



Ayudas a la navegación

Imagen de la eficacia y sentido de pertenencia

MILENA CONRADO BARRIOS
EL UNIVERSAL

Podemos afirmar que las ayudas a la navegación del Caribe Colombiano son la imagen de la eficacia del personal orgánico del GSEMAC, conformado por 34 personas, entre oficiales, suboficiales, civiles de la Armada Nacional y de la Dirección General Marítima.

Sencillas, con ganas de trabajar, que quieren y sienten lo que hacen. Por ello, al conmemorarse 82 años de la historia tejida por DIMAR-GSEMAC, la institución le rinden un homenaje a la elogiada labor que realizan día a día estas personas, con tal de ofrecer las mejores garantías de seguridad en las aguas del Mar Caribe y el territorio insular colombiano.

Lo más importante aún, es la pertenencia de todos, asegura el Capitán de Corbeta Oscar Mantilla Ruiz, y "como Coordinador me siento orgulloso, porque a uno le dan ganas de todo cuando está rodeado de personas con sentido de pertenencia, que aunque saben que son exclusivas en el trabajo, no descuidan su labor. De esa pertenencia se desprenden los deseos de acertar, innovar y mejorar".

"Son tantas las cosas, que cada día me sorprenden más. Todos son del común, en su mayoría cartageneros o costeños que cubren todas esas necesidades de mantenimiento en el Caribe en el tema de señalización", subraya.

Trayectoria

Quizás para muchos Hernando Viafara es un desconocido o un ciudadano más, pero para GSEMAC es una de las "piezas valiosas" de esa historia que continúa tejiéndose dentro la institución.

Es un hombre con gran trayectoria, testigo del trajín diario que ha vivido GSEMAC estos últimos 16 años, tiempo durante el cual ha estado vinculado al grupo. Pese a que es un suboficial retirado

y pensionado, aun continúa compartiendo sus conocimientos como civil.

Viafara ingreso a la Armada en 1966 y a la Dirección General Marítima en 1992.

Por desempeñarse como Jefe de la Oficina de Programación y Seguimiento, tiene bajo su responsabilidad todo el planeamiento y control del funcionamiento y la parte técnica de las ayudas en el Caribe. Eso incluye planes de mantenimiento, control de disponibilidad de las ayudas, manejo historial de cada ayuda y su monitoreo remoto, así como asesoría en el diseño y/o modificación de canales a los puertos.

Un hombre con muchas capacidades que de seguro cuando se pensione como civil hará falta en la institución.

Guardafaros

"Supremamente importantes", así elogia el Coordinador de GSEMAC a esas seis personas que se constituyen en apoyo de primer nivel en las áreas donde están ubicados. Gracias a ellos, en Ríoacha, Punta Hermosa, Galerazamba, Coveñas, Turbo y San Andrés, ésta institución logra darle un manejo ágil a la atención de novedades que se presentan con el sistema de ayudas.

Son ellos el primer nivel de atención de las ayudas, quienes contribuyen no sólo a mantenerlas, sino a repararlas o a diagnosticar, lo que permite un mejor planeamiento para desplazarse al sitio y darle solución.

"Soy reiterativo en su importancia. Sin ellos estaríamos casi ciegos porque no es lo mismo el diagnóstico de cualquier persona al de un técnico especializado", aduce el Capitán de Corbeta Oscar Mantilla Ruiz.

Esa es la gente que conforma GSEMAC, trabajadora, entregada a su labor y comprometidos con la Nación.



GSEMAC conserva como monumento la primera boya de bahía, diseñada y fabricada por el personal orgánico de ésta unidad. La gráfica muestra además, al equipo administrativo, técnico y operativo, a cargo del Capitán de Corbeta Oscar Mantilla Ruiz.



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

.....Verifique muy bien donde invierte su dinero.....

Las playas, las zonas de bajamar y las aguas marítimas territoriales son propiedad de la nación (Art. 63 y 102 Constitución Nacional)

¡ NO LAS PUEDEN VENDER !

Asesórese en la Capitanía de Puerto más cercana o exija la presentación de la concesión y/o permiso de construcción otorgado por la DIMAR para el desarrollo del proyecto en el cual desea invertir y corrobore la información que obtenga.

¡INFÓRMESE BIEN !

