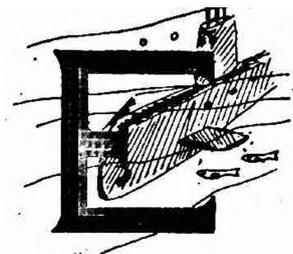


LA GOBERNACION MARITIMA DE IQUIQUE

Por
Federico Gmo. BLANCO Baeza
Capitán de fragata LT
Gobernador Marítimo de Iquique



EL LITORAL de la República está dividido en trece Gobernaciones Marítimas que ejercen sus actividades por delegación de la Dirección del Servicio del Litoral en sus respectivas jurisdicciones.

De norte a sur podemos citar las de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Castro, Aysén, Punta Arenas y Navarino con el Territorio Antártico Chileno.

La Gobernación Marítima de Iquique nació a la vida con la ocupación del puerto de Iquique por las tropas chilenas en el año 1879.

Centenaria, en este año de 1979 ha tenido una notable actividad al servicio de la comunidad marítima iquiqueña. Su jurisdicción se extiende desde la quebrada de Camarones por el norte hasta la desembocadura del río Loa por el sur, desde la línea de más baja marea 200 millas al oeste (mar de Chile) y desde la línea de la

playa 80 metros hacia tierra firme, comprendiéndose esta jurisdicción los puertos artificiales y naturales, los fiscales y particulares, caletas de pescadores y toda actividad que se relaciona con el mar y la nave o embarcación menor.

El primer Gobernador Marítimo de Iquique fue el insigne marino chileno, capitán de navío don Patricio Lynch, quien fuera nombrado en este cargo el 23 de noviembre de 1879 por don Rafael Sotomayor.

Es interesante conocer el texto del Decreto Supremo que establece el nombramiento de don Patricio Lynch como Gobernador Marítimo y la implantación de esta unidad organizada, como la primera repartición de la Armada de Chile en Iquique:

“ Despacho recibido desde Antofagasta a las 2.45 PM:

Santiago, Noviembre 25 de 1879

Señor Ministro de la Guerra:

Las notas que he recibido del Señor Ministro Sotomayor, son las siguientes:



Vicealmirante Patricio Lynch Zaldívar.
Santiago, 1824 — Vapor "Cotopaxi" (frente a Tenerife) 1886

Iquique, Noviembre 23 de 1879
Comunique V.S., al Señor Ministro de la Guerra, el siguiente telegrama:

Señor Ministro:

Ayer a las 5 P.M., el Cuerpo Consular de esta plaza puso en conocimiento del Comandante del "Cochrane" el abandono de ella por las autoridades i fuerzas peruanas.

En la mañana de hoy fue desembarcada del "Cochrane" una guarnición de 115 hombres, que tomó tranquilamente posesión de la ciudad.

A las 4 P.M. desembarcaba un batallón del Tejimiento "Esmeralda", siendo recibida esta fuerza por la población extranjera como una garantía para sus intereses.

Al retirarse ayer la guardia nacional, clavó los cañones i se asegura echó su armamento al mar.

El comercio parece haber recibido con aplausos nuestra ocupación. Se temía que los peruanos incendiaran la población antes de abandonarla.

He nombrado al capitán de navio, don Patricio Lynch, Comandante de Armas, Gobernador Marítimo i Comandante de resguardo; i a don David Mac—Iver lo he designado para que perciba las contribuciones fiscales.

Dios guarde a V.S.

R. Sotomayor”

En efecto, desde el primer instante se habilito el puerto de Iquique al comercio exterior y de cabotaje. Fácil fue comprender que el comercio de Iquique en aquel entonces disponía de la vía marítima, como la más grande alternativa; el 99 % del comercio nacional y el 100 % del comercio exterior, se servían del transporte marítimo.

