

El Faro

El Boletín de la
Coordinación de Investigación



Faro Punta Perret

- Península de la Guajira Edo. Zulia
- Latitud: 11° 47' 51", Longitud: 071° 20' 15"
- Inaugurado en 1980

Contenido:

<i>LA POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR EN VENEZUELA</i> Prof. María Ramos	2
<i>LA AUTOPISTA MARÍTIMA VENEZOLANA</i> Prof. William Bracho	3
<i>EL ESTADO DE SINGAPUR</i> Prof. Dorelis Macías	4
<i>MATELOTS</i> Prof. José Sabatino	6
<i>COMPOSICIÓN DE LAS SUSTANCIAS ANTI-INCRUSTANTES</i> Curso de Capitanes	7
<i>PASAPORTE VERDE</i> Curso de Capitanes	8

En el año 1980, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada, a través de la División de Señalización Marítima, instaló en Punta Perret un faro de estructura esquelética en hierro galvanizado, de 10 metros de alto, situado a 8 metros sobre el nivel del mar. Su equipo lumínico está conformado por una lámpara alimentada por gas acetileno y la señal tenía un alcance de 15 millas náuticas.

Debido al gran deterioro de la estructura del faro original, a consecuencia de su ubicación en las cercanías del mar, en 1993 se construye un faro nuevo en fibra de vidrio, con forma hexagonal de 6 metros de alto.

El 14 de junio de 2004 fue inaugurado el nuevo Faro, con las siguientes características:

- Color de la estructura: blanco y rojo
- Tipo de estructura: esquelética de hierro galvanizado
- Altura de la Torre: 25 metros.

Editado por la Coordinación de Investigación y Postgrado

Coordinación: Msc. Emma Peraza,

Diagramación: Lic. Paula Sánchez

Dirección: Tercera Avenida con Décima Transversal de los Palos Grandes

www.umc.edu.ve, e-mail: coorinv@umc.edu.ve

(0212) 285 - 26 - 29



“LA POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR EN VENEZUELA ”

Prof. María Ramos de López

El objetivo de la política de comercio en Venezuela debe ser incrementar sus corrientes de comercio exterior de bienes y servicios, no sólo de importación sino de exportación, así como sus flujos de inversión y la actividad tecnológica.

La política de comercio exterior de Venezuela, al igual que la de cualquier otra nación, tiene considerable importancia en su intercambio comercial con el mundo, porque ejerce gran influencia en la forma y magnitud de la inserción del país en la economía mundial, en un ambiente donde no siempre existe una equitativa competencia comercial. La importancia de la acción pública está en influir en el entorno interno y externo en los que se plantea la competencia.

La promoción del comercio exterior debe articularse con una política industrial que busque minimizar las fallas estructurales para competir en la comercialización y en el transporte, dar apoyo a la labor privada, identificando oportunidades de venta y de inversión con el fin de prestar un mejor servicio, de manera adecuada al mercado internacional.

A este respecto son de gran importancia los procesos de modernización institucional, entre otros aspectos fundamentales en cuanto a la normativa legal, la cual debe ser acorde con los avances de los procesos de intercambio comercial que se llevan a cabo hoy, considerando siempre que las negociaciones internacionales tienen una enorme importancia, primero para garantizar el acceso de los productos venezolanos a otros mercados y en segundo lugar para construir alianzas estratégicas indispensables ante los retos de la globalización de la economía. Es aquí donde el Estado debe actuar como facilitador y como guía del sector privado.

El comercio internacional, en los próximos años tendrá un rol de suma importancia para el crecimiento económico de los países, como también para el bienestar social los ciudadanos. La competencia entre las naciones y el intercambio comercial es cada vez más fuerte, por cuanto todos los países, grandes o pequeños, se plantean una participación creciente en las corrientes de comercio mundial.

El Estado juega un papel importante en esta competencia internacional, porque puede influir en la creación de la capacidad de competencia de los principales actores de este comercio internacional. Desde este punto de vista, la Política de Comercio Exterior, se puede entender como el conjunto de objetivos y de instrumentos que tratan de fortalecer la capacidad que tiene un país para competir internacionalmente, y mejorar su participación en la economía mundial.

