

Océanos

Estado Archipelágico

Pretendemos orientar a nuestros lectores sobre este particular estatus de nuestro país

Los últimos días del Memphis

Una nave emblemática que surcó nuestros mares

DR. LEONEL FERNÁNDEZ

Sentó las bases para que la República Dominicana se convierta en este siglo en un verdadero Estado Marítimo

Revista océáanos





**AUTORIDAD NACIONAL
DE ASUNTOS MARÍTIMOS**

ANAMAR nace a la luz de la Ley 66-07

Ley No. 66-07 que declara la República Dominicana como Estado Archipelágico.

ARTÍCULO 16.- Se instituye un Órgano de Derecho Público denominado Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, que tendrá como función principal velar por la investigación, conservación y aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos del mar, del fondo del mar y del subsuelo del fondo del mar. Se encargará de representar interna y externamente lo relativo al mar, usos y derechos.

océanos
REVISTA

Pascual Prota
Presidente Editor

Ileana Fuertes
Directora de Contenidos

Tahiana Fajardo
Unidad Jurídica

Promotora Aranda
Coordinación General

Norma Morel
Diseño y Diagramación

Una publicación de
AUTORIDAD NACIONAL DE
ASUNTOS MARÍTIMOS

ANAMAR

Misión

Proveer al Estado Dominicano las herramientas técnicas, científicas y jurídicas necesarias para la investigación, conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos existentes en nuestros espacios marítimos. Armonizar las políticas marítimas estatales para darles coherencia y hacerlas compatibles con el Derecho Internacional vigente a fin de lograr una correcta administración oceánica y el desarrollo pleno del sector marítimo. ANAMAR es promotora del mar.

Visión

Hacia un Estado Marítimo y una economía azul.

Valores

Respeto por nuestro planeta

Aptitud Científica

Visionaria

Proactiva

Innovadora

Colaboradores

Federico Henríquez Gratereaux

Periodista y Ensayista galardonado con el Premio Nacional de Ensayo Pedro Henríquez Ureña en 1979, es miembro de la Academia Dominicana de la Lengua y Correspondiente de la Real Academia Española; ha desempeñado los cargos de Director de Relaciones Públicas de la Presidencia y Secretario de Estado sin Cartera. Es productor del programa Sobre el Tapete; y fue Director del Diario El Siglo (1997-2001). Ha publicado: La feria de las ideas (1984); Un antillano en Israel (1995); Cuando un gran estadista envejece (1995); La globalización avanza hacia el pasado (1995); La guerra civil en el corazón (1993, 1995); Un ciclón en una botella (1996); Empollar huevos históricos (2001); Disparatario (2002); Pecho y espalda (2003); Franklin Mieses Burgos, Obras completas (2006); Antología Franklin Mieses Burgos (2007); Ubres de Novelastra (2008).

Vice almirante Homero Luis Lajara Solá

Distinguido oficial que ha sido Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra y en la actualidad se desempeña como Vice Ministro de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana.

Jesús Martín

PHD Communications (Pacific Western University), periodista y escritor, además de su formación en comunicación es graduado en Investigación Operativa en la Universidad de Valencia, España, y Diplomado en Planificación y Administración de Empresas, en la Universidad Politécnica de Madrid. En la actualidad es editor de la revista de negocios Yale Executive y del periódico económico El Mercantil. Tiene publicada una novela, "Poderosas razones", que alcanzó el 6º lugar en el Premio Planeta (España) en su edición de 2001.

Pedro Delgado Malagón

Ingeniero Civil, escritor y ensayista. Columnista de la revista Rumbo (1994-2004). Ha publicado: Menesteres y otras urgencias (1998); Hitos del bolero dominicano: una visión apasionada (2005); Cinco noches y una aurora (2010). Tiene en gestación Ver para creer, libro de ensayos y conferencias sobre artes plásticas.

Tahiana Fajardo Vargas

Abogada. Master en Derecho Internacional Público y Master en Administración Internacional, Universidad Panthéon-Assas, Paris II. Especialista en Derecho del Mar. Actualmente ejerce como Encargada de la Unidad Jurídica de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos.

Mario Delgado Malagón

Arquitecto, fundador -a principios de la década de los '80- de la Fundación Dominicana Pro-Investigación y Conservación de los Recursos Marinos, Inc. (MAMMA); formó parte del equipo de trabajo de la construcción del Acuario Nacional; y es el actual Director Técnico de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos. Fue de los precursores en el país en las actividades de investigación sobre las ballenas jorobadas. Ha escrito sobre el tema de la conservación de los recursos marinos en diferentes medios, siendo también sus fotografías submarinas publicadas.

Pedro Atiles Nin

Abogado. Actualmente Asesor Marítimo del Ministerio de Industria y Comercio. Vicepresidente de la Liga Naval Dominicana. Miembro del Consejo Directivo de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos en representación del Ministerio de Industria y Comercio. Galardonado con la "Gran Cruz en la categoría Plata" otorgada por la FIDALMAR por contribuir a la defensa y preservación del patrimonio marítimo de la humanidad.

Fe de errata

Por omisión involuntaria el artículo El Titanic de la 1era edición de Océanos apareció sin la firma de su autor, James Sinclair, por lo que le expresamos nuestras disculpas a este reconocido arqueólogo.

EDITORIAL

Logros

Si el Presidente Leonel Fernández Reyna decidiera terminar su brillante carrera política el próximo 16 de Agosto, fecha en que concluye su tercer período constitucional en la Jefatura del Estado, sería recordado de diversas maneras. Unos le recordarán como el Presidente que promovió y promulgó una moderna Constitución que, por haber sido el resultado de un amplio y sosegado pacto social, está en condición de ordenar jurídicamente al Estado dominicano durante un gran tramo del siglo XXI. Otros, como un Presidente que impulsó una amplia agenda de modernidad, creando nuevas instituciones, ANAMAR entre ellas, e impulsando una creativa y exitosa política exterior. Muchos le recordarán como un Presidente constructor por las grandes obras de infraestructura que realizó. El Metro, su más exitoso atrevimiento, los túneles, puentes, elevados, carreteras y autopistas son obras fundamentales de desarrollo y las futuras generaciones no comprenderán como algunos, alguna vez, las criticaron.

En ANAMAR, por nuestra parte le recordaremos como el Presidente que con la promulgación de la ley 66-07 reivindicó para los dominicanos más de 140,000 km² de espacios marítimos. Lo recordaremos como el Presidente que comprendió que, por nuestra condición del Estado insular y por nuestra excelente situación geográfica, el Mar debe ser un elemento importante en la matriz de desarrollo de la República Dominicana. Con la ley 66-07 y el apoyo que le ha dado a la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, el Presidente Fernández sentó las bases para que la República Dominicana se convierta en este siglo, en un verdadero Estado Marítimo, en condiciones de administrar eficientemente sus recursos oceánicos. Pedro Mir en su poema " Hay un país en el mundo " nos colocó en el " mismo trayecto del sol ", pero no solo estamos bien situados con relación a este gran astro sino también con relación a las rutas marítimas más importantes del planeta. La Hispaniola forma parte del arco de islas que

conectan el Atlántico Norte, el espacio de mar más transitado, con el Mar Caribe, por donde se mueve el comercio entre las Américas y por donde transitan los buques que, cruzando el canal de Panamá, mueven gran parte del comercio entre Asia, África y América del Norte.

Pero además de nuestra privilegiada locación geográfica, somos el país del Caribe que tiene la mejor infraestructura de comunicaciones compuesta por trece puertos, siete modernos aeropuertos, magníficas autopistas y excelentes telecomunicaciones, esto quiere decir que si nos lo proponemos podremos en muy poco tiempo, convertir la industria marítima en un pilar de nuestra economía que generaría decenas de miles de empleos bien remunerados.

En esta segunda edición de Océanos, ANAMAR desea hacer público su agradecimiento al Señor Presidente de la República, Doctor Leonel Fernández Reyna por el apoyo que siempre nos ha brindado y reconocerle como el Presidente que con mayor claridad vio que en nuestro mar tenemos un océano de oportunidades.



Dr. Leonel Fernández , *Presidente de la República Dominicana.*

“El presidente Fernández sentó las bases para que la República Dominicana se convierta en este siglo, en un verdadero Estado Marítimo”

CONTENIDO



EL BUZO

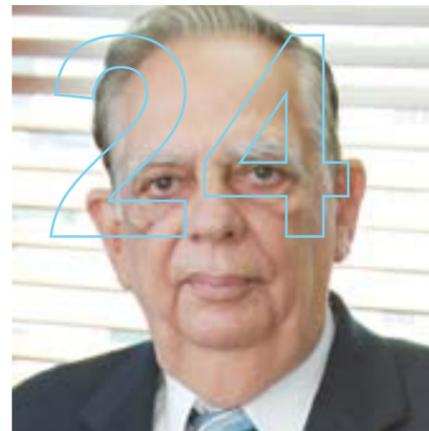
EL MAYOR ARRECIFE DE CORAL DEL MUNDO DE JESÚS MARTÍN

Se encuentra en Australia y es un verdadero milagro de la naturaleza al alcance de sus visitantes.



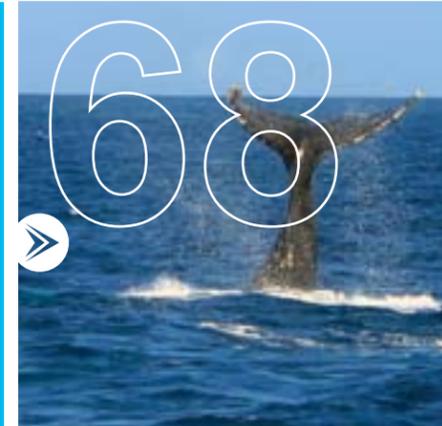
ACTIVIDADES DE ANAMAR PROYECTO CASITAS DE LANGOSTAS EN LA CALETA

El Proyecto de Casitas de Langostas en el área de La Caleta que es operado por la Cooperativa de Pescadores del lugar.



FOTOREPORTAJE BALLENAS JROBADAS DE LA PLATA

Este interesante trabajo nos cuenta las cosas de mucha importancia acerca de la Yubarta o "ballena jorobada."



ENTREVISTA CON LUIS CONTRERAS INGENIERO NAVAL

El presidente de CIRAMAR nos habla de la importancia de trabajar en la Ley Marítima de República Dominicana.

Sumergido en el dolor

Febrero comenzó con un Océanos de lágrimas, 56 dominicanos se ahogaron cuando la yola que los llevaba ilegalmente a Puerto Rico naufragó. Esta tragedia que se repite con demasiada frecuencia ha conternado a todos, y esta columna dedicada normalmente a la alegría y a la vida, en este número es a la pena y a la muerte. Esta vez nos

zambullimos en el dolor de un bello poema de Franklin Mieses Burgos, como una forma de expresar mi pésame a los familiares y amigos de aquellos que buscando equivocadamente un mejor futuro encontraron la eternidad.

El Buzo



Elegía por la muerte de Tomás Sandoual

FRANKLIN MIESES BURGOS

¿Quién ahora, llorando,
te alzaré desde el fondo solitario del mar,
para sólo pensar desesperadamente
en el vidrio desnudo de tu limpia sonrisa,
o en aquella tu carne color de azúcar parda,
después que los peces hambrientos se comieron
el último paisaje de sol que había en tus ojos?
¿Quién ahora, llorando,
te alzaré desde el fondo solitario del mar?

¡Oh príncipe mulato de la verde escafandra!
¡Tronco joven de ceiba y corazón de nardo!
Después que la muerte dejó sobre tus sienes
una polar caricia de puñales de hielo...

Por esos ojos tuyos –dolor– por esos ojos tan
llenos de luceros distantes y neblinas.
Por esos ojos tuyos
derramarán su llanto de alero las palomas;

la noche que te clama sin cesar desde el cielo
colgará sus crespones de sombras ateridas
sobre un mundo salobre de guitarras y lonas.
Pero tú desde el fondo no la podrás mirar.

No la podrás mirar porque ya se habrá ido
el alba que alumbraba por dentro de tus ojos
de terciopelo oscuro;
porque ya se habrá ido sin campanas tu vida
hacia una madrugada de sal y caracoles,
más allá de la noche liviana de las algas,
a donde –todavía–
la luna no ha podido llegar para mirarte
definitivamente dormido bajo el agua.

¡Arena y sólo arena
para el ancla caliente de tus ingles desnudas;
para tus ojos, sombras de los corales mudos!

¡Arena y sólo arena para enterrar tus sueños maríti-
mos de nubes y de gaviotas blancas,
sobre un cielo de coco nublado de sardinas!

¡Arena y sólo arena
para hundirte en tu inmenso silencio terminado
entre besos impuros de hermafroditas peces!

¡Ay! ¡Que ya no habrá más música marina
de acordeones
en tu lecho de limos y pleamares eternos!

Sin un puerto posible para tu despedida,
en la noche se fueron llorando las estrellas.

Querida entre tus brazos, habrás tenido sólo
una coquetería de manatíes hembras,
porque ya las abejas que anidaban tus labios
se habrán llevado toda la cera de tus besos.

¡Oh amante ineludible para quien la marisma
tendía el más oculto fluir de sus mareas!
¿Qué has hecho con el rostro pálido de las lunas
caídas en el fondo solitario del mar?
¿Qué has hecho con el rostro de amor de aquellas
lunas?

¿Traslúcida y radiante como un cristal muy fino
deambulará tu sombra en torno de estas islas
caribes que te dieron ese estupor de cielo mojado
de aguardiente?

¿Quién ahora dolido escuchará tu voz herida de
violetas, y le dará a tu gesto de varón suicida
todos los crisantemos crecidos en la tarde?

En litoral amargo de llanto sin pañuelos
las verdes hojas anchas sacudidas
por tropicales ráfagas de horno,
te están diciendo adiós,
y tú no miras ...



Franklin Mieses Burgos (1907-1976). Nació y dejó de existir en Santo Domingo, República Dominicana. Aunque poco divulgada su obra, es uno de los poetas más importantes de América en el siglo XX. Fundador e inspirador del movimiento literario 'La Poesía Sorprendida'. Acerca de Mieses Burgos, el crítico y poeta Manuel Rueda ha expresado: "En la personal alquimia que todo poeta realiza con las palabras, él ha logrado transmutar sus versos en una materia pura y brillante, que bien podríamos llamar diamantina". Su producción incluye: Sin mundo ya y herido por el cielo (La Poesía Sorprendida, 1944), Clima de eternidad (La Poesía Sorprendida, 1944), Presencia de los días (Brigadas Líricas del Uruguay, 1951), Antología Poética (Selección y prólogo de Freddy Gatón Arce, Colección Pensamiento Dominicano, 1952). El héroe (colección La Isla Necesaria, 1954), Medea (drama en verso, inédito).



EL CARTÓGRAFO

EL MAYOR



EL MAYOR ARRECIFE DEL MUNDO

JESÚS MARTÍN

ARRECIFE DEL MUNDO



El mayor arrecife del mundo

Australia nos brinda un regalo para los sentidos, el milagro de la naturaleza marina

La 'Gran Barrera de Coral' (Great Barrier Reef) es el mayor arrecife de coral del mundo. Está situado en el Mar de Coral, frente a la costa de Queensland al noroeste de Australia, al sureste de Nueva Guinea occidental y al sur de Papúa Nueva Guinea. Se extiende sobre unos 2.600 kilómetros de longitud y puede ser distinguido desde el espacio. A veces es nombrada como el ser animal vivo más grande del mundo, aunque en realidad consiste en muchas colonias de

corales. El primer explorador europeo que divisó la 'Gran Barrera de Coral' fue el capitán James Cook, cuando encalló en su viaje de 1768. Debido a su vasta diversidad biológica, sus aguas claras, templadas y su fácil accesibilidad, el arrecife es un destino muy popular entre los aficionados al submarinismo. Muchas ciudades de la costa de Queensland (como Cairns y Townsville) ofrecen viajes en barco al arrecife diariamente.