Sabedores nuestros gobernantes de la importancia del tráfico marítimo decretaron la calidad de puertos que correspondía asignar a los de Iquique y Pisagua, emitiendo la siguiente disposición soberana:

PUERTOS DE IQUIQUE I PISAGUA
MINISTERIO DE HACIENDA

Santiago, Noviembre 29 de 1879

Estando ocupados por las armas de la República los puertos de Iquique i de Pisagua, i siendo necesario fijar las reglas a que debe someterse el comercio en sus relaciones con dichos puertos, decreto:

Art 1° Para los efectos de la internación i esportación de mercaderías, se considerará como puerto mayor el de Iquique i como puerto menor, dependiente de éste, el de Pisagua.

Art 2° Los productos chilenos i las mercaderías extranjeras que hubiesen pagado sus derechos de internación en las Aduanas de la República podrán introducirse libremente en cualquiera de los puertos mencionados.

Art 3° Las mercaderías no comprendidas en el artículo anterior, pagarán sus derechos de internación conforme a la tarifa vigente en aquel territorio al tiempo de su ocupación.

Tómese razón i publíquese

PINTO

Augusto Matte”

Días más tarde, viéndose la necesidad de agilizar el Control Marítimo, se creó la Capitanía de Puerto de Iquique, repartición que desempeñaba sus funciones a nivel local, ya que correspondía al Gobernador Marítimo preocuparse de asuntos superiores y a nivel de toda jurisdicción, decretándose lo siguiente:

DECRETO

MINISTERIO DE GUERRA EN CAMPAÑA

Iquique, Noviembre de 1879

En nombre del Gobierno de Chile, nombro Comandante del resguardo, en comisión, i Capitán de Puerto de Iquique, al Comandante del resguardo de Antofagasta, don Francisco Antonio Medina.

Comun quese

R. SOTOMAYOR”

A cargo del control marítimo, la Gobernación Marítima de Iquique evacuó su primer informe en el año 1882, siendo Gobernador Marítimo el capitán de navio don Ignacio Gana y la principal actividad del puerto el embarque de guano y el desembarco de mercaderías de importación que constituían el futuro industrial de Iquique.

Habilitados como puertos de embarque, Pabellon de Pica, Punta de Lobos y Pisagua descongestionaban el exceso de movimiento en el puerto de Iquique, aunque aún a la época no se iniciaba el embarque de salitre y cobre.

Chile daba así comienzo a su organización administrativa naviera y comercial en la Zona Norte ocupada por tropas chilenas. El tráfico naviero controlado el año 1882 era de 303 buques de vela y 380 vapores. El de cabotaje, efectuado por embarcaciones menores, en su mayoría construidas en los astilleros de Constitución, era de gran actividad y se desarrollaba principalmente entre Iquique y sus puertos vecinos, con un número no desechable de embarcaciones que cubrían un tráfico con Valparaíso y Talcahuano: 24 balandras, 169 lanchas a remo, 125 botes y 135 cachuchos.

Existían 5 muelles particulares por los cuales se cobraban fuertes derechos, y un muelle fiscal, vecino al edificio de la Gobernación Marítima, por el cual fueron desembarcados los restos de los héroes máximos de la Armada y que el 21 de mayo de 1879 rindieron su vida en aras de la Patria.



Edificio de la Gobernacion Maritima de Iquique en 1879

En la foto se aprecia el Muelle PRAT, verdadera reliquia histórica, por donde fueron desembarcados los restos mortales del Comandante de la Corbeta "ESMERALDA" don Arturo PRAT Chacón, ALDEA y la heroica tripulación de la gloriosa "ESMERALDA". Más a la izquierda se aprecia la caseta de la guardia que actualmente ocupa la Gobernación Marítima de Iquique.

La Gobernación Marítima de Iquique en aquella época tenía un horario de servicios de 8 a 11 A.M. y de 12 a 5 P.M. Al mando un capitán de navío, dos prácticos, ambos capitanes de la Marina Mercante Nacional, un perito oficial, un médico de bahía, un escribiente, un contra-maestre 1.º y otro 2.º, un guardia primero y once segundos, un maquinista segundo y otro tercero y dos fogoneros.

