

**EVALUACION DEL SISTEMA DE CO-MANEJO DE  
OBSERVACION DE BALLENAS EN LA BAHIA DE SAMANA**

Preparado por

**Yolanda M. León**

para el

**Centro para la Conservación y Ecodesarrollo  
de la Bahía de Samaná y su Entorno (CEBSE)**

Santo Domingo,  
Diciembre 2003

# Indice General

Indice de Tablas.....	i
Indice de Figuras .....	i
Abreviaciones Utilizadas.....	ii
Introducción.....	1
Historia del sistema de co-manejo en Samaná .....	2
Inicio del Manejo .....	3
Régimen de Co-manejo Existente.....	5
Sistema de Permisos .....	5
Sistema de Vigilancia y Control .....	5
Recaudación de fondos.....	6
Sistema de Monitoreo .....	7
Metodología.....	7
Resultados y Discusión .....	8
1. Responsabilidades de los Firmantes del Memorando.....	8
Responsabilidades de la Secretaría de Estado de Turismo (SECTUR) .....	8
Responsabilidades de la Subsecretaría de Areas Protegidas (AP).....	12
Responsabilidades de la Marina de Guerra (MdeG).....	19
Responsabilidades de los Dueños de Embarcaciones.....	22
Responsabilidades del CEBSE .....	26
2. Cumplimiento de las regulaciones .....	30
Sólo las embarcaciones con permiso .....	30
Una embarcación grande y dos pequeñas .....	30
Distancia mínima .....	30
Distancia de espera .....	31
Respetar el turno.....	31
Treinta minutos máximo.....	31
Cinco nudos máximo en el área de ballenas .....	32
Todas las embarcaciones en el área de ballenas pueden ser contactadas por radio.....	32
Está prohibido nadar con las ballenas.....	32
3. Cambios traídos por el co-manejo.....	34
Seguridad de los pasajeros.....	34
Acoso a las ballenas.....	34
Imagen de la industria.....	35
Colaboración entre los involucrados.....	35
Involucramiento en la toma de decisiones.....	35
Producto turístico.....	36
Comentarios Generales sobre Cambios .....	37
4. Comparación con otros sistemas de co-manejo .....	38
Recomendaciones.....	43
Referencias .....	45
APÉNDICE 1. Responsabilidades de los integrantes del Memorando de Entendimiento del Co-Manejo (tomado de Martínez y García 2003). .....	47
APÉNDICE 2. Cuestionario aplicado para la evaluación de las responsabilidades del memorando y de los cambios traídos por el sistema de co-manejo.....	51
APÉNDICE 3. Cuestionario aplicado para evaluación del cumplimiento de las regulaciones....	65

## Indice de Tablas

Tabla 1. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de las instituciones involucradas en el co-manejo.....	29
Tabla 2. Principios de diseño para instituciones duraderas de manejo de recursos comunes .....	39
Tabla 3. Condiciones que afectan el éxito del co-manejo .....	40

## Indice de Figuras

Figura 1. Area de estudio y ubicación de los principales puertos de salida de observación de ballenas.....	2
Figura 2. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la SECTUR. ....	11
Figura 3. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la Subsecretaría de AP. ....	17
Figura 4. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la MdeG. ....	21
Figura 5. Evaluación de las responsabilidades de los dueños de embarcaciones. ....	25
Figura 6. Evaluación de las responsabilidades del CEBSE. ....	28
Figura 7. Evaluación del cumplimiento de las regulaciones.....	33
Figura 8. Cambios traídos por el co-manejo. ....	36

## **Abreviaciones Utilizadas**

**ASDUBAHISA** Asociación de Dueños de Barcos de Samaná

**CEBSE** Centro para el Ecodesarrollo de la Bahía de Samaná y su Entorno

**CMC** Center for Marine Conservation (actual Ocean Conservancy)

**CIBIMA** Centro de Investigaciones de Biología Marina

**DNP** Dirección Nacional de Parques (actual Subsecretaría de AP)

**M de G** Marina de Guerra

**SECTUR** Secretaría de Estado de Turismo

**Subsecretaría de AP** Subsecretaría de Estado de Areas Protegidas y Biodiversidad

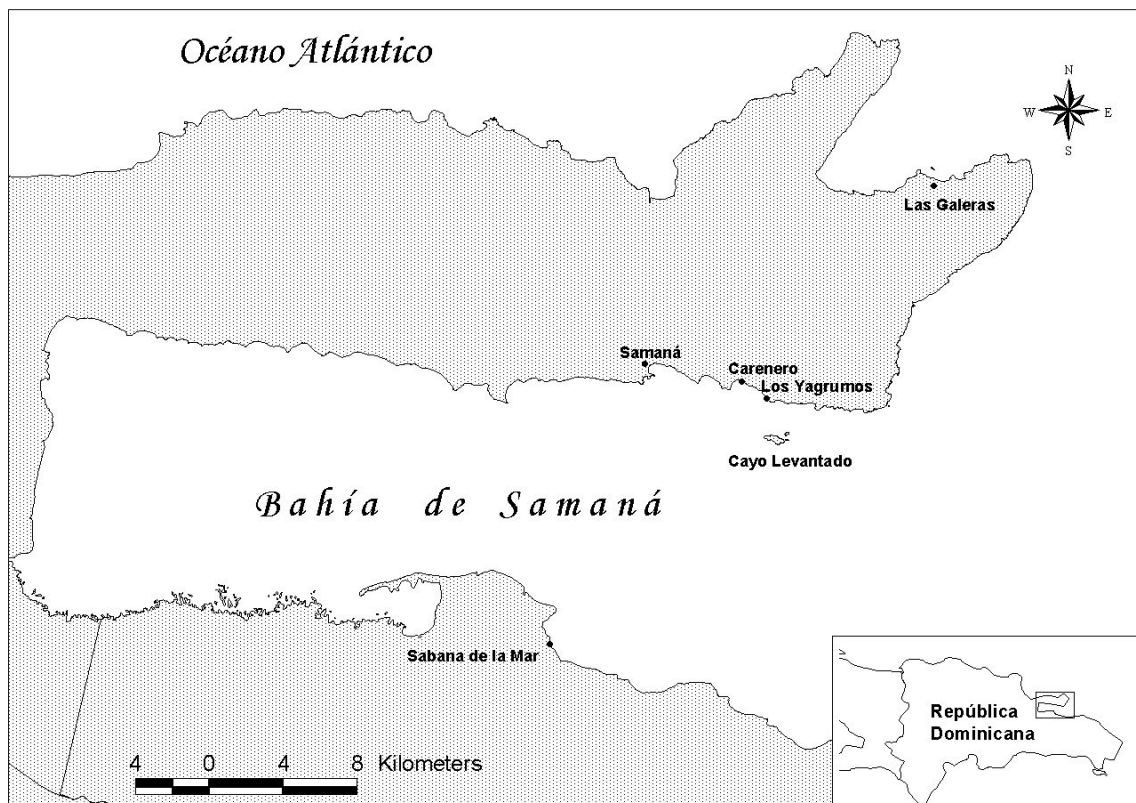
**UNESCO** Organización para la Educación, Ciencia y Cultura de las Naciones Unidas

## Introducción

La bahía de Samaná es el destino de observación de ballenas más visitado del Caribe y una de las mejores áreas para la observación de ballenas en el mundo (Hoyt 1999). La presencia de ballenas allí desde enero a marzo de cada año no sólo beneficia a las personas que trabajan directamente en las excursiones, sino también a muchas otras que proveen de alojamiento, comida, bebidas, *souvenirs* y entretenimiento a miles de visitantes que vienen a verlas (Lamelas y Ramírez 1994). Sin embargo, el rápido crecimiento de esta actividad durante la última década ha generado preocupación en varios sectores relacionados a la conservación de recursos naturales, el desarrollo de Samaná y la propia industria de observación de ballenas. Una conducta inadecuada por parte de las embarcaciones observadoras de ballenas, de manera persistente, podría destruir este importante legado natural. Esto así, porque las ballenas nos visitan durante una época sumamente importante para ellas como es la de su reproducción. Además, un comportamiento agresivo por parte de las embarcaciones podría crear una imagen negativa de esta industria, dando al traste todos los beneficios que obtiene de ella la región y el país.

En respuesta a estas inquietudes sobre la sostenibilidad futura de esta industria, a partir del 1998 se creó un sistema de co-manejo de observación de ballenas en Samaná. Un sistema de co-manejo consiste en un conjunto de arreglos institucionales mediante los cuales se establece una responsabilidad compartida entre autoridades gubernamentales y usuarios del recurso para el manejo de un recurso natural (Charles 1992, Sen y Nielsen 1996). El co-manejo es un sistema distinto a los implementados hasta la fecha en el país para el manejo de recursos naturales, en los cuales sólo las autoridades se ocupaban de su gestión, sin recibir apoyo ni consultas de otros actores. Cada día más se reconoce mundialmente la importancia de crear sistemas de manejo que tomen en cuenta a los involucrados en la toma de decisiones que les afectan directamente, tal como se pretende en el co-manejo.

En el presente informe, ofreceremos los resultados de una evaluación independiente del sistema de co-manejo de observación de ballenas. Para la misma, consultamos fuentes secundarias, como informes y artículos, y también realizamos cuestionarios y entrevistas estructuradas a actores clave así como a grupos de usuarios. El objetivo de esta evaluación ha sido el de detectar problemas existentes y medir el éxito del sistema de co-manejo actual, para así poder hacer recomendaciones encaminadas a corregir o mejorar los aspectos necesarios. Además, con esta evaluación esperamos contribuir al conocimiento de sistemas de co-manejo de recursos naturales y resaltar lecciones que puedan ser aplicadas en otras situaciones similares en la República Dominicana y el mundo.



**Figura 1. Área de estudio y ubicación de los principales puertos de salida de observación de ballenas.**

## **Historia del sistema de co-manejo en Samaná**

Dentro de su zona económica exclusiva, la República Dominicana cuenta con las tres principales áreas de reproducción de ballenas jorobadas del Atlántico Norte. La importancia de estas áreas está encabezada por el Banco de la Plata<sup>1</sup>, seguido por el Banco de la Navidad y luego la Bahía de Samaná (Mattila et al. 1988; 1994). Sin embargo, debido a su fácil acceso, la bahía de Samaná comenzó a desarrollarse a partir de 1985 como el principal destino de observación de ballenas en la República Dominicana.

Debido al rápido crecimiento estaba experimentando en Samaná el turismo de ballenas, durante un taller organizado por Centro para la Conservación y el Ecodesarrollo de la Bahía de Samaná y su Entorno (CEBSE) y el Centro de Investigaciones de Biología Marina (CIBIMA) en 1992, se creó una serie de regulaciones voluntarias para la observación de ballenas (ver Cuadro #). En 1994, estas regulaciones fueron adoptadas por la Asociación de Dueños de Barcos de la Bahía de Samaná (ASDUBAHISA).

<sup>1</sup> Declarado como Santuario de Ballenas Jorobadas en 1986

A pesar de estos esfuerzos de auto-regulación, durante esos años los niveles de cumplimiento de las regulaciones no eran satisfactorios. Numerosos turistas se quejaban ante sus tour operadores de que durante las excursiones se hostigaba a las ballenas, ya que había muchas embarcaciones, navegando a alta velocidad y acercándose mucho a las ballenas. Por otro lado, una serie de accidentes ocurridos en las temporadas de 1995 y 1996 provocaron que la seguridad de los pasajeros se convirtiera en un grave problema que amenazaba la sostenibilidad de la industria de observación de ballenas. El 2 de marzo de 1995, la cubierta superior de una embarcación sobrecargada (el *Batalla?*) colapsó y el barco se volcó al ser golpeado por una ola. Veinticuatro pasajeros cayeron al agua, y un turista italiano resultó muerto. Algunas personas opinan que el consumo de alcohol por parte de los turistas a bordo propició esta tragedia, ya que estos no obedecieron a las órdenes de bajar de la sobrecargada cubierta. Al año siguiente, el 22 de enero, una yola sin radio ni salvavidas, con 6 turistas daneses a bordo se llenó de agua debido al fuerte oleaje y un pasajero se rompió una pierna durante el incidente (Bowman 1996). El 29 de enero del mismo año, una yola con dos pasajeros alemanes perdió su motor dos millas al este de Cayo Levantado. Sin radio, estuvieron a la deriva por varias horas hasta que otra embarcación pudo rescatarlos. De acuerdo a Bowman (1996), experto en observación de ballenas contratado por CEBSE y Center for Marine Conservation (CMC), si esto hubiera ocurrido el día anterior, cuando el oleaje estaba mucho más fuerte, alguien de seguro habría muerto. El informe preparado por este experto mostró su seria preocupación por la falta de seguridad y de seguimiento de las regulaciones como problemas urgentes que la industria de observación de ballenas debía encarar (Bowman 1996).

Todo esto dió como resultado que la República Dominicana fuera blanco de críticas internacionales por parte de organizaciones ecológicas y turísticas con relación al manejo de la observación de ballenas en la Bahía de Samaná. De hecho, estos incidentes y la mala prensa generada contribuyeron a que la compañía tour operadora más grande de Alemania, TUI, desistiera de incluir la observación de ballenas entre las excursiones ofertadas a sus clientes en el país.

### **Inicio del Manejo**

En la temporada de 1997, la observación de ballenas experimentó un radical cambio administrativo ya que a partir de julio de 1996, el área de ballenas de Samaná pasó a formar parte del Santuario de Ballenas Jorobadas (que hasta la fecha sólo incluía al Banco de la Plata.)<sup>2</sup> Por esta razón, la temporada de ballenas de 1997 fue organizada y dirigida por la Comisión Rectora de dicho Santuario, instaurándose así un sistema de supervisión y vigilancia oficial por primera vez en Samaná. Dicha comisión estaba constituida por representantes de distintas instituciones nacionales (Dirección Nacional de Parques –DNP-, Museo de Historia Nacional y la Marina de Guerra –MdeG-, entre otras) y había sido formada originalmente para darle seguimiento al Santuario del Banco de la Plata.

---

<sup>2</sup> Decreto presidencial No. 233-96.

Sin embargo, este nuevo arreglo no duró mucho. Para mediados de 1998, el decreto que transfería la jurisdicción de la bahía al Santuario ya había sido derogado por otro decreto<sup>3</sup> motivado por la intención de la DNP de incluir el área de ballenas de la Bahía dentro de una propuesta de Reserva de Biosfera para el área de Samaná.<sup>4</sup> Esto hizo que su jurisdicción fuera transferida ahora a la DNP (hoy Subsecretaría de AP de Areas Protegidas y Biodiversidad), quien administraría el área como un parque nacional en tanto se recibiera la respuesta acerca de la propuesta de Reserva de Biosfera de la UNESCO. Sin embargo, este nuevo status no perduró hasta la temporada del 1998, pues en septiembre de 1997 fue suspendido el último decreto.<sup>5</sup>

Ante esta confusión legal y vacío de autoridad, a la vez que la industria seguía creciendo y los conflictos aumentaban, surgió la necesidad de establecer un mecanismo diferente para el manejo de la temporada de 1998. Es entonces cuando el CEBSE y el CMC desarrollan una propuesta para el manejo integrado de la observación de ballenas en la Bahía de Samaná, que fue apoyada por la ASDUBAHISA. Dicha propuesta de co-manejo encontró eco en la DNP, la cual la implementó mediante la elaboración de un Memorando de Entendimiento (ver Anexo #). Dicho memorando distribuía las responsabilidades de manejo de la temporada de ballenas y establecía un sistema de supervisión y vigilancia oficial, implementado mediante un modelo de co-manejo integrado por organismos gubernamentales y no gubernamentales que tenían incidencia en la actividad (Secretaría de Estado de Turismo –SECTUR-, DNP, MdeG, ASDUBAHISA y CEBSE).

Por último, en 1999<sup>6</sup>, fue redefinida la jurisdicción del Santuario para constituir una amplia zona marina que abarca el Banco de La Plata, el Banco

**Cuadro #. Regulaciones para la observación de ballenas en la Bahía de Samaná.**

- Sólo se permitirá observar a las ballenas a las embarcaciones que tengan el permiso correspondiente.
- Sólo se permitirá la presencia simultánea de una embarcación grande (más de 30 pies) y dos pequeñas (menos de 30 y más de 18 pies) por ballena y/o grupo de ballenas.
- La distancia entre las embarcaciones y las ballenas observadas será de un mínimo de 270 pies (80 m) para el caso de la madres con ballenatos o grupos con ballenatos. Para las demás ballenas se requerirá un mínimo de 165 pies (50 m).
- Las embarcaciones que estén esperando para ver ballenas deben de mantenerse a una distancia aproximada de 1500 pies (500m) de las mismas y guardar turno para acercarse.
- Cuando la embarcación llegue a la distancia reglamentaria, deberá poner su motor en neutro y esperar. El motor deberá estar encendido en todo momento.
- No se permite un tiempo de estadía mayor de 30 minutos con un grupo de ballenas en el área de observación.
- La velocidad de las embarcaciones observando ballenas al Este de Cayo Levantado no deberá sobrepasar los 5 nudos. En caso de que encuentre ballenas dentro de la bahía deberá bajar su velocidad a cinco nudos.
- Ninguna embarcación permitirá que sus pasajeros naden con las ballenas.

<sup>3</sup> Decreto presidencial 319-97 en julio 1997

<sup>4</sup> Reservas de Biosfera: Son áreas protegidas reconocidas mundialmente por la UNESCO e interconectadas por una red. Se protegen por su importancia para la investigación, educación y protección de sus recursos naturales. Este modelo de manejo desea integrar a las comunidades en el desarrollo sostenible.

<sup>5</sup> Mediante el decreto presidencial 394-97

<sup>6</sup> Decreto presidencial 136-99

de la Navidad y una parte de la entrada de la Bahía de Samaná y aguas adyacentes. Esto, sin embargo, no repercutió en el sistema de co-manejo implementado, y el memorandum (con cambios menores) se ha continuado firmando cada año hasta la fecha, bajo el control y administración de la DNP/Subsecretaría de AP de Areas Protegidas (de ahora en adelante nos referiremos a ella como la Subsecretaría de AP).

## **Régimen de Co-manejo Existente**

Debido a las responsabilidades contraídas mediante el memorando de entendimiento, fue necesario implementar una serie de medidas administrativas y operativas por parte de las distintas instituciones y grupos involucrados. Además, se buscaba también un mecanismo de financiamiento al propio sistema del co-manejo. Las medidas adoptadas incluyeron sistemas de permisos, vigilancia y sanciones que detallaremos a continuación.