Su inmensidad natural a lo largo y ancho de más de 34 millones de hectáreas le ganó el merecimiento de ser declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1981. En ellas habitan más de 1.800 especies distintas, 125 de tiburones, 5.000 de moluscos, 400 de coral y otras en peligro de extinción, como el sirenio dugongo (una vaca marina) y la gran tortuga verde.

Es el mayor lugar natural de atracción en Australia, se puede bucear junto al coral en aguas cristalinas y las playas son de arenas blancas, desde donde se observan treinta especies de ballenas, delfines y marsopas, incluyendo la 'ballena minke enana', el 'delfín del Indo-Pacífico' y la ballena jorobada. Las tortugas marinas verdes en la 'Gran Barrera de Coral' tienen dos poblaciones genéticamente distintas, una en la parte norte y otra en la parte sur. Los cocodrilos de agua salada viven en los pantanos de manglares y en la costa cerca del arrecife.

Amenaza

La gran barrera de coral australiana se ha visto afectada por el calentamiento global que incide sobre el planeta Tierra, porque los corales son especies muy sensibles a los cambios de temperatura del océano. Además, la pesca indiscriminada y la contaminación han hecho que la zona resulte dañada, disminuyendo el ecosistema que se alberga en ella.

Las estrellas de mar, conocidas como "coronas de espinas", también están acabando con peces y flora acuática, lo que supone un peligro añadido. Estas estrellas consumen lo que miden, es decir, si tienen un diámetro de 60 centímetros, consume diariamente lo mismo de coral duro.

Fauna y flora

Las islas de la Gran Barrera de Coral también dan cobijo a 2.195 especies de plantas conocidas, tres de ellas endémicas. También hay diferentes tipos de serpientes de mar, que son felices en aguas cálidas de hasta 50 metros de profundidad. Mucha gente piensa equivocadamente que la barrera es continua, como sea, está formada por millones de formaciones de coral con grandes espacios entre ellas. Otro punto interesante es que la 'Great Barrier Reef' no corre solo en una línea única. Existen tres líneas distintas: la línea de afuera, la del medio y la de adentro, cercana a la costa. Un factor que bloquea el crecimiento del coral es la temperatura del agua, el otro es el Ph y la salinidad. Por esto ninguna parte del arrecife puede ser continua, siendo cortada por el agua fresca de los ríos y arroyos que desembocan en el océano, evitando así el crecimiento de coral en esas áreas, llamadas 'pasajes'.

Geografía

La 'Great Barrier Reef' está enteramente dentro del estado de Queensland, y cambia de nombre de acuerdo a cada sección. Por ejemplo: Sección Capricornio, obviamente es en la zona del Trópico de Capricornio; Sección Norte es enfrente a Cairns y Port Douglas; y Sección Whitsunday es enfrente a la isla Whitsunday, y así sucesivamente. La barrera también forma muchas islas, algunas con hermosos hoteles y otras totalmente desiertas. Es posible acampar en algunas de ellas con autorización del departamento de conservación, pero es necesario llevar todo lo que se precise, como agua, comida y protector solar. Muchas de estas secciones son consideradas Parques Nacionales Marinos y nada puede ser llevado de ahí, se pueden tomar fotos y debe llevarse después su propia basura.



Acceso y recomendaciones

Para llegar ahí, existen una gran cantidad de botes y catamaranes muy confortables que parten diariamente de diferentes lugares. Los tours normalmente son de un día, pero usted puede conseguir tours de muchos días dependiendo de lo que pueda o quiera pagar, e incluyen muchas actividades como bucear en la noche. Lo cierto es que son un poquito caros, más cuanto más lejos de la costa usted quiera ir. Si quiere bucear en el coral, realmente vale el gasto. Cairns es el punto de partida más famoso, pero tiene que tener cuidado en qué tour elige, o puede llegar a perder dinero y tiempo.

Si se sigue de nuestro consejo, hay que ir más lejos para ver las formaciones majestuosas. Recuerde que Cairns y Port Douglas son internacionalmente famosos, y atraen multitudes de turistas por ser el punto más cercano a la costa, y con muchos vuelos arribando desde Asia. Es mejor elegir tours que vayan lejos aunque sean un poco más caros. Está preparado para gastar por lo menos US\$120 por persona por un día de tour, que usualmente incluyen todo el equipo para buceo, como mascarar y aletas (las botellas de oxígeno no van incluidas) y navegar en un bote con fondo de vidrio y almuerzo (aunque no la bebida). Vale la pena hacerlo.

Los tours normalmente parten a las 8am y retornan a las 5pm, en días diferentes de la semana, y en ciudades como Cairns y Port Douglas diariamente. La única razón que hace cancelar los tours son las tormentas de mar o fuertes vientos. Trate de evitar días nublados, ya que el sol hace los colores del coral más hermosos, de lo contrario, sólo verá el azul del océano. Pero no se preocupe mucho

por eso, porque en Queensland usted tendrá días soleados más de 300 días al año.

Playas solitarias

Son conocidas las de Whitehaven, a las que podemos acceder en excursiones diarias en catamarán. El mar, la belleza de las islas, la extraordinaria blancura de las arenas de coral, las playas vírgenes en que uno desembarca, todo contribuye a disfrutar cada minuto, pero la verdadera experiencia de la Gran Barrera no llega hasta que uno se sumerge en sus aguas transparentes y contempla extasiado las bellezas submarinas.

Curiosamente, el buceo en la Gran Barrera exterior hay que efectuarlo desde un barco o desde una plataforma flotante, porque siendo un coral tan joven aún no ha crecido ninguna isla allí. Aunque teóricamente se puede acceder a la Barrera por cualquier punto de su larga extensión, en la práctica sólo hay unos pocos accesos organizados. Los puntos tradicionales son Cairns y Port Douglas. Desde allí, se puede llegar en hora y media al bello arrecife de Agincourt. Sumergirse allí es una experiencia que cada uno vive a su manera, baste decir que la imaginación más desembrida no alcanza a anticipar la gran variedad de formas y criaturas que uno puede contemplar, ni tampoco los colores.

Y una última recomendación: recorrer Australia requiere tiempo y dinero, pero muchos jóvenes cogen su mochila y se ponen en marcha hacia un país que ofrece un clima ideal, transporte, comida y alojamiento baratísimos para quienes prefieren viajar de este modo. Si está pensando en hacer una cosa semejante, no lo dude. Verá recompensada con creces su osadía.





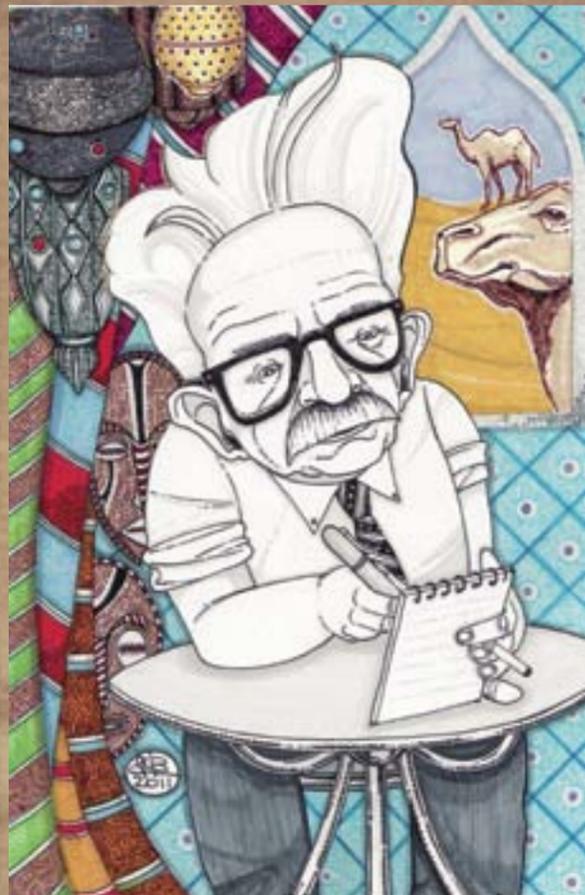
POR LOS MARES
del tiempo

GLOSAR

GLOSAR A CANETTI

PEDRO DELGADO MALAGÓN

AACANETTI



Elías Canetti (1905-1994) escritor de lengua alemana nacido en Bulgaria, hijo de una familia comerciante de origen sefardita. Premio Nóbel de Literatura 1981.

GLOSAR A CANETTI

Las naciones luchan unas contra otras. Se habla con frecuencia del “por qué” luchan. Pero “como qué” luchan, eso nadie lo sabe. Los grupos se atribuyen un nombre, un título: luchan como dominicanos o como haitianos, como franceses o como alemanes, como hondureños o como salvadoreños. Pero ¿qué significan estas palabras?, ¿cuál es la verdadera pesantez psicológica de saberse y sentirse español o italiano o inglés o judío?

Un examen de los usos y costumbres de un pue-

blo, de su gobierno, de su literatura, acaso parezca una vía intachable para esclarecer el enigma. Sin embargo, podría pasar por alto el elemento determinadamente, específicamente nacional que está presente, como una “fe”, cuando se va a la guerra. Las naciones, de tal forma, habrán de verse como “religiones”.

El hombre lucha por algo más que una lengua y unas fronteras y una historia. Nadie combate por la defensa de un diccionario, ni mucho menos por el

valor de un pasado, que se reduce al conocimiento de unos pocos nombres y de algunas efemérides. Algo más que identidad y particularismo, la nación es una conciencia, un ensimismamiento, un asombro renovado: una rabiosa conjetura, en suma.

La unidad mayor, con la que se siente en relación el hombre, es siempre un “símbolo de masa” El miembro de una nación se ve a sí mismo, disfrazado a su manera, en rígida relación con un determinado símbolo de masa que ha llegado a ser el más importante.

Esas cuestiones las plantea Elías Canetti en su obra *Masa y Poder*. En este libro rutilante se analizan los “símbolos de masa” de algunas naciones occidenta-

les: ingleses, holandeses, alemanes, franceses, suizos, españoles, judíos. Se trata, téngase en cuenta, de una reducción a rasgos sumamente simples y universales.

Acaso sea un intento por definir entidades globalizantes, envolventes, dentro de las que el individuo se percibe representado y, por qué no, encarnado.

El inglés, dice Canetti, se ve como “capitán” con un pequeño grupo de hombres sobre un navío: en su alrededor y debajo de él, el mar. Está casi solo, como capitán incluso en gran parte aislado de la tripulación. Al mar, sin embargo, se le domina. El mar, en tal caso, es como un caballo que conoce bien su camino.





Los holandeses —emparentados tribalmente con los ingleses: por el idioma, por la evolución religiosa, por la tradición de imperios marinos— se identifican a sí mismos con “el dique”: unidos oponen resistencia al mar.

La tierra que habita, el holandés

tuvo que comenzar por ganársela al mar.

El símbolo de masa de los alemanes es el ejército. Pero el ejército es más que el ejército: es “el bosque en marcha”.

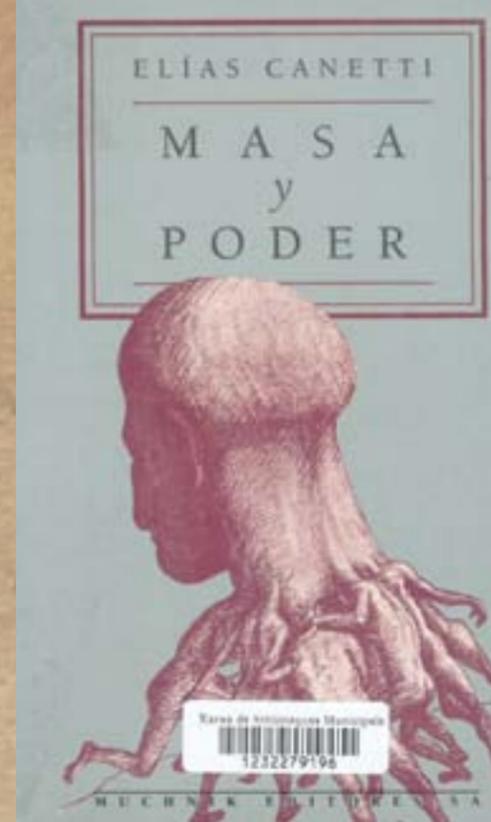
Lo rígido y paralelo de los bosques erguidos, rectos, su densidad y su número, colman el corazón del alemán con alegría honda y misteriosa. En el bosque ya están dispuestos los demás, que son asimismo fieles y veraces y enteros, como él quiere ser: uno como los otros, erguido y alineado cada quien y, sin embargo, apropiadamente distinto en altura y en fortaleza.

El símbolo de masa de los franceses es su “Revolución”. La masa, durante siglos víctima de la justicia Real, ejerce justicia ella misma. Aquel que se oponía a la masa le entregaba su cabeza. Los ejércitos franceses que conquistaron Europa surgieron de la Revolución. Encontraron a un Napoleón y descubrieron su máxima gloria guerrera. Las victorias pertenecían a la Revolución y a su general. Sólo al emperador, con todo, le quedó la derrota final.

Como símbolo de masa de los suizos están “las montañas”. El empleo de cuatro lenguas, la multiplicidad de los cantones, su estructura social distinta, el contraste de las religiones: nada logra quebrantar seriamente la conciencia que de sí mismo tiene el suizo. Desde todas partes el suizo mira las cumbres de sus cerros. Su difícil acceso, lo mismo que su dureza, inspiran seguridad al suizo. Separadas arriba, en sus cimas, abajo están cohesionadas como un cuerpo único, gigantesco. Son un cuerpo y este cuerpo es el país mismo.

“Así como el inglés se ve capitán, el español se ve matador”, ha dicho Canetti. Pero en vez del mar, que obedece al capitán, el torero es dueño de su muchedumbre, que lo admira. El animal, al que ha de lidiar según las ilustres reglas de su arte, es el “marrajo”, el viejo monstruo traicionero de la leyenda. Uno mismo es el caballero que lidia al toro, pero también uno es la masa que lo aclama. Por doquier uno da con ojos; por doquier escucha uno aquella típica voz: por doquier se escucha uno a sí mismo.

La imagen de la muchedumbre que escapa de Egipto durante cuarenta años, a través de la arena, se convirtió en símbolo de masa de los judíos. El pueblo se ve reunido. Pero incluso antes de haberse establecido se percibe ya en la migración. Nada podría llevar más alto el sentimiento de estar a solas consigo mismo, propio de esta caravana en marcha, que la imagen de la arena. Ahora está y camina, como otra arena, a través de la arena. El mar, que se abate sobre sus enemigos, los deja pasar. Su



meta es una tierra prometida que conquistará por la espada.

Canetti, claro está, no conoció a los dominicanos. Y, por supuesto, su mirada no llegó hasta las criollas que emigraban a Europa y andaban desnudas en las vidrieras de Amsterdam —“cristal de masa”—, o se contoneaban en los bares nocturnos de Hamburgo y Madrid, o hacían el oficio doméstico en Oviedo y Milán y Barcelona. Si hubiese intuido nuestra andadura, desde luego, él habría descubierto que el símbolo de masa de los dominicanos es la “yola”.

Emblema de sobrevivencia, signo de permanencia, la dominicanidad es el futuro que se refleja y navega en el océano de piedra de un pasado sin tiempo. La yola es la unidad que nos fraterniza en la travesía aciaga, en el impulso centrífugo que nos obliga a salir de nosotros mismos, a romper con nuestra propia semejanza, a ser “lo otro”, a mimetizarnos: a convertirnos en “el otro”.