La señalización marítima estaba a cargo de un guardián de faros de primera clase y dos ayudantes de segunda clase.

Un ingeniero se desempeñaba como Director de Obras del Puerto, que inició los primeros trabajos de derrocamiento en el puerto de Iquique.

De los Gobernadores Marítimos de Iquique que han ocupado un sitio de honor en la historia de la Armada de Chile se pueden citar los siguientes: el primer Gobernador Marítimo y jefe político de Iquique fue el eminente marino, capitán de navío Patricio Lynch, quien asumió el cargo el 23 de noviembre de 1879 hasta el 24 de agosto de 1880. Luego vino una

sucesión de nombres, tales como los capitanes de navío Ignacio Gana, Luis A. Goñi, Baltazar Campillo y Miguel Aguirre.

Va posteriormente puede citarse al capitán de navío don Francisco O'Ryan Orrego, quien en el año 1954 fuera designado Comandante en Jefe de la Armada.

Con el correr de los años, luego de la normal estabilización que se produjo después de la ocupación, se designaron los organismos civiles que debían encargarse de los aspectos relacionados con el tráfico marítimo comercial, quedando la Aduana de Iquique a cargo de la recaudación por conceptos de derechos de aduana y del movimiento portuario de mercaderías que hoy en día efectúa la Empresa Portuaria de Chile.

La Gobernación Marítima de Iquique continuó ejerciendo su misión principal de velar por la seguridad de la navegación, la protección de la vida humana en el mar y la cautela de los intereses marítimos, con el propósito de contribuir al desarrollo del poderío marítimo de la nación, como asimismo ejecutar la matrícula de gente de mar, la mejor defensa de las costas, la buena policía de los mares de la República y la protección de los intereses fiscales.

Va agotadas las covaderas de extracción de guano marino, el salitre tuvo un auge inusitado. No sin razón se decía que la rada de Iquique se asemejaba a un bosque de mástiles. Cientos de veleros y vapores esperaban tragar en sus bodegas miles de toneladas de oro blanco para ser transportado a todos los países del mundo que demandaban este nutriente para sus cultivos.

Con la aparición del salitre sintético vino una gran baja en la exportación de salitre natural y como consecuencia una gran disminución del tráfico marítimo. Ello determinó que la Capitanía de Puerto fuera absorbida por la Gobernación Marítima, quedando esta última como único organismo a cargo del control de las actividades marítimas de la jurisdicción.

En el año 1979, a un siglo de su creación, luego del auge que el Supremo Gobierno determinó para la Primera Región, Tarapacá, el tráfico marítimo ha tenido un desarrollo cada vez más interesante. Por tal razón y en forma muy visionaria, la Dirección del Litoral dispuso, se creara nuevamente la Capitanía de Puerto de Iquique bajo la dependencia de la Gobernación Marítima.

Con fecha 2 de mayo de 1979 el Gobernador Marítimo de Iquique, por disposición del Sr. Director del Litoral, contraalmirante don Guillermo ALDONEY Hansen, emitió la siguiente resolución que crea la Capitanía de Puerto de Iquique:

G.M.(IQQ.)CONFIDENCIAL N°12065/1

IQUIQUE, 2 de Mayo de 1979

VISTOS: las conclusiones establecidas en el Seminario de Gobernadores Marítimos realizado en Valparaíso; lo ordenado por el Sr. Director del Litoral y Marina Mercante y las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente.

RESUELVO :

1.0 LA GOBERNACION MARITIMA DE IQUIQUE se descentralizará para el cumplimiento de su misión, estableciéndose a contar de esta fecha como organismo executor la Capitanía de Puerto de Iquique.

2.0 Dispónese que ambas Reparticiones tendrán la organización que se señala en el Anexo "A" de la presente resolución.

3.0 Las atribuciones y responsabilidades que corresponderán al Capitán de Puerto de Iquique son las que expresamente señala el reglamento orgánico de la Dirección del Litoral inherente a dicha Autoridad.