### *Sistema de Permisos*

Las embarcaciones que desean realizar observación de ballenas en la Bahía de Samaná de manera comercial, deben obtener un permiso emitido por la Subsecretaría de AP de Areas Protegidas y Biodiversidad (antes DNP). Para obtener este permiso, los dueños de las embarcaciones deben solicitarlo dentro de un período preestablecido cada año y las embarcaciones deben de tener: 1) un mínimo de 19 pies de eslora 2) un radio VHF que funcione, 3) igual número de chalecos salvavidas que capacidad de pasajeros (según matrícula), 4) su matrícula al día, 5) capitanes locales y con experiencia en observación de ballenas que se comprometan a cumplir con las regulaciones.

Para otorgar los permisos, un representante de la Subsecretaría de AP y uno de la Comandancia de Puerto de la MdeG de Samaná realizan una inspección a cada embarcación solicitante. Si esta cumple con los requisitos, ambos representantes firman la aprobación de la solicitud y la Subsecretaría de AP otorga el permiso. A cada embarcación que obtiene su permiso, se le entrega una bandera numerada para su identificación.

### *Sistema de Vigilancia y Control*

Para realizar las labores de vigilancia durante la temporada de observación de ballenas, la Subsecretaría de AP contrata cada año un(a) coordinador(a) y varios vigilantes (de 2 hasta 4 ) para supervisar el comportamiento de las embarcaciones. La MdeG aporta personal (marinos) para que funjan como vigilantes en los puertos de embarque para cerciorarse que sólo las embarcaciones con permiso salgan a ver ballenas y también llevar un registro de las salidas diarias.

Durante la temporada, el (la) coordinador(a) y/o los vigilantes salen diariamente en diferentes embarcaciones comerciales de observación de ballenas para asegurarse de que se cumplan las regulaciones y para asesorar y hacer advertencias a los capitanes en el área de ballenas a través de radios VHF.

Todas las mañanas, antes de salir al área de ballenas, el (la) coordinador(a) o los vigilantes hacen entrega al personal de la MdeG de cada puerto un listado con las embarcaciones que pueden salir ese día.

Al inicio del co-manejo, se estableció un sistema de sanciones que consistió en lo siguiente: al cometer una primera violación de las regulaciones, el capitán de la embarcación recibe una amonestación y se le informa al dueño de la embarcación. Al cometer una segunda violación, se le prohibirá la salida por un día a la embarcación y al capitán. Al cometer una tercera infracción, se le prohibirá la salida a la embarcación y al capitán por dos o más días. De acuerdo con la gravedad de la falta se le podría revocar el permiso por toda la temporada.

Sin embargo, durante nuestra visita a la Subsecretaría de AP en Octubre se nos entregó una copia de las sanciones modificadas a aplicarse en la temporada del 2004. Estas establecían que a la primera violación de las regulaciones, el capitán recibe una amonestación por escrito; a la segunda, se le prohibirá la salida por dos días al capitán; a la tercera, el capitán será suspendido una semana y se le prohibirá la salida a la embarcación por dos días; y cuarta violación, dependiendo de la gravedad, el capitán será suspendido por el resto de la temporada y se le negará la salida a la embarcación por una semana como mínimo.

Además, el sistema de co-manejo ha establecido una reunión semanal de capitanes de embarcaciones de observación de ballenas junto al coordinador durante la duración de la temporada. Durante estas reuniones, se discuten eventos y problemas ocurridos durante la semana, y se les trata de buscar soluciones comunes. Cada dueño de embarcación, al obtener su permiso, se compromete a la presencia en estas reuniones de su(s) capitán(es).

#### *Recaudación de fondos*

Mediante reuniones sostenidas con los dueños de embarcaciones, cada año se acuerda la tarifa a pagar en función del tamaño de la embarcación (yola, lancha o barco). Las recaudaciones por este concepto se utilizan para gastos administrativos del programa de comanejo. Los pagos de los permisos pueden ser realizados en dos cuotas: Un 50% al otorgársele el permiso y el 50% a mediados de la temporada. Este sistema de pago ha dado problemas, ya que algunos dueños de barcos no han cumplido con la segunda cuota, acumulándose la deuda incluso durante varios años.

Entre 1999 y 2001, se redujo la tarifa cobrada a las embarcaciones asociadas a ASDUBAHISA, para incentivar la incorporación de nuevas embarcaciones y dueños a asociarse. Sin embargo, esto no dio los resultados esperados, ya que las embarcaciones no asociadas (yolas, en su mayoría) sintieron que asociarse era una forma de someterse al control de los dueños de embarcaciones grandes.

A partir de la temporada del 2000, la Subsecretaría de AP dispuso el cobro de entradas para todos los pasajeros que iban a ver ballenas, en vista de que estaban visitando un área protegida. Algunos dueños de barcos incluyen el costo de la boleta de entrada en el

precio de la excursión, pero otros decidieron desligarse de eso y mandan a los turistas o sus guías a pagarlas directamente en las casetas dispuestas en los puertos de embarque por la Subsecretaría de AP.

### *Sistema de Monitoreo*

Además, se ha contado con el apoyo de observadores internacionales, los que asistían a los vigilantes en sus labores de vigilancia y además recogían datos para el sistema de monitoreo. Estos observadores fueron canalizados a través del CEBSE y representaban el Center for Marine Conservation (CMC, actualmente Ocean Conservancy) de los Estados Unidos y el Servicio Alemán de Cooperación Social Técnica (DED).

## **Metodología**

Como mencionamos anteriormente, para evaluar el éxito del sistema de co-manejo implementado en Samaná consultamos fuentes secundarias, como informes de temporada, y también aplicamos cuestionarios a actores clave así como a grupos de usuarios. Esta labor se realizó tanto en Santa Bárbara de Samaná, Carenero y Santo Domingo. Entre los entrevistados tenemos:

- José Mateo, Subsecretaría de AP
- Lorenzo Martínez, Encargado de la Subsecretaría de AP en Samaná y coordinador de la temporada de ballenas 1999-presente.
- Noel Caccavelli, vigilante durante la temporada de ballenas por la Subsecretaría de AP
- Reunión de dueños de barcos de ASDUBAHISA (3 asistentes)
- Reunión de capitanes de ASDUBAHISA (2 asistentes)
- Edmund (Monchín) Báez, Encargado en Samaná de la SECTUR
- Patricia Lamelas, CEBSE
- Reunión dueños de embarcaciones en Carenero (20 asistentes)
- Reunión de capitanes en Carenero (15 asistentes).
- (Anónima) Boletera durante las dos últimas temporadas.

Para evaluar el sistema de co-manejo, dividimos el trabajo en tres líneas de trabajo: 1) evaluar el cumplimiento de las responsabilidades por parte de los firmantes, 2) evaluar los cambios traídos por el co-manejo y 3) evaluar el nivel de cumplimiento de las regulaciones de observación de ballenas existentes. Para esto, elaboramos dos tipos de cuestionarios: el primero (evaluación del co-manejo) contenía las responsabilidades de cada firmante de acuerdo al último memorando (2003; el cumplimiento de las mismas se registraba en una escala de tipo Likert de 0 = muy en desacuerdo a 6 muy de acuerdo).<sup>7</sup> Al final de este cuestionario también había una sección sobre los cambios traídos por el

---

<sup>7</sup> Para algunas figuras presentadas convertimos esta escala en -3 a 3, para centrar el punto medio de la escala original en cero, y permitir una más fácil interpretación de la calificación.

co-manejo, comparando varios parámetros (como seguridad de pasajeros, colaboración, etc) antes y después del co-manejo. Para registrar el progreso en cada uno de estos parámetros, pedimos a los entrevistados que mostraran en qué peldaño de la escalera se encontraban antes del co-manejo y después. El segundo cuestionario trataba de la evaluación de las regulaciones, y fué aplicado aplicado mayormente a capitanes de embarcaciones de observación de ballenas. A éstos, se les pidió que registraran el cumplimiento de las mismas en una escala de tipo Likert (de 0 = nunca se cumple a 6= siempre se cumple).

## **Resultados y Discusión**

### **1. Responsabilidades de los Firmantes del Memorando<sup>8</sup>**

Un resumen de los resultados de esta sección se presenta en la Tabla 1. A continuación se ofrece la información detallada para cada firmante.

#### ***Responsabilidades de la Secretaría de Estado de Turismo (SECTUR)***

Casi todos los entrevistados coincidieron en que la SECTUR no ha cumplido con su responsabilidad de promocionar la observación de ballenas (Figura 2). Algunas personas indicaron que en el aeropuerto había un letrero de promoción, pero otro destacó que no se hacía mención alguna a Samaná. Sin embargo, reconocieron que es posible que haya alguna promoción a nivel internacional que no conozcan. A modo general, los entrevistados sienten que el turismo de ballenas se vende como un complemento para los turistas que ya están en el país. Existe la opinión de que Samaná presenta condiciones tan óptimas para la observación de ballenas, que ciertos turistas podrían ser atraídos a visitar el país tan sólo por eso, si hubiera una adecuada promoción.

También hubo unanimidad en que la SECTUR no ha cumplido con su rol de evaluar los niveles de satisfacción de los visitantes mediante encuestas. Al parecer, los únicos que han hecho esto son las compañías tour operadoras, las cuales transmiten sus resultados a SECTUR cuando hay quejas por parte de los turistas.

Otro aspecto en que la SECTUR ha actuado deficientemente, de acuerdo con los entrevistados, ha sido en el entrenamiento de guías turísticos sobre el tema de las ballenas. A pesar de que esta institución realizó recientemente (2002) un entrenamiento de guías turísticos en Las Terrenas, el mismo versaba sobre temas como trato al turista, historia dominicana, etc, pero nada sobre las ballenas. La Subsecretaría de AP y CEBSE son las únicas instituciones que los entrevistados reconocen se han encargado de entrenar a guías sobre el tema.

Por otro lado, hay también cierto malestar con la conducta de SECTUR en torno a los guías locales. Varias personas sienten que fue muy inapropiado que SECTUR le otorgara en el 2002 carnets de “guías prácticos” a una serie de personas sin preparación (conocidas

---

<sup>8</sup> En el Apéndice 1 se presenta el contenido del memorando.

hasta la fecha como “buscones”) que trabajan en la vecindad del muelle de Samaná. Estas personas abordan agresivamente a los turistas que llegan por su propia cuenta a Samaná, ofreciéndoles excursiones de ballenas. Sin embargo, estos buscones no son dueños de embarcaciones (aunque así le dicen al turista), por lo que a menudo extorsionan a muchos dueños de embarcaciones, sobre todo de yolas, pues les pagan un reducido (aunque variable) porcentaje del precio que el turista paga, y no dejan que el turista se acerque a ellos para que averigüe el precio real de la excursión. Los yoleros sobretodo, se ven atrapados en este sistema, pues la mayoría de los turistas no habla español y los yoleros no hablan otro idioma. Esto provoca que los yoleros se vean obligados a depender de los buscones y a operar con muy bajo margen de beneficio, lo cual a su vez se refleja en el servicio. La legitimización de estos buscones mediante carnets, unida a la asignación de uniformes por parte de la SECTUR, los ha oficializado y empoderado a actuar a sus anchas en la temporada. Se han convertido en un problema tan grande para los yoleros, que ellos quisieran que les delegaran personal de POLITUR (policía turística) para que los regulara.

En el memorando de entendimiento figura además la responsabilidad de SECTUR de velar por que las embarcaciones tengan permiso para transporte turístico de esa Secretaría. Esta responsabilidad en el memorando nos llamó mucho la atención, primero, porque no está muy clara la forma en que esto contribuye al sistema de co-manejo; segundo, porque ninguna embarcación de Samaná tiene o ha tenido este permiso, y tercero, porque la SECTUR no parece interesada en exigirla. En nuestras entrevistas con miembros de ASDUBAHISA, estos dijeron haber hecho los trámites necesarios durante una administración gubernamental pasada, sin embargo, nunca les fue concedido el permiso. Los trámites para obtener dicho permiso son múltiples, e incluyen: tener permiso de navegabilidad de la MdeG, carta de buena conducta de la Policía Nacional, título de propiedad del local en que opera, recomendaciones bancarias, el Registro Nacional del Contribuyente, y tener seguro de responsabilidad civil, entre otros. Además, hay que pagar cierta cantidad variable de dinero (un entrevistado dijo que hace 3 años le pedían 35 mil pesos, ASDUBAHISA pagó por sus todos miembros 108 mil pesos en 1995, a pesar de que no recibieron los permisos). Por su parte, el propio encargado local de SECTUR expresó que “no se podía ser tan drástico” y exigir dicho registro a las embarcaciones. Al parecer, en la actualidad SECTUR está sólo exigiendo tener al día el seguro de responsabilidad civil por valor de 1.5 millones de pesos. Sobre este seguro, un entrevistado externó su inconformidad con que todas las embarcaciones tuvieran un seguro por el mismo valor, cuando los riesgos son muy distintos para cada embarcación (algunas pueden cargar muchos más pasajeros que otras).

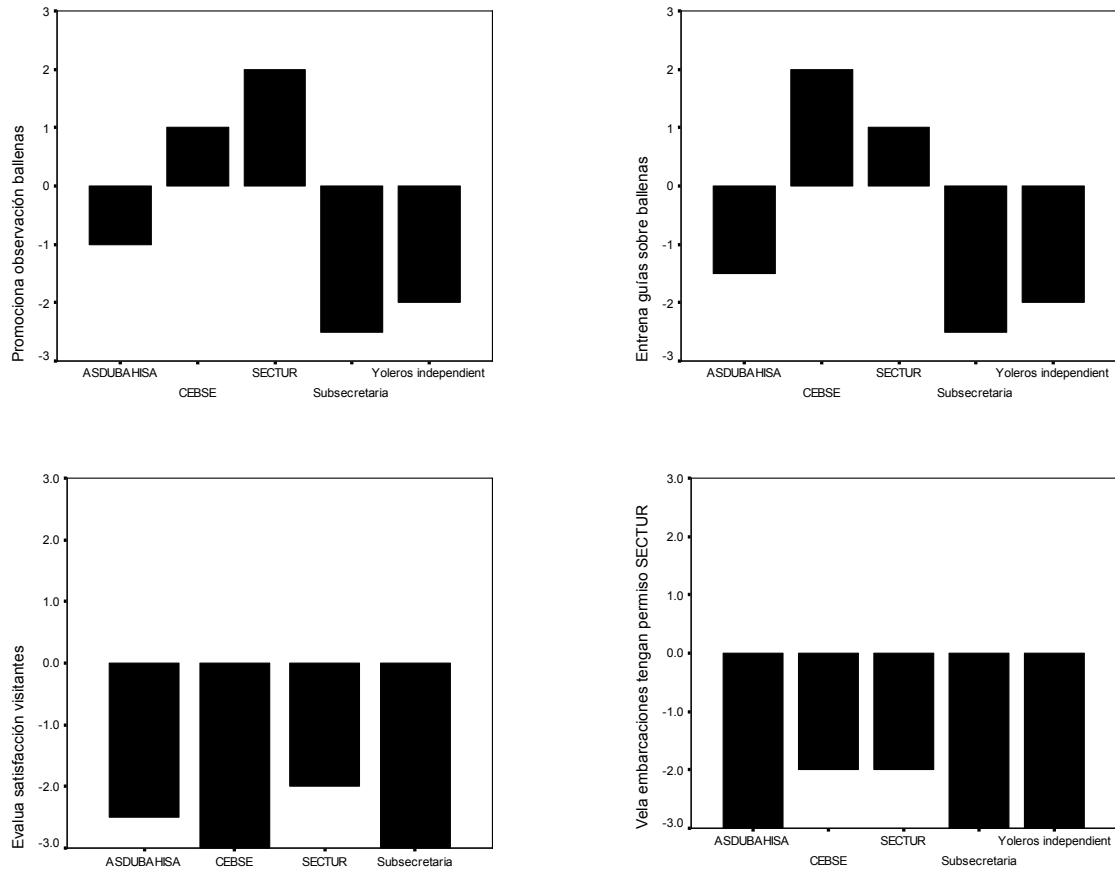
#### *Observaciones generales sobre SECTUR*

A modo de comentario general sobre la SECTUR, varios entrevistados mencionaron la activa participación e interés en el co-manejo de ballenas que manifestaba el anterior Encargado de Ecoturismo en Santo Domingo, Bolívar Troncoso, pero que al ser cancelado de su posición, no ha surgido nadie en la institución que le de seguimiento a esto. Al parecer, la relación oficial con SECTUR se ha ido deteriorando cada vez más hasta el punto de que esta Secretaría no envió a ningún representante a la firma del

memorando de la temporada del 2003, ni lo firmó posteriormente. Por su parte, el representante local de SECTUR alega que no le corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente meterse en asuntos turísticos, pues esto es de la incumbencia de SECTUR, mencionando que “SECTUR no anda trancando a nadie por tumbar palos” (un papel percibido como propio de la Secretaría de Medio Ambiente). Opinamos que los funcionarios de SECTUR se consideran como los rectores exclusivos de los recursos turísticos, y rechazan tener un papel secundario ante la Secretaría de Medio Ambiente en la gestión del desarrollo turístico.

Cabe destacar que, a diferencia de Medio Ambiente (quien cobra los permisos a embarcaciones y boletas) actualmente SECTUR no recibe ningún beneficio económico directo del dinero generado por la industria de observación de ballenas. Antes del co-manejo, SECTUR recibía el cobro de un dólar por pasajero. Esta falta de incentivo directo podría ser la causa de la apatía existente de SECTUR hacia Medio Ambiente como administradora y coordinadora del sistema de co-manejo.

Además de tener una pobre relación con Medio Ambiente, SECTUR tampoco recibió una buena opinión por parte de los dueños de barcos. Algunos de éstos se quejaron de que SECTUR ha sido muy insensible a sus reclamos, dando como ejemplo el muelle recientemente construido en Cayo Levantado. El mismo era necesitado y había sido solicitado desde hacía tiempo por los dueños de barcos, pero SECTUR sólo se preocupó por hacerlo cuando un crucero turístico anunció su intención de hacer escala allí. Por otro lado, es posible sólo gracias al financiamiento facilitado por el barco se pudiera hacer la obra.



