LOS BUQUES ARMADA PARQUE NACIONAL GALÁPAGOS (BAPNG), Y LAS LECCIONES DEL JESSICA

El Telégrafo, 26 de Febrero de 2001 POR: HUGO TOBAR VEGA

El pasado 29 de enero, en este prestigioso diario "EL TELÉGRAFO", trate sobre el Archipiélago de Galápagos y la N/T "Jessica". Lo fundamental en este desastre, es la falta de infraestructura marítima y portuaria para poder comunicarse y abastecerse, en un archipiélago en medio del Océano Pacífico. Los organismos que lo han manejado y que lo manejan, no han comprendido y en mejor de los casos, han intentado en forma tímida de resolver este problema, pero por pereza, descuido y una gran dosis de desconocimiento nunca hicieron algo concreto, para lograr una navegación segura y disponer de una infraestructura marítima y portuaria para servir a las naves que lo abastecen desde Guayaquil.

Muchos opinan y atacan a Petroecuador y a la Dirección de la Marina Mercante DIGMER, por haber enviado o permitido que esta nave vieja vaya con 200.000 galones de combustible a Galápagos. Este no es el problema. Desde que existe Galápagos, siempre se ha mandado combustible generalmente en naves viejas; solo se cuenta con una nave relativamente nueva, la N/T "Taurus" de la Armada. Todos los tanqueros y cargueros que hacen el cabotaje a Galápagos, son naves pasadas en su tiempo de vida útil. Así es el total de la flota que integra el cabotaje nacional; como lo es en todos los países pobres de Latinoamérica.

De los tantos viajes que hacen a Galápagos estas naves viejas; por lo inexorable de la probabilidad y por los niveles de riesgo que significa navegar en las Galápagos, alguna vez tenía que producirse un accidente de encallamiento de una NAVE TANQUERA y que derrame toda su carga de combustible; por que encallamientos de cargueros, pesqueros y de turismo han pasado, pasan y pasarán. La tecnología avanza y los métodos de navegación son modernos y seguros, pero siempre estamos sujetos al error humano. Sin embargo lo que pasa en Galápagos es diferente, razón por la que se debe, mejor dicho se debió estar con las pilas puestas; y es por lo siguiente:

Cientos de naves ingresan a Guayaquil por el Río Guayas o el Estero Salado; y de tantos viajes siempre existe esa probabilidad de que alguna se vare, sucede casi a diario. Pero en el Guayas y el Salado el fondo marino es un lodo orgánico suave, cuando sube la marea la nave flota y casi no pasa nada. Una simple "hacha" al comandante o capitán y sanseacabó. Pero en Galápagos... ¡AYAYAY, si dueeele!. Son islas volcánicas cuyo fondo marino es de rocas filudas que al menor contacto... CORTAN EL CASCO COMO QUESO. Esto se agrava más por la ausencia total de facilidades e instalaciones portuarias, marítimas y de navegación en todo el archipiélago; en especial cuando se navega en las noches.

Sobre esto recuerdo lo siguiente: allá por 1990 yo era miembro del Directorio de INGALA, en una visita de trabajo noté que el Parque Nacional Galápagos, hoy la AUTORIDAD OMNÍMODA en las islas, tenía una nave llamada "Beagle", regalada por Inglaterra para sus investigaciones y trabajos. Una noche entrando a Santa Cruz se equivocó el capitán y se quedó como monumento en la isla. En vista de este accidente lamentable, los británicos regalaron otra Beagle y en su viaje de venida, al capitán se le ocurrió otra vez entrar de noche ... ¿y no saben que pasó?. También se subió a la isla y quedó de monumento acompañando al solito primer Beagle.

En esa época sugerí a los "duros" del Parque y las autoridades del archipiélago, que se limite en forma total el ingreso de todo tipo de naves a los puertos de Galápagos (si se pueden llamar puertos) cuando no existe la luz del sol; y les recomendé e insistí en la necesidad de las instalaciones marítimas y portuarias, incluyendo canales de ingreso seguros...!nadie me hizo caso!. Esto es justamente lo que le pasó al Jessica.