4.0 Para el cumplimiento de su misión el Capitán de Puerto de Iquique tendrá los medios materiales y de personal que se señalan en Anexo "B" de la presente Resolución.

5.0 ANOTESE y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

Federico Gmo. BLANCO Baeza

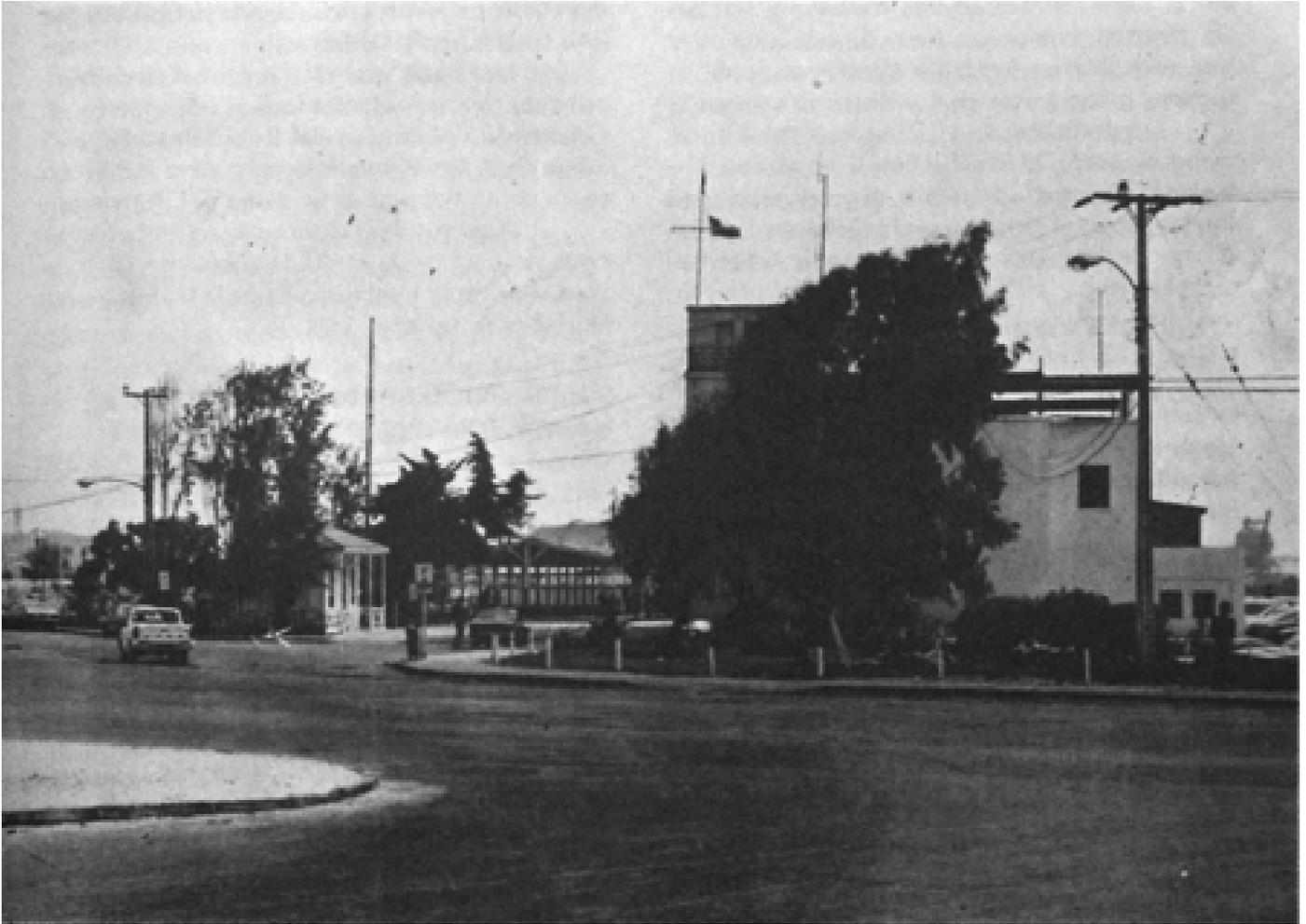
Capitán de Fragata LT

GOBERNADOR MARITIMO DE IQUIQUE"