**Figura 2. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la SECTUR.**

## ***Responsabilidades de la Subsecretaría de Areas Protegidas (AP)***

En su mayoría, los entrevistados se mostraron satisfechos ante la labor de la Subsecretaría de AP en asegurar el cumplimiento de las regulaciones de observación de ballenas. En gran parte justifican esto por el hecho de que la Subsecretaría de AP asigna un personal dedicado a eso exclusivamente cada temporada. Además, aunque opinan que el nivel de cumplimiento no ha sido perfecto, reconocen que es un gran reto el trabajar con los capitanes locales así como ejercer vigilancia en el mar. Un entrevistado incluso dijo que consideraba la labor de la Subsecretaría de AP como excepcional, teniendo en cuenta ambiente político-administrativo que predomina en el país.

En cuanto al reporte puntual de las violaciones cometidas a la MdeG y los dueños de embarcaciones infractoras, algunos entrevistados externaron su opinión de que a veces no se hace a tiempo, o que el personal de la Subsecretaría de AP prefiere hacer una amonestación verbal antes que un reporte. Por otra parte, piensan que la cantidad de violaciones hace difícil que todas sean reportadas, ya que el personal se ha ido habituando a las mismas.

Los entrevistados opinaron que la Subsecretaría de AP ha hecho una labor aceptable en cuanto al entrenamiento y asesoría de los capitanes en todo lo relacionado con ballenas. Dicen que esto se hace en el mar por radio (en el área de ballenas) y también durante las reuniones semanales. También se realiza un entrenamiento antes de que inicie la temporada. Sin embargo, es reconocido que todavía hay algunos capitanes (tanto de embarcaciones grandes como pequeñas) que tienen confusiones en cuanto a las regulaciones de ballenas. Esto es achacado al bajo nivel educativo de los capitanes, siendo algunos incluso analfabetos.

Respecto a la responsabilidad de diseñar e implementar las medidas administrativas y operativas de la temporada, los entrevistados estuvieron de acuerdo en que la Subsecretaría de AP cumple con su labor. Sin embargo, algunos piensan que en años recientes la Subsecretaría de AP está actuando unilateralmente, sin consultar con el resto de los integrantes del co-manejo, por lo que ha ido perdiéndose el sentido del co-manejo. Mencionaron como ejemplo de esto la última modificación de las sanciones (mencionada anteriormente), que fue comunicada desde la Subsecretaría de AP mediante un fax enviado a algunos dueños de barcos, sin haber una consulta o discusión previa.

Sobre este tema, creemos importante destacar que la mayoría de los entrevistados se sienten satisfechos con el desempeño del coordinador local por parte de la Subsecretaría de AP, Lorenzo Martínez. El Sr. Martínez es una persona oriunda de Samaná que tiene buenas relaciones con la mayoría de los involucrados, y ha demostrado tener autoridad e imparcialidad a la hora de administrar sanciones. Sin embargo, en temporadas recientes, Lorenzo se ha ausentado de Samaná para dar apoyo a la regulación de ballenas en el Banco de la Plata, y algunos entrevistados piensan que esto ha traído un descuido en la aplicación de sanciones. Al parecer, los vigilantes carecen de la autoridad del encargado,

y los dueños de barcos se han molestado al ver que nada se ha hecho frente a algunas violaciones obvias cuando él no está.

En cuanto al pago de los permisos, actualmente su cobro figura en el memorando como una responsabilidad de la Subsecretaría de AP, cuando nos parece que es más bien una responsabilidad de los dueños de barcos el pagarla. Sobre este tema, al parecer, la mayoría de los dueños de embarcaciones (con algunas excepciones ha pagado puntualmente). La mayor excepción han sido las embarcaciones de Simi Báez en años recientes, a las cuales se les ha permitido operar durante el 2001 y 2002 a pesar de tener una deuda acumulada importante. Esta decisión fue justificada dada la historia de Simi Báez en la observación de ballenas, pero fue percibida por algunos como injusta, sobre todo teniendo en cuenta el gran esfuerzo que supone para propietarios de yolas pagar este dinero. Es necesario establecer en el futuro reglas claras al respecto.

La sexta y séptima responsabilidades listadas para la Subsecretaría de AP es la elaboración de informes semanales del desarrollo de la temporada así como de un informe final. En cuanto a los informes semanales, no se han realizado a partir del 2000. Al parecer, esta responsabilidad fue ideada al inicio del co-manejo cuando el volumen de trabajo no era tan alto como en las últimas temporadas y había personal que se dedicara a esto en Samaná. Actualmente, el encargado no tiene un lugar de trabajo adecuado, con computadora disponible para hacer esta labor. Esto también ha incidido en la tardanza del informe final, el cual se está publicando varios meses después de terminada la temporada. Lamentablemente, el apoyo local ofrecido por CEBSE en Samaná en cuanto a espacio de trabajo ha sido rechazado por la Subsecretaría de AP, pues al parecer era visto como una ingerencia de la ONG.

En cuanto al entrenamiento del personal de la MdeG, la Subsecretaría de AP se limita a invitarlos al entrenamiento (una charla) que se hace con los capitanes antes de la temporada. Sin embargo, de acuerdo a un entrevistado, esta labor se ve dificultada porque el personal de la MdeG es “semianalfabeto y rotativo”. Esta alta tasa de sustitución de personal incluye también al comandante de puerto; se nos comentó que hubo una temporada en que hubo tres distintos. Sin embargo, existe la opinión de que el incentivo económico dado a este personal ha ayudado mucho en su disposición a colaborar con el co-manejo.

Sobre la coordinación de la participación y apoyo técnico de otras instituciones en la observación de ballenas, existe la opinión en que la Subsecretaría de AP ha hecho su trabajo, pues tanto instituciones nacionales y extranjeras han trabajado y hecho reportajes durante la temporada. También fue favorable la valoración del trabajo de la Subsecretaría de AP en cuanto a su responsabilidad de organizar reuniones semanales con los capitanes para evaluar su comportamiento. Sobre este tema, sin embargo, hubo algunas quejas al margen en cuanto a la falta de asistencia de algunos capitanes. Las razones principales mencionadas incluyen la falta de interés de algunos dueños de barcos, los cuales no motivan a sus capitanes a ir (aunque también conocimos el caso de un dueño de embarcación que le reduce RD\$200 a sus capitanes por cada reunión que faltan), también al cansancio de los capitanes al final del día durante el trabajo fuerte de la temporada, y

que existe la opinión de que las reuniones carecen de una agenda definida y a veces se prolongan en demasía, por lo que algunos capitanes sienten que es una pérdida de su tiempo. Algunos de ellos tienen que desplazarse desde otros poblados hasta Samaná, y aunque en este sentido la Subsecretaría de AP ha colaborado ofreciéndoles transporte desde los principales puntos de embarque, no todos se sienten motivados a hacer esa inversión de tiempo. Algunos entrevistados piensan que las reuniones deben de ofrecer algún incentivo a los capitanes. Por ejemplo, algunos de los capitanes entrevistados se quejaron de que ya ni siquiera les ofrecen un refrigerio (antes parece que esto se hacía), que eso por lo menos les ayudaba a aguantar durante la reunión (pues es generalmente a la hora de cena). También mencionaron que ya no se les hace una fiesta al final de la temporada como se les hacía antes. Aunque estas son cosas con poca importancia, al parecer han creado un sentimiento de inferioridad en los capitanes o de que ya no se piensa en ellos.

Por otro lado, casi todos los entrevistados opinaron que la asistencia no era perfecta, y que muchos iban muchas veces a regañadientes y querían irse temprano. Aunque no hemos visto ninguna regla escrita, se nos informó que los capitanes son sancionados cuando faltan a 3 reuniones. Además, hubo quejas de que el enfoque de las reuniones parece ser el de repetir una y otra vez las regulaciones, como si el problema fuera que no se las supieran. Hay distintas razones por las cuales las reglas se violan, y las discusiones deberían de ser más en este sentido. Como se ha amonestado a los capitanes que no cumplen con la asistencia, muchos asisten debido a la amenaza, no por verdadero interés. También se ha pedido que sean más breves, los capitanes se desesperan. También hubo la queja de que el coordinador (Lorenzo) es el único que habla durante las reuniones, y que no siempre escucha lo que los capitanes tienen que decir. Es preciso que se reestructuren las reuniones de modo que el tono sea más cordial, que los capitanes reciban algo a cambio, ya sea entrenamientos o discusiones que les interesen y se haga un uso más efectivo del tiempo.

Las dos últimas responsabilidades de la Subsecretaría de AP en el memorando son la inversión en proyectos de mejoramiento de infraestructuras turísticas en Samaná y en trabajos de investigación y evaluación. En el primer caso, el memorando especifica que debe invertir el 15% de los ingresos recaudados por concepto de boletas. En la práctica, esto no parece ser implementado de manera sistemática. Además, nos parece que es incorrecto comprometer una proporción de los ingresos, sin tener en cuenta los costos de operación de la temporada. Consideramos que debería ser una proporción de los beneficios, no del ingreso bruto. Por su parte, la Subsecretaría de AP no desembolsa los fondos a menos que los dueños de barcos le presenten una propuesta “válida”. Hasta la fecha sólo se ha invertido en la construcción de baños en Cayo Levantado. Al parecer, los fondos otorgados para este fin en 2001 no fueron bien administrados por los contratistas (un entrevistado calificó a los baños como “los más caros del mundo”), y en 2002 hubo que invertir de nuevo para terminarlos. Hasta la fecha de la elaboración de este informe, los fondos para infraestructura turística correspondientes a la temporada 2003 no habían sido solicitados.

En cuanto a inversiones en investigación, hasta la fecha sólo se le ha otorgado a CIBIMA fondos durante dos años 2001 y 2002 para la realización de un programa de monitoreo desde tierra. Sin embargo los entrevistados se quejaron de que no se han visto resultados hasta la fecha.

### *Observaciones generales sobre la Subsecretaría de AP*

Durante nuestras conversaciones con los entrevistados, se tocó el tema de las boletas y el deficiente reporte de pasajeros de observación de ballenas que habíamos encontrado desde que empezaron a cobrarse (ver la Evaluación del Sistema de Monitoreo preparado por Y. León en Octubre 2003). De acuerdo a nuestros entrevistados, hay varias razones que están causando el deficiente reporte del número de pasajeros, entre las cuales están:

- (1) Crea confusión en las boleterías el hecho de que hay casos en que las compañías tour operadoras incluyen el precio de la taquilla en la excursión que venden al turista desde el hotel de origen; en otros casos, son los dueños de barcos quienes asumen el precio de la taquilla; y en otros, se deja que sea el turista mismo quien pague su taquilla. En este último caso, cuando se trata de grupos grandes, es el guía que trae a la excursión quien hace la compra de las taquillas.
- (2) A veces, los guías pagan las taquillas y no se las llevan, entonces las boleteras las guardan y revenden. En otros, los guías las guardan y las vuelven a usar posteriormente. Sobre este problema, en la temporada pasada se instauró la práctica de perforar los boletos vendidos, pero esto toma tiempo, y muchos grupos y dueños de barcos se desesperaban. Otra variante de esta práctica se da cuando el guía no pide las taquillas, sino tan sólo un recibo total para su compañía tour operadora. Las boleteras hacen entonces dos recibos distintos, uno para la Subsecretaría de AP (por un menor monto) y otro para la compañía tour operadora (por el monto real).
- (3) En otros casos, los guías montan a los turistas en la embarcación, luego dicen que son X cantidad cuando en realidad son más. Es posible que en este caso (al igual que en (2)) también haya complicidad con las boleteras y parte de los beneficios sea compartida entre ellas y los guías.
- (4) En otras ocasiones, los guías dicen a las boleteras que los turistas que traen (todos o una parte) son “todo incluido” y que la compañía tour operadora pagará las taquillas después, pero esto no siempre es cierto, y la boletera no tiene forma de saberlo.
- (5) Hay dos muelles en Cayo Levantado y dos en Samaná y pero tan solo una boletería en cada uno.
- (6) Algunas excursiones de observación de ballenas salen antes que las boleterías estén abiertas en la mañana (las boleteras tienen que esperar transporte de la Subsecretaría de AP para llegar a su caseta de boletería en la mañana, y este a veces se atrasa),

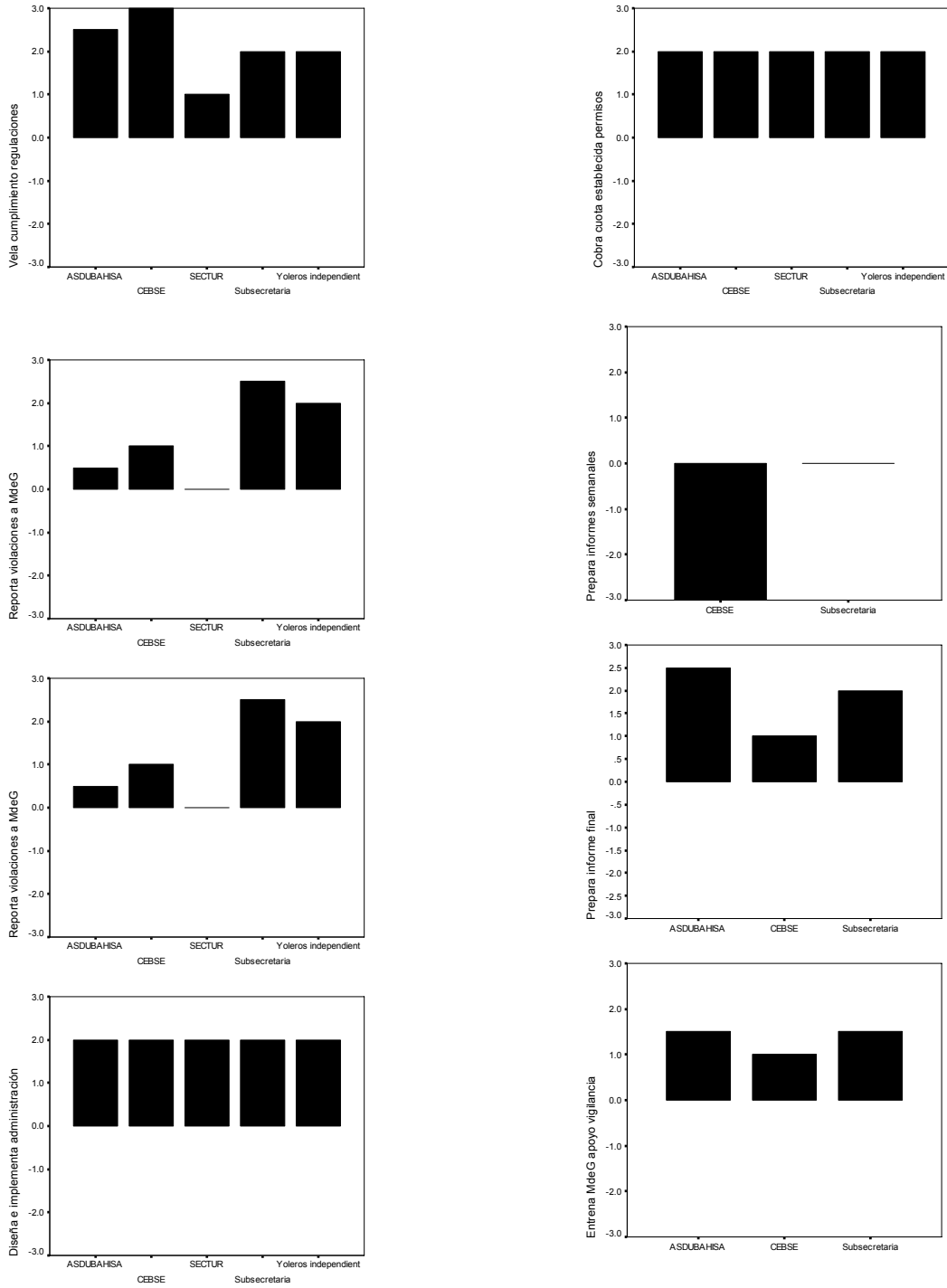
(7) Algunas compañías de observación de ballenas no incluyen la taquilla en el precio de la excursión y no les informan debidamente a los turistas que deben procurarla por su cuenta.

(8) Algunas excursiones salen de Sabana de la Mar (donde no hay boletería) y cuando llegan a Cayo dicen que salieron de Samaná y que supuestamente ahí pagaron la taquilla.

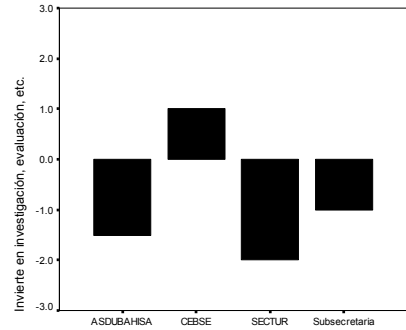
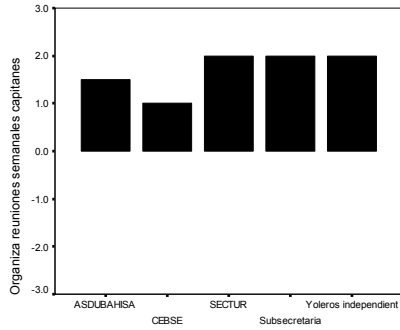
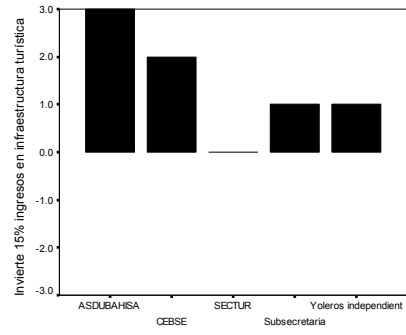
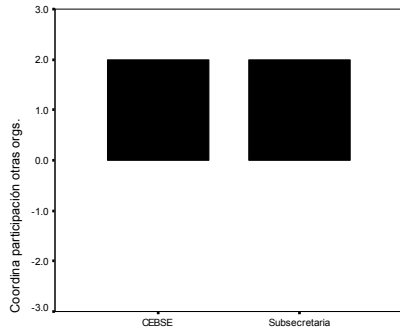
(9) Finalmente, el congestionamiento y clima de desorganización que predomina en los muelles (sobre todo el muelle principal de Samaná) en las horas pico de salida de excursiones, unida a la impaciencia de algunos dueños de barco de montar a los pasajeros rápido para salir lo antes posible.