DIMAR: Teléfono (1) 2200490 Ext.: 2700 – 2701 – 2702 – 2453
Capitanía de Puerto de Cartagena: Teléfono (5) 6643237 – 6649282 Ext.: 3706 – 3541 - 3708
Capitanía de Puerto de Barranquilla: Teléfono (5) 3492572 - 3491070
Capitanía de Puerto de Santa Marta: Teléfono (5) 4210739 – 4210711



Dirección General Marítima

Grupo de Señalización Marítima del Caribe GSEMAC



82 años

GSEMAC es el fruto de una labor ardua e ininterrumpida en beneficio de la soberanía nacional que ofrece las mejores garantías de seguridad a las embarcaciones durante su tránsito y permanencia en aguas del Mar Caribe y el territorio insular Colombiano. A grandes rasgos, una misión de alto nivel que descansa en la responsabilidad de construir y mantener en servicio todas las ayudas a la navegación en el Caribe Colombiano.



82 años al servicio de la nación

Jefes de GSEMAC

Los siguientes han sido los oficiales y sub-oficiales que históricamente han prestado sus servicios a ésta unidad como Jefes de Grupo Señalización Marítima del Caribe:

- CC. Mauricio A. Salcedo**
1947 a 1953
- TN. Manuel Lara**
1954 a 1955
- JT. Francisco Sánchez Díaz**
1955 a 1964
- CC. Narciso Durán**
1967 a 1975
- CC(r). Holmes Otero Reyes**
1976 a 1995
- CC. Julio Vargas Gómez**
1995 a 1996
- CC. Gustavo Ángel Sanín**
1996 a 1998
- CF. Ramiro Salazar Molina**
1999 a 2000
- CF. Ronald Mendoza Navarro**
2001 a 2001
- CC. Luis Miguel Sanjuan Sanguino**
2002 a 2002
- CC. Jorge Enrique Sarmiento Morales**
2003 a 2004
- CC. Jorge Alberto Méndez Reina**
2005 a 2006 CC.
- CC. Oscar Mantilla Ruiz**
2007 a la fecha

Misión

GSEMAC diseña, construye, instala, y mantiene las ayudas a la navegación en el Mar Caribe y territorio insular colombiano. Además, Asesora y presenta a consideración de la Dirección General Marítima, proyectos de señalización marítima.

Visión

Ser la unidad líder en el diseño, construcción, instalación, montaje y mantenimiento de las ayudas a la navegación; mediante un proceso de mejoramiento continuo que permita hacer reingeniería y optimizar procesos, teniendo en cuenta la instrucción, entrenamiento, seguridad industrial y salud ocupacional del recurso humano.

Producción editorial
Milena Conrado Barrios
Dirección de publicidad
Claudia Méndez Visbal
Coordinadora Departamento de Publicidad
Sonia Gedeón Juan
Comercialización
Stella Díaz Vega
Fotografías
GSEMAC
Diseño
Mónica Viaña C.
Edición e impresión
El Universal
Mayo - 2008

El Grupo Señalización Marítima del Caribe, nació en 1926 con el nombre de "Faros y Boyas", como una dependencia del entonces Ministerio de Hacienda y Crédito Público, institución que regulaba y controlaba el tráfico marítimo y portuario en nuestro país, y cuya misión era dotar a los litorales colombianos de ayudas necesarias para la navegación.

Los faros y boyas para ese tiempo funcionaban como equipos lumínicos de llama abierta, alimentadas con gas acetileno producido en la planta instalada en Barranquilla. Igualmente en 1926 se adquirió en Suecia una embarcación que fue bautizada como ARC. Abadía Méndez, en honor del Presidente Miguel Abadía Méndez, la cual se encuentra en servicio activo como unidad a flote de apoyo técnico para labores de señalización marítima en la Bahía de Cartagena.

En 1936 la Armada Nacional comenzó a manejar la sección de "faros y boyas" por orden presidencial; pero solamente se hace entrega oficial de su traspaso mediante Decreto 1144 del 10 de mayo de 1944, en donde se ordenó que a partir del 01 de junio de ese mismo año al Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de la Aduana Nacional, entregar a la Dirección General Marítima todas las responsabilidades concernientes a la Señalización Marítima del Caribe.