Lo que acabo de relatar, es el fondo de la problemática de todo el archipiélago. Galápagos, tiene el Parque, el INGALA, el Consejo Provincial y los Consejos Cantonales, que poco o nada hacen o pueden hacer para resolver estos asuntos vitales, por dos razones:

La primera se debe a su poco conocimiento de causa e inseguridad en tomar acciones y resoluciones. Esta indecisión e inseguridad están acompañadas de una gran dosis de provincialismo y a veces politiquería. Pero la más grave razón, por lo que este asunto no se ha podido resolver es por que, hasta 1998 Galápagos era manejada en forma solapada desde Quito; el organismo a cargo del desarrollo, el INGALA, era y es adscrito a la Presidencia de la República. Pero a partir de 1998 que se emite la Ley Galápagos publicada en el Registro Oficial 278 del 18 de marzo; Galápagos pasa a ser una República Autónoma e Independiente con su Propio Mar Territorial, Plataforma y Zócalos Marinos. Pero manipulada y manejada por los organismos centralistas, con máscara de ambientalistas, que por medio del Parque Nacional Galápagos ejercen su soberanía total. Así tampoco intentan resolver las necesidades marítimas y portuarias de Galápagos, porque simplemente NO SABEN de cosas del mar.

Esta ley arbitraria, que es obsoleta por que está en contra de la actual Constitución en la definición de loa Regímenes Espaciales, fue redactada por los grupos de poder que manejan el turismo de Quito a Galápagos; entrega por el Art. 15 a la Dirección del Parque Nacional Galápagos, la administración y manejo de la reserva marina, en cuya zona EJERCERÁ JURISDICCIÓN y competencia.

Resulta que el Director del Parque, de pronto se transforma al estilo de Cristóbal Colón, en Almirante de la Mar Océano (de Galápagos). Este señor Zar y Soberano de su propio Mar Territorial y República, ya tiene su propia armada; dos unidades pintadas al estilo de las armadas del mundo. Una es el BAPNG “GUADALUPE” y la otra el BAPNG “SERENITY”. Estas embarcaciones civiles, tripuladas por civiles; imponen el terror en las embarcaciones que intentan surcar por su mar; y como denuncia el presidente de ATUNEC, se ha dedicado a perseguir a la flota atunera, cuya producción es hoy en medio de esta mega crisis, una de las pocas fuentes de riqueza y empleo. Este “Almirante”, desconoce a la autoridad y las atribuciones constitucionales de la Armada, Dirección de Pesca y la integridad misma del Ecuador; impone su propia Ley a rajatabla. ¿Que dice el Alto Mando de las FFAA, de este su colega Almirante y las correrías de su armada?.

La Ley Galápagos, es la expresión de la IRRESPONSABILIDAD, politiquería y manipuleo, da atribuciones absurdas a entes que no tienen la infraestructura, experiencia, formación ni objetivos; y que además entran en conflicto con las instituciones y funciones básicas del Estado y su Constitución. También discrimina a muchos ecuatorianos, en el trabajo, propiedad y comercio.

Por último en este caso, es fundamental y necesario analizar con cabeza fría toda esta maraña producto de este desastre ecológico, para que no ocurran otros JESSICAS. No es hora de buscar responsables y culpables solamente, que de existir deben ser sancionados...esto NO RESUELVE ESTE SIEMPRE LATENTE PROBLEMA. Es la hora de las verdaderas acciones para PRIMERO, dotar a Galápagos de la infraestructura marítima y portuaria necesaria, para garantizar una NAVEGACIÓN SEGURA y una carga y descarga fluida de los suministros y abastecimientos que por mar van desde Guayaquil, incluyendo combustible. SEGUNDO, es la hora de hacer rectificaciones para no distorsionar la unidad e integridad nacional; para que Galápagos siga siendo parte de Ecuador y no una república independiente manejada por un centralismo ignorante de lo que significa UN ARCHIPIELAGO EN MEDIO DEL OCEANO; pero manipulado y al servicio de los operadores turísticos. Y TERCERO, también es la hora de hacer rectificaciones para que organismos como el Parque, que tiene la función específica de la conservación del ecosistema del archipiélago, lo cumplan bien, que no se confundan en sus objetivos y funciones fundamentales; y además, no traten de reemplazar a instituciones básicas del Estado, en el control de una parte de un mar que es de todos los ecuatorianos.