En virtud de lo planteado, la Política de Comercio Exterior, actúa como un elemento dinamizador del aparato productivo, siendo un elemento fundamental para el éxito de la misma, la Política de Promoción a las Exportaciones, razón por la cual es prioritario considerar todo lo referente al apoyo de los entes institucionales que son necesarios para garantizar el funcionamiento del sistema de intercambio comercial que viene dado a través de la economía mundial.

En este entorno no se puede perder de vista que las aduanas son el órgano competente para asegurar el cumplimiento de las formalidades indispensables para la salida de mercancías nacionales o nacionalizadas, a título definitivo, hacia el extranjero, y al mismo tiempo facilitar el comercio de exportación del país hacia los mercados foráneos.

En este sentido se puede decir que la Administración Aduanera no sólo es un ente recaudador de tributos, sino que también es un ente público por medio del cual, se articulan e implementan diversas políticas de una nación en su relación con el mundo, principalmente la política comercial, sanitaria, ambiental y de seguridad, entre otras.

Cabe destacar que el SENIAT, cuenta dentro de su estructura organizativa, en el nivel normativo, con la Intendencia Nacional de Aduanas, actualmente con su reestructuración, se encuentra conformada por tres Gerencias: la de Arancel, la de Regímenes Aduaneros, y la del Valor, A nivel operativo con dieciocho (18) Gerencias de Aduanas Principales y veintisiete (27) Aduanas Subalternas. (Según lista Protocolar del SENIAT)

En cuanto al nivel normativo, la estructura del nivel normativo de la Administración Aduanera venezolana ha procurado amoldarse a lineamientos internacionales, conforme a la estructura de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS “OMA” (Consejo de Cooperación Aduanera), con el fin de adecuarse más al contexto del comercio internacional, hablando un mismo lenguaje en el tratamiento de las operaciones aduaneras, principalmente porque la política del comercio exterior, exige uniformidad en los tratamientos y procedimientos aduaneros.

“LA AUTOPISTA MARÍTIMA VENEZOLANA ”

Prof. William Bracho R.

La Autopista Marítima Venezolana



Venezuela es un país con una posición geográfica privilegiada, al norte de Suramérica, equidistante de los países más al sur y más al norte de América, muy cercano a Centro América, y con el Caribe a su norte, donde despliega 3.700 km de costas de tierra firme e islas. Internamente el desarrollo poblacional de la nación se concentra en el eje centro norte costero, a través de un conjunto de ciudades que en su conjunto representan el 80% de la población total: Porlamar, Carúpano, Cumaná, Puerto La Cruz, Barcelona, Higuerote, Caracas, La Guaira, La Victoria, Maracay, Puerto Cabello, Valencia, Barquisimeto, Coro, Las Piedras y Maracaibo entre otras. Con el paso del tiempo la población y el comercio ha crecido, y la infraestructura vial terrestre se ha quedado pequeña haciendo que cada día sea más complicado en tráfico y en tiempo la conexión entre las mismas, con las indeseadas consecuencias negativas para el transporte de mercancías y para los viajes personales. Desde hace varios años valiosos representantes de la marina mercante nacional han venido discutiendo la idea de aprovechar el inmenso espacio marítimo que tenemos enfrente para el desarrollo de una red de transporte de

pasajeros y carga, cuyo proyecto podría ser de fácil instrumentación, si se estructura a través de terminales de ferrys y estos se interconectan con buques modernos tipo ferry. De esta forma se podrían desarrollar rápidamente nuevos ejes: La Guaira – Puerto La Cruz; Carenero - Porlamar; Puerto Cabello – La Guaira; Puerto Cabello – Porlamar; Puerto Cabello – Barcelona; Carenero – Puerto Cabello; La Vela – Barcelona; potenciar los ejes ya existentes, e incluso rescatar viejos proyectos como el de las rutas a Curazao, Aruba y Trinidad. Esta interesante idea permitiría redirigir parte de la carga que se origina en puertos, hacia los terminales de ferrys para ser transportadas a través de la Autopista Marítima, y mucha carga que proviene de los complejos industriales en Guayana, podría salir por Puerto La Cruz hacia el occidente del país y llegar en menos tiempo del que normalmente le tardaría por tierra. Por otra parte, la elaboración y puesta en marcha de un proyecto de esta naturaleza impulsaría el crecimiento de la flota mercante nacional, generaría nuevos puestos de trabajo para la gente de mar y de tierra, ayudaría a descongestionar la ya saturada vialidad terrestre y le daría una nueva dinámica a la actividad portuaria con la construcción de al menos cuatro nuevos terminales de ferrys en el país. Venezuela debe sacar partido de esta ventaja comparativa que significa poder comunicarnos a través de nuestro propio mar.