Núñez de Cáceres fue nuestro primer yolero. Navegó hasta Bolívar, y Bolívar no respondió. Los Trinitarios realizaron el segundo viaje. Duarte y Sánchez y Pina y Serra empujaron la quilla de un gran ensueño. La yola de Duarte naufragó en el verde océano de la manigua venezolana. Una bala de Santana detuvo aquella yola en El Cercado: Sánchez con las patas en el suelo y el corazón azul.

Le faltaría tino a Canetti para rozarse con esta proposición de errancias y deseos, con esta contraseña de abandonos y codicias, con este convite de singladuras y esperanzas que es la dominicanidad. Con un trapo de madrás en la frente, con la espada envainada de José Joaquín, ataviado de Mariscal español, el pardo Eusebio Puello capitanea en este instante la yola de nuestro ser nacional.

Eusebio erguido sobre la quilla. Salta el bote, reflota, sacudido en el estrujón del agua titubeante. La silueta se pliega, se aleja, se hace mancha oscura en el sosiego de gaviotas. Esbozo lento que avanza hacia ningún lugar. Erguido tizne de gentes. Sombra que se adentra, que se hunde en la memoria de los destinos irremediables.





“Hay que trabajar en la Ley Marítima de República Dominicana”



Luis Contreras
INGENIERO NAVAL

TENEMOS ENTENDIDO QUE ES USTED UNOS DE LOS AVANTAJADOS INGENIEROS NAVALES DOMINICANOS.

● De hecho fui el primero. Pero tengo toda una vida profesional que comenzó incluso antes de que obtuviera mi título en 1966, en la Universidad de Michigan. Ya en 1954 fui guardiamarina en la Academia Naval de la República Dominicana, y un año después ingresé como guardiamarina en la Academia de la Marina mercante de los Estados Unidos, en Kings Point, New York.

¿CUÁNDO ALCANZÓ SU GRADO DE OFICIAL?

● En 1958, durante tres años, ejercí de Oficial de la Marina de Guerra navegando en diferentes buques como oficial de máquinas. Después fui trasladado a San Cristóbal para crear junto a otros oficiales el Centro de Instrucción Naval de la Marina de Guerra. Allí creé la Escuela de Máquinas y Calderas de la M. de G., asesorando a la vez al Gobierno en las compras de equipos y maquinarias. Fue entonces cuando me marché a la Universidad de Michigan para graduarme en Ingeniería Naval.

¿QUÉ HIZO DESPUÉS DE OBTENER SU TITULACIÓN?

● Me puse a trabajar en la Sun Shipbuilding & Drydock Company. Mi cometido estaba en el departamento de nuevos diseños y construcciones para diferentes buques. Más tarde, desde 1967 hasta 1973, fui Superintendente General de los Astilleros Navales Dominicanos en Haina, donde construíamos nuevas embarcaciones y dirigía la producción de los astilleros. Seguidamente, me ocupé como Jefe de Proyecto y construcción de los Astilleros Navales de Las Calderas. Mi último destino, desde 1975 cuando me retiré como Capitán de Fragata de la Marina de Guerra, es ser hasta el día de hoy asesor del Jefe de la M. de G.

NO OBSTANTE, EN ESTE ÚLTIMO TRAYECTO TAMBIÉN HA SIDO REQUERIDO EN OTRAS FUNCIONES.

● Así es, he dirigido y operado el dique y las embarcaciones de Central Romana Corporation; he sido Inspector Naval y asesorado a las Naciones Unidas en un proyecto pesquero; he diseñado embarcaciones y plataformas petroleras para la Sonat Offshore Company,

de Texas; incluso he trabajado como Inspector Naval de Lloyds, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Germanisher Lloyds y otras clasificadoras. Actualmente opero los astilleros de Las Calderas.

¿CÓMO Y CUÁNDO NACE EL PROYECTO CIRAMAR?

● Al mi regreso al país, en 1984, nace Construcciones, Ingeniería, Reparaciones y Alquileres Marítimos (CIRAMAR). Comenzamos reparando embarcaciones y comprando equipos marítimos para venderlos a la Marina de Guerra y otros destinatarios. Conseguimos la representación de las pinturas marinas de International Paint y también Agencia Marítima.

¿ES RD UN CENTRO DE REPARACIÓN DE BUQUES Y DE EVENTUAL CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO?

● En Ciramar hacemos ese trabajo en Calderas. Construir embarcaciones es un poco difícil porque los dominicanos compran buques mercantes o pesqueros usados en los Estados Unidos o Europa. Construir para los Estados Unidos es complicado porque existe un 'Jones Act' que recoge que si un buque es construido fuera de los Estados Unidos debe pagar el 50% del costo en impuestos a ese país. Además es un mercado muy competitivo, ya que en Asia fabrican mucho más barato. Los dominicanos de dinero adquieren las embarcaciones de recreo en Miami y usadas, entre otras razones, porque aquí les cobran un impuesto muy costoso.

¿HAN ESTABLECIDO ALGÚN TIPO DE ALIANZA ESTRATÉGICA?

● Estamos asociados con Damen Shipyards. Nuestra pretensión es continuar con las reparaciones mayores de buques, ayudar a construir una escuela marítima y a que se cree una buena Ley Marítima en República Dominicana.

¿QUÉ MENSAJE LE GUSTARÍA MANDAR A NUESTROS LECTORES?

● Me gustaría incentivarles para trabajar todos en esa Ley Marítima. También hay que abogar para levantar los impuestos de abanderamiento de buques, que la República tenga una bandera de conveniencia para las naves mercantes.

CIRAMAR

Reparación, conversión
y construcción
de Embarcaciones
Marítimas y Navales
en República
Dominicana



LOS ÚLTIMOS DÍAS DEL



MEMPHIS



Los últimos días del USS Memphis

Luego de un largo periplo por la costa Oeste suramericana, el 5 de mayo del 1916 el USS Tennessee regresó a Norfolk, asiento de la flota del Atlántico. Para Beach quien había perdido a sus padres y a su esposa Lucie con la que no procreó hijos¹, llegar a su base en Virginia era como llegar a casa, pues a sus 49 años la Marina era su única familia.

Cuando el Capitán estaba en Norfolk acudía cada tarde al club de oficiales a disfrutar de un buen habano, el que acompañaba de dos o tres escoceses. Sabía muy bien que este elegante refugio de la elite marinera norteamericana era el lugar adecuado para socializar con los superiores y sobre todo para enterarse de las andanzas de viejos compañeros que navegaban por toda América imponiendo la doctrina Monroe².



Francisco Henríquez y Carvajal, Presidente de la República al momento del naufragio del Memphis y quien dirigió personalmente los esfuerzos de salvamento.

Fue en el club donde se enteró de boca de un oficial administrativo, que son los que lo saben todo, de que su querido USS Tennessee había sido rebautizado USS Memphis y que gran parte de sus oficiales veteranos habían sido sustituidos por jóvenes recién graduados de Annapolis³. También que su próximo destino era Santo Domingo en misión de apoyo a las tropas de ocupación que comandaba el contralmirante William Caperton, quien había sido su jefe en Haití y por quien sentía admiración y respeto.

A mediados de junio Beach zarpó rumbo a Santo Domingo, capitaneando un barco al que no podía evitar seguir llamándole Tennessee, y acompañado de una oficialidad a la que no conocía por sus nombres ni por sus apodos. De todos modos para el capitán, participar en la ocupación de otra pequeña Nación caribeña bajo las órdenes del contralmirante William Caperton, le resultaba una aventura atractiva.

A principios del siglo XX el expansionismo norteamericano navegaba a todo vapor por el caribe. Con el tratado de Paris (1898) los Estados Unidos habían arrebatado Puerto Rico a España, y aunque Cuba se había independizado en 1902, la enmienda Platt y Guantánamo la dejaban con su estatuto semicolonial. En el 1914 ocuparon Veracruz (México), Nicaragua e inauguraron y ocuparon el canal de Panamá, en el 1915 ocuparon Haití y en el 1916 conscientes que su entrada a la primera guerra mundial era inminente, decidieron ocupar la República Dominicana para completar su control sobre la isla Hispaniola.

El 4 de mayo de 1916 se inicia la primera ocupación norteamericana de la República Dominicana, la cual se hallaba sumida en el caos tras la caída



El Memphis sobre los acantarillados del "Placer de los Estudios".

del Presidente Jiménez. Los "marines" tomaron la capital el 16 de mayo y para el 6 de julio habían tomado todo el Cibao, aplastando la heroica resistencia de Desiderio Arias, Apolinar Ruiz y Máximo Cabral.

Es en este escenario que el 23 de julio del 1916 llega al puerto de Santo Domingo el USS Memphis, con la misión de apoyar los esfuerzos de "pacificación" que realizaban las tropas de ocupación, mostrándoles a los pobladores de Santo Domingo un botón del poderío naval yankee.

Al llegar Beach a la capital dominicana se enteró que su antiguo jefe en Haití, el contralmirante Caperton, había partido hacia San Diego, California, ascendido a almirante para hacerse cargo de la flota del Pacífico. En su lugar quedaba el contralmirante

Charles F. Pond, un correcto oficial de fuertes convicciones, que a diferencia del almirante Caperton, quien era un eficiente ejecutor de la política del "Gran Garrote" de Teddy Roosevelt, no comulgaba del todo con la política intervencionista de su Nación. Al decir del Capitán Beach, Charles Pond simpatizaba siempre con los más débiles.

Una mañana y mientras desayunaban en la cubierta del Memphis, Pond sorprendió al Capitán Beach ordenándole que se preparara para zarpar en la mañana siguiente hacia cabo Haitiano. Beach, que hacía tan sólo dos días que había llegado a Santo Domingo, le objetó la idea aduciendo que debían permanecer en la capital dominicana hasta tanto el congreso eligiera al nuevo Presidente de la República. Pond tajantemente le respondió que no quería que su presencia y la del Memphis se interpre-

El USS Tennessee fue rebautizado y se sustituyeron sus oficiales



William Caperton, Comandó las primeras tropas de ocupación y estando en Santo Domingo fue ascendido a almirante y jefe de la flota del Pacífico.



Capitán Edward L. Beach, Capitán del Memphis, fue llevado a corte marcial por el naufragio del Memphis.



taran como una forma de injerencia en la selección del nuevo Presidente y para dejar claro que su decisión de partir era definitiva, exclamó "hace tiempo que añoré conocer la Bahía de Samaná, ¿me llevaría usted allí", le preguntó.

Como en la Marina el rango se impone, el 26 de julio muy temprano el USS Memphis levó anclas, llevando a bordo al Jefe de las fuerzas de ocupación norteamericanas en la Hispaniola, en un viaje alrededor de la isla que tenía más motivaciones turísticas que militares.

Al llegar a Samaná e impresionado por la cautivante belleza del lugar, Pond bajó a tierra y decidió viajar a caballo en compañía de una reducida comitiva hasta Puerto Plata.

Días más tarde en la ciudad de Puerto Plata, Pond se reintegró al Memphis, no sin antes darse un inesperado chapuzón en las aguas del Atlántico al virarse la lancha que le conducía al buque. Beach al observar desde cubierta la cómica escena del contralmirante, jefe militar de la Hispaniola, braceando con dificultad para poder asirse al cabo que le habían lanzado desde el Memphis y sin poder olvidar que a los pocos días de haber salido de Norfolk poco faltó para que el Memphis, se estrellara con un cayo en el archipiélago de las Bahamas, recordó la vieja cábala marinera sobre que a los buques no se le debe cambiar el nombre al menos que sean piratas.

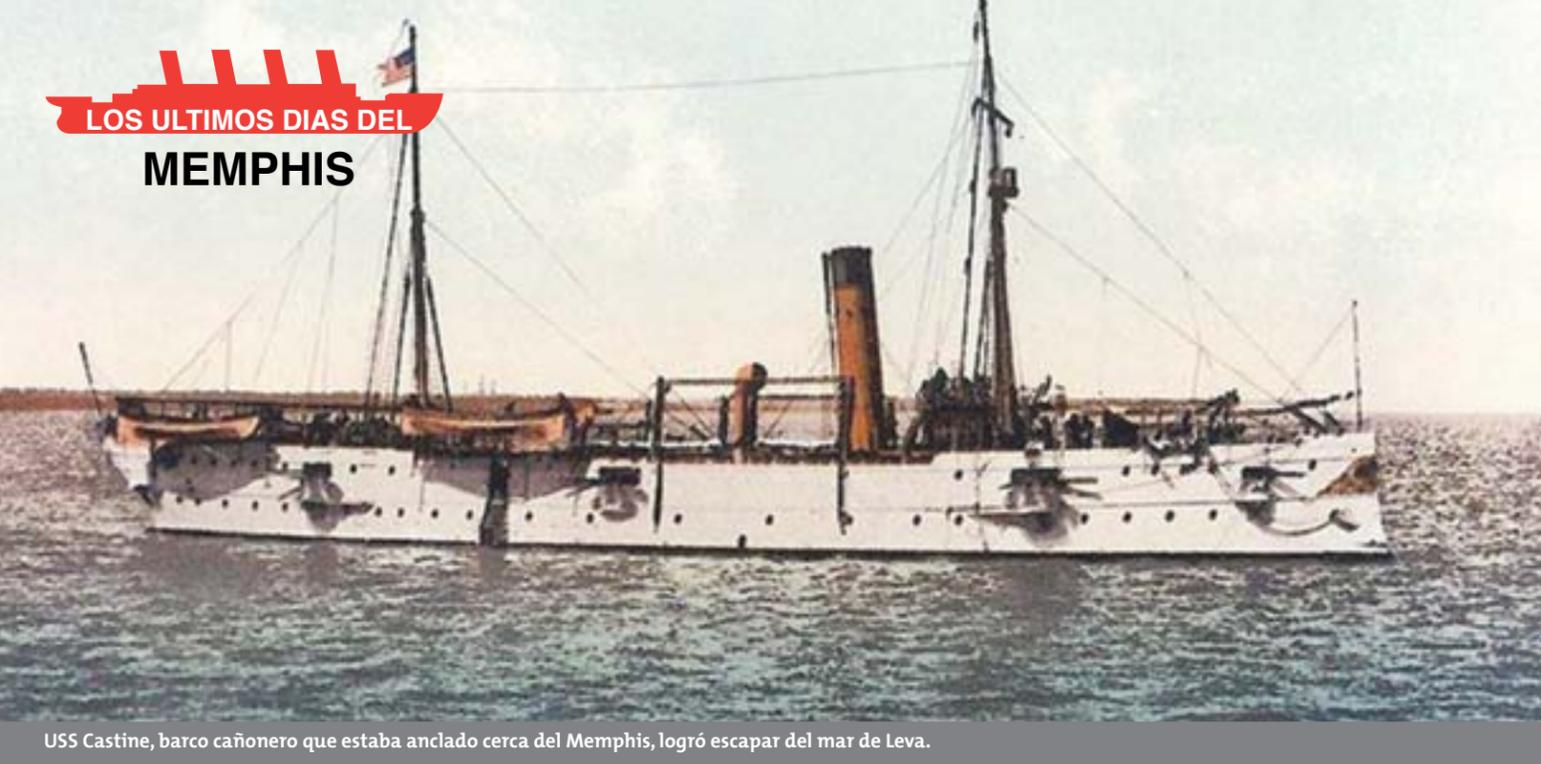
De Puerto Plata navegaron a Cabo Haitiano asiendo de un importante campamento de los "marines" que ocupaban Haití, y estando el Memphis fondeado allí, Pond recibió un cablegrama del Departamento de Marina ordenándole que regresara de inmediato a Santo Domingo.