A partir de esta fecha, legalmente las plantas de acetileno, edificios, embarcaciones, repuestos y todo lo concerniente a señalización marítima quedó bajo la dependencia de la Armada Nacional. La jefatura de faros y boyas de Cartagena pasa a ser dependencia de la Base Naval ARC. Bolívar. Para esa misma época el Señor Capitán de Fragata Aurelio Castro Sarmiento, estableció el primer reglamento profesional de los servicios técnicos y administrativos de faros y boyas, y en 1946 se redacta el primer reglamento de servicios técnicos y administrativos de faros y boyas.

En 1949 se gradúa la primera promoción de técnicos en faros y boyas bajo la dirección del Señor Capitán de corbeta Mauricio



Boya de poliéster reforzado en fibra de vidrio.

Salcedo (primer Jefe de Señalización Marítima y capacitado en el exterior en ayudas a la navegación).

En 1952 con la reestructuración del Estado, la dependencia de "Faros y Boyas" pasa a ser responsabilidad de la Dirección de Marina Mercante Colombiana (hoy Dirección General Marítima).

En los años 70 se inicia la construcción de faros con la asesoría de compañías de ingenieros particulares, siendo los primeros en construirse y montarse los faros de Río León e Isla Margarita o Isla de los Muertos en Urabá. Debido a las limitaciones con el reabastecimiento de acetileno y el continuo apagado de las llamas, desde 1982 se comenzó a suprimir las lámparas de llama abierta por lámparas alimentadas con energía solar. Teniendo en cuenta los inconvenientes de las ayudas a gas, en 1982

se ordena por el alto mando enviar al entonces Jefe de la Señalización Marítima del Caribe, el Señor CC(r) Holmes Otero Reyes a capacitarse en los sistemas de energía solar para ayudas a la navegación en los Estados Unidos; a su regreso se inician entonces las instrucciones y análisis para iniciar los cambios de sistemas en las ayudas a la navegación.

La primera ayuda que se le realizó cambio de sistema de llama abierta para energía solar fue el Faro de Cayo Bolívar en el Archipiélago de San Andrés y Providencia, dándose inicio a la modernización de la Señalización Marítima en Colombia.

Con el avance tecnológico en 1982 se inicia la producción autónoma de las primeras boyas construidas en Colombia. A partir de dicha fecha todas las ayudas a la navegación, en el Caribe, son diseñadas, construidas, montadas, puestas en servicio y mantenidas por personal orgánico del Grupo de Señalización Marítima Del Caribe.

Hoy al frente de las instalaciones de la Señalización Marítima del Caribe, se conserva como monumento la primera boya de bahía, diseñada y fabricada por el personal orgánico de ésta unidad.

El Gobierno Nacional, mediante el numeral 4 del artículo 5 del Decreto 2324 de 1984 le ratificó a la Dirección General Marítima, la función de instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, función que ha venido prestando.

En el 2001 cambia su nombre a "Señalización Marítima del Caribe" y posteriormente en 2004, su nombre actual "Grupo de Señalización Marítima del Caribe".

Muchos cambios en los procesos de trabajo e implementación de tecnología le han permitido a la Señalización Marítima mantenerse al día con calidad en el servicio a la Nación. Hoy se habla de elaboración de ayudas en PRFV (poliéster reforzado fibra de vidrio), equipos con tecnología retroled, monitoreo remoto del servicio de las ayudas, como una muestra del deseo de acertar y la pertenencia de un grupo de personas que dan vida a este servicio nacional.

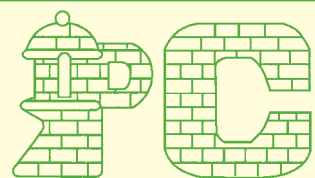
C. C. Oscar Mantilla Ruiz,
Coordinador GSEMAC

Getsemaní, Cllé 1ra. De la Magdalena
No. 9-13 Telf. 6643354 – 6645183

Pozon, locura Ferretera Teléfono 6631532
Ferretero Majagual Cel 3107137555
La Parranda de los Colores Cel 3008375181

Ceballos, Comercializadora J. M
Transv. 54 No. 28B – 32 Telf. 6673999

Canapote, Cra. 17 # 56-20
Tel. 656 7818



ALMACEN POLICOLOR

Calidad Garantizada Al Servicio De La Construcción
Estamos a su servicio de Lunes a Domingo y Festivos
Todo en Pinturas, Pegantes, Materiales de Construcción y Ferretería.

