

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO, AMBIENTE Y TERRITORIO  
CONVOCATORIA 2012-2014**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS  
SOCIALES MENCIÓN GOBERNANZA ENERGÉTICA**

**SUSTENTABILIDAD Y TRANSPORTE. UN ANÁLISIS CRÍTICO DEL  
MODELO DE MOVILIDAD EN SANTA CRUZ, GALÁPAGOS**

**JONATHAN DAVID GUIJARRO GAONA**

**FEBRERO 2015**

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO, AMBIENTE Y TERRITORIO  
CONVOCATORIA 2012-2014**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS  
SOCIALES MENCIÓN GOBERNANZA ENERGÉTICA**

**SUSTENTABILIDAD Y TRANSPORTE. UN ANÁLISIS CRÍTICO DEL  
MODELO DE MOVILIDAD EN SANTA CRUZ, GALÁPAGOS**

**JONATHAN DAVID GUIJARRO GAONA**

**ASESOR DE TESIS: NICOLÁS CUVI**

**LECTORES/AS: TEODORO BUSTAMANTE  
PEDRO ALARCÓN**

**FEBRERO 2015**

## **DEDICATORIA**

A la familia. A la familia escogida y la gente de Santa Cruz Galápagos.

## AGRADECIMIENTOS

Siempre a mi madre, mi primera maestra.

A la familia; hermanos, tíos, sobrinos. A la familia escogida. A mi Teo.

A mi Malú, por el apoyo total e incondicional en todo el tiempo que nos conocemos. El camino recién empieza.

A FLACSO y los profesores por el conocimiento nuevo, por ampliar el panorama que tenía.

A todos los compañeros, pero especialmente a mis dos mejores amigas con las que compartimos todos los estudios superiores y dos tesis. A Sofy y Malú

A mi asesor de tesis Nicolás Cuvi y a Daniel, Gabriela, Manuel y Sofy, compañeros del taller de tesis que marcó el camino para este trabajo. A Hernia.

Un agradecimiento especial a la familia Buitrón López por la ayuda durante mi estadía en Santa Cruz.

A las personas de Santa Cruz que permitieron ser entrevistados y a la gente que colaboró con información y datos extraoficiales.

A la luna que acompañó este proceso, y a los sonidos que juntos forman sentimientos y emociones.

## ÍNDICE

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
RESUMEN .....	9
INTRODUCCIÓN .....	11
Pregunta de investigación: .....	18
Hipótesis: .....	18
Objetivo General: .....	18
Objetivos específicos: .....	18
Metodología .....	19
CAPITULO I .....	22
SUSTENTABILIDAD, CAMBIO DE ÉPOCA E IDENTIDAD .....	22
Movilidad sustentable .....	26
Las alternativas al combustible fósil. Experiencias buenas y malas.....	30
Destacarse de los demás. Distinción de Bourdieu .....	35
Identidad galapagueña .....	36
Construyendo la identidad .....	42
La <i>continentalización</i> en Santa Cruz .....	43
CAPITULO II.....	45
NORMATIVA, INSTITUCIONALIDAD, TRANSPORTE Y MODELO DE MOVILIDAD .....	45
Marco Normativo.....	45
Instituciones .....	47
Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG) .....	47
Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (GADMSC) .....	48

Transporte terrestre en Santa Cruz.....	49
El camino hasta la parte alta.....	52
Viajando en chiva.....	53
Transporte blanco.....	56
El “boom” de las motos.....	57
Transporte y sustentabilidad en Santa Cruz.....	60
Análisis del Plan de Movilidad del CGREG.....	64
Análisis del Plan de Movilidad del GADMSC.....	67
FUNCAVID y la bicicleta como vehículo oficial.....	70
CAPITULO III.....	73
ACTORES Y PERCEPCIONES DE LA MOVILIDAD EN SANTA CRUZ.....	73
Percepción sobre transporte público.....	73
Percepción sobre movilidad y sustentabilidad.....	76
Percepción sobre el marco normativo y el control en el ingreso de vehículos.....	79
Percepción sobre el concepto de continentalización en el modelo de movilidad.....	84
CAPITULO IV.....	89
DISCUSIÓN.....	89
La quimérica sustentabilidad en el transporte de Santa Cruz.....	89
Competencias y pugna.....	95
Lujo y necesidad.....	96
La continentalización como actor de la movilidad.....	100
Control escaso y equilibrio en el transporte.....	103
CONCLUSIONES.....	104
BIBLIOGRAFÍA.....	108