Al preguntar a los entrevistados qué se podía hacer para remediar el problema de las taquillas, varios contestaron que se debía cerrar el muelle de Samaná dejando una sola puerta de entrada, de modo que sólo pasen las personas con su taquilla en mano. Sin embargo, algunas personas manifestaron su oposición ante esta solución, sobre todo los dueños de barcos que dependen de los buscones (pues estos suelen abordar al turista en las inmediaciones del muelle) y también SECTUR, pues esto afectaría el desenvolvimiento de sus “guías prácticos”. Otra solución sería que los marinos verificaran con precisión que sólo suban a las embarcaciones personas con su taquilla. Hemos sabido que ante nuestro reporte de esta situación se canceló a todo el personal de boletería de la temporada pasada, pero vemos el potencial de que esta práctica continúe con nuevas personas (no sólo las boleteras) si no se implementa un sistema más eficiente de control de taquillas y pasajeros. Esto es clave para evitar la fuga de fondos (tanto de las tour operadoras como de la Subsecretaría de AP), y sobre todo, contar con estadísticas confiables de los números de pasajeros a largo plazo. Dada la complejidad de la situación y los múltiples intereses existentes, creemos que cualquier medida que se tome debe de ser consultada con todas las partes interesadas.

Otro comentario sobre el desempeño de la Subsecretaría de AP fue respecto a su actitud general en el co-manejo, que entienden está básicamente orientada a proteger las ballenas, con pocos miramientos a las personas involucradas. Por ejemplo, los yoleros sienten que quieren sacarlos del negocio. Antes operaban con yolas de 19 pies, luego les exigían 23, y ahora temen que se les exigirá un mayor tamaño.



**Figura 3. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la Subsecretaría de AP.**



**(Continuación Figura 3) Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la Subsecretaría de AP.**

## ***Responsabilidades de la Marina de Guerra (MdeG)***

Hubo respuestas variadas ante la pregunta de si la MdeG aplicaba las sanciones correspondientes por violar las regulaciones (Figura 4). Algunas personas manifestaron que dependía de a quién se sancionara, pues muchas personas tenían relaciones o “padrinos” en la MdeG. También mencionaron que dependía mucho de quién fuera el comandante de turno (apuntando alguien que los del 2002 y 2003 habían sido “fatales”). La rotación frecuente de los comandantes (hasta 3 en una misma temporada) tampoco facilita la labor. A pesar de esto, las personas de la Subsecretaría de AP piensa que la relación y comunicación con la marina ha mejorado, pues ahora tienen además un policía ambiental que sirve de intermediario en los distintos puertos de embarque. Por su parte, los yoleros opinaron que las sanciones se aplican más tajantemente a las embarcaciones pequeñas que a las grandes. Les preguntamos sobre el caso de Miguel Bezi, quien tiene varios barcos grandes y fue sancionado la temporada pasada, pero muchos de ellos no conocían la sanción, sólo sabían que había violado las regulaciones y faltó el respeto al coordinador de la temporada por radio. Otro factor en la imposición de las sanciones es que a veces el reporte de la Subsecretaría de AP llega muy tarde hasta las dependencias de la MdeG, y no hay tiempo para detener a la embarcación ese día.

La mayoría de los entrevistados estuvo de acuerdo en que la MdeG facilita el personal de apoyo necesario para la vigilancia de los puertos. Se nos aclaró que también influye el hecho de que tanto los marinos como el comandante reciben un incentivo económico de la Subsecretaría de AP (se distribuye alrededor de 10 mil pesos entre todos, los marinos recibieron alrededor de 300-400 pesos quincenalmente en la última temporada). Esto es entendible dado el bajo salario que este personal recibe.

En cuanto a la vigilancia que realiza la MdeG en los puertos de embarque, al parecer sólo se está llevando un control de las salidas de embarcaciones (despachos) pero no un control del número de pasajeros. Sobre la vigilancia de que sólo sean embarcaciones con permiso de ver ballenas las que salgan a esta actividad, al parecer esto se cumple bien para las que salen de los principales puertos de embarque (Samaná, Carenero, Cayo Levantado, Las Galeras) pero hay embarcaciones “piratas” que salen desde diversos puntos de la costa cuya salida no es detectada por el personal de la MdeG. Este problema de los “piratas” parece haberse agudizado en años recientes, y es importante que se corrija, ya que, sobre todo los yoleros, dicen que se sienten frustrados por esta situación y esto no les anima a pagar los permisos para la nueva temporada.

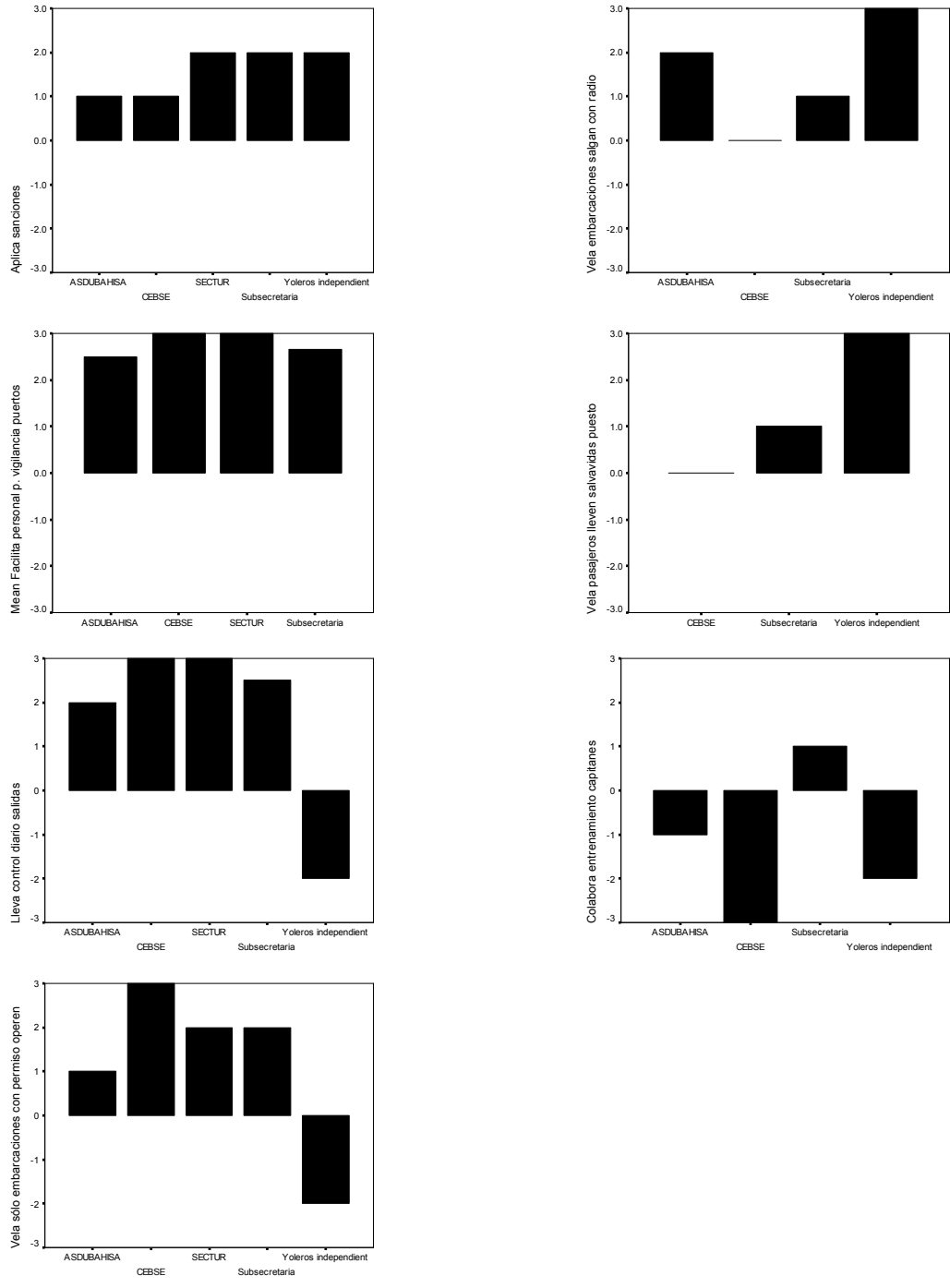
En cuanto a la verificación de que todas las embarcaciones salgan con su radio VHF, al parecer, la MdeG sólo pone énfasis en que las embarcaciones tengan su radio a la hora de la inspección previa a la temporada, lo cual no necesariamente significa que funcionen o sean utilizados debidamente durante la temporada (ver también la sección Cumplimiento de las Regulaciones). Otra situación que ocurre es que algunos yoleros se prestan los radios entre sí para fines de la inspección previa a la temporada, ya que en muchos casos no tienen o están dañados.

Otra de las responsabilidades de la MdeG bajo el memorando es verificar que los pasajeros de las embarcaciones pequeñas lleven el salvavidas puesto. Esto no siempre se cumple, en parte esto se debe a que algunos pasajeros rehúsan ponerse el salvavidas. Varios dueños de embarcaciones pequeñas coincidieron en que el tipo de salvavidas que compran (el más barato del mercado) se manchan de negro en el área del cuello con el filtro solar que llevan los turistas, el cual se mezcla con el sudor, salitre, emisiones del motor, etc. Esta situación obliga a muchos dueños de embarcaciones a cambiarlos cada temporada, pero muchos dueños de embarcaciones pequeñas no pueden incurrir en este gasto, limitándose algunos a comprar a reducido precio los que otros dueños desechan. Algunos entrevistados pidieron que se estudiara la forma en que ayudarlos con esto, quizás consiguiéndose una exoneración general. Otro problema mencionado sobre el uso de los salvavidas, es que a veces se han mojado en los primeros viajes del día, y el turista tampoco quiere ponérselo.

En cuanto al entrenamiento de capitanes, la MdeG ha hecho poco, según la opinión de los entrevistados. El año pasado se le pidió (el encargado de AP) una charla a la escuela naval sobre leyes y navegación, y aunque aceptaron darla, al final no vinieron.

#### *Comentarios generales sobre la MdeG*

Durante nuestras conversaciones con los involucrados en la observación de ballenas, nos percatamos que casi todos piensan que la MdeG cumple con sus obligaciones básicas en los puertos de embarque, pero que no se les puede exigir más que eso. La baja capacidad y nivel educativo del personal, unida a su alta tasa de rotación (incluyendo al comandante) no permite que se pueda planificar nada con ellos. Incluso, a la hora de hacer esta evaluación, el comandante de Samaná no había sido el mismo que durante la temporada, y me recomendaron no perder el tiempo con él, pues el no sabría opinar ni dar respuesta a mis preguntas. De hecho, muchos de los entrevistados dijeron que tan sólo obtener el compromiso de que no se rotaría al comandante y los vigilantes de puerto durante la temporada, se sentirían satisfechos con la MdeG.



**Figura 4. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de la MdeG.**

## ***Responsabilidades de los Dueños de Embarcaciones***

Aunque el único firmante del memorando de co-manejo en representación de los dueños de embarcaciones es ASDUBAHISA, para esta evaluación también entrevistamos a dueños de embarcaciones que no estaban asociados, fundamentalmente aquellos que operan desde Carenero. En esta sección presentamos el resultado de las entrevistas realizadas a ambos.

En general, los entrevistados estuvieron de acuerdo en que los capitanes ejercen cierta presión sobre sus capitanes para que cumplan con las regulaciones (Figura 5). Al parecer, algunos incluso les descuentan pago por las violaciones que cometen. Sin embargo, varios manifestaron que no todos tienen una actitud positiva hacia las regulaciones y que se debería trabajar más este aspecto, porque en general, los capitanes reflejan la actitud del dueño. Parece que hay algunos dueños que ni siquiera conocen bien las regulaciones, lo cual resulta en que hagan poco énfasis en cumplirlas. Algunos entrevistados opinaron que las sanciones debían ser dirigidas siempre tanto al capitán como a la embarcación, para que el dueño de la embarcación se sienta más comprometido. También, en algunos casos en que se sanciona sólo al capitán, el dueño de la embarcación contrata a otro capitán que muchas veces tiene menos experiencia que el anterior, provocando esto más problemas.

Hubo distintas opiniones sobre el interés manifestado por los dueños en que sus capitanes asistan a las reuniones semanales. Al parecer, algunos no se preocupan por saber si sus capitanes asistieron o no, ni les incentivan a ir. En cambio, otros ponen un aviso en la oficina con la hora y fecha de la reunión y luego les preguntan que se trató en la reunión, y les descuentan dinero si no asistieron. Otros dueños incluso asisten ellos mismos a las reuniones.

Los entrevistados opinaron que las sanciones eran generalmente acatadas por los dueños de embarcaciones, aunque en algunos casos esto fuera a regañadientes. Si embargo, en las dos últimas temporadas, parece haber algunas excepciones a esto debido a las relaciones de algunos dueños con personal de la MdeG.

Hubo consenso entre los entrevistados en que los dueños de embarcaciones facilitaban plazas sin problemas en sus embarcaciones para cualquier personal del co-manejo, e incluso de otras instituciones. Algunos dueños de embarcaciones dijeron que sólo en el caso en que que estuvieran llenos a capacidad se negaban a esto, pero que en general esto no sucedía. También, en su mayoría, los dueños de embarcaciones cumplen con el pago de los permisos de observación de ballenas a la Subsecretaría de AP, aunque, de acuerdo a los entrevistados, siempre hay dos o tres que no pagan, especialmente el segundo pago. En respuesta a esto, la Subsecretaría de AP les ha avisado este año que antes de solicitar su permiso para esta temporada tienen que saldar sus deudas pasadas. Fue interesante para nosotros ver que, sobre todo los yoleros manifestaban más inconformidad con el pago de la boleta que con el de los permisos. Al parecer, muchos de ellos, en vez de pasarles el costo de la boleta al turista, lo pagan ellos de sus ganancias, para mantener el

precio de la expedición bajo. Este sistema de ventaja competitiva exclusivamente basada en precio en los yoleros, es algo que debe de corregirse, pues no ofrece incentivos a mejorar el servicio, y obliga a los dueños de estas embarcaciones a operar con un margen de beneficios cada vez menor.

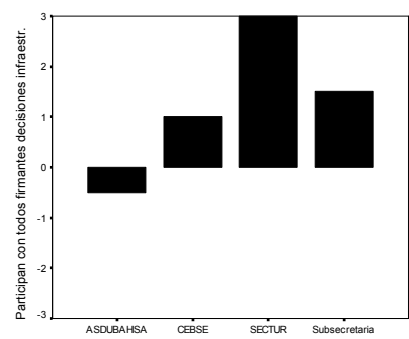
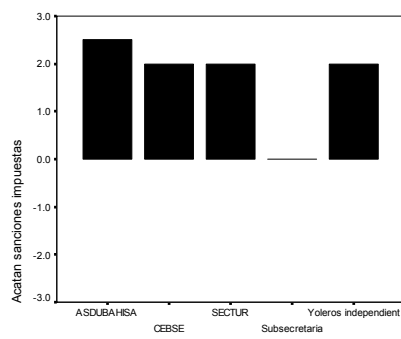
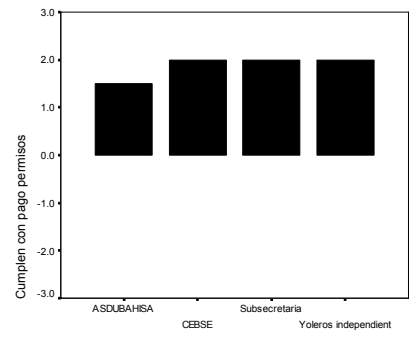
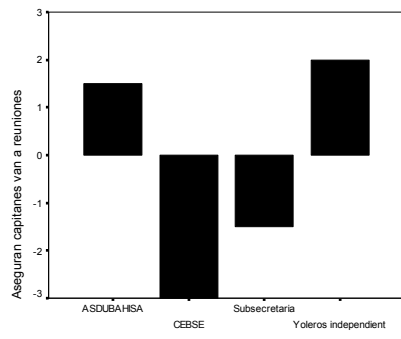
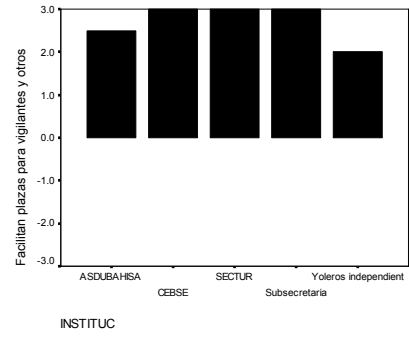
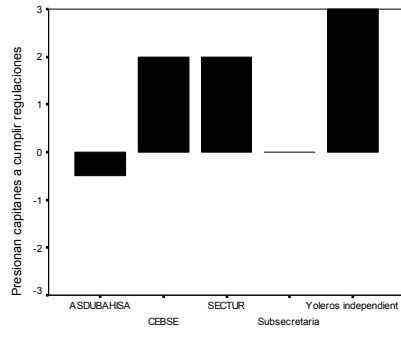
Un caso interesante relacionado con el tema de la competición por pasajeros ha sido el caso de Transporte Marítimo Simi Báez. Esta compañía, propiedad de la familia Báez, y ubicada en Los Yagrumos (a ~ 10 al este de Samaná), fue una de las pioneras en la observación de ballenas utilizando yolas. Debido a esto, desde el inicio del co-manejo se le asignaron permisos de observación de ballenas a seis de sus embarcaciones. Sin embargo, durante el 2001 surgieron problemas de competencia por turistas con otros yoleros independientes que se establecieron en la playa contigua de Caletón. Al parecer, estos yoleros “robaban” clientes a los Báez pues vendían las excursiones a menor precio. El conflicto aumentó hasta el punto que los Báez cerraron con una verja la playa de Caletón argumentando que era de su propiedad. Los yoleros entonces trasladaron sus operaciones a la playa de Carenero, ubicada entre Samaná y Los Yagrumos. Una vez allí, construyeron un pequeño muelle y se organizaron, de modo que interceptaban a los turistas y guías que iban a los Yagrumos, ofreciéndoles precios siempre más bajos. Esto provocó que Simi Báez fuera a la bancarrota. Teniendo en cuenta esta situación, la Subsecretaría de AP le permitió acumular deudas por cuenta de los permisos por dos temporadas, pero ya para la temporada del 2003 se les retiraron los permisos, pues era evidente que no se recuperaría. La distribución confusa de permisos es uno de los ejemplos de la falta de pautas para estos fines en el sistema de co-manejo (tema que abordamos en otras secciones de este documento).