Vinilo Acrílico
VINILPOLY
interiores y exteriores

Vinilo Acrílico
EXTRA
interiores y exteriores

PRODUCTO EXTRA
ACIDO MURIATICO
Desmanchador
Desinfectante

ESMALTE
EXTRA
COLONIAL

Vinilo Acrílico
SUPER 2
interiores y exteriores

"Las barreras no existen"



La Dirección General Marítima, a través del Grupo de Señalización Marítima del Caribe desarrolla una serie de actividades y operaciones que involucran un gran planeamiento, control y seguridad, para poder instalar las nuevas ayudas y mantener las existentes.

El grupo técnico y operativo considera el trabajo como una verdadera "maniobra", en la que enfrentan muchas "barreras" que les toca vencer, en cualquier superficie, a fin de mantener abiertos y seguros para el navegante los espacios marítimos de nuestra Nación.

Para cubrir las necesidades GSEMAC realiza normalmente dos tipos de comisiones, unas vía marítima que cubren el área insular de San Andrés y Providencia y la que cubre el área de Morrosquillo y Urabá, y otras terrestres a la alta Guajira.

Las ayudas se encuentran ubicadas en sitios conspicuos cercanos a nuestro diverso Litoral Caribe. El Grupo de Señalización enfrenta áreas desérticas y alejadas en la Alta Guajira, a la cual accede por vía terrestre y en la que "sortea" con tormentas de arena, abejas, calor, caminos en pésimo estado; áreas húmedas y pantanosas como el Golfo de Urabá; rocas sobresalientes con rompientes fuertes; áreas insulares alejadas de difícil acceso, además de las condiciones extremas del mar en la que a bordo de buques realizan maniobras como fondeo de boyas, rescate de ayudas, transporte de materiales.

Un detalle importante lo representan las actividades subacuáticas llevadas a cabo por buzos especializados en el manejo de pesos bajo el agua, así como la constante inspección de las cadenas de las boyas y demás ayudas con estructuras sumergidas como los pilotes de plataformas de algunos faros, lo que ayuda a prevenir incidentes relacionados con la pérdida de una de éstas, altamente peligroso en materia de seguridad en la navegación.

Para el desarrollo de obras en el mar también se presentan maniobras de remolque de equipo pesado para pilotaje y estudios de suelos.

Los medios brindados por DIMAR-GSEMAC y las capacidades del personal orgánico que se sacrifica a cualquier altura y superficie, permiten llegar a los sitios más remotos como Bajo Nuevo, cercanías de la frontera con Jamaica; Serranilla, cercanías de la frontera con Honduras y Quita Sueño, cercanías de la frontera con Nicaragua.

Los únicos

Otro punto para resaltar del personal orgánico, de los grupos de señalización marítima, es la habilidad técnica, constituyéndose en los únicos que hacen esa clase de trabajo espe-



Además de las condiciones extremas del mar, el Grupo de Señalización se enfrenta a áreas desérticas, húmedas, pantanosas y rocosas, casi todas de con difícil acceso.



Boya 12 en la Bahía de Cartagena.



Boya en poliéster reforzado y fibra de vidrio.



Construcción de una torre de 12 metros de altura.



ARC Quindío en Maniobra



El Grupo de Señalización Marítima del Caribe vence todos los impedimentos (como las tormentas de arena en La Guajira), al momento de cumplir con la puestas en servicio y mantenimiento de las ayudas.



La ubicación de la boya del Canal de Turbo requirió una bolsa de reflote.



Remolque de boyas nuevas en la Bahía de Cartagena.



Fondeo de la Boya de Mar en la Bahía de Cartagena.



IMEINT LTDA.

INGENIERIAS MECANICA, ELECTRICA, INSTRUMENTACION Y CONTROL




*"Soluciones
integrales
de ingeniería
con calidad
y compromiso"*

Bosquecito Tv. 52 N° 23B – 49 Telefax: 6744762 – 6740843 Cel. 316 3891164 – 316 3891165 - email: imeintltda@hotmail.com

BOYAS

“Señales de tráfico” que guían a los operadores de embarcaciones en forma segura por algunas vías o canales navegables. También identifican áreas peligrosas o controladas, dan direcciones e información y asisten a las embarcaciones para su amarre en algunas áreas donde no existe muelle o zona segura de fondeo.

