Comprometidos con la Seguridad Marítima, Dimar reemplaza faro de Isla Palma en el Pacífico colombiano

03/06/2015 - 05:30 pm

Reproducir Detener

La moderna estructura, da cumplimiento de la normatividad marítima nacional y a las recomendaciones de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación y Autoridades de Faro (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities - IALA).

El faro reemplazado había sido construido el 18 de mayo de 1962, estaba compuesto por una estructura metálica enrejada, construida en acero galvanizado tipo torre de comunicación, en su parte inferior contaba con una casamata en la cual se albergaban los cilindros de acetileno que alimentaba el antiguo sistema lumínico; tenía una altura de 40 metros, a pesar de esta altura no era visible a la distancia por su conformación en ángulos y láminas metálicas.

El Grupo de Investigación Científica y Señalización Marítima, a través del Área de Señalización Marítima, en su compromiso por salvaguardar la vida humana en el mar y mantener la seguridad en la navegación, realizó la construcción y puesta en servicio del faro de Isla Palma, el cual tiene una altura de 42,10 metros y ofrece un alcance lumínico superior a las 15 millas náuticas, indicando a los navegantes la existencia de la Isla y dando la ubicación de la nave con relación a ésta. Lo anterior toma gran relevancia, si tenemos en cuenta que el faro de Isla palma es paso obligado para la gran mayoría de las embarcaciones que transitan desde y hacia Buenaventura, principal puerto del Pacífico colombiano.

Este faro está compuesto por una estructura principal metálica recubierta por mampostería, en su parte inferior posee un mirador y en su parte superior presenta una cofa con doble sistema de baranda, linterna marina y su sistema de alimentación. El faro de Isla Palma, es el primer faro de este estilo o tipo construido a nivel nacional y será la base arquitectónica y de ingeniería civil base para las futuras construcciones de faros a nivel nacional.

Con la renovación del sistema de Ayudas a la Navegación, con estructuras visibles al nivel de las zonas costeras y fluviales del país, Dimar cumple con las recomendaciones de la IALA, donde indica que el sistema de estructuras fijas debe estar conformado por estructuras conspicuas, distinguibles y visibles por sí mismas.

Entre las necesidades que tenía la señalización Marítima del Pacífico, para la construcción del faro de Isla Palma, se encuentran:

1. Cumplir con las recomendaciones de la IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), en relación a las estructuras de los faros, las cuales deben actuar como señal diurna.

2. Dar cumplimiento al numeral 5 del Artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, donde se dispone que corresponde a la Autoridad Marítima Nacional regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la seguridad de la vida humana en el mar, entre otras.

3. Dar cumplimiento al numeral 4 del Artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, donde se establece como función de la Dirección General Marítima, instalar y mantener el servicio de Ayudas a la Navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.

4. Contar con la disponibilidad de las Ayudas a la Navegación por encima del 95%.

5. El faro debía ser una estructura visible que actúa como una marca diurna (lo cual no se estaba cumpliendo con la estructura anterior) y generalmente soporta a una luz de señalización marítima de gran alcance.