Los entrevistados fueron ambivalentes a la hora de evaluar si los dueños de embarcaciones daban participación a todos los firmantes en la toma de decisiones sobre proyectos de mejoramiento de infraestructura turística en Samaná financiados por los ingresos del co-manejo. Por un lado, sólo se ha solicitado y ejecutado un proyecto hasta la fecha con dichos fondos: los baños de Cayo Levantado (ya discutido anteriormente). Aunque en este caso sólo ASDUBAHISA decidió qué se haría, la necesidad de estos baños era compartida por todos los entrevistados. Hasta la fecha de la realización de entrevistas no se había hecho una nueva propuesta de nuevos proyectos, aunque se estaba contemplando la instalación de safacones o marcar con boyas las áreas de natación en la playa de Cayo Levantado (recientemente un turista murió bajo la hélice de una yola que le pasó por encima). Uno de los dueños de embarcaciones entrevistado opinó que deberían hacerse ahora baños cerca del muelle de Samaná. Sin embargo, algunos entrevistados manifestaron que no había un proceso definido para la toma de decisiones sobre proyectos que contemple la participación de todos los involucrados, o al menos los firmantes.

### *Comentarios generales sobre los Dueños de Embarcaciones*

A modo general, obtuvimos la impresión de que los dueños de embarcaciones son un frente dividido, formado por los propietarios de barcos y lanchas (en su mayoría miembros de ASDUBAHISA y operando desde Samaná) por un lado y por los

propietarios de yolas (en su mayoría sin asociación, y operando desde Carenero) por otro. Ambos grupos se quejan del otro: los de ASDUBAHISA se quejan de las constantes infracciones de las yolas, y los yoleros se quejan de que ASDUBAHISA quiere sacarlos del negocio en confabulación con la Subsecretaría de AP. Esto hace que este último grupo se muestre desconfiado a cualquier iniciativa del co-manejo pues entienden que (muchos de ellos ni siquiera sabían que había tal sistema en Samaná). Si el co-manejo quiere perdurar, es imprescindible que se incorporen a estas personas en alguna forma en el memorando y la toma de decisiones del co-manejo. Los miembros de ASDUBAHISA nos dijeron que en el pasado habían hecho un intento de unirse y se les invitó a incorporarse a esta asociación, pero esto no dió resultado. Nos parece que esto en parte puede deberse a las diferencias entre los miembros de ambos grupos, uno siendo formado por personas de mejor nivel educativo y socio-económico, con grandes inversiones en la industria, incluso algunos siendo extranjeros o dominicanos de otras regiones, mientras que los yoleros provienen, en su mayoría de comunidades rurales de Samaná, y tienen menor nivel educativo y socio-económico. Muchos de ellos también son pescadores. Entendemos que es más lógico (y esta opinión fue compartida por el encargado local de la Subsecretaría de AP) que los yoleros formen su propia asociación para asegurarse que sus intereses se vean representados en las decisiones del co-manejo y no sean excluidos de la industria. En cualquier caso, los yoleros, en cuanto a número de permisos representan más de un tercio del total (15 de 41 permisos en el 2003 fueron asignados a yolas), por lo que tienen un derecho legítimo de ser tenidos en cuenta por el co-manejo.



**Figura 5. Evaluación de las responsabilidades de los dueños de embarcaciones.**

## **Responsabilidades del CEBSE**

La mayoría de las personas consultadas pensaron el CEBSE ha cumplido con su misión de asesoramiento técnico a los involucrados en la observación de ballenas (Figura 6). Un entrevistado de Samaná indicó que antes había muchas creencias erradas sobre las ballenas, y que con la información del CEBSE se han ido corrigiendo. Por ejemplo, nos dijo que “muchas personas de aquí pensaban que las ballenas saltaban porque el pez espada las hacía saltar, ahora, gracias al CEBSE, saben que no es así.” También, muchas personas en la comunidad tenían miedo a las ballenas, pues no sabían que eran animales inofensivos. Nos narró el entrevistado que en su niñez una estuvo saltando cerca del muelle de Samaná, a la vista de los moradores del pueblo, y mucha gente se arrodilló al suelo a orar, pues pensaban que era el fin del mundo o algo parecido.

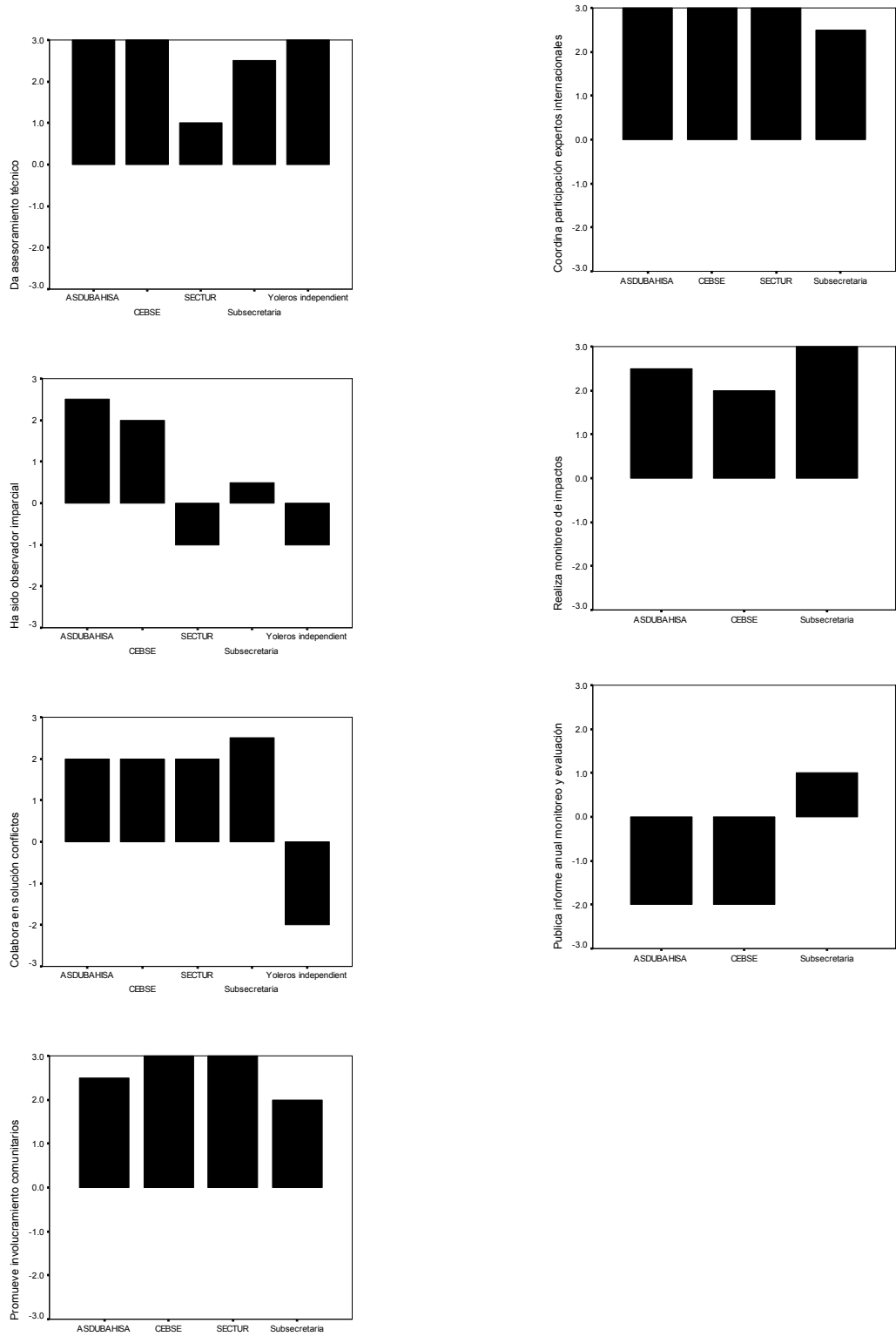
La mayoría de los entrevistados coincidieron en que el CEBSE ha servido como un observador imparcial del cumplimiento de las regulaciones y el memorando. Sin embargo, el propio personal de CEBSE reconoció que la actuación de la institución en el co-manejo había estado muchas veces sesgada hacia la conservación de las ballenas, prestando menos atención a los impactos en los involucrados en la observación de ballenas. Tanto la Subsecretaría de AP como ASDUBAHISA sienten que CEBSE siempre ha apoyado a quien tiene la razón. Sin embargo, los yoleros piensan que el CEBSE tiende a apartarse de ciertos problemas, o que se ha parcializado a favor de ASDUBAHISA, por lo que quisieran un mayor acercamiento. Mencionaron que “antes, las jefas del CEBSE se montaban con nosotros, pero ya no”.

También, la mayoría opinó que el CEBSE ha colaborado en la solución de conflictos del co-manejo en general (no sólo durante las reuniones semanales con los capitanes como especifica el memorando). Como ejemplo, nos citaron el acuerdo sobre el número de permisos, también que han servido de mediadores con operadores de Sánchez y Sabana de la Mar que quieren entrar a la industria, han intercedido cuando se han impuesto sanciones exageradas, y también pidiendo que se dejara operar a las yolas durante una temporada en que estaban esperando por el envío sus radios VHF.

Sin excepción, los entrevistados se mostraron satisfechos con la labor del CEBSE de facilitar el involucramiento de voluntarios de la comunidad en la conservación de ballenas, así como de la participación de expertos internacionales en actividades de monitoreo de la temporada. Además, es visto con buenos ojos el sistema de monitoreo de impactos realizado por el CEBSE; un dueño de barcos nos dijo que incluso a los turistas les causaba una buena imagen saber que había un observador del sistema de monitoreo a bordo. Sin embargo, algunos entrevistados piensan que debería prepararse con más frecuencia un informe anual de monitoreo de impactos y una evaluación del sistema de co-manejo. Sólo en el año 2000 se hizo uno de monitoreo y en 1998 se hizo un escrito sobre el co-manejo (en el memorando se indica que debe hacerse anualmente).

### *Comentarios generales sobre el CEBSE*

Algunas personas entrevistadas manifestaron confusión hacia el papel del CEBSE en la observación de ballenas, sobre todo porque piensan que esta organización recibe dinero por concepto de permisos/boletas de las ballenas. Esto las ha hecho apáticas hacia la institución, pues dicen que no ven en qué se invierte este dinero. También, los yoleros se quejan de que el CEBSE trabaja sólo con ASDUBAHISA, alegando que antes “sus jefas” se montaban con nosotros también” y que Omar Ramírez y Mónica Lamelas (antiguo personal de CEBSE) hablaban con ellos más a menudo. Es probable que el CEBSE se ha apartado un poco de este grupo, y que en cierta forma se haya sesgado en años recientes hacia el trabajo desde barcos y lanchas en vez de yolas. Entendemos que CEBSE, por su preocupación por el desarrollo del ecoturismo en la zona, debería de trabajar más de cerca con los yoleros, pues estos son el grupo conformado por más personas de la comunidades locales, que son las que más derecho tienen sobre el recurso y las que más necesitan mejorar su situación económica.



**Figura 6. Evaluación de las responsabilidades del CEBSE.**

**Tabla 1. Evaluación del cumplimiento de las responsabilidades de las instituciones involucradas en el co-manejo.** El rango de respuestas para calcular el promedio iba desde -3 muy en desacuerdo hasta 3 = muy de acuerdo. Las calificaciones fueron otorgadas según la siguiente leyenda: ● = excelente (promedio > 5), ○ = bueno (3.5 < promedio <= 5), ▲ = regular (2.5 > promedio <= 3.5), □ = malo (1 < promedio <= 2.5), ■ = pésimo (promedio < 1).

	n	Promedio	Desv. Estándar	Calificación
<b>SECTUR</b>				
Promociona observación ballenas	6	3.5	0.6	▲
Evalua satisfacción visitantes	5	0.2	0.5	■
Entrena guías sobre ballenas	6	1.3	1.9	□
Vela embarcaciones tengan permiso SECTUR	5	0.2	0.5	■
<b>Subsecretaría Areas Protegidas</b>				
Vela cumplimiento regulaciones	5	5.2	0.8	●
Reporta violaciones a MdeG	5	3.8	0.9	○
Asesora a capitanes	5	3.8	2.2	○
Diseña e implementa administración	5	5	0.0	○
Cobra cuota establecida permisos	5	5	0.0	○
Prepara informes semanales	1	0	-	■
Prepara informe final	3	5	1.0	○
Entrena MdeG apoyo vigilancia	3	4.3	0.6	○
Coordina participación otras orgs.	1	5	-	○
Organiza reuniones semanales capitanes	5	4.6	0.6	○
Invierte 15% ingresos en infraestructura turística	4	4.5	1.3	○
Invierte en investigación, evaluación, etc.	4	1.5	1.7	□
<b>Marina de Guerra</b>				
Aplica sanciones	8	4.6	0.7	○
Facilita personal p. vigilancia puertos	7	5.7	0.5	●
Lleva control diario salidas	7	4.9	1.8	○
Vela sólo embarcaciones con permiso operen	7	4.3	1.6	○
Vela embarcaciones salgan con radio	4	4.5	1.3	○
Vela pasajeros lleven salvavidas puesto	3	4.3	1.5	○
Colabora entrenamiento capitanes	4	3.0	2.8	▲
<b>Dueños de barcos</b>				
Presionan capitanes a cumplir regulaciones	4	4	2.0	○
Aseguran capitanes van a reuniones	3	0.33	0.6	■
Acatan sanciones impuestas	4	3.5	2.4	▲
Facilitan plazas para vigilantes y otros	4	6	0.0	●
Cumplen con pago permisos	3	5	0.0	●
Participan con todos firmantes en decisiones infraestructura	4	4.75	1.0	○
<b>CEBSE</b>				
Da asesoramiento técnico	6	5.5	0.8	●
Ha sido observador imparcial	6	2.67	2.9	▲
Colabora en solución conflictos	6	4.5	1.8	○
Promueve involucramiento comunitarios	5	5.4	0.6	●
Coordina participación expertos internacionales	5	5.8	0.5	●
Realiza monitoreo de impactos	3	5.67	0.6	●
Publica informe anual de monitoreo y evaluación	2	2.5	2.1	□

## 2. Cumplimiento de las regulaciones

### *Sólo las embarcaciones con permiso*

Los entrevistados opinaron que en su gran mayoría, las embarcaciones que estaban trabajando en la observación de ballenas, tenían su permiso. Al parecer sólo unas cuantas yolas (cuatro, de acuerdo a un entrevistado) que operan desde Villa Clara (ubicado entre Samaná y Carenero) están saliendo sin permiso, y que esto era porque tenían “padrinos” en la MdeG. La falta de personal de la MdeG en Villa Clara y otros puntos de la costa dificulta el control de todas las salidas. Otra excepción parece haber sido las yolas de Simi Baéz, quien había perdido sus permisos por falta de pago en la última temporada, y de todas formas mandó a algunas embarcaciones en algunos días pico. Algunas personas manifestaron que se debería exigir que todas llevaran la bandera otorgada por áreas protegidas junto al permiso, para así evitarse confusiones.

### *Una embarcación grande y dos pequeñas*

Los entrevistados coincidieron en que había un cumplimiento aceptable, pero no perfecto, de la regla de sólo una embarcación grande y dos pequeñas a la vez observando una ballena o grupo. Sin embargo, algunos capitanes manifestaron confusión sobre esta regulación pues dijeron que también se permitía a dos grandes solas o a dos grandes y una pequeña. A pesar de esto, el problema principal parece ser que las embarcaciones pequeñas no esperan a que una de las embarcaciones en el área se vaya. Entre las razones que dan los yoleros de esta conducta están: 1) que quieren terminar la excursión rápido para hacer el mayor número de viajes posibles. Esta situación se agudiza por el hecho de estas pequeñas embarcaciones reciben muy bajos beneficios por viaje, en parte por el gran porcentaje que tienen que dar al guía o taxista que le trae a los turistas (algo discutido en secciones anteriores). 2) Los yoleros alegan que los turistas se marean fácilmente, sobre todo cuando hay alto oleaje y quieren evitar esto y 3) dicen que las embarcaciones grandes duran mucho a veces, por lo que tienen que meterse.

### *Distancia mínima*

Igual que en la regulación anterior, la distancia mínima tiene un cumplimiento deficiente, acusándose a los yoleros de ser los principales causantes. En otras industrias de observación de ballenas en el mundo se ha reconocido la dificultad de estimar con precisión la distancia en el mar (Baird y Burkhart 2000), dificultándose así la aplicación de sanciones. Sin embargo, parece que consistentemente los yoleros tienden a acercarse más que el resto de las embarcaciones debido a la menor altura de su embarcación sobre el agua, por lo cual sus pasajeros no pueden ver bien a las ballenas desde la distancia estipulada, sobre todo cuando hay altas marejadas. La escasa altura es una limitante real a estas embarcaciones en el cumplimiento de las regulaciones y debería permitirseles un poco de flexibilidad en esto. Sin embargo en la solución de este problema también hay

que tener en cuenta la queja del resto de las embarcaciones, cuyos pasajeros a veces se quejan al interponerse una yola entre ellos y las ballenas, diciendo que “vinieron a ver ballenas, no embarcaciones”.

### *Distancia de espera*

Tampoco la distancia de espera parece ser siempre respetada. Al parecer, algunas embarcaciones se van acercando poco a poco para no perder su turno. Una persona entrevistada dijo que el problema era que no había un sistema para establecer turno cuando una embarcación llegaba al área de espera y ya había más de una allí. Para evitar esto, esta persona propuso que se implemente la práctica de avisar por radio cuando llegue una nueva embarcación al área de espera cuál es el orden de llegada de las presentes.

### *Respetar el turno*

El respeto al turno pareció ser la regulación con más bajo cumplimiento, y al parecer resta situación se agrava al inicio y finales de la temporada, cuando hay menos ballenas que ver. En este caso, a diferencia del anterior, las embarcaciones saben cuál es su turno y deliberadamente se adelantan. La única solución propuesta por los entrevistados para este problema es que se sancionen sin excepción las embarcaciones que se adelanten en su turno.