**MISION QUE CUMPLE
LA GOBERNACION MARITIMA
DE IQUIQUE**

SERVICIO DE BUSQUEDA Y RESCATE
MARITIMO
(SERBREM)

Por Decreto Supremo No 1.190 de 29 de diciembre de 1976 se reorganizó el Servicio de



Actual edificio de la Gobernación Marítima de Iquique—1979

A un siglo de su creación, la Gobernación Marítima de Iquique, con un edificio más moderno, ocupa el mismo lugar original. En perfecto estado de conservación las dos reliquias: Muelle "PR AT" y caseta de "GUARDIA".

Búsqueda y Rescate Marítimo, dependiente de la Armada de Chile, con el objeto de dar un mayor dinamismo a las actividades de auxilio que se deben organizar para socorrer a personas en peligro en el mar.

Cabe recordar que la misión primordial de la Dirección del Litoral es salvaguardar la vida humana en el mar. Esta misión se está cumpliendo desde que Chile nació a la vida inde-

pendiente. Más adelante Chile ratificó la Convención de Londres sobre seguridad de la vida humana en el mar y en calidad de país miembro de OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental), tomó la responsabilidad de la búsqueda y rescate de personas en peligro en el mar de Chile y aquellas áreas de responsabilidad fijadas por este organismo dependiente de las Naciones Unidas.

La misión del Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo es efectuar la búsqueda y rescate de las naves, embarcaciones menores y artefactos navales, como asimismo de sus ocupantes que se hallen en peligro a consecuencia de siniestros o accidentes en sus distritos ozonas.

Dependiente de la Dirección del Litoral como ejecutor, el SERBREM se encuentra integrado por cuatro Distritos de responsabilidad implantados: el primero en la Gobernación Marítima de Iquique, el segundo en la Gobernación Marítima de Valparaíso, el tercero en la de Talcahuano y el cuarto en la de Punta Arenas.

Cada Distrito comprende una jurisdicción de responsabilidad y en cada sede existe el Centro de Búsqueda y Rescate Marítimo (COBREM) cuya función es organizar, inspeccionar, difundir, planificar, controlar, coordinar y dirigir las actividades de esta naturaleza a nivel jurisdiccional, con medios navales, marítimos, aéreos, terrestres y de telecomunicaciones asignados a la búsqueda y rescate de personas en peligro en el mar.

Gran actividad ha desarrollado el Centro de Búsqueda y Rescate de Iquique, que ha desarrollado una permanente actividad en bien de la comunidad marítima de la Primera Región, TARÁPACA.

En su centenaria existencia, la Gobernación Marítima de Iquique ha salvado innumerables vidas humanas y estas muchas personas guardan eterna gratitud hacia quienes en forma silenciosa y casi anónima les han prestado auxilio en forma directa o a través del control y dirección de medios especializados que han concurrido oportunamente a salvarlos.

En los últimos años se han desarrollado actividades de búsqueda y rescate en forma intensiva con cada vez mejores resultados, producto de una organización más adecuada. Muchos son los hombres de mar que han sido salvados; muchos son los bañistas que a veces, por imprudencia, han sido auxiliados. El recuento de vidas salvadas es altamente satisfactorio.