Cuando el Memphis llegó a la capital dominicana ya el congreso había elegido, por unanimidad, al Doctor Francisco Henríquez y Carvajal Presidente de la República, en un último y desesperado esfuerzo para evitar que la intervención norteameri-



Nombre:	USS Tennessee
Renombrado:	USS Memphis (1916)
Destino:	Wrecked, 29 de agosto 1916 Se vende como chatarra, 17 de enero 1922
Clase y tipo:	Tennessee, clase crucero
Desplazamiento:	14.500 toneladas largas (14.700 t) 15.715 toneladas largas (15.967 t) (carga completa)
Eslora:	153,74 m
Manga:	22,20 m
Calado:	7,62 m
Armamento:	• 4 cañones de 254 mm/40 (2x2) • 16 cañones de 152 mm/50 Mk.8 (16x1) • 22 cañones de 76,2 mm/50 (22x1) • 4 tubos lanzatorpedos sumergidos de 558 mm
Propulsión:	16 calderas Babcock and Wilcox 2 máquinas verticales de triple expansión 2 hélices
Potencia:	23.000 cv
Velocidad:	22 nudos (25 mph, 41 km/h)
Tripulación:	887 tripulantes

LOS ÚLTIMOS DÍAS DEL MEMPHIS



USS Castine, barco cañonero que estaba anclado cerca del Memphis, logró escapar del mar de Leva.

cana que hasta el momento era para “salvaguardar las vidas y los bienes de los ciudadanos norteamericanos”, se convirtiera en una ocupación militar con la pérdida absoluta de la soberanía nacional, como en efecto sucedió.

En esta su segunda entrada al puerto no abierto de Santo Domingo, el capitán Beach tampoco tendría la oportunidad de conocer la primera ciudad de América como era su deseo, dejó al contralmirante Pond en tierra quien debía conocer las nuevas autoridades del gobierno de Henríquez y Carvajal, y partió rumbo a Azua a encontrarse con el USS Vulcan para reabastecerse de carbón, pues desde que salió de Norfolk a principios de mayo, no había realizado esta sucia operación indispensable para mantener sus calderas en movimiento.

Mientras el Memphis, abarloado al Vulcan, llenaba sus exhaustas bodegas de carbón, el capitán recibió la noticia de que una lancha que transportaba cinco marineros del buque carbonero había zozobrado ahogándose dos de ellos. Los incidentes a veces inconsecuentes como el de Bahamas, cómicos como el de Puerto Plata y trágicos como este de Azua, parecían perseguir al crucero en su primera misión luego de haber sido rebautizado.

De regreso en Santo Domingo, Beach fondeó su

barco frente al “Placer de los Estudios”⁴, a escasos 400 metros de la costa, y de inmediato recibió la visita a bordo del contralmirante Pond, quien de muy buen humor le comunicó que su estadía aquí sería larga y que para ahorrar carbón mantuviera encendida dos de sus dieciséis calderas, orden que el capitán cumplió a regañadientes pues su costumbre, aprendida del Almirante Caperton, era siempre mantener cuatro.

El 22 de Agosto y mientras almorzaba a bordo con el embajador norteamericano W.W. Russell y su esposa, el barómetro comenzó a bajar rápidamente debido a la cercanía del huracán número siete de la temporada, de inmediato la tripulación se puso en acción y en menos de cuarenta minutos el Memphis maniobró para salir mar afuera, en donde se mantuvo hasta tanto el ciclón se alejó. Después de todo, pensaría Beach, Pond tiene razón, dos calderas encendidas son suficientes.

Desde que amaneció, el 29 de Agosto auguraba ser un día espléndido. Cielo azul inmaculado, sol ardiente, brisa suave y fresca del Norte y mar planchado, no parecían ser el prelude de la gran tragedia que ocurriría horas más tarde. A la una de la tarde el capitán dio el día libre a los miembros de la tripulación que no estaban en servicio, para que bajaran a tierra a celebrar un partido de baseball con un equipo local.

**El capitán
presintió
el mar de leva
minutos
antes**

A las 2:15 de la tarde el contralmirante Pond mandó a buscar a Beach para que le acompañara a una conferencia que sobre antigüedades dominicanas se dictaría en la Catedral, invitación que el capitán declinó respetuosamente pues tenía que preparar los ejercicios de tiro al blanco que tenía previsto realizar en los próximos días.

Poco después de las tres de la tarde, el comandante del USS Castine, anclado cerca del Memphis, subió a bordo para recibir tratamiento dental, el cual obtuvo en tan solo unos veinte minutos, de modo que alrededor de las 3:30 de la tarde se encontraba en cubierta charlando con Beach quien, de repente y preocupado por el inusual oleaje que empezaba, le dijo a Bennet: “Te voy a enviar a tu barco inmediatamente” “¿Por qué? respondió Bennet, ¡esto no me parece un oleaje de huracán!”, agregó.

El capitán Beach, conocedor de la personalidad cambiante del Mar Caribe, era el único que se había dado cuenta que la calma chicha que habían disfrutado hasta el momento, era el prelude de un mar de leva que en los próximos minutos se produciría.

De inmediato ordenó prepararse para levantar presión de calderas y llevar su barco a la seguridad del mar profundo, tal y como lo había hecho hacía tan solo siete días.

Mientras Beach daba instrucciones desde el puente de mando, su oficial ejecutivo Yancey Williams

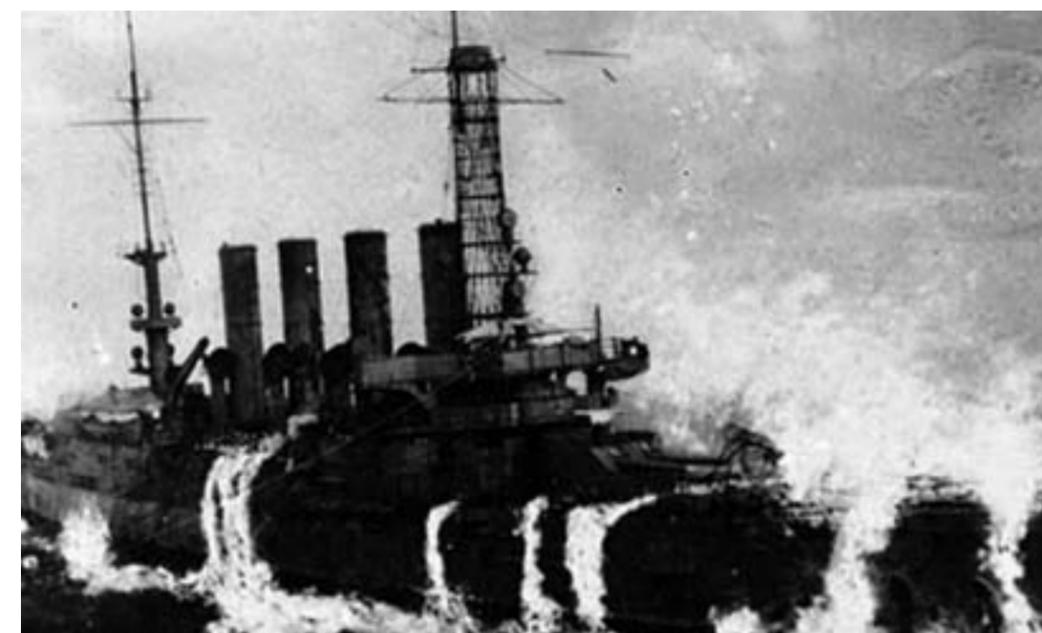
oteando el horizonte con sus prismáticos exclamó ¡Oh mi Dios todo poderoso! ¡Veo una montaña de agua amarillenta! Capitán- Capitán! ¡Esta creciendo, creciendo! Y con una agitación cercana al pánico gritó: ¡Esto no es un huracán! ¡Esto es un volcán!

En efecto, una gigantesca ola causada por el paso al sur de Santo Domingo del huracán número ocho de la temporada, se había formado y golpeó de muerte al Memphis al que cubrió por completo, apagándole las calderas y estrellándole contra el fondo.

Ya sin calderas, sin amarres y con el casco roto, ola tras ola empujaron al orgulloso barco hasta los arrecifes en donde permanecería hasta su desguace final en 1937.

Tal y como lo expresa el capitán Beach en su libro “De Annapolis a Scapaflow”, en tan sólo 30 minutos, 40 vidas se habían perdido, 204 tripulantes habían sufrido heridas serias y un gran barco de guerra se había perdido.

Siguiendo la mejor tradición de la marina, el capitán Beach fue el último en abandonar el barco, y al reportarse ante el contralmirante Pond, quien descompuesto había observado desde tierra el trágico naufragio de su buque insignia, no podía dejar de pensar en la larga y exitosa carrera de su USS Tennessee y en la corta y azarosa existencia del USS Memphis. Pensamientos que le acompañarían hasta el fin de sus días.



ACTIVIDADES



ACTIVIDADES DE ANAMAR

DE ANAMAR

Colocación de las estructuras para el arrecife artificial Hotel Palladium



De izquierda a derecha el Sr. Raymundo Segarra, el Arq. Mario Delgado Malagón, el Lic. Douglas Borrell, el Sr. Hector Millord, el Sr. Octavio Suberví, y el Alférez de Navío Montes Ureña, junto a las estructuras que serían colocadas en el mar.



Colocación de arrecife artificial.

Como parte de las actividades programadas dentro del acuerdo de colaboración firmado el pasado mes de Abril entre la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), el Hotel Palladium y el Clúster Turístico de la Altagracia, fueron colocadas las estructuras que servirán como proyecto piloto de un arrecife artificial ubicado en el frente de la playa del Hotel Palladium. En el encuentro participaron el Sr. Raymundo Segarra, Director General del Hotel Palladium; el Sr. Octavio Suberví, Gerente de Habitaciones del mismo y la Directora de Medio Ambiente del Dpto. de Calidad Ambiental. También del Palladium se encontraban entre los presentes el Lic. Douglas Borrell, Propietario de la Empresa Dolin Dive

Center, que ofrece los servicios de deportes acuáticos en este complejo y quienes colaboraron con la colocación de las estructuras; el Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR; el Sr. Walterio Coll y el Alférez de Navío Montes Ureña, ambos de la ANAMAR; y el Sr. Hector Millord, Presidente de la Asociación de Empresas de Deportes Acuáticos de la Zona de Bávaro, entre otros.

Este proyecto tendrá una segunda etapa que consistirá en colocar y monitorear diferentes especies de corales en las estructuras para ver su desarrollo en las mismas, pensando más adelante en un proyecto a mayor escala de repoblación de corales en la zona.

Ponen en circulación la revista Océanos



Claudia Pereda, Manuel Montes, Tahiana Fajardo e Ileana Fuertes.



Pelegrín Castillo, Judelka de Prota y Pascual Prota.



Sr. Pascual Prota, Director de ANAMAR y parte del público presente.

Con la presencia de funcionarios del gobierno, ejecutivos y medios de comunicación, la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) puso en circulación la revista 'Océanos' en el restaurante Taboo Bamboo.

Pascual Prota, presidente de ANAMAR, dijo que Océanos surge con el propósito de educar y crear conciencia sobre "la necesidad que tenemos de utilizar estos recursos para el bienestar de las presentes generaciones y de

hacerlo sosteniblemente para provecho de las futuras".

Expresó que esta publicación informará sobre las actividades que desarrolla la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos y "entusiasmar a nuestros lectores con los recursos que tiene la República Dominicana en sus espacios marítimos, sobre los cuales ejercemos soberanía o competencias económicas de acuerdo a la Convención del Mar (CONVEMAR), de la que somos signatarios".

Proyecto Casitas de Langostas en La Caleta



La Fundación 'Reef Check' en República Dominicana, a través de su Director el Dr. Rubén Torres, invitaron a la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) a visitar el Proyecto de Casitas de Langostas que están desarrollando hace más de un año en el área de La Caleta, y que es operado por la Cooperativa de Pescadores del lugar. El Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR, y el Alférez de Navío Montes Ureña, también de la ANAMAR, recibieron todas las

explicaciones de parte del Dr. Torres y tuvieron la oportunidad de echar al agua, junto a los pescadores, un grupo de casitas.

En el país se está trabajando con esto también en la zona de Miches y Montecristi, con la finalidad, al igual que en La Caleta, de proveer a los pescadores con otro medio de ganarse la vida y de dejar descansar la sobre pesca que están teniendo los arrecifes de coral.



Casitas en construcción.



El Arq. Mario Delgado Malagón mientras fotografiaba una de las casitas.



De izquierda a derecha el Alférez de Navío Montes Ureña y el Dr. Rubén Torres mientras acomodaban una de las casitas.

Reunión con empresas de deportes acuáticos de la zona de Bávaro



En el fondo de la mesa el Sr. Héctor Millord, el Arq. Mario Delgado Malagón, y el Sr. Juan Carlos Sánchez.

La Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) celebró en las oficinas de la Asociación de Hoteles del Este, ubicadas en la Playa de Bávaro, una reunión con representantes de las diferentes empresas de deportes acuáticos que operan en la zona, con miras a organizar el tránsito de las embarcaciones y de colocar boyas en los lugares que se utilizan para la práctica del buceo con tanque y del snorkel.

En la misma participaron también el Sr. Héctor Millord, Presidente de la Asociación de Empresas de Deportes Acuáticos de la Zona de Bávaro; el Sr. Juan Carlos Sánchez, Director del Clúster Turístico de la Altagracia; el Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR; el Sr. Walterio Coll y el Alférez de Navío Montes Ureña, ambos de la ANAMAR; y el jefe de la Policía Turística de la Zona de Bávaro, entre otros.

Visita a la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres



1. Eftimios Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional y el Presidente de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos Pascual Protá Henríquez.

2. Jose Ricardo Taveras, Director general de Migración, Federico Cuello Camilo, embajador de República Dominicana en Londres, Eftimios Mitropoulos Secretario General de la IMO, Pascual Protá Henríquez, Presidente de ANAMAR y Pelegrín Castillo, Diputado de la Republica Dominicana.



La Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, puso al día las cuotas que la República Dominicana tenía atrasadas con la organización marítima internacional (OMI), lo que nos permitió recuperar nuestra condición de socios con derecho a voto.



PIRATAS Y NAUFRAGIOS

NAUFRAGIOS II

PIRATAS Y NAUFRAGIOS II

FEDERICO HENRÍQUEZ GRATEREAUX



Le ha dicho y repetido que el descubrimiento de América desencadenó transformaciones inesperadas para los habitantes de tres continentes. En primer lugar para los pueblos del Nuevo Mundo, que fueron sojuzgados o aniquilados. Algunos sufrieron la “interrupción” de su desarrollo cultural; otros desaparecieron completamente de la historia. También para los europeos, que ampliaron sus dominios, el teatro de sus guerras y modificaron sus costumbres alimenticias. ¿Cómo sería la vida actual de los italianos sin el tomate? ¿Sin el “pomo dorado” esencial para la salsa de las pastas? ¿Cómo vivirían alemanes y franceses sin comer papas, el tubérculo fundamental? El maíz, el cacao, revo-

lucionaron la dieta de millones de personas en la vieja Europa.

El tabaco de América, introducido a través de las islas británicas enfermó los pulmones de otros tantos millones de europeos. A sir Walter Raleigh, poeta isabelino ejecutado por Jacobo I, se le tiene por responsable del uso del tabaco en Europa. A Francis Drake, corsario temible en aguas del Caribe, se le achaca la introducción de las pipas. Sin América esos pueblos no comerían papas, ni fumarían pipas. Después del descubrimiento unos quince millones de africanos fueron trasladados a la fuerza y esclavizados en las nuevas colonias ame-

ricanas. No hay que enfatizar los dañinos efectos y dolorosos prejuicios que la esclavitud produjo en nuestras sociedades.

La mezcla de razas es otra de las consecuencias de la relación entre indígenas, europeos y africanos. Zambos, mulatos y mestizos, son realidades étnicas visibles en cada uno de nuestros países, sean antillanos o continentales. La lengua española, preñada durante la Edad Media por vocablos árabes “usaderos” en las actividades de todos los días, quedó desde entonces bajo la “influencia americana”. Canoa, quizás, fue la primera palabra caribeña que ingresó al léxico de los conquistadores. Tomate, chocolate, palabras náhuatl, llegaron después.