### *Treinta minutos máximo*

La regulación que estipula la duración máxima de una observación en 30 minutos parece cumplirse satisfactoriamente en la mayoría de los casos, sin embargo, parece haber bastante variabilidad en la duración de cada embarcación/compañía. Por ejemplo, algunos entrevistados dijeron que Victoria Marina se pasaba del tiempo “porque ella y su capitán se creen los dueños de las ballenas”, mientras que otros piensan que las lanchas de Embat hacen observaciones demasiado cortas (entre 8 y 10 minutos). Varios entrevistados también señalaron que el tiempo de observación también dependía de la conducta de las ballenas, por ejemplo, si se dejaban ver bien, como cuando están saltando, el tiempo se reducía bastante. Otra observación relacionada con esta regulación es que algunos entrevistados dijeron que si una embarcación estaba sola observando una(s) ballena(s), se podía exceder de 30 minutos, sin embargo, esto no está escrito en ningún sitio. También, un entrevistado manifestó confusión, ya que nos dijo que el tiempo máximo era de 35 minutos en vez de 30.

### *Cinco nudos máximo en el área de ballenas*

También hay un bajo cumplimiento de la velocidad máxima de 5 nudos en el área de ballenas. Hay gran dificultad de medir la velocidad de las embarcaciones en el mar, por lo que pocas sanciones son impuestas por este concepto. A esto se une el hecho de que nadie quiere estar más tiempo del necesario en el área de ballenas, por las ya discutidas razones de mareos de los pasajeros y para realizar un mayor número de viajes. En los días pico de la temporada, hay grupos constantemente esperando en el muelle a que regrese una embarcación. En este sentido, hay una fuerte presión sobre algunos capitanes de regresar rápido; algunos entrevistados afirmaron haber escuchado a personal de Motomarina decir por radio a sus capitanes: "terminen rápido que tengo un grupo esperando".

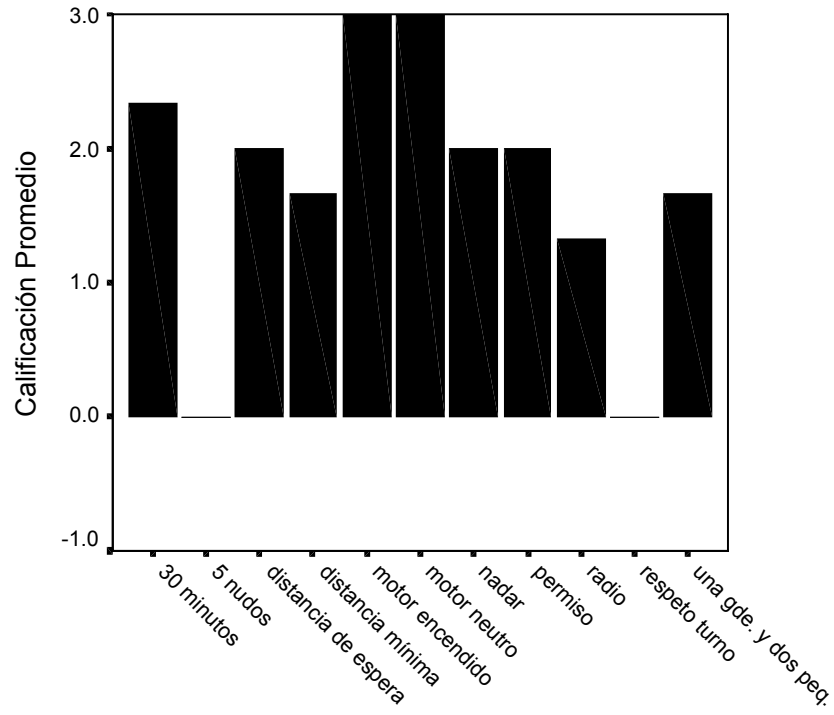
Por otro lado, algunas de las lanchas tienen motores tan potentes, que se les hace difícil navegar a baja velocidad, aunque quieran. Al parecer, los motores de las lanchas de Motomarina tuvieron que ser ajustadas para que no excedieran cierto número de revoluciones, ya que incluso los turistas se habían quejado de la velocidad excesiva con sus tour operadores.

### *Todas las embarcaciones en el área de ballenas pueden ser contactadas por radio.*

Los entrevistados también reportaron deficiencias en la comunicación por radio con otras embarcaciones. Nuevamente, las yolas parecen ser las principales infractoras (algunos entrevistados opinaron que cerca del 50% del número total). Respecto a esto, los yoleros nos confesaron que muchas veces no responden a los llamados por radio porque los guardan en un termo u otro sitio donde no se mojen. Argumentan que los radios que tienen son muy caros (~7mil pesos, nos dijeron) y que no pueden costearse los que son a prueba de agua. En algunos casos también se mencionó el ahorro de pilas como factor influyente. Este último parece ser un problema decreciente, pues ya la mayoría de los radios trae pilas recargables. Por su parte, los yoleros se quejaron de que algunos capitanes, aunque tengan el radio encendido no responden, para no compartir información sobre dónde están viendo ballenas.

### *Está prohibido nadar con las ballenas*

Al parecer, no existen grandes problemas con esta regulación, salvo raras excepciones. Una ocurrió la temporada pasada y fue comentada por varios de los entrevistados en tono jocoso. Un turista alemán a bordo de la embarcación Marimila, se tiró al agua y cayó sobre la cola de una ballena. Aunque se lastimó el pecho (debido a los percebes que tienen pegados), salió triunfante del agua pues dijo que tocar a una ballena había sido su sueño y no le importaba si tenía que pagar una multa.



**Figura 7. Evaluación del cumplimiento de las regulaciones.**

### 3. Cambios traídos por el co-manejo

Para evaluar los logros alcanzados por el co-manejo de manera global, decidimos cuestionar a los entrevistados sobre las principales razones que influyeron sobre la creación del sistema en 1996-1997. Un resumen de los cambios ocurridos se muestra en la Figura 8.

#### *Seguridad de los pasajeros*

La mayoría de los entrevistados estuvo de acuerdo en que, después del co-manejo, ha mejorado sustancialmente la seguridad de los pasajeros. Particularmente, la institución del uso de radios VHF ha ayudado mucho, pues ya se cuentan varios accidentes en que se ha mostrado su utilidad en el aviso y pedida de auxilio. De igual manera, el uso de salvavidas en las yolas y lanchas ha tenido un impacto positivo. Lamentablemente, la temporada de ballenas coincide con los meses de peores condiciones del mar en la Bahía, por lo que estas embarcaciones menores son muy susceptibles a ser inundadas por olas o marejadas. Durante la temporada pasada, a una lancha de Motomarina (*Cardiac Arrest*) le pasó esto, pero gracias a que se llamó inmediatamente por radio y a que los pasajeros tenían puestos su salvavidas, el rescate se hizo rápidamente y no hubo ningún herido ni víctima.

Sin embargo, las malas condiciones del tiempo predominantes durante la temporada continúan amenazando a las embarcaciones que salen a observar ballenas. Uno de los entrevistados expresó su preocupación porque hay ciertos días en que las condiciones del mar son tan desfavorables, que piensa que ninguna embarcación debería salir a ver ballenas. Sin embargo, muchas embarcaciones se deciden arriesgar a salir de todas formas, poniendo en peligro sus vidas y la de los pasajeros. La persona entrevistada piensa que debería haber un mecanismo objetivo para prohibir a todas las embarcaciones salir en dichos días, y que sea a la vez dinámico, para que la prohibición de salir sea levantada inmediatamente mejore el tiempo. En el pasado ha habido ocasiones en que la MdeG ha prohibido la salida a todas las embarcaciones por este motivo, pero ha actuado muy tardíamente para imponer la prohibición y luego para quitarla cuando el tiempo mejoró. La persona entrevistada sugirió utilizar como indicador del estado del tiempo para la toma de decisiones una página web que presenta las condiciones con bastante precisión para la bahía.

#### *Acoso a las ballenas*

En este sentido, las regulaciones parecen haber cumplido en gran medida su papel de disminuir el acoso a las ballenas. Varios entrevistados coincidieron en que antes se juntaban muchos botes encima de una sola ballena o grupo, sin ningún control, “muchos se le subían arriba a las ballenas”. También otras personas atribuyeron esta mejora a que ahora había menos embarcaciones en sentido general (bajo el co-manejo se otorgan alrededor de 40 permisos cada temporada, en 1996 había 52 embarcaciones operando). Un entrevistado además nos dijo que antes, aunque no quisieran acercarse mucho a las ballenas, los guías que acompañaban a los turistas les ponían presión para que lo hicieran. Ahora, como existen regulaciones oficiales, no se puede hacer.

Otro elemento que se mencionó en el hostigamiento a las ballenas fue que durante 1991-1992 muchas personas que trabajaban en la bahía (sobre todo los yoleros) presenciaron la persecución de ballenas a cargo de científicos del proyecto YONAH (Years of the North Atlantic Humpback Whale). Estos científicos sentaron un mal ejemplo, pues perseguían muy

de cerca y a alta velocidad a las ballenas para tomar una biopsia de su piel (utilizando arco y flecha) que sería utilizada en un análisis genético para determinar su lugar de procedencia. Nunca se le explicó la razón de esta conducta, ni que se trataba de un estudio para fines científicos, por lo que hasta el día de hoy, su comportamiento sigue siendo copiado por algunas embarcaciones durante la observación de ballenas. En este sentido, un entrevistado opinó que causa una impresión terrible cuando las embarcaciones va a toda velocidad hacia la ballena cuando sale a la superficie, pues esta se hunde a continuación, y muchos turistas piensan que es por el acoso (aunque la ballena ya le tocara sumergirse de todos modos). Por esto sería conveniente señalar esto a los capitanes o añadir una regulación que especificara que las embarcaciones no debían de acercarse a la ballena mientras estuviera en la superficie.

### *Imagen de la industria*

El mejoramiento de la imagen de la industria parece ser el mayor logro alcanzado por el co-manejo. Al parecer, esto tiene mucho que ver con la disminución en el acoso a las ballenas descrito anteriormente. Algunos entrevistados reconocieron que era la falta de regulaciones lo que les estaba haciendo daño. Un dueño de embarcación nos dijo que incluso la presencia a bordo de observadores del sistema de monitoreo de CEBSE causaba una buena impresión en los turistas. Al parecer, las quejas con los tour operadores se han reducido en gran medida.

### *Colaboración entre los involucrados*

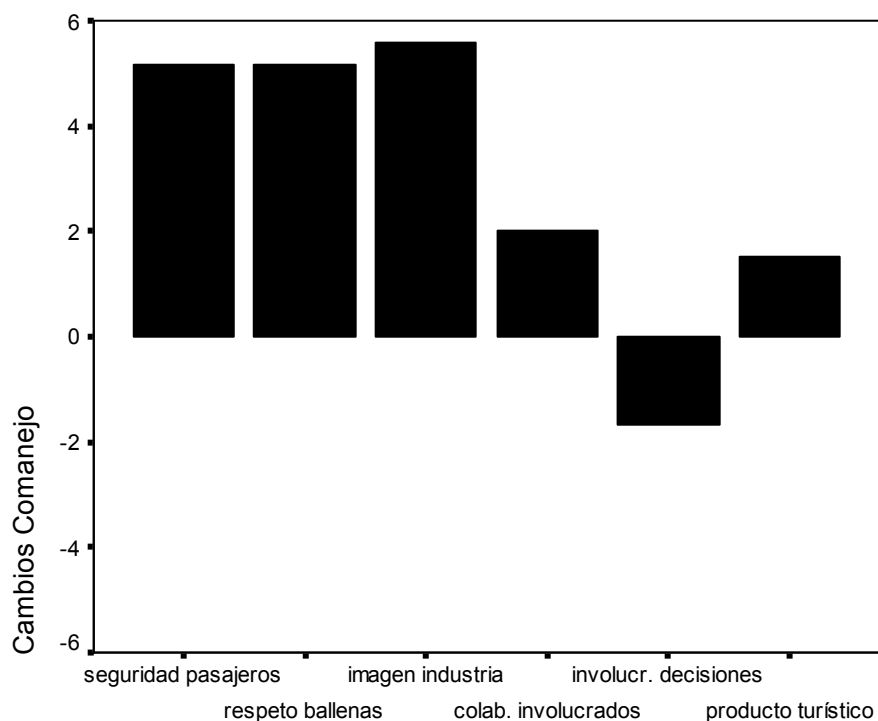
Este es otro aspecto que necesita mejorar en el actual sistema de co-manejo. Un entrevistado dijo que algunas instituciones “firman por firmar”, sin un interés real de trabajo en conjunto, destacando el caso de SECTUR y la MdeG. Ya en un plano más específico en cuanto a la colaboración, varios entrevistados se quejaron de que algunos capitanes se niegan a compartir información sobre la ubicación de ballenas con los demás. Esto suele suceder más a menudo al principio y final de la temporada, cuando las ballenas son más escasas o cuando las embarcaciones grandes no quieren que vengan yolas a arruinar su observación de ballenas. Es posible que si se aplicaran más sanciones a los que no tienen una conducta adecuada frente a las ballenas, los demás capitanes fueran más cooperadores.

### *Involucramiento en la toma de decisiones*

Este fue el aspecto que recibió más críticas del actual sistema de co-manejo. Creemos que se debe, en parte al papel protagonista que ha ido asumiendo la Subsecretaría y a la exclusión de los yoleros en la toma de decisiones (ambos asuntos ya discutidos anteriormente). Algunas personas también se quejaron de que sólo se invita a los representantes de instituciones a las reuniones sobre observación de ballenas, a diferencia de antes, en que se convocaban a todos los involucrados y eran abiertas a todo el que le interesara.

## Producto turístico

Obtuvimos distintas respuestas sobre este aspecto. Un entrevistado opinó que había mejorado la calidad del producto turístico ofertado por la observación de ballenas. Atribuyó esto a que había una mayor organización, pues ya no había tantas embarcaciones intentando ver una misma ballena, y a que poco a poco había permeando la capacitación a los guías sobre el tema de las ballenas. Un entrevistado opinó que la calidad de las excursiones había cambiado poco, debido a que todavía la industria estaba enfocada hacia la cantidad, y no a la calidad. También este entrevistado encontró mal que algunas embarcaciones devolvieran el dinero a los turistas cuando no se ven ballenas, ya que no se hace un esfuerzo por realzar el valor de la excursión empleando el entorno natural de Samaná. También han faltado normas en cuanto a la planificación y duración de las expediciones. Por ejemplo, un dueño/capitán nos dijo que si la ballena estaba saltando, la expedición se terminaba enseguida, pues consideraba que ya el turista la había visto “entrecita” y no tenía por qué seguir en el agua. Algunas personas opinaron que estos viajes cortos de los yoleros podrían ser más beneficiosos si se les diera otro trato al turista, como mostrarle sitios y paisajes, ofrecerles algo de tomar, e información sobre la ballena aunque fuera mediante un folleto. Otro entrevistado dijo que actualmente hay poco conocimiento de lo que el turista busca en una excursión de ballenas y que esto no ha permitido una mejora sustancial del producto. .



**Figura 8. Cambios traídos por el co-manejo. El nivel del cambio se calculó restando el nivel (de 1 al 10) que había en cada indicador antes y después del co-manejo.**

## *Comentarios Generales sobre Cambios*

Unánimemente, los entrevistados respondieron estar “muy de acuerdo” ante la afirmación de que el co-manejo había traído más cosas buenas que malas a la observación de ballenas en Samaná. Esto es corroborado por las tendencias de cambio mayormente positivas en la Figura #. Al preguntar a los entrevistados qué era lo que más les gustaba del sistema, obtuvimos muy diversas respuestas. Entre ellas, que era un sistema que había involucrado a distintos grupos, y que esto había acercado a las personas, de modo que ahora todos se conocen y pueden hablar entre sí. Otra persona dijo que le gustaba que había mejorado la comunicación en el área de ballenas mediante el radio, que hace a todos sentirse parte de un grupo, del cual se sentía orgullosa de pertenecer. Otro aspecto positivo mencionado era que el socializar y discutir las medidas de antemano ha ayudado a aumentar su aceptación a la hora de aplicarlas. Algunos capitanes opinaron que les gustaba el sistema porque ahora se podía ver a las ballenas con calma, ya que todos tienen su turno, y había menos embarcaciones.

Sin embargo, también los entrevistados encontraron aspectos negativos en el sistema. Varias personas manifestaron preocupación porque sentían que la Subsecretaría de AP estaba apropiándose de él, adjudicándose exclusivamente los logros del co-manejo y actuando unilateralmente, olvidándose de la participación de todos los actores en la toma de decisiones. Piensan que esto terminará destruyendo el co-manejo, pues aunque ahora los firmantes encuentran aceptable el papel desempeñado por la Subsecretaría de AP, en el futuro será difícil volver a ganar voz y voto, como tenían al principio.

A nuestro entender, la falta de transparencia en la asignación de permisos libres por parte de la Subsecretaría de AP parece ser el mayor problema que encara el actual sistema hacia el futuro. En la práctica, generalmente se les renueva cada año el permiso a los que tuvieron uno la temporada anterior, manteniéndose el número de permisos constante en alrededor de 40. Esto ha servido para limitar el número de embarcaciones que entra a la industria y la ha mantenido más local. Sin embargo, cuando en años recientes se han desocupado algunos permisos (por defunciones y/o bancarrota), su transferencia no ha seguido normas preestablecidas, y algunos de los dueños de embarcaciones pequeñas se sienten discriminados. Esta situación se agrava por la falta de definición de los derechos y deberes que conlleva el permiso. De hecho, muchas personas tratan el permiso como una posesión personal. Por ejemplo, hace un par de años murió Tom Phibbs, perteneciente a una antigua familia con tradición en la industria de navegación en Samaná, quien tenía tres embarcaciones, pero sólo dos con permiso de observación de ballenas. Al repartir su herencia, dos de sus hijos recibieron embarcación con permiso de ballenas, pero su hija Mabel no. En base a la historia de su familia y sus conexiones personales, la Subsecretaría de AP decidió otorgarle ese año un permiso a la embarcación de Mabel Phibbs, ya que hubo uno disponible proveniente de una embarcación que había salido del negocio. Por otro lado, obtuvimos reportes también de alquiler de permisos a terceros. Es preciso que se definan claramente los derechos y deberes que confiere el permiso a sus dueños.