“EL ESTADO DE SINGAPUR”

UN EJEMPLO MÁS ALLÁ DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

Prof. Dorelis Macías

El Estado de Singapur representa un ejemplo importantísimo para estudiar la planificación estratégica a largo plazo ubicándola en un contexto sistémico, que va más allá de sus límites territoriales.

De entrada es preciso indicar que este país-archipiélago, de apenas 707,1 kms² que hoy es considerado como una ciudad-puerto, desde el punto de vista de ventajas comparativas no es privilegiado; por sus características naturales, era sólo una zona pantanosa sin mayores recursos explotables para generar riqueza; sin embargo, su ubicación estratégica a la entrada del sureste asiático le convirtió en un espacio atractivo para la expansión inglesa, que ocupó este territorio en 1919. Producto de tal situación, el sistema de valores que adquiere su población se establece como una mixtura con rasgos particulares que son los que hacia la segunda mitad del siglo le llevan a producir la transformación que hoy le caracteriza.

En 1962 se separa de la corona inglesa y se integra a la Confederación Malaya, independizándose en 1965. Desde entonces políticamente predomina el sistema inglés en una particular democracia que cuenta con un solo partido. Se caracteriza por una economía de libre mercado muy exitosa, que puede considerarse como la lógica consecuencia de un proceso de planificación estratégica con base en una visión de país a largo plazo, con continuidad en la gestión, evidenciando el manejo adecuado del ciclo de determinación de necesidades, formulación, implantación y evaluación de políticas en sus diversos niveles de metas (nacional, sectorial e institucional).

En lo portuario, como inicio de la transformación destaca 1969, cuando producto del trasbordo marítimo iniciado pocos años atrás, se decide construir la primera

terminal de contenedores, bajo el nombre Tanjong Pagar inaugurada en 1972, convirtiéndose en pioneros en la actividad de trasbordo como un negocio rentable con notable posibilidad de incidir positivamente en la balanza comercial, desdibujando el perfil de colonia dedicada al ensamblaje, que aún hoy continúa desarrollándose pero como una actividad más del recién creado Estado independiente.

Es lógico pensar que la innovación podría atraer nuevos clientes, pero para este negocio portuario la terminal en sí misma no resultaría suficiente en el tiempo, por lo que los esfuerzos para generar riqueza se enfocaron en diversas direcciones, tal como se desprende de lo dicho por Allard (2009) con base en lo expresado en 1972 por Rajaratnam al visualizar a Singapur:



Transformación inicial del puerto de Singapur.
El puerto de uso general convertido en 3 años en terminal de contenedores.

Como una ciudad global unida por la vía de líneas marítimas, rutas aéreas y telecomunicaciones a otras ciudades globales” – como Nueva York, Londres y Tokio- trasladando mercancías “desde las regiones en que abundan y son producidas a donde el mercado las demanda”. Así, “el mundo entero pasa a ser el espacio interior de una ciudad global” y el destino de Singapur “dependerá de su habilidad para establecer un nicho en el sistema económico global en creciente expansión”. (s/p) (Comillas del texto original).

Esa visión se transformó en realidad conjugando educación, libertad económica, bajos impuestos y seguridad jurídica. Hoy este país de aprox. 5mm de habitantes, debe verse como un mallaje inter-conectado de soporte a una economía diversificada, inserta en un muy competido y especializado contexto regional con una geopolítica particular.

