EL ARCHIPIÉLAGO DE GALÁPAGOS Y LA N/T "JESSICA"

El Telégrafo, 29 de Enero de 2001

POR: HUGO TOBAR VEGA

El Archipiélago de Galápagos es un conjunto de islas, en medio del MAR y a 600 millas de la costa ecuatoriana. Se toma como punto de partida su descubrimiento, el 10 de marzo de 1535. Durante los siglos 16, 17 y 18, era refugio de piratas y un centro de operación de balleneros. Pero el verdadero descubrimiento es a partir de la visita de Charles Darwin en 1835. Darwin en base a las observaciones que hizo en las islas, en especial del "Galápagos Finch"; pequeño pájaro que cambia de la forma de su pico: ancho, largo, más largo, etc., que se adaptan a la forma de vida en cada isla. En Santiago que existen muchos árboles con gusanos, su pico es alargado como tubo; en cambio en otras islas donde se alimenta de crustáceos, su pico es ancho y grueso. Esta observación fue la más valiosa para su obra que revolucionó al mundo: "El origen de las Especies".

Las Islas Galápagos constituyen una de las 22 provincias del Ecuador; cuya capital es San Cristóbal. Por disposiciones de la conservación de las Islas, solo se permite habitantes además en: Santa Cruz, Isabela y Floreana. En este entorno, en 1959 se crean el Parque Nacional Galápagos y la Fundación Charles Darwin; tienen como función básica la preservación del ecosistema. Galápagos es considerado único en el mundo y la UNESCO lo declara Patrimonio Natural de la Humanidad en 1979.

El Gobierno Nacional ante esta situación, en 1980 crea el Instituto Nacional Galápagos INGALA; con el objeto de planificar el desarrollo de la Provincia, haciendo las veces del Concejo Provincial. Pronto estas características ecológicas del Archipiélago, junto con su encanto y maravillas naturales se difunden como el viento; se desata una ola de turística mundial por medio de cruceros en naves a sitios previamente calificados por la Autoridad Ecológica. Se transforma en UN GRAN NEGOCIO; que es aprovechado por los CONSORCIOS TURÍSTICOS, mediante los "Cupos" para naves turísticas; que se incrementan una forma alarmante. Aquí entra el juego la movida de CONSEGUIR UN CUPO; se obtienen, ya por influencia política, económica o simplemente mañoserías. Con esta tónica, en 1998 los operadores turísticos de la capital hacen aprobar su propia Ley Galápagos; con la mascara de la preservación de su ecosistema; y aparentando favorecer a los residentes de Galápagos, discriminando el resto de ecuatorianos; esta Ley que es obsoleta por estar en contra de La Constitución; ratifica el gran negocio turístico. Estos son los artículos con dedicatoria:

El Art. 28, indica que únicamente los residentes de Galápagos podrán ser empleados, trabajadores o ejercer actividades productivas o de servicio en la Provincia de Galápagos. Art. 43, establece que para realizar la actividad pesquera en Galápagos se debe tener, la calidad de RESIDENTE PERMANENTE. Pero aquí viene el verdadero objeto de esta Ley:

Art. 47, AUTORIZACIONES DE OPERACIONES TURÍSTICAS. Los usos turísticos están reservados a operadores y armadores que hayan obtenido las AUTORIZACIONES EXPEDIDAS por el INEFAN, de conformidad con el Reglamento Especial de Turismo. Este es el objetivo de esta Ley, ya que curiosamente esta actividad que es la que depreda Galápagos (según organismos internacionales), no requiere de residencia permanente, ni otro requisito como lo hacen con la pesca, la residencia, el trabajo o la propiedad. Esto hace que el turismo esté solo abierto a quienes autorice el INEFAN o sea ellos mismos que son los grupos centralistas que manejan a nivel nacional la banca, el turismo, etc.