Otro asunto es que no está claro quién es el propietario del permiso. Se han dado casos en que una persona ha vendido una embarcación de observación de ballenas y se ha quedado con el permiso. En este caso, la compradora se sintió engañada porque había contado con que podría destinar la embarcación a ver ballenas y no fue así. En otros casos, un dueño de

barcos ha utilizado el permiso de una embarcación dañada para salir con otra embarcación de su propiedad a ver ballenas. También se dio el caso de una señora que compro una embarcación (Halloween), e incluso contrató al mismo capitán (Negro) pero la compañía que se la vendió, Embat, se quedó con el permiso. Otro caso es que Simi Báez ha alquilado tres a Alberto Benjamín. Algunos entrevistados confesaron desconocer cuantos permisos tiene cada persona, al parecer les gustaría saber más detalles.

Otro asunto criticado es que la Subsecretaría de AP es la única que se está beneficiando monetariamente del acuerdo, y sienten que se está convirtiendo en una especie de monopolio. Se piensa que más de los beneficios deberían ser destinados a la comunidad. Muchos de los firmantes sólo lo hacen pro salir del paso. Algunas personas propusieron que el manejo administrativo lo hiciera una entidad no gubernamental.

#### **4. Comparación con otros sistemas de co-manejo**

Para colocar en contexto el sistema de co-manejo implementado en Samaná, pensamos que sería útil evaluarlo teniendo en cuenta las lecciones de co-manejo aprendidas en otros países. Para esto, seleccionamos dos marcos de referencia: los principios de diseño para instituciones duraderas de manejo de recursos comunes de Ostrom (1990) y las condiciones que afectan el éxito del co-manejo de la pesca presentadas por Pomeroy et al (2001). Hemos hecho este análisis comparativo mediante dos tablas anotadas (Tabla 2 y 3), donde hemos otorgado una calificación por cada principio o condición al sistema de co-manejo que nos ocupa. Como se verá, existe bastante solapamiento entre los principios de Ostrom y las condiciones de Pomeroy et al., pero hemos decidido incluir a ambos, ya que los principios de una son más generalizables a distintos recursos naturales, y los del segundo, aunque son más específicos a la pesca, presentan un mayor nivel de detalle que también encontramos útil.

Es importante tener en cuenta que estos principios y condiciones sólo se presentan a modo de guía para establecer si se ha hecho el trabajo social necesario y existen los incentivos requeridos para la durabilidad del sistema de co-manejo actual. La falta de cualquiera de ellos no significa necesariamente que el sistema fracasará, o que no podrá contribuir positivamente al manejo de la observación de ballenas. Sin embargo, la consecución de todas las condiciones indica una mayor probabilidad de éxito al largo plazo, y puede servirnos para el diseño y priorización de metas en el presente.

**Tabla 2. Principios de diseño para instituciones duraderas de manejo de recursos comunes (Ostrom 1990).**

<b>Principio</b>	<b>Descripción</b>	<b>Calificación y Situación en Samaná</b>
1. Límites bien definidos	Los individuos o compañías con derecho a explotar el recurso común deben estar bien definidos, así como los límites del recurso.	▲ Los permisos de observación de ballenas identifican a los individuos o embarcaciones con derechos sobre la OB. Sin embargo, no hay un mecanismo claro de transferencia o sucesión de los mismos, ni se sabe con certeza si el mismo pertenece a la embarcación, su dueño o compañía propietaria.
2. Congruencia	Las reglas que limitan el lugar, tiempo, tecnología y/o cantidades de recursos a explotar están relacionadas a las condiciones locales.	○ No hay problemas con límite físico del recurso ballenas, pues es un área relativamente pequeña donde todos operan simultáneamente. Las regulaciones vigentes son, en su mayoría, adecuadas.
3. Decisiones colectivas	Las partes afectadas por las regulaciones pueden participar en la modificación de las mismas.	■ Los involucrados se sienten impotentes ante las nuevas órdenes y disposiciones que llegan de la Subsecretaría de AP. Hay un sentimiento general de que la Subsecretaría de AP se está apoderando del co-manejo en años recientes.
4. Monitoreo	Debe haber monitores activos que rindan cuenta a los participantes del co-manejo	○ La Subsecretaría de AP asigna a un coordinador y varios vigilantes durante la temporada para estos fines, aunque no se sancionan todas las violaciones, pues la vigilancia es insuficiente.
5. Sanciones graduales	Las personas que violen las reglas deberán recibir penalidades graduales, según la gravedad de la infracción.	○ Hay un sistema de sanciones graduales dependiendo de si se trata de la 1ª, 2da, 3ra ó 4ta violación.
6. Solución de conflictos	Los involucrados en la OB tienen acceso fácil a un espacio local, a bajo costo, donde se ventilan los conflictos entre ellos mismos o entre ellos y los oficiales gubernamentales.	□ No existe un mecanismo. Conflictos recientes se resolvieron de manera privada (amenaza de pelea de puños de Miguelín, conflicto Simi Báez y Carenero).
7. Derecho a organizarse	Las autoridades gubernamentales no se abren a que los involucrados se organicen como deseen.	● Se ha incentivado a que los yoleros se unieran a ASDUBAHISA y últimamente a que ellos se organicen.
8. Procesos anidados	La explotación del recurso, el monitoreo, la vigilancia, solución y de conflictos y actividades de gobernabilidad deben de estar organizadas en múltiples capas.	▲ El sistema posee un sistema de vigilancia (a cargo de la Subsecretaría y otro de monitoreo de impactos (a cargo de CEBSE). Debe de crearse un mecanismo de solución de conflictos y toma de decisiones participativa.

**Tabla 3. Condiciones que afectan el éxito del co-manejo (adaptado de Pomeroy et al. 2001)**

Elemento	Descripción	Situación en Samaná
<b>Nivel Supra-comunitario</b>		
1. Apoyo de políticas y legislación	Debe existir legislación que apoye el co-manejo y legitime los derechos de propiedad y de los mecanismos de toma de decisiones, que definan la responsabilidad y autoridad local, clarifiquen los derechos y responsabilidades de los participantes, den apoyo a la vigilancia local y haya mecanismos de ajuste del rendimiento de cuentas.	○ Existe un memorando de entendimiento que se firma cada año por distintas instituciones ligadas a la OB. La Ley Sectorial de Áreas Protegidas, pendiente de aprobación en el congreso, establece que la Secretaría de Medio Ambiente podrá administrar las áreas protegidas “de forma directa o a través de acuerdos de co-manejo...”.
2. Agentes externos	Por ej. Universidades, ONGs, etc. Son necesarios para acelerar el proceso. Ayudan en la definición del problema; dar consejos imparciales, aportar ideas, conocimiento. Dar entrenamiento y asesoría técnica; guiar solución conjunta de problemas y toma de decisiones. Sus vínculos con donantes y otras instituciones favorecen su papel catalítico.	● La ONG CEBSE, con sede en Santo Domingo y Samaná, ha promovido y ayudado en la creación del sistema desde su inicio, y es firmante del Memorando de Entendimiento cada año.
<b>Nivel Comunitario</b>		
1. Escala apropiada y límites definidos	Tanto el área física del co-manejo como cuántos miembros deben de ser incluidos para asegurar representatividad debe definirse.	○ El área física está bien delimitada, pero los miembros que se incluyen en el sistema de permisos no está bien definido, ni los que deben participar en la toma de decisiones.
2. Membresía claramente definida	Los individuos u hogares con derecho a explotar el recurso, a participar en el manejo o a ser miembros de organizaciones deben de estar claramente definidos.	□ No existe tal definición. Se trabaja con las personas que solicitan permisos cada año hasta llenar la cuota de 41, y generalmente se renueva las que tuvieron uno el año anterior.
3. Homogeneidad de grupos	En términos de parentesco, etnicidad, religión, nivel socio-económico y cultural.	□ Existen grandes diferencias entre los dueños de barcos y lanchas y los de yolas.
4. Participación de los afectados por el co-manejo	Deben de incluirse todos los afectados en la toma de decisiones y de ser empoderados para	□ No todos los dueños de permisos están representados en el memorando, y no existe un

	influir en los cambios del sistema.	mecanismo general de participación en la toma de decisiones.
5. Liderazgo local	Los líderes locales dan el ejemplo, marcan el camino a seguir y aportan energía y dirección a todo el proceso. Miembros de la élite local no son adecuados.	▲ No vimos una clara definición de los líderes locales, a excepción del caso de los yoleros, y estos no parecen muy entusiasmados por el co-manejo (quizás por su desconocimiento del mismo).
6. Empoderamiento de marginados	Transferencia de poder económico y político desde un grupo pequeño a la mayoría pobre. Esto conlleva mejorar el acceso comunitario a información y servicios, asegurar que haya participación comunitaria, creación de conciencia, aumentar la capacidad para el manejo empresarial. Debe permitir que los marginados trabajen al mismo nivel que la élite local. Reconocer la posición de las mujeres.	□ El poder político en el sistema actual es ejercido por la Subsecretaría y en menor medida ASDUBAHISA (en su mayoría de buena posición económica) y CEBSE. Los generalmente más pobres (yoleros) están excluidos, y también los ellos los que perciben menos beneficios económicos.
7. Organizaciones comunitarias	Pueden ser ya existentes, pero a menudo evolucionan después que la gente ve la necesidad de enfrentar problemas colectivamente.	● Sólo está la ASDUBAHISA, ya existente antes del co-manejo. Los yoleros necesitan una asociación que los represente en el co-manejo.
8. Apoyo a largo plazo del gobierno local	Debe de haber un incentivo para que los políticos locales apoyen al co-manejo. Pueden facilitar la policía, el manejo de conflictos, los mecanismos de apelación, y la aprobación de ordenanzas locales.	■ Todo el apoyo gubernamental proviene de Santo Domingo exclusivamente.
9. Derechos de propiedad sobre el recurso	La propiedad legal sobre el recurso debe estar bien descrita, y debe definirse los mecanismos (económicos, administrativos y colectivos) para asignar los derechos de uso y asegurar su sostenibilidad, así como los procedimientos para la aplicación de las regulaciones.	□ Los derechos de los portadores de permisos de OB y de los firmantes del memorando son desconocidos.
10. Fondos y presupuesto adecuado	Debe haber una fuente interna para el financiamiento del sistema de co-manejo	● El pago de los permisos y las boletas cada año ha cubierto en su totalidad los gastos del co-manejo (e

		incluso ha sobrado dinero).
11. Sentido de protagonismo	Los participantes deben sentirse dueños y estar comprometidos con el sistema. Deben tener confianza y respeto mutuo. El gobierno puede ganar esta confianza cuando hace cumplir a todos las regulaciones.	▲ Las deficiencias en la aplicación de sanciones a todos los infractores está creando descontento entre los dueños de permisos.
12. Ajuste de cuentas	La forma de operar debe ser abierta y transparente. El sistema debe de ser monitoreado y evaluado por un agente externo.	<input type="checkbox"/> No hay información fácilmente al alcance de todos los involucrados sobre quiénes tienen permisos, cuántos hay disponibles cada temporada, y la forma de asignarlos. Esta es la única evaluación conducida desde el inicio del sistema (hace 5 años).
13. Mecanismo manejo conflictos	Debe haber un foro en que los usuarios puedan debatir, solucionar conflictos y apelar decisiones. Es útil tener un mediador objetivo que evalúe y proponga alternativas	<input type="checkbox"/> No existe, aunque las reuniones de capitanes cumplen parte de esta función para los problemas relativos a las regulaciones durante la temporada.
14. Objetivos claros	Todos deben tener una buena idea de por qué se está manejando el recurso y cuáles son los resultados esperados del co-manejo.	▲ Existen distintas opiniones entre diferentes grupos.
15. Aplicación de las reglas	Los participantes deben considerar justas y adecuadas las reglas establecidas por el co-manejo. Deben de ser sencillas para que todos puedan acatarlas.	▲ Sólo hay reglas para la conducta de embarcaciones frente a las ballenas, pero no relativas al sistema de co-manejo en sí.
<b>Nivel Individual</b>		
1. Incentivo individual	Todos los participantes deben sentir que los beneficios percibidos por participar en el co-manejo son mayores que los costos impuestos por el sistema. Es importante que no se desestime el tiempo de cada individuo de los costos.	▲ Hay más exigencias de tiempo y participación a los capitanes, que son también los más penalizados por el sistema. Es preciso incentivarlos a estos más, y también a los dueños de embarcaciones para lograr una mejor participación.

## Recomendaciones

A continuación presentamos una serie de recomendaciones que opinamos mejorarían el actual sistema de co-manejo. Es posible que con una lectura detallada del documento, otro lector pueda desprender otras más, pero en esta sección nos limitamos a incluir las que consideramos más importantes o urgentes. Aunque son numerosas, queremos recordar que el actual sistema de co-manejo, aunque dista de ser perfecto, tuvo merecido una opinión favorable de todos los entrevistados, y es reconocido como un gran adelanto para toda la industria.

### Generales

1. Redactar claramente y divulgar ampliamente todas las reglas del co-manejo, actualmente el memorando y las regulaciones son los únicos componentes por escrito. También debería conocerse la lista de permisos con sus dueños, los requerimientos para obtener uno, las sanciones aplicadas, etc.
2. Definir, a modo de contrato, no sólo las responsabilidades, sino también los derechos que tienen los propietarios de permisos, incluyendo las condiciones bajo las cuales puede ser suspendido, transferido, etc., y quién(es) es(son) los propietarios del mismo (embarcaciones, personas, compañías, o una combinación de éstos).
3. Establecer un mecanismo participativo y transparente para la adjudicación de los permisos libres, y la transferencia de los ocupados actualmente, basados en criterios específicos y conocidos por todos.
4. Crear un proceso participativo para la toma de decisiones, que no sea sólo la Subsecretaría la que decida las nuevas disposiciones. Las decisiones a tomar deben también incluir la inversión de fondos en investigación, estructuras turísticas, etc.
5. Incluir la voz de los yoleros en el co-manejo de alguna manera, ya sea incitando a que formen una o varias asociaciones, se incorporen a alguna ya existente o incluyéndolos individualmente.
6. Asesorar a los yoleros para que den un mejor servicio, y aumenten sus beneficios.
7. Buscar una estrategia para regular el porcentaje que retienen los guías o buscones que llevan turistas. Es posible que si se coloca una caseta de información cerca del muelle de Samaná, la necesidad de orientar a los turistas que llegan por su propia cuenta a Samaná para ver ballenas dejará de ser suplida por los buscones. Algunos yoleros pidieron que se les asignara un policía turístico para que vigilara sus transacciones con los turistas de modo que reciban el precio justo por la excursión.
8. Buscar un mecanismo, quizás una especie de foro o comité, para la solución de conflictos entre los participante en el co-manejo.
9. Remediar el reporte deficiente de pasajeros mediante las boletas. No vislumbramos una solución única ni fácil, pero pensamos que tendrá que involucrar a todos los involucrados

en la actividad de observación de ballenas, incluyendo quizás a tour operadores también. Cualquier decisión que se tome debería de monitorearse para modificarla o adaptarla según su eficacia a lo largo de la temporada.

10. Desarrollar una estrategia de mercadeo para atraer a aficionados de la observación de ballenas a Samaná.
11. Evaluar la satisfacción y expectativas de los turistas sobre las excursiones de ballenas, para ver cómo pueden ser mejoradas. Esto podría hacerse en conjunto con tour operadores.
12. Mejorar/ rediseñar reuniones semanales de capitanes para que sean más provechosas y más cordiales.
13. Mejorar el trato personal a los capitanes (p. ej. mediante refrigerios, fiesta al fina de temporada, alternar localidades de reunión).
14. Procurar un mejor reporte y aplicación de sanciones por parte del personal de vigilancia de la Subsecretaría de AP, y que tanto el coordinador como los vigilantes tengan autoridad para hacer reportes a la MdeG.
15. Buscar mecanismos de reducción de costos o financiamientos para la adquisición de salvavidas y radios VHF a los yoleros.
16. Se debe sancionar capitán y embarcación a la vez siempre (no sólo a la 3ra infracción), para que los dueños ejerzan más presión sobre sus capitanes.
17. Divulgar ampliamente los resultados del monitoreo de impactos, evaluaciones.

## **Regulaciones**

1. Incluir como una nueva regulación el que durante la observación de una ballena o grupo de ballenas, las embarcaciones no se desplazar hacia ella mientras ésta está en la superficie.
2. Exigir bandera del permiso a todas las embarcaciones así detectar más fácilmente a los piratas.
3. Aclarar si pueden estar dos embarcaciones grandes solas o dos grandes y una pequeña
4. Considerar reducir la distancia mínima a yolas durante altas marejadas, condicionándola a que no se interpongan ante otra embarcación.
5. Establecer un mecanismo para establecer turno al llegar al área de espera de ballenas cuando ya hay una o más embarcaciones esperando.

## **Memorando**

1. Formular por separado las responsabilidades de las instituciones gubernamentales bajo un acuerdo de trabajo o convenio con la Subsecretaría de AP, y dejar el memorando para el co-manejo en sí (o sea la Subsecretaría de AP y los usuarios del recurso).
2. Reestructurar el memorando, crear uno separado para Banco de la Plata ya que es un área muy distinta, con actores e incluso regulaciones diferentes.
3. Debe lograrse un mejor entendimiento institucional con SECTUR, de lo contrario eliminarlo del Memorando o acuerdo de trabajo.
4. Eliminar el requerimiento de que las embarcaciones tengan permiso turístico, y poner en su lugar el seguro de responsabilidad civil, que es lo que en la práctica se está exigiendo. Además, se debiera exigir que el monto del sea adecuado al nivel de riesgo de cada embarcación o tipo de embarcación.
5. Cambiar la responsabilidad de la Subsecretaría de AP de que cobre los permisos a que los Dueños de embarcaciones se responsabilicen del pago de permisos.
6. Quitar la responsabilidad de que Subsecretaría de AP prepare informes semanales, ya que en la práctica, hace años que no se cumple.
7. Incluir en el memorando o en un acuerdo institucional con la MdeG, que se comprometa a la permanencia del personal de la MdeG dedicado a la observación de ballenas durante toda la temporada
8. Sobre los fondos para infraestructuras turísticas, cambiar 15% ingresos a un porcentaje de las ganancias que sea más real.

## **Referencias**

Baird, R. y Burkhart, S. 2000. Bias and variability in distance estimation on the water: implications for the management of whale watching. IWC Meeting Document SC/52/WWI. 10pp.

Bowman, R. S. 1996. Report on a project to assess and improve the safety, quality and conservation value of the whale watching industry in Samaná Bay, Dominica Republic, during the winter of 1996. Center for Marine Conservation, Washington DC. 15 Marzo.