Lengua, comida y raza, no son los únicos asuntos que experimentaron cambios por causa de los descubrimientos del Gran Almirante. Hay aspectos menos conocidos pero de importancia capital. No mencionaré los “grandes efectos económicos”, sociales, culturales, de la colonización americana. Señalaré, no obstante, que la influencia de los piratas del Nuevo Mundo llegó a los pensadores de la ilustración y a sus contradictores. Ese es el caso de Rousseau y el Contrato Social.

En mi libro “La feria de las ideas” escribí, hace más de treinta años, un comentario acerca de “Historia de los aventureros-Filibusteros y Bucaneros de America”, redactada por Alexandre-Olivier de Oexmelin y traducida de “una edición francesa” por Cayetano Armando Rodríguez.

“Sabemos que los más de esos “aventureros-filibusteros y bucaneros” de que nos habla Oexmelin, eran europeos. Estos hombres, desde una sociedad desarrollada, descendían a un medio geográfico y humano completamente salvaje. Se hacían ellos salvajes por decisión propia. Que la codicia fuera el móvil de esta rebarbarización no es tan impor-



Francis Drake en 1591.



tante como la adopción, por años o por vida, de un estilo de vida salvaje. Esa codicia, por otra parte, podemos inscribirla entre los males de origen “civilizado” tanto como entre las características de la “condición humana”. Pero desarrollar el tema de la codicia –asunto fascinante- nos llevaría muy lejos de nuestro problema central”.

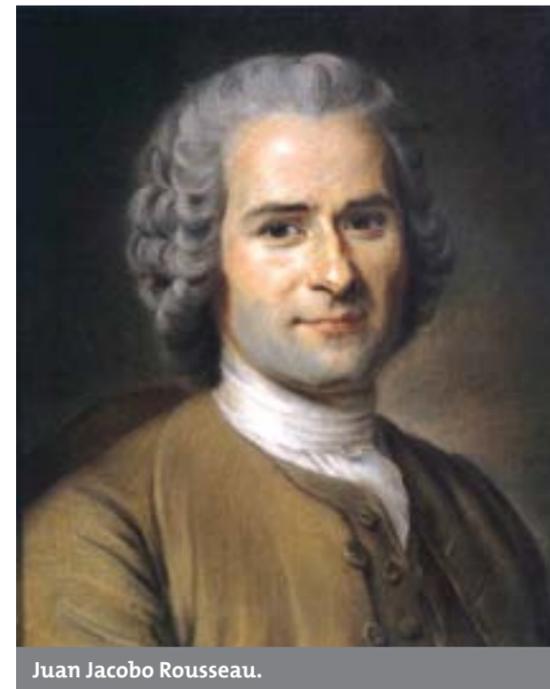
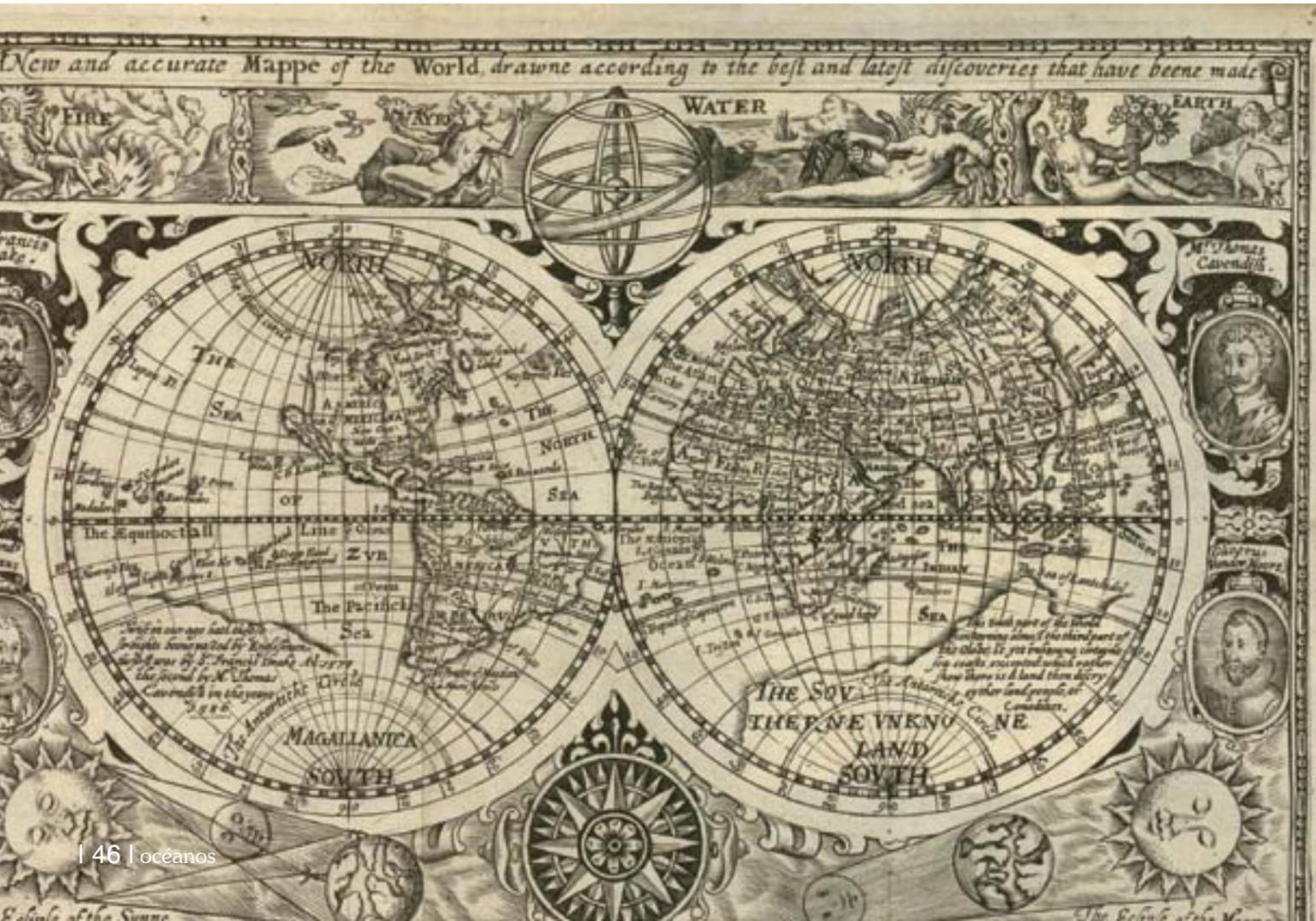
“La influencia que sobre Rousseau tuvo el escrito del padre dominico Du Tetre es incuestionable. La “Historia General de las Antillas habitadas por franceses” fue publicada en 1667. El libro de Oexmelin se publicó primero en holandés; fue luego traducido al francés en 1686 y en 1688. Rousseau vivió hasta 1778. La imagen del salvaje de America había tenido amplia difusión en Europa por obra de muchos escritores.

Pero el libro de Oexmelin contiene la estipulación

(chasse partie) que entre filibusteros y bucaneros regulaba las aventuras, ganancias, pérdidas, mutilaciones, herencia, etc. Los “hermanos de la costa”, con su “estipulación” pudieron haber sugerido el Contrato social, nada menos. El hombre renunciaba allí a ciertas libertades para fundar una estructura social”.

Las Antillas –mayores y menores- han sido un área geográfica frecuentada por piratas y aventureros de todas clases. Los naufragios por mal tiempo y hundimientos por cañoneo son miles, si empezamos a contarlos desde el siglo XVI.

El pensamiento político inspirado por los conflictos coloniales de las Antillas tiene dos representantes de primera clase: Juan Jacobo Rousseau y fray Antonio Montesino, precursor del derecho de gentes, embrión del Derecho Internacional Publico.



Juan Jacobo Rousseau.



Sir
Walter
Raleigh.

El principio de libertad de los mares (Su origen y evolución)

POR PEDRO J. ATILES NIN



La libertad del comercio marítimo tiene su principal exponente en el principio de Libertad de los Mares que, en términos generales, expresa la libertad del transporte marítimo, y que una destacada jurista española de nombre Elena Boet Serra, lo define de la manera siguiente: “Es el derecho que poseen todos los buques mercantes, con independencia del pabellón que enarbolan, a navegar sin obstáculos dentro y fuera de los límites del mar territorial”.

Cabe destacar, que la doctora Boet es autora de una obra titulada “La Libre Competencia en el Transporte Marítimo” (El Tráfico de Mercancías de Línea Regular) que en mi opinión, es una obra, valga la redundancia, de obligada consulta para quienes dediquen sus vidas al comercio marítimo o a la disciplina del derecho marítimo propiamente hablando. Ella nos cuenta en esta maravillosa obra, que en determinados momentos aconteció un sentimiento proteccionista de muchos Estados con relación a sus propias flotas mercantes, y a sus eco-

nomías internas, que los condujo a una dicotomía basada en la sustitución del principio tradicional de libertad, que era más bien, el acceso que tenían dichos Estados con respecto al derecho de reserva de carga, mejor conocido, en el argot naviero y en el idioma inglés como “cargo sharing” para beneficio de los buques que enarbolaban el pabellón nacional, sistema éste, muy proteccionista y que actualmente no se aplica, debido a que el mismo fue sustituido por la mayoría de los Estados por el principio de libertad absoluta conocido también como “free flow shipping”, que les permite a los propios Estados que poseen flotas mercantes, acceder libremente a la carga generada, a través, del intercambio comercial entre Estados generado por la vía marítima o de su comercio exterior. Entre tanto, el derecho convencional destaca, el principio de la Libertad de los Mares como un reconocimiento al derecho que tienen todas las naciones a navegar en alta mar.

Por consiguiente, son sujetos del derecho de libre navegación no sólo los Estados costeros sino también los Estados sin litoral. Debido, a que históricamente se argumentó, que algunos países como Francia y Prusia, que eran Estados sin litoral no debían ser tributarios del principio de la libertad del mar debido a la dificultad que entrañaba controlar la navegación, sobre todo, si se carece de puertos marítimos. A partir, del año 1864, Suiza, que constituye el principal antecedente en el ejercicio del derecho por Estado sin litoral, enarbó el pabellón hevéltico en el transporte de la primera representación Suiza al Japón. Esta actuación obtuvo, primero, el reconocimiento tácito de otros Estados y, después, su aceptación formal en el Convenio-Declaración de Barcelona del 20 de abril de 1921, donde se reconoce el derecho a enarbolar el pabellón de cualquier Estado desprovisto de litoral marítimo.

Posteriormente, este derecho fue también reconocido por el Convenio de Ginebra, del 29 de abril de 1958, sobre la Alta Mar, y por el Convenio de Montego Bay, del 10 de diciembre de 1982, sobre el Derecho del Mar, cuyo artículo 90 dispone: “Todos los Estados, con litoral o sin él tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar”. Así vemos que los Estados sin litoral suman 32 de los cuales existen 14 en África; 9 en Europa; 1 en Latino América y 5 en Asia.

En efecto, el reconocimiento efectivo del principio de libertad del mar exige la defensa, por un lado, del derecho que tienen todos los Estados a enarbolar su pabellón en alta mar y, por el otro, el derecho de tránsito y de utilización de las instalaciones portuarias. La libertad de tránsito fue reconocida por primera vez en la Convención sobre la libertad de las comunicaciones y de tránsito, hecha en Barcelona en 1921 y anteriormente señalada. Posteriormente, sería reconocida por las convenciones precedentemente indicadas, tales como: la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (artículo 38), y el Acuerdo general sobre tarifas aduaneras y comerciales de 1946 (GATT-1947, artículo V).

Así las cosas, podemos ordenar la evolución del principio de la libertad de los mares en cinco (5) etapas:

1. Su origen en el derecho romano (*Hábeas Juris Civilis*);
2. Su abandono y sustitución por el derecho exclusivo sobre los mares (*siglo XVI*);
3. Su renacimiento en la época moderna (*siglo XVII-XVIII*): la doctrina formulada por Hugo Grocio;
4. La aceptación unánime del principio de Europa y, posteriormente, su abuso (*siglo XIX*); y
5. La intervención pública para remediar los abusos y la reconstrucción actual del principio que pretende la armonización de la libertad y del principio económico-social (*siglo XX*).

Veamos pues:

1. Hábeas Juris Civilis: El origen

El principio de la libertad de mar, o libertad de navegar, asienta sus orígenes en el derecho romano. En tiempos de los fenicios y cartagineses el mar estaba reservado al más fuerte y, tanto unos como otros, defendían su dominio sobre los mares contiguos “Mares Nostrum”. Durante el período de la Grecia clásica se practicaba y ejercía el dominio del mar como una institución estable que, sin embargo, carecía de reglas formales que lo reconocieron como derecho legal. Con posterioridad, los juristas romanos construyeron el principio de libertad de los mares sobre el concepto de “Res Communis” que impide la propiedad o uso exclusivo del mar: el mar es común a todos los hombres por derecho natural y no puede ser propiedad de nadie. El principio fue incorporado en el “Hábeas Juris Civiles” de Justiniano, y defendido por el pueblo romano que, por representar la primera potencia económica y militar, no tuvo la necesidad de enfrentarse a una fuerte competencia para imponerse en los mares.

2. El Siglo XVI : La derogación

La desintegración del Imperio Romano llevó al olvido -El Principio de Libertad de los Mares-. Los Estados mediterráneos, que en épocas anteriores habían dominado el mar, imponen el control sobre el mar contiguo a sus tierras. Así, Venecia exigía tributos para navegar por el Mar Adriático, Génova reclamaba el dominio sobre el Mar Ligurio, Suecia y Dinamarca en Mar Báltico, Inglaterra en los mares próximos a sus costas y en el Mar del Norte, España sobre el Océano Pacífico y el Golfo México, y Portugal sobre el Océano Indico y el Atlántico Sur. Todas estas pretensiones, si bien no estaban reconocidas de derecho, que en latín significa “Jure”, eran aceptadas de facto por los Estados. En efecto, contrasta con estas prácticas la postura mantenida por un sector de juristas que, a principios del siglo XVI, construyen la doctrina de -La Libertad de los Mares- sobre la base de principios afirmados en el Derecho Romano.

Para ser más exactos, su formulación es obra de la Escuela Hispánica del siglo XVI y, particularmente, de los juristas Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca, quienes se enfrentaban, así, a los intereses de España por el dominio del Pacífico y del Golfo de México. El primero, Francisco de Vitoria, en los años 1538-1539, proclama en su obra “De Indis” El Principio de la Libertad de Navegación y, siguiendo los principios romanos, sostiene que el mar es derecho común “res communis” y, por ende, no puede prohibirse su uso.

Pero fue Fernando Vázquez de Menchaca quien estableció las pautas que habrían de permitir la construcción, por Hugo Grocio, del Principio de Libertad de los Mares, que sería aceptado y defendido universalmente hasta nuestros días. Sostenía que el derecho a la propiedad privada del mar era contrario al derecho natural y a los más elementales principios de derecho internacional. Abogaba por una absoluta libertad de los mares y, consecuentemente, rechazaba el derecho a adquirir el mar mediante prescripción por ser ésta, argumentaba, una institución exclusiva del derecho civil que no tiene aplicación en el derecho de las naciones.

