

# SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA: EJERCICIO DE SOBERANÍA, PRESENCIA EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS Y GARANTE DE LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN

Por: *CF Hernando García Gómez, Grupo de Investigación Científica y Señalización Marítima - Dimar*



La Dirección General Marítima es la Entidad encargada de prestar el servicio oficial, técnico y permanente del Estado en todas aquellas materias relacionadas con la señalización marítima en el territorio nacional, cuenta con regionales de señalización marítima y fluvial en el país y con personal capacitado que logra con eficiencia, gestión en el ámbito operativo, administrativo y técnico contribuyendo a la seguridad marítima, la protección de la vida humana en el mar y al desarrollo de la nación.

Dimar tiene bajo su responsabilidad el control, mantenimiento y conservación de todas las ayudas a la navegación públicas instaladas en el territorio nacional, representadas en 91 faros, 233 boyas, 32 enfilaciones y un sinnúmero de balizas (objeto señalizador); distribuidas desde Castilletes en la frontera con Venezuela hasta Cabo Manglares en la frontera con Ecuador, incluyendo el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina con sus islas menores y la isla de Malpelo.

El diccionario de la "Association Internationale de Signalisation Maritime" (IALA/AISM) define la señal de ayuda a la navegación como el "dispositivo visual, acústico o radioeléctrico destinado a garantizar la seguridad de la navegación y a facilitar sus movimientos". El conjunto de señales de ayuda a la navegación constituye la señalización marítima.

Tradicionalmente, denominadas como señales marítimas, se considera como ayudas a la navegación a todo dispositivo visual, acústico, electrónico, radioeléctrico o de acuerdo con las nuevas tecnologías se puede decir que virtual, así como los sistemas que permiten la intercomunicación (automática o mediante operador) con el navegante, destinados a mejorar la seguridad en la navegación, facilitando el tráfico y salvaguardando el medio ambiente.

Los sistemas de señalización están formados por un conjunto de diversas ayudas a la navegación marítima que de forma armonizada, funcional y articulada, teniendo en cuenta sus distintas características, dan la información necesaria al navegante para contribuir a la seguridad de la navegación de forma integral.

La navegación inicial en los mares colombianos fue fundamentalmente costera o litoral y diurna, salvo cuando

se trataba de alcanzar una isla en alta mar o dar un salto entre países. Para aquel tipo de navegación, el conocimiento de los accidentes litorales constituyó la única ayuda a la navegación, con la identificación de los puntos cardinales durante el día y el conocimiento de las estrellas durante la noche. El navegante no recibía ninguna ayuda humana desde afuera de su nave, a no ser la fogata encendida por sus familiares cuando no habían vuelto a su varadero o fondeadero, o las hogueras que señalaban la entrada a importantes puertos, con función orientadora. Esta sería la más primitiva y elemental ayuda a la navegación desde tierra conocida en nuestro país.

La señalización marítima en Colombia es una actividad reciente, producto de la necesidad de facilitar el intercambio comercial con el extranjero a principios del siglo XX. A partir de 1926 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección de Aduanas lideró la implementación de Ayudas a la Navegación en nuestras costas y bahías.

*Foto: Archivo DIMAR. Faro Punta Espada en la Alta Guajira*



Acuerdo el Decreto No. 810 del 5 de junio 1922, que derogó el Decreto No.556 del 25 de abril de 1922, el gobierno nacional fijó los derechos por el servicio de faros y boyas en los puertos marítimos de la República, así: "Artículo 1° Los buques marítimos que llegaren a los puertos de la República, pagarán en la respectiva Aduana por servicio de faros, a razón de tres centavos por cada tonelada de registro".

En 1926 el gobierno nacional adquirió en Suecia el buque balizador "Abadía Méndez", bautizado en honor del presidente que impulsó la señalización marítima a nivel nacional. En 1930 se adquirió el buque balizador "Pascual de Andagoya" para prestar los servicios de mantenimiento de las ayudas a la navegación en el Pacífico colombiano.

Posteriormente, mediante decreto No. 144 del 10 de mayo de 1944 el presidente de la República entregó el servicio técnico y administrativo de plantas de gas, faros y boyas al Ministerio de Guerra – Armada Nacional (Dirección General de Marina). Se recibieron 18 faros y 38 boyas.

Inicialmente la señalización marítima contaba en Barranquilla con una planta de gas, siete funcionarios y el remolcador "Abadía Méndez", en Buenaventura con una planta de gas, siete funcionarios y el remolcador "Andagoya" y en Cartagena con una planta de gas y seis funcionarios que incluían los dos de San Andrés isla.

A partir de esta fecha la Armada Nacional (Dirección General de Marina) asume la responsabilidad de la instalación y mantenimiento de boyas y faros, así como de la generación de la información para la elaboración y publicación de la cartografía náutica y publicaciones relacionadas. Como dato de interés el país recibió por concepto de faros y boyas, en el año 1944, la suma de \$ 96.229 pesos.

En 1948 la Armada Nacional envió al señor Capitán de Corbeta Mauricio Salcedo para que se capacitara en la Escuela de Señalización Marítima de la Armada de los Estados Unidos. Este Oficial fue el pionero y gestor de los primeros cursos de técnicos en lumínica y boyeros.