## **Índice de figuras.**

Figura 1 : Mapa de Santa Cruz .....	12
Figura 2: Cuadro de distribución general de la población de Galápagos. Población y tasas de crecimiento anual de Galápagos desde 1950 a 2010 .....	13
Figura 3: Gráficos de frecuencia de uso de los diferentes medios de movilización.....	63
Figura 4: Portada del plan de movilidad del CGREG .....	64
Figura 5: Portada del plan de movilidad del GADMSC.....	68
Figura 6: Consumo anual en 10 años en Kwh de la isla Santa Cruz .....	93

## **Índice de tablas.**

Tabla 1: Frecuencia de movilización por tipo de vehículo o caminata .....	15
Tabla 2: Cooperativas de camionetas del cantón Santa Cruz.....	56
Tabla 3: Principales demandas de transporte en Santa Cruz .....	66
Tabla 4: Planes, programas y proyectos en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial .....	69

## **Índice de Fotografías**

Fotografía 1: Campo de paneles solares en Santa Cruz y molinos para la generación eólica en Baltra.....	17
Fotografía 2: Chiva siendo abordada por pasajeros en Bellavista.....	54
Fotografía 3: Parada de transporte “Tropidurus” (carpa verde) en Puerto Ayora .....	55
Fotografía 4: Chiva en hora pico (13:00 pm) en Puerto Ayora .....	55
Fotografía 5: Camioneta en Bellavista 07:00 am .....	57
Fotografía 6: Motos parqueadas cerca al malecón de Puerto Ayora .....	59
Fotografía 7: Vehículos parqueados en las orillas de las ciclovías .....	60
Fotografía 8: Las regeneradas avenidas Charles Darwin y Baltra (respectivamente) con sus ciclovías.....	62
Fotografía 9: Bicicletas parqueadas en las afueras de un edificio.....	72
Fotografía 10: Parqueadero de bicicletas en el malecón de Puerto Ayora .....	72
Fotografía 11: Bus del GADMSC realizando recorridos escolares.....	73

Fotografía 12: Paisaje cotidiano frente al malecón de Puerto Ayora .....	83
Fotografía 13: Imagen de una estación de carga en Ventotene, Italia .....	91
Fotografía 14: Imagen del tipo de vehículos que el CGREG quiere para Santa Cruz ...	94
Fotografía 15: Motos amontonadas en un parqueadero.....	100



## RESUMEN

El presente trabajo tuvo como objetivo el estudio de la movilidad terrestre en la isla Santa Cruz, Galápagos, desde una perspectiva social. El contexto de este lugar, único en el mundo, ha dado pie para que el tema del transporte se desordene hasta el punto de dejar de lado los preceptos de conservación y sustentabilidad que las islas Galápagos tienen como bandera a nivel mundial.

El Estado, a través de su brazo gobernador en Galápagos, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos y también el Municipio de Santa Cruz, ha propuesto soluciones para solventar la falta de transporte público, la poca aplicación de políticas públicas y el cambio en el modo de vida isleño por causa de la continentalización; estas variables forman el problema de la movilidad en Santa Cruz. Sin embargo la falta de gobernanza y el no saber quién tiene la competencia del transporte, ha hecho que los planes se queden en eso y la población siga esperando soluciones. Este trabajo obtuvo resultados en conocer el por qué de la falta de gobernanza, en saber por qué las competencias no son en realidad de quien corresponden y entender por qué los planes no pasan a hechos concretos.

A través de la observación, la investigación bibliográfica y el análisis de las percepciones de actores sociales clave en el tema de la movilidad de la isla, se logró constatar que factores como la identidad y la distinción son una parte del problema de la movilidad en Santa Cruz. La comunidad de la isla ha ido cambiando en su afán de tener un modo de vida igual al del continente; son varias las razones que este trabajo ofrece para explicar este fenómeno que Cristophe Grenier ha llamado *continentalización de la isla* (Grenier, 2007).

