seguridad del sistema de Telecomunicaciones, el control de tráfico marítimo, el patrullaje nocturno por las bahías.

El Artículo 3º del DFL. N° 292 señala sus principales misiones, que son:

- Seguridad de la vida humana, seguridad de la navegación en el mar, ríos y lagos navegables.
- La eficiencia de las telecomunicaciones marítimas y de la Marina Mercante.
- Observar la señalización marítima y proveerla cuando corresponda.
- Propender al desarrollo de la Marina Mercante y al transporte marítimo, fluvial y lacustre.
- Observar, controlar y fiscalizar el material de las naves.
- Cumplir y hacer cumplir leyes y reglamentos marítimos, tanto nacionales como internacionales, en toda actividad que se efectúe en la jurisdicción que la ley le señala.
- Juzgar y sancionar al personal de la Marina Mercante y a todo aquel que ejerce funciones en los recintos que la ley señala.
- Dictaminar en los sumarios por siniestros marítimos.
- Otorgar títulos profesionales y las libretas de embarco, y otorgar matrículas.
- Policía Marítima en todo lo que la ley le fija como jurisdicción.
- La movilización de la Marina Mercante Nacional.

¡Qué magnitud de tareas para un servicio! ¡Qué gama tan variada de actividades!

Misión de por sí difícil, compleja y heterogénea que desarrolla en cerca de 4.000 kilómetros de litoral y sobre aproximadamente 30.000 personas que

visualizan en el mar, en su orilla, su bienestar económico, y que para lograrlo necesitan que un organismo como el Servicio del Litoral les dé la confianza para efectuar dicho trabajo.



Aprovisionamiento de las balizas en el río Tornagaleones por el personal de la Gobernación Marítima de Valdivia.

### Su Actual Organización

La Dirección del Litoral, como organismo técnico y de apoyo del mando depende directamente del Comandante en Jefe de la Armada y de las Direcciones Generales correspondientes.

Para ejercer su misión cuenta con 13 Gobernaciones Marítimas, 37 Capitanías de Puerto y 113 Alcaldías de Mar.

Las Gobernaciones Marítimas de norte a sur son: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Chiloé, Aysén, Punta Arenas y Navarino.

Una red de estaciones costeras enlaza el litoral de norte a sur, de las cuales 5 son primarias y 23 secundarias y terciarias.

Las principales radioestaciones funcionan en: Arica, Antofagasta, Valparaíso, Puerto Montt y Magallanes.

Las radioestaciones navales de Playa Ancha en Valparaíso y de Isla de Pascua forman parte de la Red Primaria y su atención nacional e internacional es de día y noche.

La administración del servicio es ejercida en Valparaíso y se efectúa a través de seis departamentos que abarcan todas las funciones encomendadas por la ley.

El avance tecnológico, nuevas disposiciones internacionales y nuevas modalidades de trabajo marítimo hacen que periódicamente se estudie la adaptación de la orgánica del servicio a dichas fluctuaciones.

Por intermedio de sus reparticiones el Servicio del Litoral controla a casi 25.000 personas, otorga títulos, examina la idoneidad profesional, ejerce la policía marítima, está continuamente revisando los cargos de navegación, telecomunicaciones y máquinas de las naves. Revisa periódicamente el material de buzos, pescadores, naves deportivas, etc.

El Servicio del Litoral tiene relación directa con bastantes otros organismos nacionales, como ser Ministerio del Trabajo, de Defensa, de Economía, de Relaciones, de Agricultura, Superintendencia de Aduanas, Investigaciones, Empresa Portuaria, Asociación Nacional de Armadores, Cámara Marítima, organizaciones profesionales de oficiales, obreros, etc.

Mantiene relaciones con organismos internacionales, siendo el Director del Litoral representante de Chile ante la Inter Maritime Governmental Corporation (IMMCO) para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; asiste a la Convención Internacional de Telecomunicaciones

y a la Convención Internacional sobre Transporte Marítimo.

Por disposición del gobierno estudia la reorganización completa de este enorme sector naviero-marítimo-portuario, de acuerdo a facultades extraordinarias que le señala el DL. 168.

### Su Futuro

No se puede visualizar el futuro de un organismo técnico sin haber recorrido su historia, fijado su importancia y definido su misión, ya que, al conjugar el todo, debe materializarse el futuro.

Proyectarse al futuro debe ser la razón de ser de un servicio, máxime cuando éste es parte integral de una institución que debe amoldarse a los intereses comunes de la patria.

La participación activa del Servicio en la Inter Maritime Consultive Organization (IMCO) en la cual representa al gobierno de Chile.

La participación del Servicio en la Unión Internacional de Radiocomunicaciones (UIT); la participación en la reunión de Subcomités de Radiocomunicaciones de IMCO.

La política naviera y la reestructuración completa del trabajo marítimo sustentado por el gobierno, con los beneficios que ello traerá para el sector trabajador marítimo y para la eficiencia laboral de los puertos.

La importancia de los conceptos "Seguridad" y "Protección de la Vida Humana en el Mar" para lo cual se están desarrollando los planes a nivel nacional.

La normalización en la operación en los puertos para que estén preparados en todo momento para suministrar el abastecimiento que requiera la flota.

El perfeccionamiento humano-profesional de todos los integrantes del Servicio y la oportuna habilitación de los medios materiales y humanos para lograr los objetivos de la "misión", conformarán el futuro del Servicio para que, superadas las etapas de sobre 100 años de historia, conformen su real importancia para alcanzar la meta de: Cuerpo de Guardacostas de la Armada de Chile