Acuerdo decreto No. 3129 del 20 de diciembre de 1952 el gobierno inicia un plan de modernización y mejora de las ayudas a la navegación acuerdo con los compromisos adquiridos en la Convención Internacional sobre Ayudas a la Navegación (organización precursora de la IALA).

El decreto No. 3183 de 1952 creó la Marina Mercante Colombiana y la prestación del servicio de señalización



Foto: Archivo DIMAR

marítima y fluvial con toda la infraestructura existente, fue transferida a esta nueva dependencia orgánica de la Armada Nacional. Se nombró como primer Jefe del Departamento de Faros y Boyas al ingeniero Roland Kolich.

En 1954 la Armada Nacional adquiere el buque balizador ARC "Gorgona" para apoyar y mejorar el servicio de señalización marítima en el Pacífico colombiano.

En 1955 se elaboró el primer "Plan definitivo de Balizamiento de las costas de Colombia establecido para radio-faros, faros, faros giratorios, balizas y boyas", como documento base para ejecutar las obras de modernización de la señalización marítima nacional. Este proceso se realizó con el acompañamiento de la empresa AGA de Suecia, para lo cual se proyectó una inversión inicial de 12 millones de pesos de la época. Así mismo se proyectó la adquisición de lanchas de transporte y buques balizadores de bahía para mejorar el servicio de señalización y balizamiento.

En 1982 se produce un gran avance tecnológico, innovación en los procesos y modernización de la infraestructura de la señalización marítima al introducir en el país las primeras ayudas a la navegación electrónicas alimentadas por paneles solares y baterías. Esta gestión tecnológica fue acompañada por la profesionaliza-





Foto: Archivo DIMAR

ción y capacitación del talento humano, tanto en el extranjero como en el país. El proceso de modernización tecnológica permitió la elaboración por primera vez en el país de las ayudas a la navegación, generando la apropiación de conocimiento, experiencia y adquiriendo capacidades que fortalecieron la prestación del servicio y posicionaron a Colombia como un país más seguro para la navegación.

En Mayo de 1997 entra en servicio el buque balizador ARC "Cienaga de Mallorquín", construido por los astilleros Unial de Barranquilla. Esta Unidad se destina a apoyar la labor de mantenimiento, control, posicionamiento e instalación de las ayudas a la navegación en el río Magdalena.

En el año 1999 el Departamento Técnico de la Base Naval ARC "Bolívar" con el apoyo del Astillero Naval, diseña y construye el buque balizador ARC "Isla Palma" con el fin de facilitar y mejorar el servicio de señalización marítima en el Pacífico colombiano (contrato interadministrativo No. 222 de 1998 Dimar-Frara).

Hoy en día Dimar cuenta con una guía para la Señalización Marítima Nacional, documento de referencia y proyección institucional que revisa las características y especificaciones del sistema de balizamiento y señalización marítima existente en las costas Caribe, Pacífica

y territorios insulares del país, así mismo presenta la propuesta, estructura conceptual y alternativas para el fortalecimiento del sistema integrado de Señalización Marítima Nacional. Lo anterior se encuentra enmarcado dentro del crecimiento del intercambio comercial por vía marítima, la modernización de los puertos nacionales, el aumento del tamaño de los buques que ingresan a los puertos colombianos y la necesidad de un salto tecnológico para mejorar el servicio.

Adicionalmente la Señalización Marítima a nivel nacional se encuentra en un proceso de actualización tecnológica, mejoramiento de la disponibilidad y continuidad del servicio, recuperación de capacidades y modernización. Lo anterior con el fin de fortalecer el ejercicio de la Autoridad Marítima y garantizar la seguridad en la navegación en aguas colombianas.

Un ejemplo de ello fue el reciente cambio de todas las linternas de los faros y ayudas a la navegación en la Guajira, labor que duró 30 días por ser el terreno agreste y de difícil acceso.

Durante la misión se instaló el sistema de monitoreo y las nuevas linternas rotatorias TRB 220 (Tonelaje, Registro, Bruto) a los faros de Castilletes, Punta Espada, Chichibacoa, Puerto Estrella, Chimaré, Punta Gallinas, Cabo de la Vela, Manaure y Riohacha, trabajo que se encuentra establecido en el plan de actualización tecnológica y modernización del sistema de Señalización Marítima Nacional, que tiene como objetivo prestar un mejor servicio acorde a las normas y estándares internacionales.

Esta misión fue posible gracias al personal idóneo y capacitado con cuenta la Entidad, quienes a pesar de las condiciones adversas y agrestes del terreno culminaron con éxito esta labor.

Es así como el ejercicio de las actividades que adelanta la Señalización Marítima son pilar fundamental para el desarrollo económico del país, en la medida en que la seguridad marítima es condición esencial para el progreso de los puertos y el intercambio de productos con los socios comerciales de Colombia. Para Dimar el hecho de fabricar y mantener la totalidad de las Ayudas a la Navegación utilizadas en la señalización marítima, acuerdo las últimas tecnologías y especificaciones técnicas a nivel mundial, otorga una ventaja estratégica y comparativa, si se tiene en cuenta que además de ser una obligación y responsabilidad del Estado, permite tener un control de toda la actividad para garantizar la seguridad del tráfico marítimo, a la vez que se realiza un ejercicio de soberanía y autoridad.