Charles, A.T. 1992. Fisheries conflict: a unified framework. *Marine Policy* 16:379-93

DNP 1998. Informe de la temporada de observación de ballenas 1998. Dirección Nacional de Parques. 24 pp.

DNP 1999. Informe de la temporada de observación de ballenas 1999. Dirección Nacional de Parques. 39 pp.

- DNP 2000. Informe de la temporada de observación de ballenas 2000. Dirección Nacional de Parques. 32 pp.
- Hoyt, E. 1999. The Potential of Whale Watching in the Caribbean: 1999+. Whale and Dolphin Conservation Society, Bath, UK, pp. 1-80.
- Lamelas, R., y Ramírez, O.B. 1994. El turismo en la bahía de Samaná: un caso de estudio. Boletín de Parques y Areas Protegidas del Caribe 5(1):10-11 Instituto Caribeño de Recursos Naturales.
- León, Y.M. 2003. Caracterización e impactos de la observación de ballenas en la Bahía de Samaná. Informe de las temporadas 1999-2003. Centro para la Conservación y Ecodesarrollo de la Bahía de Samaná y su Entorno. Octubre 2003. 51 pp. Santo Domingo.
- Martínez, L.A. y García T.2002. Informe final temporada de observación de ballenas 2002. Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subsecretaría de Areas Protegidas y Biodiversidad, Departamento de Ecoturismo. 29 pp.
- Martínez, L.A. y García T.2003. Informe final temporada de observación de ballenas 2003. Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subsecretaría de Areas Protegidas y Biodiversidad, Departamento de Ecoturismo. 36 pp.
- Mattila, D. K., Clapham, P. J., Katona, S. K., and Stone, G. S. 1989. Population composition of humpback whales, *Megaptera novaeangliae*, on Silver Bank, 1984. Canadian Journal of Zoology, 67, pp 281-285.
- Mattila, D.K., Clapham, P.J, Vásquez, O. y Bowman, R.S. 1994. Occurrence, population composition, and habitat use of humpback whales in Samana Bay, Dominican Republic. Canadian Journal of Zoology 72: 1898-1907.
- Ostrom, E. 1990. Governing the commons: the evolution of institutions for collective action. New York: Cambridge University Press.
- SEMARN 2001. Informe de la temporada de observación de ballenas 2001. Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subsecretaría de Areas Protegidas y Biodiversidad, Departamento de Ecoturismo.
- Sen, S., y Nielsen, JR. 1996. Fisheries co-management: a comparative analysis. Marine Policy 20:405-18.
- Yandle, T. 2003. The challenge of building succesful stakeholder organizations: New Zealand's Experience in developing a fisheries co-management regime. Marine Policy 27: 179-192.

## **APÉNDICE 1. Responsabilidades de los integrantes del Memorando de Entendimiento del Co-Manejo (tomado de Martínez y García 2003).**

### **Función de la Secretaria de Estado de Turismo**

- Promocionar las actividades de Observación de Ballenas como una actividad ecológicamente sana.
- Realizar una evaluación de los niveles de satisfacción de los visitantes, mediante la implementación de una encuesta de opinión, tanto en el Banco de la Plata, como en la Bahía de Samaná.
- Proveer de información y entrenamiento a guías y aspirantes a guías turísticos para mejorar sus conocimientos sobre las Ballenas Jorobadas y a la calidad de la información que se ofrece durante la Observación de Ballenas.
- Velar por que las embarcaciones estén debidamente registradas en la Secretaria de Estado de Turismo (SECTUR) para la operación de transporte turístico.

### **Función de la Marina de la Guerra**

- Velar por el cumplimiento de las sanciones que se apliquen durante la temporada, por violación a las regulaciones de Observación de Ballenas.
- Realizar vigilancia en los puertos de embarque, llevando un control diario de salida de embarcaciones con permisos, mediante un formulario que la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad le entrega para estos fines.
- Velar porque solo las embarcaciones con permisos y registradas en la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad, puedan operar movilizandovisitantes a observar ballenas.
- Facilitar el personal de apoyo (militar de la M de G) necesario para el éxito de dicha actividad y el cumplimiento de lo firmado en el Memorandum de Entendimiento.
- Asegurar de que todos los pasajeros en las embarcaciones menores tengan los salvavidas puestos antes de salir de los puertos.
- Colaborar en el entrenamiento a capitanes de las embarcaciones de Observación de Ballenas.
- Velar porque las embarcaciones salgan con radios de comunicación y cumplan con los requerimientos de la Marina de Guerra.

- Asignar un representante para el Banco de la Plata con asiento en Puerto Plata para el apoyo al personal de la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad en la vigilancia del Santuario de Mamíferos Marinos.

#### **Función de ASBUBAHISA**

- Comprometerse a que sus capitanes cumplan con las regulaciones de observación de ballenas que fueron elaboradas de manera coordinada con los involucrados en la actividad.
- Acatar las sanciones impuestas ante las violaciones a las regulaciones cometidas por parte de su personal.
- Comprometerse a que sus capitanes asistan a todas las reuniones semanales de coordinación, seguimiento y supervisión de la actividad.
- Facilitar plazas en sus embarcaciones para que los vigilantes asignados por la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad y otro personal de las organizaciones aquí firmantes puedan realizar sus labores dentro del marco de este acuerdo.
- Realizar el pago de los permisos establecidos por la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad.
- Participar anualmente con lo firmantes en la toma de decisiones sobre la implementación de proyectos de mejoramiento de infraestructuras turísticas en Samaná

#### **Funciones del Centro para la conservación y Ecodesarrollo De la Bahía de Samaná y su Entorno (CEBSE)**

- Realizar el monitoreo de poblaciones y uso de las áreas de las Ballenas Jorobadas, para determinar posibles impactos y tomar decisiones sobre las regulaciones y normativas para la Observación de Ballenas y el manejo del Santuario.
- Servir como observador imparcial del cumplimiento de las regulaciones y el Memorandum de Entendimiento garantizando la transparencia de todo el proceso.
- Colaborar, en los aspectos de educación y solución de conflictos en las reuniones semanales con los capitanes y tripulantes.
- Dar asesoramiento técnico en las áreas requeridas a los involucrados en la Observación de Ballenas.
- Promover el involucramiento de voluntarios de la comunidad en la conservación y uso sostenible de las ballenas jorobadas.
- Coordinar la participación de expertos nacionales e internacionales, en actividades de monitoreo de la

temporada, de forma tal, que estos hagan aportes para mejorar el manejo de la actividad.

- Publicar un informe anual de monitoreo y una evaluación del sistema de manejo de la observación de ballenas en la Bahía de Samaná.

#### **Funciones Actividades Acuáticas (LTD)**

- Velar que los capitanes, tripulantes y pasajeros en las embarcaciones que actividades acuáticas representa cumplan con las regulaciones de Observación de Ballenas.
- Asegurar plazas rotativas en las embarcaciones que representa para que los vigilantes asignados por la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad y otro personal de las organizaciones aquí firmantes puedan realizar sus labores dentro del marco de este acuerdo.
- Presentar copia de la bitácora de los capitanes y resaltar el conteo de los avistamiento de ballenas en el Banco de la Plata.

#### **Funciones de la Policía Ambiental**

- Comprobar junto a la Marina de Guerra que los motores y los equipos de las embarcaciones participen en esta actividad no presenten escape de gasolina, petróleo o carburante que afecten la ecología marina.
- Detener las embarcaciones y sus capitanes que arrojen al mar sustancias químicas, desechos sólidos o humanos, materiales plásticos, vidrios, detergentes o contaminantes en general.
- Regular junto a la Marina de Guerra el uso durante la actividad de Observación de Ballenas de los equipos de sirenas, altavoces o cualquier otro que pudiera producir ruido.

#### **2.7 SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES (Subsecretaria de Estado de Áreas Protegidas y Biodiversidad).**

- Velar por el cumplimiento de las regulaciones establecidas de Observación de Ballenas mediante la implementación de un sistema de vigilancia y control en todo el Santuario.
- Asesorar a los capitanes en todo lo relacionado con las Ballenas Jorobadas y las regulaciones.
- Preparar informes semanales del desarrollo de la Temporada.

- Diseñar e implementar las medidas administrativa y operativa de la Temporada.
- Cobrar las cuotas establecidas para los permisos de observación de ballenas y la filmación y/o fotográficas con fines comerciales.
- Elaborar y distribuir el informe final de la Temporada.
- Entrenar al personal de la Marina de Guerra para las labores de apoyo a la vigilancia.
- Coordinar la participación y el apoyo técnico de otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales nacionales y/o extranjeras (Museo Nacional de Historia Natural, CIBIMA, Acuario Nacional, Fundación MAMMA, Subsecretaria de Estado de Recursos Costeros y Marinos, Biodiversidad, Ordenamiento Territorial, y la Dirección de Aeronáutica Civil.
- Organizar las reuniones semanales con los capitanes y tripulantes de la Bahía de Samaná, en la cual se evaluará el comportamiento de estos durante la semana transcurrida.
- Invertir anualmente en proyectos de mejoramiento, haciendo un aporte al final de la Temporada, a través de la asociación de Barcos de Samaná, para ser invertidos en actividades relativas al turismo de la Provincia.
- Invertir, de las recaudaciones por conceptos de visitación de la Temporada de Ballenas en los trabajos de investigación, protección, manejo, evaluación y monitoreo de los sistemas de operación del Santuario.
- Reportar las violaciones cometidas por los capitanes a la Marina de Guerra y a los dueños de las embarcaciones aplicando las sanciones establecidas por la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad.
- Realizar reuniones semanales con los capitanes de las embarcaciones que se encuentran laborando el Banco de la Plata.
- Regular todo lo relativo a las operaciones de Observación de Ballenas en el Banco de la Plata.
- Dar permisos por medio de contratos a operadores extranjeros.
- Otorgará los permisos para tomar Fotografías y hacer filmaciones a los interesados en realizar estas tareas (sean personas o empresas), reclamando los créditos para la institución, y copia de los mismos.
- Para analizar el comportamiento de la temporada de ballenas en el Banco de la Plata, una vez esta concluya hará una reunión con los operadores, en una fecha acordada entre las partes.

**APÉNDICE 2. Cuestionario aplicado para la evaluación de las responsabilidades del memorando y de los cambios traídos por el sistema de co-manejo.**

## SECTUR

### Santuario

1. Promociona la observación de ballenas como una actividad ecológica.

<i>muy en desacuerdo</i> 0	<i>en desacuerdo</i> 1	<i>un poco en desacuerdo</i> 2	<i>Neutro</i> 3	<i>un poco de acuerdo</i> 4	<i>de acuerdo</i> 5	<i>muy de acuerdo</i> 6
-------------------------------	---------------------------	-----------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

\*2. Vela por que la calidad de los servicios ofrecidos en las embarcaciones sean adecuados.

<i>muy en desacuerdo</i> 0	<i>en desacuerdo</i> 1	<i>un poco en desacuerdo</i> 2	<i>Neutro</i> 3	<i>un poco de acuerdo</i> 4	<i>de acuerdo</i> 5	<i>muy de acuerdo</i> 6
-------------------------------	---------------------------	-----------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

3. Ha evaluado los niveles de satisfacción de los visitantes (encuestas)

<i>muy en desacuerdo</i> 0	<i>en desacuerdo</i> 1	<i>un poco en desacuerdo</i> 2	<i>Neutro</i> 3	<i>un poco de acuerdo</i> 4	<i>de acuerdo</i> 5	<i>muy de acuerdo</i> 6
-------------------------------	---------------------------	-----------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

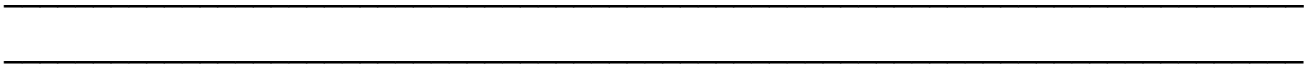
---

### Samaná

4. Da información y entrenamiento a guías turísticos sobre ballenas

<i>muy en desacuerdo</i> 0	<i>en desacuerdo</i> 1	<i>un poco en desacuerdo</i> 2	<i>Neutro</i> 3	<i>un poco de acuerdo</i> 4	<i>de acuerdo</i> 5	<i>muy de acuerdo</i> 6
-------------------------------	---------------------------	-----------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------





# SUBSECRETARIA DE AREAS PROTEGIDAS

1. Vela por el cumplimiento de las regulaciones establecidas de observación de ballenas

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

2. Reporta las violaciones cometidas diariamente a la MdeG y a los dueños de las embarcaciones infractoras

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

3. Asesora a los capitanes en todo lo relacionado con ballenas y regulaciones.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

4. Diseña e implementa las medidas administrativas y operativas de la temporada.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

5. Cobra las cuotas establecidas para los permisos de observación de ballenas.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---

6. Prepara informes semanales del desarrollo de la temporada.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---

7. Elabora y distribuye un informe final de la temporada.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---

8. Entrena al personal de la MdeG en labores de apoyo a la vigilancia.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---

9. Coordina la participación y apoyo técnico de otras organizaciones en la observación

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---

10. Organiza las reuniones semanales con los capitanes y tripulantes donde se evalúa su comportamiento

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

11. Invierte anualmente en proyectos de mejoramiento de infraestructuras turísticas de Samaná el 15% de los ingresos recaudados por concepto de entradas.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

12. Invierte parte de los ingresos recaudados por concepto de entradas en trabajos de investigación, protección, manejo, evaluación de los sistemas de operación del Santuario.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

Comentarios sobre Secretaria Areas Protegidas \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---

# MARINA DE GUERRA

## Santuario

1. Aplica las sanciones correspondientes por violaciones a las regulaciones

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

2. Facilita el personal de apoyo necesario para la vigilancia de puertos

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

3. Vigila en los puertos de embarque llevando un control diario de salidas (formulario)

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

4. Vela que sólo las embarcaciones con permiso salgan al área de observación

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

Samaná

5. Verifica que todas las embarcaciones salgan con su radio

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

6. Verifica que los pasajeros de embarcaciones menores lleven salvavidas puesto

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

7. Colabora en el entrenamiento a capitanes de las embarcaciones de Observación de Ballenas.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

Banco de la plata

8. Asigna a un representante para el BP con asiento en P. Plata para apoyar al personal de la Subsecretaria de Areas protegidas en la vigilancia del santuario.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

## DUEÑOS DE BARCOS

1. Ponen presión a sus capitanes para que cumplan con las regulaciones.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

2. Se aseguran que sus capitanes asistan a todas las reuniones semanales.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

3. Acatan las sanciones impuestas a las distintas embarcaciones.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

4. Facilitan plazas en sus embarcaciones para los vigilantes de Areas Protegidas puedan realizar sus labores y otro personal perteneciente al memorandum.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -2	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

5. Cumplen con el pago de los permisos establecidos por la Subsecretaria de Áreas Protegidas y Biodiversidad.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

6. Participan con todos los firmantes en la toma de decisiones sobre proyectos de mejoramiento de infraestructura turística en Samaná.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

Comentarios Dueños de barcos \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

# CEBSE

## 1. Da asesoramiento técnico a los involucrados en la observación de ballenas

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

\*

## 2. Ha elaborado una página web actualizada sobre la Observación de Ballenas, entre otros atractivos ecoturísticos de Samaná.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

\*

## 3. Ha elaborado material educativo e informativo sobre las ballenas en varios idiomas.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

## 4. Ha servido como observador imparcial del cumplimiento de las regulaciones y el Memorandum de Entendimiento garantizando la transparencia de todo el proceso.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

## 5. Colabora en la solución de conflictos en las reuniones semanales con los capitanes y tripulantes.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---

---

---

---

---



---

6. Promueve el involucramiento de voluntarios de la comunidad en la conservación y uso sostenible de las ballenas jorobadas.

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

7. Coordina la participación de expertos internacionales en actividades de monitoreo de la temporada

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

8. Realiza el monitoreo de ballenas para determinar posibles impactos

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

9. Publica un informe anual de monitoreo y una evaluación del sistema de manejo

<i>muy en desacuerdo</i> -3	<i>en desacuerdo</i> -21	<i>un poco en desacuerdo</i> -1	<i>Neutro</i> 0	<i>un poco de acuerdo</i> 1	<i>de acuerdo</i> 2	<i>muy de acuerdo</i> 3
--------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	--------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------

---



---



---



---

Comentarios CEBSE \_\_\_\_\_

---



---



---



---

## SISTEMA DE CO-MANEJO

Cambios traídos por el sistema de co-manejo (para nivel de cambio ver la escalera adjunta)

1. La seguridad de los pasajeros \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

2. El acoso de la ballenas \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

3. La imagen de la industria \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

4. Colaboración entre la gente involucrada \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

5. Involucramiento en la toma de decisiones \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

6. La experiencia del turista/ producto turístico \_\_\_\_\_ antes \_\_\_\_\_ ahora

---

---

---

7. Qué encuentra mal en el sistema de co-manejo de observación de ballenas?

---

---

---

---

---

---

---

---



**APÉNDICE 3. Cuestionario aplicado para evaluación del cumplimiento de las regulaciones.**

**EVALUACION DE LAS REGULACIONES**

1. Sólo las embarcaciones que tienen permiso de la Secretaría salen a observar ballenas

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

2. Sólo una embarcación grande y dos pequeñas observan a una ballena o grupo de ballenas al mismo tiempo.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

3. La distancia de observación es de un mínimo de 270 pies (45 brazas) para ballenatos y 165 pies (28 brazas) para el resto.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

3. Las embarcaciones que esperan se mantienen a 1500 pies (250 brazas) de las ballenas

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

4. Cuando las embarcaciones llegan a la distancia reglamentaria, ponen su motor en neutro y esperan.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

5. Las embarcaciones que esperan, respetan su turno para acercarse a las ballenas

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

7. Las embarcaciones tienen su motor encendido en todo momento.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

8. Las embarcaciones no pasan más de 30 minutos por ballena o grupo de ballenas.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---

---

---

9. La velocidad de las embarcaciones en el área de observación (después de Cayo Levantado) no pasa de 5 nudos.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---



---



---

10. Todas las embarcaciones en el área de observación de ballenas pueden ser contactadas por radio

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---



---



---

11. Las embarcaciones no dejan que sus pasajeros naden con las ballenas.

Nunca	Casi nunca	La menor parte de las veces	Neutro/ no sabe	La mayoría de las veces	Casi siempre	Siempre
-3	-2	-1	0	1	2	3

---



---



---

Otros comentarios \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---