3. Edad moderna: La doctrina de Grocio

Las tesis sostenidas por los juristas españoles sirvieron de apoyo a Hugo Grocio para su construcción de la doctrina de la libertad de los mares que constituye la cuna del liberalismo de la época moderna. Hugo Grocio es reconocido como - El Padre de la Libertad de los Mares- y su obra, “Mare liberium”, establece los cimientos del principio de esta libertad. La publicación, en 1608, de la doctrina de Grocio desató una polémica. Así, en 1613 apareció la primera obra reaccionaria a los principios de la libertad formulados por Grocio, cuyo autor, el escocés William Welwood, defendía el derecho exclusivo de la navegación y la pesca en el mar adyacente. Se iniciaba así la “Guerra de Libros” sobre -El Principio de la Libertad de Navegar-. A William Welwood le seguirían otros autores en la defensa del principio, pero es en 1635, con la publicación de la obra del jurista inglés John Selden bajo el título “Mare Clausum”, cuando se construye la mayor defensa de la doctrina del dominio del mar, y se produce la gran controversia entre los principios “Mare Liberum” y “Mare Clausum”. Si bien la doctrina de John Selden tuvo acérrimos defensores, el principio de la libertad de navegación propugnado por Grocio se impondría gradualmente con el desarrollo de la marina mercante de los Estados e, incluso, Gran Bretaña devendría, a inicios del siglo XIX, principal mecenas de la más absoluta libertad del mar, cuyo reflejo legislativo lo constituiría la derogación en 1849 de la ley “Navigation Act”, de 1651.

4. Siglo XIX: El abuso

Con el desarrollo, durante el siglo XVIII, del imperio y comercio colonial, de la marina mercante de un creciente número de Estados, y de las necesidades y demandas derivadas de la revolución industrial, se extendió y aceptó el principio de libertad como un ideal para el gobierno de los mares. La doctrina de Selden fue olvidada también por su propio país, Gran Bretaña, que con la misma pujanza que había defendido la defensa del dominio sobre los mares, aclamaba ahora, habiendo devenido primera potencia marítima, el asentamiento de la libertad de navegación más absoluto. Conse-

cientemente, la afirmación del principio de libertad por los países europeos responde, no tanto a la herencia dejado por Hugo Grocio como, a las nuevas necesidades creadas por las circunstancias ya señaladas. Es así que la libertad de los mares facilitaba la explotación de las colonias europeas en Asia y, más tarde, en África. Los principios de libertad presidían al sector marítimo, más ello en un mapa marítimo en el que las flotas estaban sólo en poder de los países europeos, impedían a otros países su ejercicio en igualdad de condiciones con el resto de los Estados. La libertad de los mares adquirió un distinto significado del formulado por Grocio. Es así, que Europa defiende el principio de dejar pasar o sea “laissez faire” en latín, que implica la no regulación nacional o internacional del transporte marítimo, como consecuencia inmediata de la libertad de navegación, lo que les legitima para realizar actos de tiranía sobre sus colonias. Libertad del mar significaba libertad para conquistar, colonizar, cristianizar, monopolizar, y para subyugar. De tal suerte, si por libertad se entiende la afirmación del principio de “laissez faire”, de no intervención estatal, de negación de las medidas proteccionistas y de auge del orden privado (autorregulación), puede afirmarse que el liberalismo más ilimitado, vivió su auge bajo el imperio de la primera potencia marítima mundialmente -Gran Bretaña- durante el período que comprende desde finales del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX. La libre competencia, entendida como laissez faire, era el principio que regía la navegación marítima. Por esta razón, es la afirmación de que la libertad conllevó su propio estrangulamiento. Las potencias marítimas europeas abusaron de su ejercicio para impedir el desarrollo de nuevas flotas. El mar estaba bajo el monopolio de Europa, pero en realidad puede decirse que el mundo estaba conformado por dos bloques, por un lado, Europa continental, Gran Bretaña y Estados Unidos y, de otro, el resto del mundo sometido al colonialismo o imperialismo de los primeros.

Por otro lado, debe destacarse que los avances tecnológicos acaecidos en la industria marítima, fundamentalmente el descubrimiento de la navegación a vapor y la apertura del Canal de Suez

en 1869, favorecieron la rapidez y regularidad de la navegación marítima. Los buques a vapor se habían independizado del viento como factor determinante de la duración del trayecto, podían fijar con regularidad las arribadas a puerto y reducir un 25 ó 30 por ciento el tiempo empleado para cubrir una determinada ruta. Con la apertura del Canal de Suez se logró reducir a la mitad del tiempo necesario la ruta que unía a Europa con Asia. El resultado fue un exceso de oferta de tonelaje que incrementó la competencia y generó una caída de los fletes, en muchos casos por debajo de los costos, y el descalabro de muchas navieras. Es así, que los navieros que lograron sobrevivir a las guerras de fletes renunciaron a su independencia para establecer acuerdos de estabilización de los fletes y, en general, del servicio de transporte marítimo. Es en ese instante, cuando en 1875, seis años después de la apertura del Canal de Suez, se constituyó la primera conferencia marítima, que se llamó la Conferencia de Calcuta o “Calcuta Steam Traffic Conference”. La Conferencia de Calcuta fue el acuerdo celebrado entre los armadores ingleses, que realizaban el transporte de línea entre los puertos de Europa occidental y las Costas de la India, y para poner fin a su rivalidad establecieron una tarifa de flete común para el transporte de mercancías en la ruta Gran Bretaña-Calcuta. Así las cosas, se puso de manifiesto por primera vez las ventajas de los acuerdos de fijación de fletes uniformes y de la aplicación del sistema de los acuerdos vinculatorios de rebajas. En efecto, en la historia de las conferencias marítimas debe destacarse, por su tamaño y vigencia, la “Far Eastern Freight Conference (FEFC)” que cubre la ruta entre el Extremo Oriente y Europa, y que además, fue fundada en 1879 por John Samuel Swire, constituyendo la segunda conferencia de línea. Estas características han hecho a su fundador tributario del título de “Padre de las Conferencias Marítimas”.

5. Siglo XX: La intervención pública

Con el fin de la II Guerra mundial se acabaron los imperialismos coloniales. Asia, África y América latina reclamaban su participación en el mapa marítimo mundial. Pero las condiciones de su mari-

na mercante inexistente, en algunos casos, débiles en otros, les impedía competir en condiciones de libertad con las flotas marítimas europeas y las de pabellón estadounidense. Bajo estas condiciones y en defensa de sus intereses reclamaban la intervención de los poderes públicos en la regulación del tráfico marítimo en sustitución del principio de *laissez faire*, que había permitido a los países desarrollados dominar y monopolizar el tráfico marítimo.

Los países en vías de desarrollo se oponían a la afirmación del principio de libertad en el transporte marítimo y demandaban la necesidad de una política intervencionista para poder establecer o desarrollar sus flotas nacionales. En su defensa, advertían lo absurdo de proclamar la libertad para el transporte marítimo internacional, es decir, el derecho de todos los países a establecer o desarrollar sus propios fletes nacionales, cuando el mercado mundial de fletes estaba bajo el monopolio de los países desarrollados sin posibilidad efectiva, para el otro sector del mundo, a participar en él mismo. En este orden de consideraciones, conviene significar que la mayoría de los países que abogan por un régimen de total libertad habían practicado, durante el período del mercantilismo, políticas proteccionistas para reforzar sus propias flotas. Un ejemplo de esto, lo constituye Inglaterra, que enarbola la defensa de la libertad en el mar desde mediados del siglo XIX con el 52% del tonelaje mundial.

Hasta ese momento y desde los últimos años del siglo XVI había aplicado una política proteccionista dirigida a reservar el comercio nacional o local a los buques ingleses. Al mismo tiempo, debe advertirse que el principio de libertad significa también libertad de pactos. Es así que los países desarrollados defienden la libertad de navegación y, a su vez, en ejercicio de la libertad de pactos limitan la competencia entre las navieras. De esta forma, el tráfico marítimo internacional organizado en oligopolios hacía imposible su acceso a las navieras de los países en desarrollo. De tal suerte, se pone de manifiesto que la voluntad de los países desarrollados de mantener su dominio sobre el tráfico marítimo

generado por los países en vías de desarrollo es el germen de la defensa del principio de la negación absoluta de la intervención estatal.

Los países en desarrollo defendían y reclamaban la política intervencionista para proteger sus débiles industrias marítimas. Los países desarrollados se oponían a la injerencia estatal y defendían los principios de libertad en el comercio marítimo, en cuya defensa constituyeron en 1948 la Organización para la Cooperación Económica Europea (OCEE), sustituida en 1961 por la OCDE, que tiene por objetivo básico la realización del transporte marítimo internacional bajo el régimen de libertad. Sin embargo, la defensa del principio de libertad es cuestionado por los países en desarrollo que no pueden competir en la carrera por la conquista del mercado de fletes a pesar de ser países generadores de carga.

En este orden de cosas, debe significarse que a partir de los años '70 el sector del transporte marítimo se vio afectado por los cambios económicos y políticos que se sucedieron. La crisis económica que el mundo entero heredó de la guerra mundial tuvo sus efectos, naturalmente, en el sector de la navegación marítima.

Por un lado, la demanda de fletes disminuyó dada la reducción del volumen de los intercambios internacionales. De otro, la oferta de estiba era excesiva, debido, en primer lugar, al crecimiento exagerado de la construcción naval originado después de la I Guerra Mundial y, en segundo término, había aumentado el número de participantes por la conquista del tonelaje mundial. En efecto, Alemania, Francia, Italia, Holanda y los Estados Unidos irrumpieron en la navegación de línea controlada por Gran Bretaña. Por lo que respecta a la navegación irregular o "tramp" debe destacarse el renacimiento de la vieja tradición marítima de los Vikingos por sus descendientes los Escandinavos, en particular los Noruegos, que, con el desarrollo de su industria marítima, consiguieron una importante participación en el tráfico marítimo, así como, también, Grecia recuperó su tradición de nación

marítima y fue capaz de competir exitosamente con Gran Bretaña. En el período que seguiría a la crisis de Cuba en 1962 se produjo la expansión de la industria marítima soviética como consecuencia de las aspiraciones políticas del país de introducirse en los mercados exteriores y, concretamente, de establecer una industria marítima fuerte por sus connotaciones de prestigio para el país. Así, los países socialistas (o países del COMECON) emergerían en el tráfico marítimo mundial. Además, importa indicar que a partir de la década de los sesenta se produjeron nuevas transformaciones en la industria marítima tan revolucionarias como lo fuera en su día el descubrimiento de la navegación a vapor.

En efecto, la implantación y expansión del tráfico contenedorizado y del transporte multimodal generó un notable aumento de oferta de tonelaje y de los costos para su realización. Los navieros deberán realizar ingentes inversiones, tanto en buques como en instalaciones fijas, así como también el establecimiento de nuevas estructuras comerciales para adaptarse a las exigencias del nuevo tráfico. Y por último, también debe significarse la emergencia en los años '80 de las compañías navieras asiáticas organizadas, fuera de las conferencias marítimas (outsiders), en grandes "trusts" industriales y financieros (Hyundai, Kawasaki, Mitsubishi, etc.) que ofrecen fletes inferiores a los ofrecidos por los navieros organizados en conferencias marítimas, incrementando notablemente la competencia en el transporte marítimo.

Considerando la íntima relación existente entre el comercio internacional y el tráfico marítimo internacional no es de extrañar que los Estados, ante la crisis del sector marítimo, iniciaran una política proteccionista para defender la salud de la economía nacional y, por ende, debilitándose el régimen de la independencia del orden privado o de la autorregulación.

Así, en el ámbito internacional, la UNCTAD proclama la protección de los intereses de los países en vías de desarrollo y redacta un Código de Conducta en 1974 que defiende el principio de reserva de

tráfico (O sea, discriminación de pabellón) y legítima las conferencias marítimas como sistema de ordenación del tráfico marítimo de línea, pero las sustrae del régimen de la autorregulación a la que habían estado sometidas hasta la fecha, sirviendo el Código de Conducta para ese entonces como marco normativo para su actuación. En el ámbito de los derechos nacionales la mayoría de los Estados establecieron medidas proteccionistas de la industria marítima. Por un lado, se adoptaron medidas unilaterales de reserva de pabellón y convenios intergubernamentales y hasta bilaterales de reparto del tráfico y, de otro, los Estados adoptan también normativas "antitrust" que tienen por finalidad defender la libre competencia, más no como expresión del principio liberal del *laissez faire*, sino como un valor institucional amenazado por el propio sistema competitivo del mercado y que debe protegerse por la intervención del Estado.

Ya para finalizar éste análisis sobre la evolución del principio de libertad de los mares, es menester hacer referencia a los nuevos acontecimientos que suceden en la Organización Mundial del Comercio (OMC). En efecto, en 1994 se aprobó el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios, conocido internacionalmente por las siglas GATS de su denominación en inglés, como parte integrante del Tratado de la OMC, que establece la aplicación de los principios de libertad y no discriminación al comercio de servicios en los que forman parte los servicios de transporte marítimo y Aéreo. No obstante, los principios de la cláusula de la nación más favorecida (NMF) y del trato nacional, contrarios a las medidas legislativas estatales de discriminación entre pabellones de algunos Estados, dejaron de aplicarse provisionalmente al transporte marítimo a partir del año 2000 hasta que se reanuden las negociaciones nuevamente.

Por tanto, lo que está en juego y por definirse en el siglo XXI, es si se continuara bajo la política intervencionista y proteccionista de los Estados o si por el contrario, se dará un giro en defensa del principio de la libertad de los mares proclamado por Hugo Grocio.

Relación entre los intereses marítimos y el poder naval que forman el poder marítimo nacional

HOMERO LUIS LAJARA SOLÁ

Vicealmirante, M. de G.; (DEMN)
Viceministro de las FFAA por la M. de G.



Con la ley del Congreso Nacional no. 66-07, promulgada por el Poder Ejecutivo el 22 de mayo 2006, se declaró a la República Dominicana: Estado Archipelágico.

Como el objetivo de este escrito, en esta ocasión, está relacionado sólo con estrategia naval y no en derecho internacional marítimo, reconociendo que el marino militar, por su constante interacción allende de nuestros mares, se convierte en un representante diplomático de su nación, por tal virtud debe conocer el derecho internacional. En este contexto nos circunscribimos a precisar, de manera sintetizada, varios conceptos análogos con el tema que entendemos es apropiado, para iniciar nuestro aporte a la "Revista Océanos", órgano de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), que tuvieron la gentileza de tomarnos en cuenta para colaborar con la misma.

Nuestro intento, en esta primera recalada, es aclarar que Anamar, encabezada por su presidente, con categoría de Secretario de Estado, hoy en la persona del Ingeniero Pascual Prota Henríquez, de ninguna manera es una limitante a las atribucio-

nes que le confiere la Constitución de la República a la Marina de Guerra, en el título XII cap. I, art. 252, inciso 1) que textualmente señala: "Defender la independencia y soberanía de la Nación, la integridad de sus espacios geográficos, la Constitución y las instituciones de la República". La primera (ANAMAR), está supeditada a los intereses marítimos, y la segunda (M. de G.), que no es un fin en sí misma, ya que su creación es apoyar el Interés Nacional, ahora con una Estrategia Nacional de Desarrollo promulgada por el Poder Ejecutivo, conforma el poder naval que le apoya. Estas dos instituciones estatales, abarloadas, son la representación del "Poder Marítimo Nacional".

Para un mejor entendimiento de los conceptos vertidos, y evitar interpretaciones imprecisas, vamos a definir subsecuentemente el Poder Marítimo (PM), Intereses Marítimos (IM) y Poder Naval (PN).

El almirante estadounidense Alfred T. Mahan, (1840-1914) que postulaba la importancia estratégica del dominio del mar como clave para la dominación mundial, en sus análisis sobre el poder naval, vinculó el concepto básicamente a una política de obtención de recursos para la Armada. El poder marítimo, tal y como se entiende hoy, en principio, es la capacidad para el logro de los fines del Estado en el contexto de las relaciones internacionales, vistas desde una perspectiva enteramente marítima. En otras palabras, es el poder de un Estado, capaz de crear, desarrollar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en paz como en guerra. También la capacidad de un Estado para usar el mar en su beneficio, donde los intereses marítimos, a nuestro entender, competencia de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento de los océanos, las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, el litoral y los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la Nación; como es de suponerse, en estrecha coordinación y apoyados por la M. de G.