Esta actividad ha traspasado las fronteras de la gratitud: basta recordar el auxilio prestado el 29 de diciembre de 1978 a la motonave argentina "Río los Sauces". Por medio de una brillante labor organizada por la Gobernación Marítima de Iquique se llevó el auxilio médico, a más de 100 millas náuticas de la costa, a esta nave que luego de un accidente a bordo tenía

tripulantes en peligro de muerte. La oportuna intervención del Centro de Búsqueda y Rescate Marítimo permitió salvar la vida del primer piloto de la nave, Ricardo Luzi.

Conscientes que esta actividad es de bien público, se ha organizado en este puerto el Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas, como unidad auxiliar guardacosta, cuya misión es cooperar en todas las actividades de salvamento.

El Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas nace a la vida el 30 de agosto de 1979, a cien años de la implantación de la Gobernación Marítima de Iquique.

SUBCOMISION RECONOCIMIENTO DE NAVES, ZONA NORTE (SCRN ZN)

Dependiente de la Gobernación Marítima de Iquique, y abarcando desde Arica hasta Talcahuano, actúa la Subcomisión de Reconocimiento de Naves de la Zona Norte, compuesta por oficiales especialistas dedicados a inspeccionar y controlar las naves de la zona norte, como también a las naves de la Marina Mercante Nacional y extranjera cuando es requerido, para certificar y aprobar los elementos de seguridad con que debe contar cada buque.

La misión esencial de la S.C.R.N. Z.N. es velar por la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Para ello actúa en base a reglamentos nacionales e internacionales, a los acuerdos de la Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, cuyas actas y documentos son publicados por la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (OCMI), y a la experiencia de cada oficial después de una acabada especialización.

La S.C.R.N. Z.N. está compuesta por el Gobernador Marítimo, quien la preside, y de los siguientes oficiales y misiones :

1- INSPECTOR DE NAVEGACION Y MANIOBRAS: quien verifica el cumplimiento de las disposiciones y el instrumental adecuado a usar en la navegación, ya sea costera o de altura, inspeccionando, además, todos los elementos propios de la maniobra de un barco.

2.- INSPECTOR DE MAQUINAS Y DE CONSTRUCCION NAVAL: quien verifica el cumplimiento de las disposiciones sobre construcción y mantención de las naves, emanada de nuestra reglamentación y de las recomendaciones de la OCMI.

3.- INSPECTOR DE TELECOMUNICACIONES: quien certifica las instalaciones radioeléctricas a bordo, comprobando que se ciñan a las especificaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, a la cual Chile está adscrito, verificando el aspecto técnico y de asignación de frecuencias de seguridad y de trabajo, conforme a las distintas categorías de barco.

La S.C.R.N. Z.N. tiene por misión, además, examinar a los distintos candidatos postulantes a las carreras relacionadas con la Marina Mercante, de naves especiales y naves pesqueras, efectuando las recomendaciones pertinentes para el otorgamiento por la autoridad marítima de los certificados y títulos que corresponde.

Como requerimiento para su misión, la S.C.R.N. Z.N., cuenta con oficiales especialistas altamente calificados, lo que los capacita para el desempeño de la labor a que están abocados y que es velar por la seguridad de la vida humana en el mar.

Dependiente de la S.C.R.N. Z.N., actúa la Subcomisión de buceo, encargada de verificar que los trabajos submarinos se efectúen conforme a las disposiciones de la autoridad marítima y con los elementos de seguridad correspondientes.

PRACTICAJE Y PILOTAJE

El practicaaje consiste en la asesoría que da la Gobernación Marítima a las naves nacionales y extranjeras con el propósito de ejecutar técnicamente y con seguridad, todas aquellas maniobras marineras de atraque o desatraque en puertos artificiales y bahías que por su condición determinen el concurso de un oficial experimentado y conocedor de las condiciones reinantes en dichos puertos.

El practicaaje es un acto obligatorio y por este servicio la nave debe pagar un derecho que ingresa a arcas fiscales.

El pilotaje es el servicio que se presta a las naves nacionales y extranjeras en las navegaciones por los canales patagónicos, pasos difíciles y estrechos. Este es también un servicio remunerado cuyos ingresos van a arcas fiscales.