Clases:

Laterales de Canal: conforman los canales de Santa Marta, Cartagena, Turbo, San Andrés y Providencia, pueden ser de colores rojo y verde. Las rojas se encuentran entrando al canal por el costado derecho.

Boyas de Aguas Seguras (Boyas de Mar): son las primeras que visualiza el navegante cuando se aproxima al puerto. Indica que se inicia el canal de acceso al puerto.

Especiales: son de color amarillo y muestran alguna característica o actividad especial del área donde se encuentre.

Boyas Cardinales: De colores amarillo y negro en varias combinaciones, indican un punto de interés o peligro en el punto cardinal que representan.

Peligro Aislado: sus colores son el rojo y el negro. Muestran la ubicación de un peligro a la navegación, dejando claro que a su alrededor existen aguas seguras.

De Nuevo Naufragio: de colores amarillo y azul de forma vertical, señalan el peligro a la navegación representado por un naufragio reciente. Ésta ayuda debe permanecer en este sitio, mínimo hasta que se haga oficial y públicamente su ubicación en una carta de navegación.

De Amarre: llevan colores rojo y blanco o rojo y negro en sentido vertical, no llevan torre y sirven para asegurar las embarcaciones en áreas donde es difícil su fondeo o simplemente no hay muelle. Un buque amarrado a una boya de éstas, presenta normalmente un mayor grado de seguridad ante eventos meteorológicos, que uno fondeado normalmente.



Boya 6A del Canal de Cartagena.



Boya de Aguas Seguras en San Andrés.



Boya de Amarre en S. Andrés Isla.



Boya de Nuevo Naufragio.



FAROS

Estructuras conspicuas en tierra, localizadas cerca al litoral o en el agua. Durante el día se pueden identificar por su forma, color y estructura. Provistos de una luz potente, adicionalmente, pueden estar dotados de un equipo respondedor de radar, un radio faro, señal sonora y/o una o más luces de sector.

Usos: para indicar bajos peligrosos, bancos de arena, rocas, obtener líneas de posición (lop), indicar recaladas, promontorios, entrada a estuarios / puertos, entre otros.

Propósitos secundarios: punto de coordinación para actividades de búsqueda y rescate, estación de señales, control de tráfico marítimo.

Generalmente puede ser detectado a un alcance de 10 millas náuticas o más, dependiendo de las condiciones de visibilidad, su carácter conspicuo, la necesidad de la luz y su altura sobre el nivel del mar.

Los hay de estructuras metalizas, concreto, mixta (concreto y metal); próximamente se pondrán al servicio los de poliéster reforzado y fibra de vidrio.



Faro de Low Cay, al norte de Providencia.



Faro de Roncador, en el Archipiélago de S. Andrés.



Faro El Morro, en Santa Marta

ENFILACIONES

Sistema que comprende dos o más estructuras separadas con señales o luces que están alineadas cuando se ven desde el centro de un canal o desde lo más profundo de una ruta, a lo largo de una sección recta de un canal.

En una línea de enfilación de dos estaciones, las estructuras se ubican a lo largo de la prolongación del eje central del canal de navegación.

La estructura de la parte trasera debe tener una elevación mayor que la estructura delantera para permitir que ambas señales o luces se vean simultáneamente. Una luz de enfilación proporciona a un buque una referencia de frontal y una indicación visual de la magnitud y dirección de cualquier error de cruce del canal.



Enfilaciones en la Bahía de Cartagena.



Mediante el sistema de monitoreo remoto, GSEMAC mantiene en constante, seguimiento al servicio de ayudas a la navegación del Canal de Cartagena, optimizando los tiempos de respuesta ante cualquier novedad e incluso, previniendo.



Señalización marítima

Seguridad para los navíos, desarrollo para la nación

MILENA CONRADO BARRIOS
EL UNIVERSAL

La loable labor de GSEMAC permite que las embarcaciones del mundo transiten con plena seguridad a lo largo de nuestros espacios marítimos, orientándose a través del silencioso mensaje del haz de luz de “inmóviles” guías –boyas, faros, enfilaciones y racones– que hacen parte de la señalización marítima o de las ayudas de la navegación.