La movilidad en Santa Cruz puede estar relacionada con el concepto de Grenier, pues la gente busca movilizarse, y si lo puede hacer cómodamente (como en una ciudad) mucho mejor. En este punto, el presente trabajo analizó las relaciones entre el contexto cultural, el afán de comodidad y los problemas en el modelo de movilidad. Sobre esto, la isla tiene un actor motorizado que ha logrado aceptación en la comunidad galapagueña, pese a la ilegalidad con la que muchas veces se lo ingresa a la isla.

Los factores para el modelo de movilidad en Santa Cruz se analizaron y con esa información se pudo concluir si la isla camina hacia la sustentabilidad del transporte o no lo hace.

## INTRODUCCIÓN

La isla Santa Cruz está ubicada en el centro del archipiélago de Galápagos con una extensión de 986 km<sup>2</sup>. La población de esta isla es la más grande en toda la provincia con 15.393 habitantes (INEC, 2013) dispersos en las diferentes parroquias, como se observa en la figura 1. Santa Cruz es el centro de mayor actividad económica en Galápagos; es la entrada obligada para el turista nacional y extranjero por su cercanía con la isla Baltra, donde se encuentra el principal aeropuerto del archipiélago: el Aeropuerto Seymour; pero no hay que olvidar que Galápagos también cuenta con otro aeropuerto para vuelos nacionales en la isla San Cristóbal y otro pequeño de vuelos internos en la isla Isabela. El turismo es parte vital en la economía de la isla y gran parte de la población se dedica a esta actividad.

El crecimiento demográfico en las islas siempre ha sido de constante aumento, esto se puede constatar en los censos poblacionales que dejan ver que: “Tradicionalmente Galápagos ha sido una de las provincias con mayor crecimiento porcentual de población, particularmente en las décadas de los años 80 y 90 cuando lideraba al resto de provincias con una tasa de crecimiento anual que casi alcanzaba el 6%”. Con la aprobación de la *Ley Orgánica de Régimen Especial para Galápagos* (LOREG)<sup>1</sup> el control migratorio se intensificó dando como resultado un descenso en la tasa anual de crecimiento que actualmente se encuentra en 3,3% “(...) lo que para el año 2011 significó un incremento aproximado de 848 personas nuevas en las islas” (León y Chóez, 2012: 46).

La tasa de crecimiento anual se ha mantenido baja en relación a años anteriores y eso es resultado de la buena gestión por parte de la autoridad migratoria de Galápagos que además tiene como herramienta a la LOREG. La siguiente figura muestra el aumento de la tasa y posterior descenso tras la aprobación de la LOREG.

---

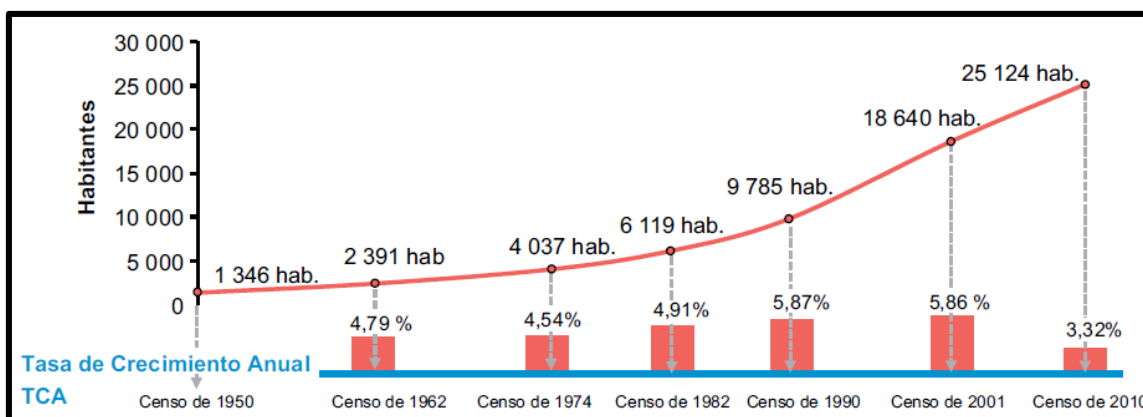
<sup>1</sup> Esta ley fue publicada en el Registro Oficial No. 278 del 18 de marzo de 1998.