FISCALIA MARITIMA

Es competente de las autoridades marítimas dictaminar en los sumarios administrativos que se substancian sobre accidentes y siniestros

marítimos, determinar las responsabilidades que correspondan en ellos y aplicar sanciones.

Estas facultades se aplican al personal de los buques de la Marina Mercante y de naves especiales y todo el personal marítimo que tiene su actividad normal a bordo de las naves o embarcaciones menores, dentro de los recintos portuarios y jurisdicción de la Gobernación Marítima, por hechos que tengan relación con aspectos profesionales y disciplinarios.

El procedimiento para las investigaciones sumarias y aplicación de sanciones está fijado por Decreto Supremo y contenido en el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.

CONTROL DEL PERSONAL DE GENTE DE MAR

La Gobernación Marítima de Iquique tiene, entre otras, la función del control de gente de mar. Gente de Mar es la denominación genérica que se da a la persona declarada apta por la autoridad marítima para trabajar a bordo de naves o embarcaciones, o para desempeñarse en cualquiera de las actividades derivadas del comercio, industria, pesca o caza marítima, fluvial o lacustre.

Matrícula de Gente de Mar es un registro nominativo que lleva la Gobernación Marítima sobre todas las personas que ejercen una actividad en el mar, cuya inscripción es previa y esencial.

El concepto de Gente de Mar se divide en cuatro clases: capitanes y patrones de naves; tripulantes u hombres de mar; personal móvilizador marítimo, y personal de industrias de ribera o a flote.

En Iquique se lleva un completo registro de todas las personas que desarrollan cualquier actividad que tiene relación con el mar y la nave.

Operan en este puerto diferentes grupos de personas a quienes en razón de su actividad se les otorga un documento denominado Matrícula, que los acredita idóneamente aptos para desarrollar sus actividades profesionales.

En el Registro de Matrícula figuran las siguientes plazas o fuentes de trabajo:

- Patrones, Motoristas y tripulantes de naves pesqueras.
- Estibadores, Marineros auxiliares de bahía y cuidadores marítimos.

- Empleados de Bahía: Jefes de cubierta-Tarjadores.
- Buzos de Salvataje y Buzos deportivos.
- Pescadores Artesanales y Mariscadores.
- Obreros industriales en diferentes especialidades.

CAPACITACION DE GENTE DE MAR

La Gobernación Marítima de Iquique no sólo se limita a inscribir al personal de gente de mar, sino que también desarrolla funciones de docencia y organiza cursos de capacitación profesional a fin de poner al día a las personas en los últimos adelantos sobre técnicas maríneas en general.

NAVES Y EMBARCACIONES MENORES

La Gobernación Marítima es la encargada de tomar nota de todo artefacto que use el mar como medio normal de desplazamiento.

Las naves y embarcaciones menores deben inscribirse en los registros de matrícula de la Dirección del Litoral y Marina Mercante cuando sobrepasan las 50 toneladas de registro grueso y en las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto las menores de 50 toneladas del mismo registro.

Al igual que un vehículo y su chofer obtienen su patente y permiso de conducir en las Municipalidades, las embarcaciones y sus ocupantes deben matricularse y obtener su permiso para operarlas en los registros de matrícula de las respectivas Gobernaciones Marítimas.

SEÑALIZACION MARITIMA

Así como se seleccionaron las siete maravillas del mundo, si se hiciera una elección de las siete obras de mayor riesgo o difíciles de construir, la erección del faro Evangelistas debería incluirse entre ellas, porque en la época en que se efectuó, al final del siglo 19, no había helicóptero ni lanchas a motor, ni radiocomunicaciones.

La necesidad de este faro era imperiosa, pues al no existir el Canal de Panamá, la navegación por el Estrecho de Magallanes era muy intensa.

El faro Evangelistas está situado en el Océano Pacífico, frente a la boca oeste del Estrecho de Magallanes en latitud 52° 23' 05" sur y longitud 75° 05' 08" oeste.