Éstas “piezas”, son los silentes garantes de la seguridad para los navíos, y casi se podría afirmar que para muchos son vistos sólo como parte del paisaje marítimo, gratos a la vista, sin comprender la trascendencia vital de su servicio y utilidad.

La señalización marítima es una consecuencia de la necesidad que tiene el navegante de contar con una referencia, en puntos visibles, para la seguridad de sus travesías.

Se convierte en pieza fundamental para la seguridad marítima –recalca el Capitán de Corbeta Oscar Mantilla Ruiz, Coordinador del GSEMAC– “es así como guiando de forma segura a los navegantes en las aproximaciones a



La implementación de tecnología le ha permitido a GSEMAC, mantenerse al día con calidad en el servicio a la Nación.

los puertos, en la clara localización de peligros a la navegación, contribuye a prevenir accidentes en el mar, la pérdida de vidas humanas o impacto al medio ambiente por efecto de su carga y/o combustibles”.

Para el equipo técnico y operativo de GSEMAC, la señalización marítima es una tarea de gran relevancia, porque de su eficiencia y confiabilidad depende la seguridad del transporte marítimo de carga y pasajero, tanto nacional como internacional.

Cero siniestros

Los reportes actuales nos hablan de cero siniestros, gracias a la presencia de las ayudas marinas.

En procura de mantener los reportes así y ante el incremento del tráfico marítimo en nuestros puertos, GSEMAC permanece a la vanguardia tecnológica con el propósito de no relegar el aporte a la seguridad de la navegación y generar confianza ante el mundo para que todas las actividades marítimas, así como el comercio y desarrollo nacional siga fluyendo a través de nuestros puertos.

En 2007 se movilizaron a través de los puertos del Caribe, entre exportaciones, importaciones y tráfico regional, 100.243.449.25 (1) toneladas de carga, frente a 91.008.415,19 (2) en el año 2006 y 77.408.016.00 (3), del 2005. En el 2006 se registró un total de 3337 (2) arribos a puertos del Caribe colombiano. En sólo los primeros cuatro meses del año 2008, ya van 3559 (3)s.

“Para nadie es un asombro que actualmente se registre un promedio diario de 46 maniobras entre zarpes, arribos y tráfico regional en los puertos



La Señalización Marítima está compuesta por sistemas de ayudas que sirven de guías al navegante, como –boyas, faros, enfilaciones y racones– permitiéndole conocer su posición, ubicar peligros y trazar su ruta de forma segura.

del Caribe Colombiano”, concluye el Capitán de Corbeta Oscar Mantilla Ruiz.

Fuente:

- 1.- Información consolidada por la Oficina Asesora de Planeación - Supertransporte, a través del Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria -SIGP módulo estadístico.
- 2.- Incluye el movimiento de carga de 35 sociedades portuarias y muelles homologados de aproximadamente 40 que normalmente reportan información
- 3.- División de Transporte Marítimo DIMAR.



• Resinas de Poliéster • Gel Coats
• Fibras de Vidrio • Catalizadores
• Pastas Pigmento



Oficina Principal Itagüí: PBX:(4) 444 11 90
Bogotá: PBX:(1) 244 40 80 - Cali: PBX:(2) 880 58 34
Barranquilla: PBX:(5) 368 00 01