**Figura 1 : Mapa de Santa Cruz**



**Fuente.** GADMSC, 2014. (Mapa de Santa Cruz)

**Figura 2: Cuadro de distribución general de la población de Galápagos. Población y tasas de crecimiento anual de Galápagos desde 1950 a 2010**



**Fuente:** León y Chóez 2012: 46. (Cuadro de distribución general de la población de Galápagos. Población y tasas de crecimiento anual de Galápagos desde 1950 a 2010)

Si bien es cierto que la tasa de crecimiento anual tuvo un descenso y se ha logrado mantener baja, tomando en cuenta el crecimiento de la tasa entre los años de 1990 al 2001 (y como se puede ver en la figura 2), también es cierto que la población ya existente demanda más recursos para su subsistencia. En Puerto Ayora, la ciudad más poblada de Galápagos con 11.974 habitantes (INEC, 2013), las diferentes actividades demandan constantemente recursos de todo tipo; tomando en cuenta que Puerto Ayora es un centro urbano, la demanda del transporte en esta ciudad se ha intensificado de manera enorme. Influye también el hecho de que esta ciudad sea la entrada para el turismo, de hecho el turismo, en estos últimos años, se concentra en las áreas urbanas y no solo en las naturales: “El aumento del turismo que permanece en los centros poblados en lugar de en alta mar, se ha incrementado. A partir del ingreso de LAN se nota el crecimiento de este tipo de turistas que visitan las zonas pobladas” (SENPLADES, 2010).

Las parroquias cercanas a Puerto Ayora también son un factor demandante de recursos. El cantón cuenta con dos parroquias rurales: Bellavista con 2.425 habitantes y Santa Rosa con 994 (INEC, 2013). La mayoría de recursos que estas parroquias demandan directamente dependen del transporte terrestre, por ejemplo, si una persona vive en la parroquia de Bellavista y trabaja en Puerto Ayora, necesariamente deberá tomar una *chiva* que es un camión transformado en bus, o un taxi para dirigirse a su lugar de labores. De hecho esto se lo puede vivir a diario en las parroquias aledañas.

La población cada vez se va expandiendo más en la isla, existen sectores como “El Camote” o “El Cascajo” en la vía a la playa “El Garrapatero” que está a unos 35 minutos en carro desde Bellavista. Este sector se ha ido poblando y la demanda de transporte es alta. La gente que vive en estos sectores, también tiene sus labores en Puerto Ayora entonces se ve en necesidad o bien de tomar una camioneta<sup>2</sup> o de adquirir por algún medio un transporte motorizado.

El problema de la movilidad engloba distintos sub-problemas como el riesgo de derrames por el ingreso de combustibles vía marítima, el riesgo de muerte para animales como aves e iguanas en las vías e incluso un problema social llamado “continentalización de la isla” (Grenier, 2007) el cual produce un impacto directo al ambiente pues la gente trata de emular el modo de vida del continente con todas las comodidades y problemas que esto implica. Santa Cruz ha visto hacerse realidad la *continentalización* en el área del transporte, particularmente con la introducción de motos a la isla.

Existe el “Reglamento Sustitutivo de Control de Ingreso de Vehículos Motorizados y Maquinaria a la Provincia de Galápagos”, aprobado por el Consejo del INGALA y publicado en Registro Oficial No. 555 del 24 de marzo del 2009, esta normativa regulaba el ingreso de los vehículos motorizados a las islas. Dicha norma en su art. 2 en el inciso 1 dice que se restringe de forma general el ingreso de vehículos motorizados como carros, motos etc. (INGALA, 2009). Hay que mencionar que las personas en general pueden hacer una solicitud de ingreso de vehículos al comité vehicular justificando su requerimiento para fines productivos y dicho Consejo rechazará o aprobará su solicitud. Sin embargo, desde comienzos de 2009 existía una moratoria que no acepta solicitudes de ingreso de vehículos motorizados bajo ningún concepto, exceptuando a las instituciones públicas. Actualmente, el reglamento tuvo una reforma en 2014 que deroga entre otras, la moratoria de no aceptar solicitudes de ingreso.