Su construcción se inició a principios del año 1893 y fue inaugurado el 19 de diciembre de 1896, después de cuatro largos y arduos años de esforzados trabajos.

Este faro es el más fiel exponente de todos los del país por la dificultad de acceso debido a los malos tiempos reinantes en el sur y por estar ubicado en un peñón prácticamente inaccesible. Llevar los materiales y estructura fue cosa de titanes, pero ¿cómo podría calificarse el hecho de que en la parte superior se haya podido ubicar una máquina a vapor que remolcaba los vagones con los abastecimientos que en tiempos de bonanzas llegaban al peñón, luego de ser izados a una altura de más de 50 mts? Esta atrevida obra de ingeniería de primera magnitud pone de relieve el empuje y sabia dirección del ingeniero inglés George H. Slight y la sobresaliente capacidad de trabajo y resistencia de los obreros y marinos chilenos que allí trabajaron.

No sin razón esta obra electrizó a los marinos de todas las nacionalidades, que usando de su luz como referencia podrían navegar hasta la boca oeste del Estrecho de Magallanes, ya sea para tomar altamar o adentrarse en aguas interiores chilenas.

Este hecho alentó a otras generaciones de especialistas en la construcción y puesta en funcionamiento del sistema de señalización marítima más increíble del mundo.

En la zona norte, la Gobernación Marítima de Iquique tiene a su cargo seis faros y para su mantención y funcionamiento cuenta con personal altamente calificado, de tal modo que los navegantes pueden tener la seguridad de que estas importantes referencias les ayudarán a llegar con seguridad a su destino.

Podemos citar el faro de Punta de Lobos, cuyo abastecimiento se efectúa por un andarivel de 200 metros. Fue construido en 1942 y consiste en una torre cuadrangular con un alcance de 5 millas náuticas. Se encuentra a 100 kilómetros al sur de Iquique.

El faro Punta Patilíos fue construido en 1961 y consiste en una torre triangular con un alcance de 15 millas náuticas. Se ubica a 50 kilómetros de distancia.

El faro Punta Guesa consiste en una pirámide de concreto con un alcance luminoso de 15 millas náuticas a 20 kilómetros al sur de Iquique. Aparte de indicarle una ruta segura al

navegante, mantiene una permanente vigilia de silencio y profundo respeto sobre la nave peruana "Independencia" que encallara en los bajos de Punta Gruesa el 21 de mayo de 1879, como consecuencia de la pericia del comandante de la "Covadonga", don Carlos Condell.

En la rada de Iquique se mantienen encendidos el faro ubicado en el extremo del molo de abrigo del puerto, con un alcance luminoso de 14 millas náuticas; más al interior el faro de la punta Patilliguaje, construido en 1910, cuya estructura cilíndrica determina un alcance luminoso de 10 millas.

Ubicada desde 1928 un poco más al norte y frente al Monumento al Marinero, se encuentra la boya Esmeralda, que marca el lugar exacto donde se hundiera la gloriosa corbeta que comandara el capitán Prat durante el combate naval de Iquique. Con una bandera chilena iza-

da permanentemente, constituye un verdadero santuario al que concurren los chilenos a rendir un homenaje de recogimiento por el significado de honor y sacrificio que encierra la gesta heroica de Iquique, y donde los marinos, al navegar y tenerla a la cuadra, rinden un emocionado tributo que se acompaña con el batir de las olas y el clásico concierto del cántico de las aves marinas. Ahí está la celosa guardiana de Iquique.

Más al norte, a unos 5 kilómetros antes de llegar a Pisagua, se encuentra el faro de punta Pichalo, construido en 1948. Consiste en una torre de concreto con un alcance luminoso de 15 millas.

Así, la Gobernación Marítima de Iquique contribuye a la seguridad de la navegación en su jurisdicción, manteniendo permanentemente operativos los faros, en su misión de señalización marítima.