Servicio al cliente: 01 8000 942 000
www.suinresinas.com



Pie de la Popa Cra. 22 # 29B-96
Tel.: 656 0595 - 656 0875



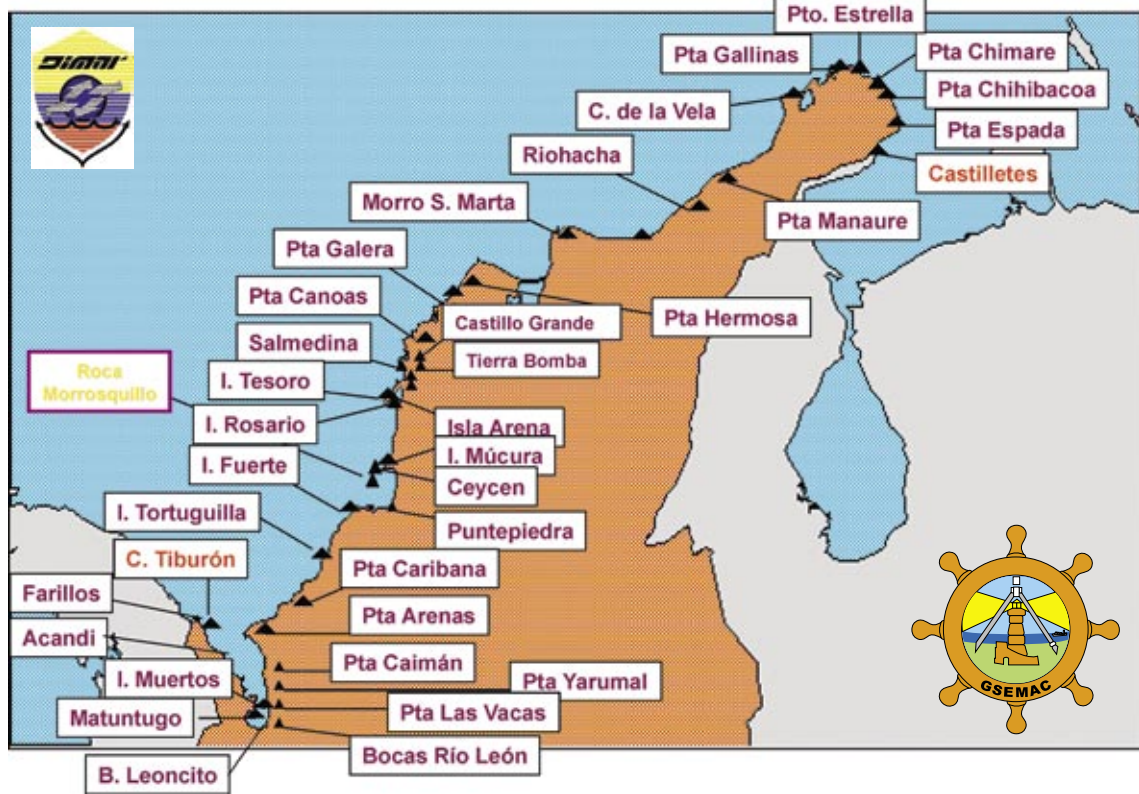
MAQUINAS & ACCESORIOS LTDA.
Sistemas, equipos y ayudas para navegación marítima y aérea
Avenida 28 No. 39 A 39
Bogotá-Colombia
Tel.: 571 244-2369, Fax, 571 268-0898
E-mail: comercial@maquinasyaccesorios.com