Mientras que el poder naval (Marina de Guerra) es visualizado como el complemento militar del poder marítimo y, es quien debe proteger los intereses marítimos nacionales. Es parte del poder militar, siendo el conjunto de medios navales de una nación, mediante los cuales el Estado puede mantener o conquistar el objetivo nacional. Esa es misión de las Armadas, Marinas de Guerra, o fuerzas navales del mundo.

Para abundar en el concepto precedentemente explicado, citamos la obra, Poder Marítimo, Una guía para el siglo XXI, de Geoffrey Till: "Visto desde la óptica de Corbett la estrategia necesita ser relacio-

nada conscientemente con la política exterior. Habiendo digerido a su Clausewitz, Corbett¹ estaba bien advertido del hecho que la guerra era un acto político y que la función primaria de la flota era apoyar u obstruir el esfuerzo diplomático, dependiendo el interés nacional del momento, él adoptó un enfoque abiertamente político del poder marítimo; la estrategia marítima debía servir los fines del Estado. En la guerra y en la paz el tipo de estrategia que adoptaba una Armada debía reflejar los objetivos nacionales".

Desde la perspectiva del poder naval, el control del espacio marítimo debe ser entendido como la capacidad de entrar en combate contra Armadas de otras naciones. Ese control, visto con el catalejo del siglo XXI, inserta la posesión de la listeza operacional necesaria para realizar los siguientes tipos de misiones: patrullaje marítimo en el Mar Territorial (12 millas náuticas), la Zona Contigua (24 millas náuticas) y la Zona Económica Exclusiva (ZEE) (200 millas náuticas), mitigación en caso de desastres naturales y transporte de ayuda humanitaria; seguridad marítima y control del tráfico marítimo internacional; búsqueda y rescate marítimo; conducción de operaciones marítimas específicas (conjuntas, inter-agenciales y combinadas); combate al narcotráfico, al contrabando y a los viajes ilegales; protección del medio ambiente y recursos marinos; combate a la pesca ilegal². Un concepto de "Armada Multipropósito" que justifica nuestra razón de ser, tanto en tiempo de paz como en conflictos de baja, mediana y alta intensidad.

Hoy, los océanos constituyen el cordón umbilical del intercambio comercial en un mundo cada vez más globalizado, que por desgracia de la humanidad, lo utilizan también el narcotráfico, el terrorismo y el crimen transnacional para sus fines malva-

1. Sir Julian Corbett (1854-1922), estratega inglés preocupado por la pobreza del pensamiento naval de su época trató de mejorarlo en parte mediante conferencias en las Escuelas de Guerra en Greenwich y Portsmouth. Su enseñanza estaba apoyada por una lista sustantiva de historias navales, que incluían varias sobre la Royal Navy en el período Tudor y Post Tudor, una obra maestra sobre la Guerra de los Siete Años, un trabajo en dos volúmenes sobre la Guerra Marítima en el Mediterráneo, Historia de Estado Mayor de la Guerra Ruso-Japonesa, Some Principles of Naval Strategy en 1911, y los primeros tres volúmenes de la Historia Naval Oficial de la Primera Guerra Mundial. Paradójicamente Corbett desarrolló la mayor parte en ese periodo particularmente interesante inmediatamente antes de la Primera Guerra Mundial, cuando Gran Bretaña estaba realmente apartándose del tipo de estrategia que él preconizaba (extraído del libro Poder Marítimo, Una Guía para el siglo XXI).

2. "Resumen Ejecutivo del Proyecto Mejoramiento de las Capacidades Operacionales de La Marina de Guerra". Julio 2010.

dos; estas son justificaciones válidas de un Estado para invertir en una Armada moderna y actualizada al nuevo milenio.

En definitiva, los mares constituyen la gran reserva de recursos vivos y no vivos destinados a asegurar la sobrevivencia de la humanidad. Por tal razón, forman el escenario donde concurren los intereses, aspiraciones y expresiones de poder de la gran mayoría de naciones, por lo que, en nuestra pasada gestión en la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra (2009-2011), nos focalizamos en fortalecer la seguridad marítima y el marco legal que nos permitiría ser más efectivos en nuestra responsabilidad de Autoridad Marítima Nacional, incluyendo las relaciones regionales, implementando el sistema de inspección y supervisión de las embarcaciones que entran y salen a puertos dominicanos, conocido como: "Control de Buques por el Estado Rector del Puerto". Con este avance se incrementa la seguridad de los buques, tripulaciones y otras personas, el medio ambiente, y se fortalecen los acuerdos internacionales como MARPOL³ y SOLAS 74⁴.

Rememorando la historia reciente, el 18 de noviembre de 2009, hicimos gestiones institucionales de lugar y obtuvimos la autorización No. 14392 del Señor Presidente de la República, para tramitar ante la Prefectura General de Argentina, el ingreso de nuestro país (representado por la M. de G.), al "Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto", conocido como Acuerdo de Viña del Mar de 1992.

En el mes de abril de ese año, la M. de G; había contactado a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) coordinándose estrategias para lograr que nuestro país participara como miembro activo de COCATRAM. En

ese tenor, con el auspicio de la M. de G., COCATRAM celebró un curso regional avanzado sobre control por el Estado Rector del Puerto, en el cual se graduaron 15 oficiales navales.

Para seguir incrementando propulsión al proceso, gestionamos con éxito el Decreto 309-10, del Poder Ejecutivo, el cual dispuso la implementación del Control del Estado Rector del Puerto en todos los puertos nacionales, reconociendo a la M. de G. (poder naval) como Autoridad Marítima Nacional, en el contexto operacional/militar, iniciándose formalmente las inspecciones de Control del Estado Rector del Puerto el 1 de agosto de 2010. Dos meses después, el 1 de octubre de 2010 se celebró la II Reunión de Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo y la XVII Reunión del Comité del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), donde el pleno del Comité acordó, de forma unánime, la aceptación de la República Dominicana como Miembro Cooperador.

Los alcances del Decreto Presidencial 309-10, además de ratificar nuestra misión de Autoridad Marítima Nacional, ofrecen a la Armada (M de G) una herramienta de primer orden en el cumplimiento de las leyes y convenios marítimos, tanto en el plano local como el internacional; asimismo, permitirá la aplicación correcta de los controles del Estado Rector del Puerto a nivel nacional y la integración con el sector naviero y relacionado, para fortalecer las actividades comerciales, portuarias y marítimas, incluyendo la seguridad, protección y tráfico marítimo.

Con un desempeño dinámico y el apoyo interinstitucional, como es el caso de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, ANAMAR; los Auxiliares

Navales Dominicanos que constituyen una institución civil con capacidad de respuesta aero-naval, creada en nuestra gestión en la M. de G; mediante Decreto No. 887-09, del Poder Ejecutivo, con fines no bélicos, como apoyo a la M. de G; en el ámbito de la seguridad marítima; y el sector privado, serían más efectivos los controles sobre la seguridad de la vida en el mar y las medidas a tomar con buques deficientes o que se accidenten, contaminando nuestras aguas y afectando la preservación del medio ambiente. Es fácil colegir que estas señales estrecharían aún más las relaciones con la Organización Marítima internacional (OMI)⁵, vínculos que estamos seguros redundarán en mayor apoyo a nuestro país en capacitación, actualización y tecnificación del personal civil/militar que se desempeña en esas aéreas, como es el beneficio que obtendríamos al haber sido ingresados al Acuerdo de Viña del Mar, donde la Armada tendrá acceso a la base de datos del Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA), para consultar, identificar e impedir la entrada de aquellos buques con deficiencias-que es diferente a una avería-que pretendan acceder a los espacios marítimos dominicanos.

No podemos permitir que buques sub-estándares o con desperfectos, entren y salgan de nuestro país, afectando la seguridad y el tráfico marítimo, provocando contaminación al medio ambiente marino, y que embarcaciones sin el amparo de un pabellón sean abandonadas en nuestros puertos, ríos y litorales, violando la seguridad y la prevención del medio ambiente, poniendo en riesgo nuestra imagen y recursos naturales.

Como buque insignia del carácter institucional de nuestra pasada gestión en la M. de G; con el timón completo en nuestras manos, gracias al apoyo gubernamental, y en reconocimiento a los caballeros

oficiales y valiosos alistados que nos acompañaron a bordo del buque de la dignidad, el honor y la búsqueda de la excelencia (2009-2011), no podemos dejar de resaltar en este artículo, que en pro de fortalecer el marco legal en el cual la Armada navega, después de un arduo trabajo del Estado Mayor Naval ampliado, con el apoyo técnico de la Armada Nacional de Colombia, mediante nuestro oficio No. 2597 del 25 de febrero de 2011, al Ministro de las Fuerzas Armadas, ya en el epílogo de nuestra travesía, remitimos el importante anteproyecto de modificación de la hoy obsoleta Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas, del 10 de julio de 1951, por la actualizada "Ley de Navegación, Capitanía de Puertos y Policía Marítima", ya en el Congreso Nacional, diseñada en función a las normas del derecho internacional vigente, acorde con las nuevas amenazas y realidades existentes en el entorno marítimo nacional. Ya dimos el gran paso, toca ahora darle continuidad.

Finalmente, al destacar aspectos sobresalientes que permitan entender el papel de la Marina de Guerra (Poder Naval) y de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), consideramos oportuno sugerir a la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (Intereses Marítimos), que para dar muestras tangibles de la importancia de su inserción como organismo estatal en el escenario marítimo local, debe accionar en actividades como: preservación del ecosistema marino, labores científicas y de investigación, regulación del marco legal de los rescates arqueológicos submarinos, la conformación de una flota mercante y pesquera, y demás funciones afines que coadyuven al mejor aprovechamiento de los mares, costas, suelos y subsuelos marinos, bajo la jurisdicción legal de la República Dominicana, en pro de fortalecer el Poder Marítimo Nacional, iconográficamente representado como PM= IM +PN

3. Marpol 73/78: Convenio internacional que contiene las reglas para prevenir la contaminación marina por los buques. Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como minimizar las descargas accidentales.

4. SOLAS 74: Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar que describe los requerimientos de seguridad de una embarcación: el numero de chalecos y botes salvavidas, junto a otros equipos a bordo, como comunicación, luces de bengala, junto al manual de procedimiento de emergencia en caso de accidentes en el mar, como hundi-miento o varadura de un buque, etc.

5. Organización Marítima Internacional (OMI) organismo especializado de las Naciones Unidas (ONU), con sede en Londres, que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina. La misma aprueba los convenios como SOLAS y MARPOL, así como el código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y Convenio STCW 78/95: Ente regulador de los conocimientos y competencias mínimas que deben tener los oficiales de la Marina Mercante Mundial, denominado: Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación, y Guardia para la Gente de Mar. El mismo busca armonizar la formación de las tripulaciones de los buques mercantes, para ayudar en la disminución de los accidentes marítimos y proteger el medio ambiente.

La República Dominicana y su Declaración de Estado Archipelágico

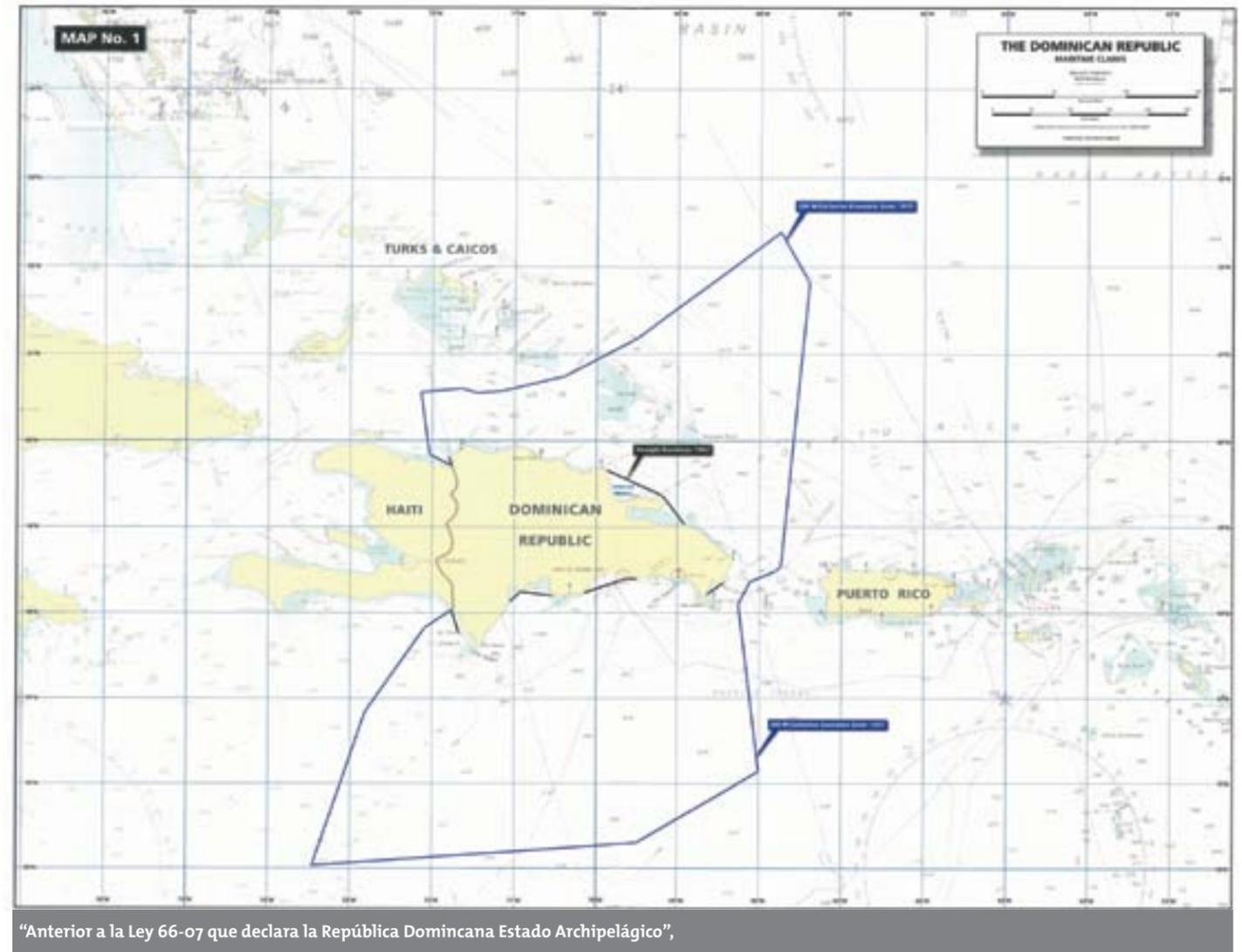
TAHIANA FAJARDO VARGAS

La República Dominicana se declaró Estado Archipelágico mediante la Ley 66-07, de fecha 22 de mayo de 2007. Es como consecuencia de esta Declaración que en estas líneas pretendemos orientar a nuestros lectores sobre este particular estatus que, desde el año 2007, nuestro país ha adoptado como suyo.

La mencionada Ley, en su artículo 1 establece que “Se declara la República Dominicana como Estado Archipelágico.”¹

Conforme a la misma Ley, el archipiélago de la República Dominicana está conformado en la parte Oriental de la isla la Hispaniola, por un extenso conjunto de ciento cincuenta islas menores, un elevado número de arrecifes y emersiones en bajamar, otros elementos naturales y las aguas que le conectan².