El sistema operativo que se establece es el siguiente: vienen los gringos llegan a Quito, por avión a Baltra o San Cristóbal, muchísimo más a Baltra y casi nada a San Cristóbal . Se embarcan en sus barcos que recorren las Islas ante el encanto de los turistas, los regresan a Quito por avión y de ahí a sus casas. El saldo es: los habitantes de Galápagos casi no ven ni obtienen ningún beneficio de los turistas, casi ni visitan sus ciudades para ocupar sus restaurantes, tiendas, almacenes etc.; pero eso sí dejan gruesas cantidades de dólares en las cuentas bancarias de los operadores en sus bancos del exterior.

Este es el desarrollo que ha dado a Galápagos la burocracia que lo maneja desde Quito EL INEFAN; manipulado por los grupos indicados. Se olvidan, mejor dicho; no saben que es un conjunto de Islas en medio del mar, que posiblemente no lo conocen; y cuya comunicación para su abastecimiento y desarrollo debe ser hecha por el mar. Este abastecimiento de: víveres, materiales de construcción, implementos del hogar etc., se hace por la vía marítima con naves mercantes desde Guayaquil. Guayaquil alimenta a Galápagos por el mar; por avión van desde Quito solamente los periódicos y los gringos. Pero lo triste de Galápagos es que, estos que lo manejan y usufructúan nunca trataron de proveerle de una INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA PORTUARIA para su abastecimiento. Por otro lado, los organismos propios de Galápagos; tanto Municipales y Provinciales, incluso el Ingala, han hecho intentos inocuos en este sentido. Desde 1982, el Ingala intentó el establecimiento de BAHÍAS PROTEGIDAS CON ROMPEOLAS Y ATRACADEROS en San Cristóbal, Santa Cruz, e Isabela. Por pereza y provincialismo no llevaron adelante este proyecto y quedo en nada. En varias ocasiones los Concejos de Santa Cruz y San Cristóbal; también trataron de establecer instalaciones portuarias; pero siempre la pereza los venció.

Las naves que abastecen a Galápagos, son todas un conjunto de naves viejas, pasadas su tiempo de vida útil; demoran mas de un mes por viaje y encarecen los fletes y por consiguiente la vida en Galápagos. Recalan en San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela; en cada sitio se toman más de una semana en descargar a pangas y a lomo de peón, los abastecimientos y suministros que llegan de Guayaquil. Con que riesgos se desembarcan equipos pesados en medio de gran oleaje y peligro.

Justamente el percance del N/T Jessica es parte de esta ninguna infraestructura portuaria marítima que existe, que quienes manejan las Galápagos, ni saben que necesita. El Jessica un tanquero construido hace más de 30 años, muy pasado el tiempo de vida útil de una nave. El fondo de este asunto es que; se trata de un nave vieja, transportando una carga de alto riesgo ecológico, a uno de los lugares de mayor restricción ecológica, navegando en una zona donde no existe ninguna infraestructura marítima portuaria, ni facilidades de navegación modernas. El Capitán del N/T Jessica, comete un error de navegación y se encalla, esto en Galápagos es lo mas común. Especialmente en Santa Cruz, se han producido y se producen muchos accidentes de encallamiento. Hoy hay mucha preocupación por que se trata de un tanquero viejo con 200.000 galones de petróleo. Si hubiese sido un pesquero o carguero, ni salía en los periódicos.

Este desastre ecológico de la N/T Jessica; debe hacer recapacitar a las autoridades para pensar en serio y recordar que siendo Galápagos un Archipiélago, debe tener una infraestructura marítima de: servicios, naves y puertos de acuerdo a la época. Se debe también incluir un sistema de desembarcaderos en los sitios de interés que los turistas desembarcan; hay muchos lugares que saltan del bote a tierra, donde el riesgo es alto para personas de edad que son la mayoría.

Pero en medio de este desgobierno, existe una esperanza: está ya viva la idea de la creación de la AUTORIDAD PORTUARIA DE GALÁPAGOS. Por ser una región con un status especial, esta creación es fundamental para dotar a Galápagos de una verdadera de INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA PORTUARIA; para así garantizar y modernizar el manejo del abastecimiento por mar al ARCHIPIÉLAGO; y no solo pensar en los aviones que traen los periódicos y los gringos con sus dólares.