Los ingresos fiscales alcanzan el 7% del PIB; el sector industrial (electrónicos, químicos, refinamiento de petróleo, ingeniería mecánica, ciencias biomédicas) aporta a la economía el 22% del PIB, mientras que los servicios (abanderamiento, portuarios, navales, aeroportuarios, bancarios, financieros, de telecomunicaciones y desde 2011 centro de arbitraje reconocido por BIMCO) aportan un 64% al PIB que, a su vez, proporciona 71% del empleo nacional. El restante 7% se distribuye en actividades como turismo, comercio y otras. En 2012 cerró 1º del ranking como país más rico del mundo con USD 291.900 millones, contando con un ingreso per cápita de USD 56.532, un índice de empleo de 98%. También está clasificado como el primer país del mundo con facilidades para hacer negocios, por lo que 7.000 multinacionales tienen sede allí (Libertad Digital, s/f).

En lo portuario, aunque se nutre de las exportaciones e importaciones nacionales, el trasbordo es la actividad más importante, rondando alrededor el 80% del movimiento de la carga movilizada, actividad de altísima demanda que ha servido de sustento a la inversión estatal para la ampliación progresiva del puerto que hoy posee 5 terminales, de las que la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA) gestiona 4 y construye una nueva que se estima inicie operaciones en 2018 (PSA, s/f).

“MATELOTS ”

Prof. José Sabatino P.

Famosos piratas del mar Caribe en el tardío siglo XVII, los bucaneros pronto se convirtieron en una seria amenaza para los buques españoles que surcaban las aguas del trópico. Alrededor de 1630 los franceses fueron expulsados de La Española, estableciéndose en la Isla de la Tortuga, paraíso de franceses, holandeses e ingleses que convertidos en piratas, hacen a las embarcaciones de España blanco de constantes ataques. Con el tiempo Londres encuentra en los bucaneros una forma barata de guerrear con su rival, para lo que les otorga patentes de marca legalizando así su operación. La actividad se expande, más tarde, a Jamaica en donde su Gobernador Thomas Modyford invita a los bucaneros a establecerse en Port Royal, sitio que rápidamente se convierte en capital de la piratería. Célebres bucaneros lo fueron el francés Jean-David Nau, conocido como El Olonés, y el gales Henry Morgan, quien saquea Maracaibo, Portobello y la ciudad de Panamá, regresando luego a Inglaterra para ser nombrado caballero por Carlos II.

Los bucaneros se conducían conforme a un código de conducta inspirado en principios de igualdad y fraternidad. El capitán era electo y podía ser relevado por el voto de sus hombres. La tripulación y no el capitán decidía qué buque o flota atacar. Los botines eran repartidos entre el capitán y la tripulación en partes, pues estos últimos no tenían un salario formal, aunque habían instrumentado una suerte de seguro de compensación en caso accidentes o heridas resultantes del oficio, términos éstos generalmente insertos en una suerte de convenio contractual celebrado antes de la travesía. Sería justo decir que la relación entre estos oficiales y la marinería era bastante igualitaria, sobre todo si se compara con las prácticas de la marina mercante y de guerra de aquellos tiempos.

Más curiosa dentro de ese código de conducta fue la práctica entre los bucaneros del matelotage, unión de tipo homosexual del que deriva la palabra matelot, vocablo también utilizado en francés para llamar al hombre de mar. Estos compartían cama, comida y propiedades, entre otras cosas, sobre la base de una unión formal y consentida de carácter permanente, incluso de naturaleza contractual, con una estipulación que permitía a la pareja sobreviviente heredar. Se trata, entonces, de una curiosa institución de la actividad pirática, de práctica regular en la Isla de la Tortuga (Haiti) durante el siglo que nos ocupa. El tema es, sin duda, uno controversial en la literatura especializada y que contrasta con la figura del pirata asociada a la del hombre violento, desalmado y mujeriego. Sin embargo, aunque el matelotage suponía una relación de clara orientación homosexual entre el pirata adulto y el sirviente o matelot, estos podían tener relaciones heterosexuales. De hecho los estudiosos afirman que solo un pequeño porcentaje de aquellos eran homosexuales en el sentido estricto de la palabra. Alexander Exquemelin, autor del libro más conocido del siglo XVII sobre la piratería –titulado *Bucaneros de América*– fue un matelot antes de convertirse en cirujano de la expedición del pirata Morgan contra los españoles.