---

<sup>2</sup> La camioneta es utilizada como un taxi, de acuerdo al Informe Galápagos 2011-2012, este vehículo es utilizado al menos una vez a la semana por la población de Santa Cruz.

Datos extraoficiales<sup>3</sup> confirman que entre los años 2013 y 2014, ingresaron alrededor de 250 motos de manera ilegal a la isla de Santa Cruz, mismas que no cuentan con los permisos correspondientes para la circulación y se cree que ingresaron desde el Ecuador continental como repuestos para las motos que ya están en la isla. La forma de ingresar las motos es mediante el desarme del vehículo en el continente para luego enviarlo a Galápagos en varias cajas aduciendo un estatus de repuesto. Cuando los paquetes llegan a la isla se procede al ensamble del vehículo y posterior venta. Este procedimiento se realiza frecuentemente y de esta manera la gente obtiene un vehículo propio para su movilización.

El documento *Construyendo una movilidad terrestre responsable en Santa Cruz* (Bravo et al, 2013) que se encuentra en el Informe Galápagos 2011-2012, existen gráficos sobre el estudio que la fundación “Un Cambio Por La Vida” realizó para la elaboración del Plan de Movilidad Responsable para Santa Cruz. Uno de esos gráficos, deja claro el problema del aumento en el parque automotor de Santa Cruz pues, según este estudio, el vehículo más usado es el vehículo propio:

**Tabla 1: Frecuencia de movilización por tipo de vehículo o caminata**

Frecuencia de uso	Vehículo propio o familiar (%)	Camioneta de alquiler - taxi (%)	Bicicleta (%)	Camina (%)
Nunca	52	2	44	1
Casi nunca	3	12	4	3
Al menos una vez al mes	1	13	6	2
Al menos una vez al a semana	4	54	8	22
Diariamente	40	19	38	72
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Bravo et al. 2013. (Frecuencia de movilización por tipo de vehículo o caminata)

El problema de la movilidad no se limita a la entrada ilegal de motos, pues al ser un problema urbano tiene que ver también con la gente y la poca conciencia ambiental al momento de movilizarse. La movilidad es también un problema cultural que tiene que ver con el estatus que otorga el poseer un vehículo propio. La distinción o el destacarse

<sup>3</sup> Por datos extraoficiales me refiero a información obtenida por medio de algún conocido que labora en alguna institución que pueda proveer de datos a esta investigación.

de otros es algo que se logra a través de varios factores de la cotidianeidad como el consumo. David Orta dice:

“Bourdieu propone una diferenciación de clases atendiendo no únicamente a las propiedades o a las relaciones de producción sino a la manera en que estas propiedades en relación conforman un habitus de clase determinado y cómo éste se sostiene con las prácticas de las que es producto. (Orta, 2004).

La idea de *continentalización* va tomando fuerza en la identidad de la sociedad galapagueña y esto se traduce en cómo vive, cómo trabaja, qué come y por supuesto, cómo se moviliza la ciudadanía galapagueña.

Las instituciones encargadas han venido formulando políticas públicas sobre el tema de la movilidad, sin embargo no se ataca directamente el problema al momento de movilizarse dentro de la isla. Rosa Bravo dice sobre la importancia de la movilidad: “Es de tal importancia la competencia que tienen los municipios sobre la movilidad, que es una forma directa de contribuir a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.” (Bravo et al, 2013: 59). El gobierno municipal ha realizado campañas de concientización y mejoras en la infraestructura vial, pero no ha sabido incluir el tema de la sustentabilidad en el transporte, por ejemplo, en una ciudad como Puerto Ayora el transporte con bicicleta es viable e ideal pero no se impulsa el uso de este vehículo por parte de las autoridades.

Otro punto es el transporte público que no abastece a los pasajeros que tienen que movilizarse desde las parroquias de la parte alta a Puerto Ayora. Las chivas no satisfacen la demanda de transporte y aquí es donde aparecen las camionetas. Estos vehículos ofrecen un servicio muy cómodo y no pueden viajar más de 4 pasajeros (1 junto al chofer y 3 en el asiento posterior); el cajón de la camioneta sirve para llevar carga y muchas veces las bicicletas de los turistas que van a la parte alta para los paseos. Las camionetas tienen un costo de 2 dólares desde Bellavista hasta Puerto Ayora y estos vehículos de a poco van monopolizando el sistema de transporte en la isla por causa del deficiente y casi inexistente transporte público. Esto ha dado pie para que los conductores de las camionetas cobren una tarifa “alterna” a la permitida.