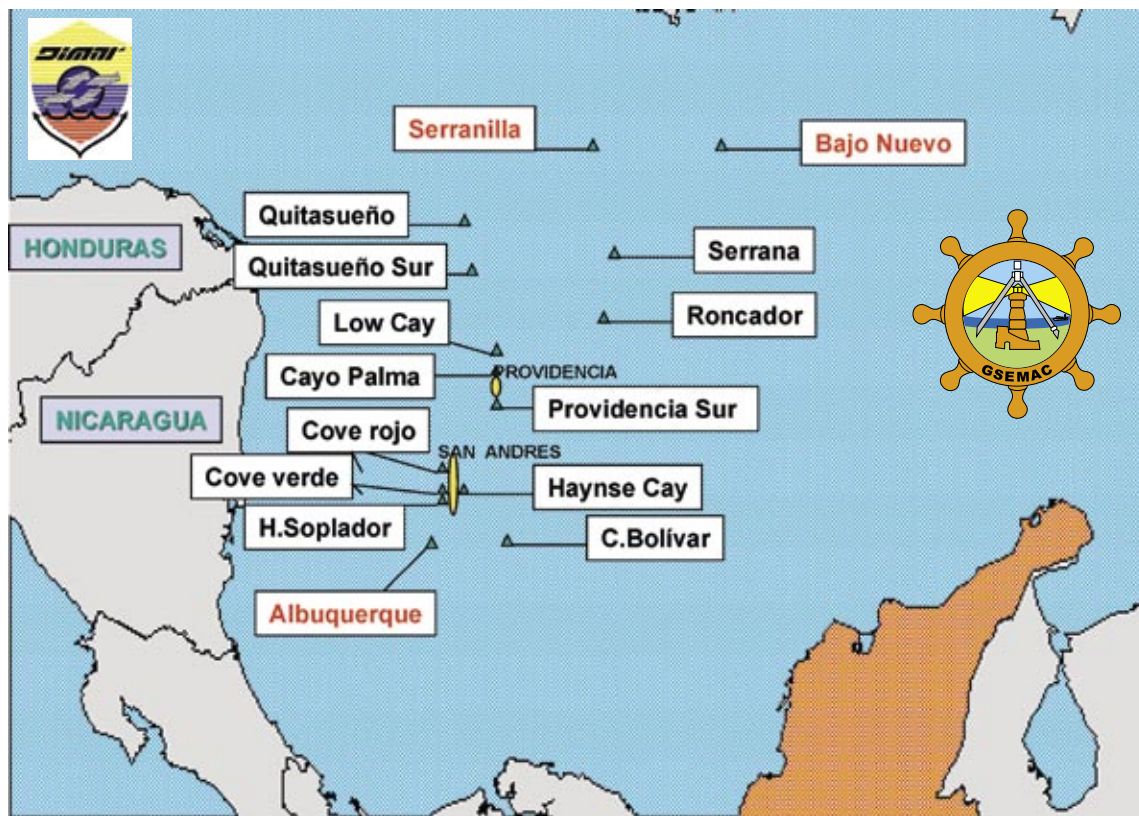
ABC AUTOMOTRIZ LTDA.
TODO PARA: AUTOMOVILES, BUSES Y CAMIONES!
Av. Pedro de Heredia No. 20 D-51 Antigua Brasilia
Tel.: 66 3322 - 666 3054 - Cel.: 315 8006034



Muestra de soberanía nacional



Faros de la Costa Caribe



Faros del Archipiélago de San Andrés

Colombia cuenta con 590.000 km2 de territorio marítimo, en el Caribe, la responsabilidad de muchas instituciones es preservarlo de forma segura en muchos aspectos, el más evidente es el de la Señalización Marítima.

Para el servicio de asistencia a las embarcaciones, GSEMAC dispone en la actualidad de 107 boyas, 53 faros, 2 enfilaciones, 2 racones y una baliza. Estas ayudas además de permanecer en los canales de acceso que conducen a los principales puertos colombianos, se encuentran dispuestas en una cobertura de todo el Litoral Caribe Colombiano y toda su zona insular.

Hasta esos lugares más alejados llega el personal del Grupo de Señalización Marítima del Caribe en su servicio de vigilar el funcionamiento de todas las ayudas. Desde la Alta Guajira hasta el Golfo de Urabá, y desde Bajo Nuevo hasta Albuquerque, pasando por Serranilla, Quitasueño, Providencia, Serrana, Roncador, Bolívar y San Andrés.

Además de guía y apoyo en la labor del navegante, las Ayudas a la Navegación son muestra de la soberanía nacional por su razón, origen, alcance y ubicación.

Por lo anterior, GSEMAC asesora y presenta a consideración de la DIRECCION GENERAL MARITIMA, DIMAR, proyectos cada vez más innovados de señalización marítima a implementar en Litoral Caribe Colombiano y toda su zona insular.



Bajo Nuevo, cercanías de la frontera con Jamaica



Castilletes, cercanías de la frontera con Venezuela.



Quitasueño Sur.



Quitasueño Norte.



Cabo Tiburón, cercanías de la Frontera con Panamá



Serranilla, cercanías de la frontera con Jamaica y Honduras.

FUMECO
FUNDICION · METALMECANICA DE COLOMBIA

LTDA.

15 Años de servicio
1993 - 2008
Nuestros trabajos nos caracteriza
en calidad y cumplimiento

Fundición de Hierro - Bronce - Aluminio
- Cobre - Plomo - Zinc - Servicio de Torno
- Taladro - Soldadura - Servicios Industriales
en Astilleros - Ingeniería Eléctrica Media y Baja
Tensión, reparación y mantenimiento
de transformadores - montajes estructurales
industriales y navales.

Calidad certificada