B. R. Burg estudia el tema a profundidad en su libro *"Sodomía y Tradición Pirata"* (1983) señalando que en barcos piratas los actos homosexuales se convirtieron en una norma establecida, pero aclarando que en el siglo XVII la sodomía no estaba especialmente censurada en Inglaterra y en el Caribe, donde la población femenina era enormemente minoritaria en tierra y casi inexistente a bordo. Las condiciones de la aventura o estatutos fijados por el capitán Roberts establecía, por ejemplo, la prohibi-

ción de permitir mujeres en la embarcación, al punto que de haberla seducido y llevada al mar disfrazada, el infractor sufriría la muerte. Para Burg las relaciones homosexuales en el mundo de la piratería no eran fruto de la opresión, como sí ocurría en los sistemas carcelarios, aquéllas eran relaciones ordinarias y la tolerancia estaba generalizada. Después de todo la iglesia y la sociedad inglesa ejercían poca o ninguna influencia en la vida diaria de los piratas. Este autor sugiere, además, que normalmente los piratas adultos tomaban como parejas a los tripulantes más jóvenes, siguiendo normas y costumbres parecidos a los de la pederastia griega o al mundo de los samurais en el Japón. El arreglo entre compañeros llegaba, incluso, al punto de reclamar su derecho a compartir la esposa del otro, tal y como ocurrió hacia 1665 entre el pirata Le Golif y su sirviente Pulverín, tormentosa relación que termina cuando el último mata a la infortunada mujer al encontrarla en cama con otro.

Bisexuales, homosexuales y presa de los celos la historia nos muestra una faceta poco conocida de los bucaneros, y que curiosamente complementa el estereotipo que muchos tenemos de ellos.





“COMPOSICIÓN DE LAS SUSTANCIAS ANTI-INCrustANTES”

Cursos de Capitanes

Durante la travesía de los buques a través de los océanos y, específicamente, mientras permanecen en puerto, los percebes, plantas marinas, algas, bacterias y otros organismos marinos se adhieren al casco de los buques. Este es un fenómeno natural que ocurre en forma continua y vigorosa en el ambiente marino.

La acumulación o incrustación de estos organismos interrumpe la hidrodinámica del buque, dando lugar a un aumento significativo en el consumo del combustible, así como a la pérdida de velocidad y maniobrabilidad. La acumulación limita también el flujo a través de las tuberías de agua de refrigeración, disminuye el rendimiento del intercambiador de calor y acelera la corrosión.

De acuerdo con Bohnning (2002),

La industria naviera enfrenta este problema colocando al buque en dique seco, rasqueteando la acumulación o incrustación y recubriendo los cascos con una pintura anti-incrustante (un proceso prolongado y muy costoso). Posteriormente, el movimiento del agua que golpea el buque libera en forma lenta y continua los elementos tóxicos de la pintura, evitando así que los organismos se adhieran. La mayor parte de pinturas anti-incrustantes pierden su efectividad en un periodo relativamente corto y el proceso debe repetirse. (p. 14).

De esta manera, se creyó haber solventado el problema de la incrustación con el desarrollo de una pintura anti-incrustante ideal. En los primeros tiempos de la navegación se utilizaron la cal y, después, compuestos de arsénico y mercurio y DDT1 para revestir los cascos de los buques, como sistemas anti-incrustantes.

Durante la década de los sesenta la industria química elaboró pinturas anti-incrustantes eficaces y económicas utilizando compuestos metálicos, en particular, el compuesto de organoestaño conocido como tributilestaño (TBT). En la década de los setenta, la mayoría de los buques de navegación marítima habían revestido sus cascos con pinturas a base de TBT. Las pinturas con TBT mantienen su toxicidad durante un periodo mucho mayor que otras pinturas anti-incrustantes, de modo que los buques podían ser pintados con menor frecuencia. (Bohning, 2002, p. 15).

Sin embargo, las pinturas cuyo componente principal es el TBT han demostrado representar un riesgo ambiental y, en la actualidad han sido restringidas o prohibidas en muchas áreas. Es un biocida muy eficiente, usado desde principios de los 70, del cual se ha comprobado que la contaminación generada era causa directa de daño en el medio marino. Es un compuesto muy tóxico, incluso en bajas concentraciones, para un gran número de especies biológicas, incluyendo aquéllas a las que no va destinado.