En esta ocasión nos limitaremos a tratar el concepto de Estado Archipelágico, dejando para una próxima edición la manera en la que, gracias a este



“Anterior a la Ley 66-07 que declara la República Dominicana Estado Archipelágico”,

1. Art. 1 Ley 66-07 que declara la República Dominicana como Estado Archipelágico.

2. Ídem, Art. 2.

nuevo estatus, se redimensionan los espacios marítimos de República Dominicana (Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva) a partir de las líneas de base que encierran nuestro Estado Archipelágico.

Aparición de la noción de Estado Archipelágico en el escenario Internacional

En 1960, la República de Indonesia se declaró Estado Archipelágico³. Sus líneas de base fueron trazadas alrededor de las islas externas y encerraron así todas las aguas -y las demás islas y elementos naturales- contenidas en la cadena de islas. Estas aguas fueron denominadas 'Aguas Interiores' y se exigía a los buques internacionales que navegaran en ellas bajo el régimen de Paso Inocente⁴. Esta Declaración fue recibida con amplio rechazo, en especial por los llamados Estados Marítimos⁵.

Durante la Primera y la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en 1958 y 1960 respectivamente, la República de Indonesia y la República de Filipinas estaban particularmente interesadas en la inclusión del concepto de Estado Archipelágico en la agenda de discusiones y negociaciones. Sin embargo, esto no fue posible porque los principales Estados Marítimos lo frenaban debido a que estaban claramente preocupados de que, con la inserción de las disposiciones

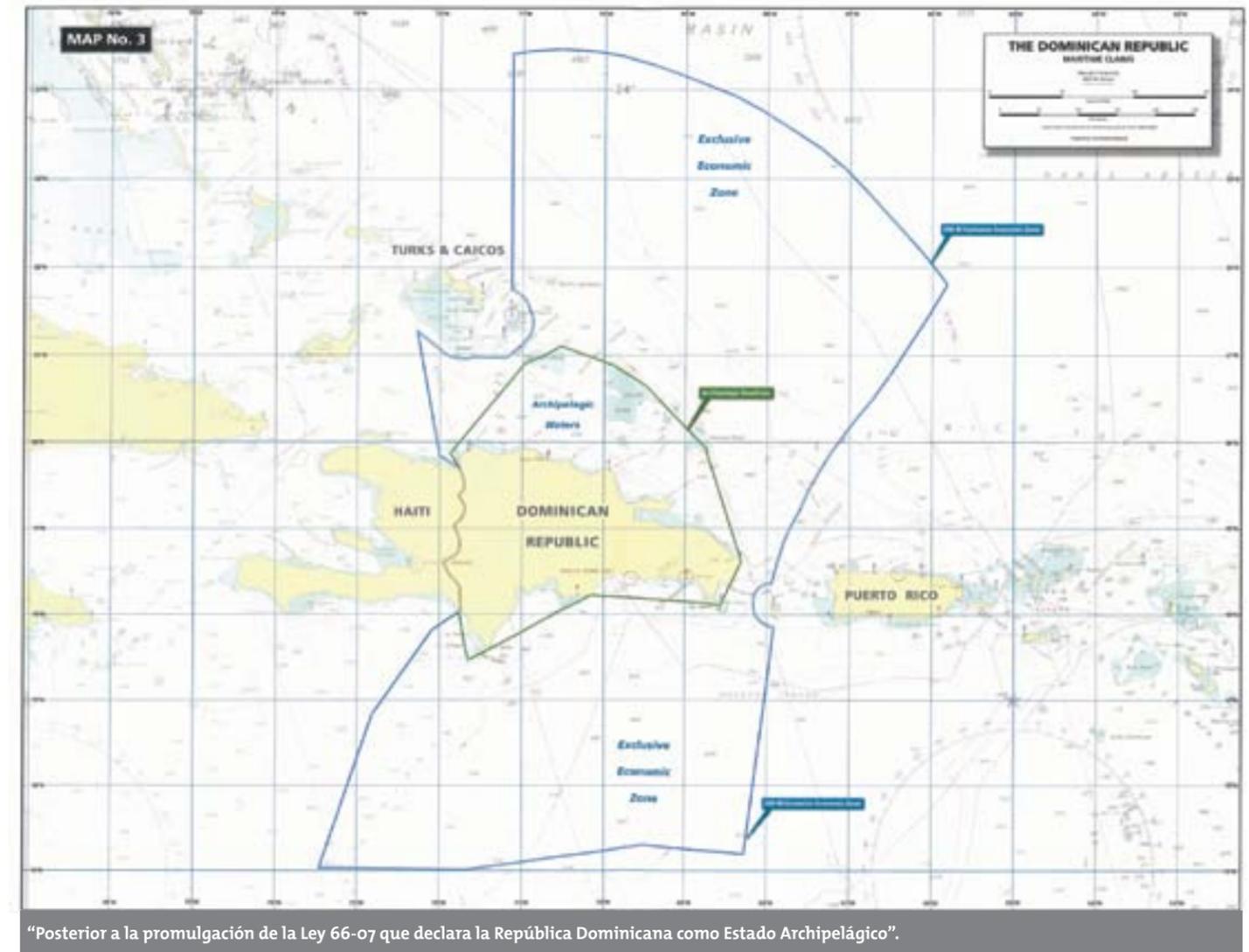
de este nuevo concepto, sus derechos de navegación se vieran sustancialmente limitados en esos espacios marítimos.

Es en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que, producto de arduas negociaciones⁶ -encabezadas por Indonesia y Filipinas- y diversos compromisos adquiridos, se logra incluir el concepto de Estado Archipelágico en las discusiones y se incluye finalmente en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, dedicando toda la Parte IV a los llamados Estados Archipelágicos.

¿Puede todo archipiélago beneficiarse del régimen de Estado Archipelágico establecido en la CONVEMAR?

La Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR),⁷ define el Estado Archipelágico como aquel que está constituido totalmente por uno o varios archipiélagos.⁸

Así entonces, el término jurídico de archipiélago, se entiende como "Un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales que están tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales forman una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente han sido considerados como tal."⁹



"Posterior a la promulgación de la Ley 66-07 que declara la República Dominicana como Estado Archipelágico".

3. Republic of Indonesia, Indonesian Government Regulation No.4, Act concerning Indonesian Waters, February 18, 1960.

4. Se entiende por Paso Inocente, el hecho de navegar de forma continua y rápida. En este régimen, no hay derecho de sobrevuelo y los submarinos deben navegar en la superficie. Artículo 17 y siguientes de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5. Barbara Kwaitowska, "The archipelagic regime in practice in the Phillipines and Indonesia-making or breaking International Law". International Journal of Estuarine and Coastal Law 1. 1991

6. Las grandes potencias marítimas estaban dispuestas a reconocer el concepto de Estado Archipelágico a condición de que se mantuvieran sus derechos de navegación sin obstáculos. Rothwell, D; Stephens T. The International Law of the Sea. 2010. P.180.

7. La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue suscrita el 10 de diciembre de 1982 y ratificada mediante la resolución 478-08 que fue promulgada el 28 de noviembre de 2008.

8. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Art. 46, literal a.

9. Ídem. Art. 46, literal b.

El hecho de que en esta definición se contemple que el Estado Archipelágico está “totalmente” constituido por uno o varios archipiélagos, hace que los Estados continentales queden excluidos de la posibilidad de calificar como Estados Archipelágicos.

Dicho de otra forma, un archipiélago que pertenece a un Estado continental¹⁰ no puede, bajo ninguna circunstancia valerse del régimen establecido para los Estados Archipelágicos que son, necesariamente Estados Insulares en su totalidad.

A pesar de que durante las negociaciones fue discutida la posibilidad de que los Estados continentales pudieran hacer uso del régimen de las líneas de base archipelágicas en aquellos archipiélagos que tuvieran tales Estados fuera de sus costas (Por ej. Estados Unidos con las islas Hawaianas), para 1976 era claro que se había logrado un acuerdo para el régimen especial archipelágico en Estados insulares y no en archipiélagos asociados a Estados Continentales¹¹ (Por ej. Archipiélago de las islas Canarias perteneciente a España).

Derecho de los Estados Archipelágicos al trazado de “Líneas de Base Archipelágicas”.

Los Estados Archipelágicos, en vista de su caracte-

rística distintiva de estar íntegramente conformado por islas, partes de islas y otros elementos naturales, tienen derecho a trazar líneas de base¹² de forma tal que unan los puntos extremos de las islas más alejadas del conjunto de islas. Estas líneas son entonces llamadas líneas de base archipelágicas.

Para que el trazado de estas líneas sea realizado conforme las disposiciones de la CONVEMAR, debe cumplirse fundamentalmente con varios criterios:

-Dentro de tales líneas de base deben quedar comprendidas las principales islas del archipiélago y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.¹³

-La longitud de estas líneas no puede desviarse de la configuración general del archipiélago.

-La longitud de las líneas no excederá de 100 millas náuticas; no obstante, hasta el 3% de las líneas puede exceder esa longitud, hasta un máximo de 125 millas náuticas.

-No se trazarán hacia elevaciones en bajamar, a menos que se hayan construido instalaciones que estén permanentemente sobre el nivel del mar.

Las aguas que quedan encerradas en el interior es-

tas líneas de base, pasan a considerarse aguas archipelágicas y a ellas se extiende la soberanía del Estado independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa. De la misma forma, el Estado goza de soberanía en el espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas y en el lecho y subsuelo de esas aguas.

En cuanto a los derechos de los terceros Estados, a éstos se les deben reconocer sus derechos tradicionales de pesca, respetar los acuerdos existentes que se tengan con los mismos, respetar los cables submarinos que existan, y otros usos legítimos de los Estados vecinos, si los hubiera.

De igual forma, gozan de derecho de paso inocente y derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas que sean establecidas.¹⁴

Estados que han reclamado el estatus de Archipelágico.

En la actualidad, veintidós Estados se han declarado Estados Archipelágicos:¹⁵

Antigua y Barbuda, Bahamas, Cabo Verde, Comoros, República Dominicana, Fiji, Granada, Indonesia, Jamaica, Kiribati, Maldivas, Islas Marshall, Mauricio, Papua Nueva Guinea, Filipinas, San Vicente y las Granadinas, San Tomé y Príncipe, Sey-

chelles, Islas Solomon, Trinidad y Tobago, Tuvalu, Vanuatu.

Algunas de estas Declaraciones son cuestionadas en lo que respecta al cumplimiento de los criterios establecidos por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

En el caso de la Declaración como Estado Archipelágico de la República Dominicana, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (respecto de las Islas Turcas y Caicos) y los Estados Unidos de América (respecto de Puerto Rico) expresaron su no conformidad con dicha Declaración, en una comunicación conjunta transmitida a Naciones Unidas en Marzo de 2008.

Promulgada la Ley 66-07 que nos declara Estado Archipelágico, es fundamental que nos interese en conocer acerca de nuestros espacios marítimos. Esto nos va a permitir entender lo que son, lo que significan, los derechos y obligaciones que supone para el Estado dominicano y para los terceros Estados y, sobre todo, nos pondrá en capacidad de orientar las políticas del Estado, de forma tal que se logre una gestión responsable que garantice el uso sostenible de los grandes recursos marítimos del que disponemos como Estado Archipelágico, y que se maximiza por nuestra privilegiada ubicación geográfica.

10. Para estos fines, no reviste importancia si se trata de un archipiélago bastante alejado de las costas del país continental al que pertenece (Ej. Los archipiélagos de la Polinesia Francesa) o si se trata de un archipiélago que sea inmediatamente adyacente a la costa (Ej. Archipiélago Los Monjes de Venezuela que se encuentra a menos de 40 km de la costa)

11. Rothwell, D.; Stephens T.; The International Law of the Sea. 2010. P.182.

12. Línea de base se refiere a la línea a partir de la cual se van a medir las anchuras de las diferentes zonas marítimas (Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, etc.)

13. Esta proporción se estableció para poder excluir a países cuyas masas insulares superarían grandemente las aguas encerradas por dichas líneas (por ej. Reino Unido).

14. El derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, se entiende como la navegación (y sobrevuelo) para fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas, en el modo normal de navegación (Ej. Los submarinos pueden navegar en su forma sumergida), a través de las vías marítimas y rutas aéreas que son designadas por el Estado desde los puntos de entrada de las rutas de paso hasta los puntos de salida. (Art. 53, CONVEMAR)

15. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf

BALLEENAS



JOROBADAS DE LA PLATA

Ballenas Jorobadas de La Plata



L

a Yubarta es conocida vulgarmente como 'Ballena Jorobada' por arquear el dorso antes de sumergirse. Su nombre científico es *Megaptera Novaeangliae*. Se aprecia claramente la corpulencia en las hembras, que pueden llegar a medir 19 m. de longitud. Los machos suelen medir hasta 15,2 m. El peso máximo registrado fue de 65 toneladas. Bajo las aletas presenta numerosas ranuras. Tiene grandes verrugas en las aletas, maxilar y en la mandíbula. La aleta dorsal varía en forma y tamaño entre individuos. La parte interna de la aleta caudal tiene un patrón de coloración particular para cada animal, por lo que sirve para identificarlos poblacionalmente. Tiene entre 12 y 36 pliegues gulares y 540 a 800 barbas que pueden llegar a medir un metro de largo.

Generalmente es negra en la espalda y tiene áreas moteadas sobre su vientre blanco; presenta algunas áreas blancas en el mentón y las caras interiores de las aletas pectorales y caudal, aunque en esta última se han hallado ejemplares en que el blanco es variable, con combinaciones que van desde ese color hasta el negro absoluto; esta característica individual dentro de la misma especie es lo que permite un seguimiento de estos animales en sus migraciones.

Se alimenta exclusivamente durante el verano y vive de sus reservas de grasa durante el invierno. Es un depredador activo que caza el Krill y peces pequeños en cardumen como arenque,

capelin o lanzón, ya sea por ataque directo o golpeando el agua con sus aletas para aturdirlos previamente.

La técnica de pesca más original de la yubarta es la red de burbujas. Varias ballenas forman un grupo que rodea el cardumen por debajo. Expulsan aire por sus espiráculos formando una red de burbujas que van cerrando alrededor del cardumen forzándolo a subir a la superficie.

Habita en zonas costeras, realizando migraciones en primavera desde los trópicos a las regiones ártica y antártica. Desde el mes de enero y hasta Marzo, las Ballenas Jorobadas visitan a la Bahía de Samaná, en el Nordeste de la República Dominicana.

Los ballenatos nacen regularmente en el Banco de la Plata, cerca de los arrecifes de coral. El nacimiento de los ballenatos, según observaciones realizadas, aumenta aproximadamente en 30% la presencia de las ballenas, lo que indica que estas hembras vienen a parir a esta zona los hijos que habrá de amamantar durante unos dos años.

Mientras tanto los machos, moviéndose por los fondos llanos con una profundidad de 20 a 40 metros, compiten por las hembras en un cortejo acrobático y musical cuyos sonidos han cautivado a los estudiosos del comportamiento de estos mamíferos marinos.

El equipo de buzos e investigadores en las labores de poner en el agua la embarcación tipo Zodiac.





1. Grupo de investigadores mientras se preparaban a colocar en el agua la red de plancton para tomar muestras de este en las aguas del Banco de la Plata.
2. El Arq. Mario Delgado Malagon unto al Comandante del Barco, al Jefe de Maquinas y al Sub Director de Operaciones Navales de la Marina de Guerra, mientras confirmaban durante la navegación, la ubicación del "106".



Nombre científico es *Megaptera Novaeangliae*. El peso máximo registrado fue de 65 toneladas.



Entre 12 y 36 pliegues gulares y 540 a 800 barbas que pueden llegar a medir un metro de largo.



Las hembras pueden llegar a medir 19 m. de longitud. Los machos suelen medir hasta 15,2 m.



Los ballenatos nacen regularmente en el Banco de la Plata, cerca de los arrecifes de coral.



**AUTORIDAD NACIONAL
DE ASUNTOS MARITIMOS**