Mecanismo del Sistema Anti-incrustante

En las primeras pinturas anti-incrustantes a base de organoestaño, los ingredientes activos se dispersaban en la matriz resinosa, la "pintura", y de ahí se "lixiviaban" al agua del mar, destruyendo así los crustáceos y demás organismos marinos que se hubiesen fijado al buque. Sin embargo, la tasa de desprendimiento del biocida en estas pinturas de "asociación libre" era incontrolada siendo lo habitual que fuera inicialmente rápida y tras 18 o 24 meses dejara de surtir efecto al lixiviarse de la pintura el biocida.

Pintura de Asociación Libre

El biocida se lixivia libremente de la matriz resinosa. Los desprendimientos iniciales son rápidos y los posteriores dejan de serlo, por lo que la pintura pierde eficacia con el tiempo.

Pinturas Autolimpiantes

A finales de la década de los sesenta se produjo un particular avance en las pinturas anti-incrustantes con la elaboración de las

llamadas pinturas auto limpiantes, en las que existe un enlace químico entre los compuestos de organoestaño y la base del polímero.

El índice de lixiviación de dichas pinturas está controlado ya que el biocida se desprende cuando el agua de mar reacciona con la capa superficial de la pintura. Una vez agotada la capa superficial, la reacción para desprender el biocida comienza de nuevo en la siguiente capa. De este modo, el índice de lixiviación es el mismo a lo largo de toda la vida de la pintura, con lo cual los buques podrían llegar a estar hasta 60 meses sin volver a pintar el casco, cosa que no había sido posible anteriormente.

El agua de mar hidroliza el enlace de copolímero del TBT y el biocida de éste y la resina decopolímero se desprenden lentamente y de forma controlada. Se logra un rendimiento uniforme a lo largo de toda la vida de la pintura.

Integrantes:

Ferrer Bernardo
Galindez Irwing
Gómez José
Yoris Eduardo



“PASAPORTE VERDE”

Futuro instrumento de carácter obligatorio de la OMI

Cursos de Capitanes

El nuevo Convenio internacional sobre el reciclado de buques fue aprobado por la OMI en Mayo del 2009 en Hong Kong, China. Esta Convención Internacional de Hong Kong para la seguridad y gestión medioambientalmente racional del reciclado de buques, tiene como objetivo garantizar que los buques que vayan a ser reciclados una vez han llegado al fin de su vida útil no supongan un riesgo innecesario para la salud humana y la seguridad o para el medioambiente.

La entrada en vigor de esta Convención se producirá veinticuatro meses después de que al menos 15 países la hayan ratificado, la suma de la flota de estos sea al menos el 40 de GT de la flota mercante mundial y la suma anual del volumen de barcos reciclados de estos países durante los diez años que preceden a la entrada en vigor no sea menos del 3% de GT de la flota mercante de estos países.

Para ello la OMI propone la utilización del Pasaporte Verde, que no es más que un documento de información sobre materiales que se saben son potencialmente peligroso que, pueden crear peligro a la salud humana y/o al medio ambiente que se utilizan en la construcción de los buques, sus equipos y sistemas, bajo las directrices del convenio en cuestión.

La función de este pasaporte es de facilitar el reciclaje y la reutilización de una buena parte de los componentes del buque contribuyendo de esta manera a la protección del medio ambiente, a la vez este crea numerosos puestos de

trabajo con una estructura laboral encaminada al aprovechamiento del material del buque.

¿Que significa el pasaporte verde para el ambiente marítimo? La importancia de este documento es el de permanecer a bordo de los buques desde su construcción hasta el final de su vida y llegada al desguazadero, el pasaporte verde estará elaborado por el astillero que haya construido el buque el cual deberá ser entregado al propietario del buque a la hora de su compra, este documentó deberá pasar por las manos de todos los sucesivos propietarios del buque a lo largo de su vida operativa, al final a la hora del desguace, el ultimo propietario deberá de entregar dicho pasaporte al astillero donde se vaya a realizar el desguace.



Integrantes:

Hernández Guillermo
Lara William
Meléndez Oscar
Parra Gonzalo