La matriz energética de Galápagos se alimenta mayormente de combustible fósil; el diésel se utiliza para el funcionamiento de los generadores de electricidad y también para uso en vehículos terrestres y marítimos. También existe la gasolina de tipo extra que



es más utilizada por vehículos medianos y motos. Se ha intentado cambiar la matriz energética en varios momentos con ayuda de la cooperación internacional, sin embargo no se ha logrado del todo este objetivo. En Santa Cruz se está implementando desde los últimos 5 años un plan de energía eólica y fotovoltaica (que pueden ser observados en la foto 1) y que según cálculos de ELECGALAPAGOS S.A<sup>4</sup>, reemplazara entre un 20 y 30% la energía obtenida por combustible fósil.

En el área de la movilidad existe un plan del Consejo de Gobierno de Galápagos (CGREG)<sup>5</sup> que propone un cambio del combustible fósil hacia la electricidad, sin embargo, aún no se define la factibilidad en la aplicación de esto que el CGREG ha denominado *electromovilidad*.

**Fotografía 1: Campo de paneles solares en Santa Cruz y molinos para la generación eólica en Baltra**



**Fuente:** David Guijarro, 2014. (Campo de paneles solares en Santa Cruz y molinos para la generación eólica en Baltra)

<sup>4</sup> ELECGALAPAGOS S.A es la empresa eléctrica provincial de Galápagos y tiene como objetivo generar, transportar, distribuir y comercializar energía eléctrica en toda la provincia.

<sup>5</sup> El Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG) es el máximo representante del Estado en la región insular y es “el organismo responsable de la administración de la provincia, la planificación y el Ordenamiento Territorial, el manejo de los recursos y la organización de las actividades que se realizan en Galápagos, para garantizar la conservación del patrimonio natural del Estado y del Buen Vivir.” (CGREG, s/f)

La movilidad trae consigo repercusiones al medio ambiente y Galápagos al ser un ecosistema frágil sufre en mayor medida este problema. Los vehículos terrestres necesitan mantenimiento mismo que genera desechos y la gestión de estos muchas veces no es la adecuada. Otra necesidad de los vehículos es el combustible que al ser trasladado en barco desde el continente, tiene un riesgo de derrame como ocurrió en enero de 2001 con el buque “Jessica”<sup>6</sup>.

### **Pregunta de investigación:**

¿Cuáles son los factores que están llevando a Santa Cruz a un modelo de movilidad insustentable y poco acorde con la conservación del ecosistema insular?

### **Hipótesis:**

Los factores que inciden en la insustentabilidad del modelo de movilidad en Santa Cruz son: la *continentalización* de la isla reflejada en la identidad y particularmente en el tema de movilidad; la falta de transporte público; la escasa aplicación de políticas públicas en el tema de movilidad en Santa Cruz.

### **Objetivo General:**

Estudiar los factores que han llevado y están llevando a que el modelo de movilidad en la isla Santa Cruz sea insustentable en el mediano y largo plazo.

### **Objetivos específicos:**

- Analizar el territorio de Santa Cruz y su ordenamiento en relación con la movilidad en el año 2014.
- Estudiar las percepciones de diversos actores e instituciones sobre el modelo de movilidad y transporte de la isla.
- Investigar como la identidad galapagueña influye en el modelo de movilidad de Santa Cruz.

---

<sup>6</sup>Según un boletín de prensa del Parque Nacional Galápagos: “En enero de 2001, el Buque Jessica que contenía 160 mil galones de diésel y 80 mil de bunker, encalló frente a la costa de San Cristóbal, provocando el derrame de dichos combustibles (PNG, 2013)

## **Metodología**

La metodología que se usó en este trabajo es de tipo mixta, cualitativa y cuantitativa. Se analizaron las opiniones y percepciones de actores clave en el tema y también se analizaron datos de fuentes primarias para detectar qué piensa la gente y conocer qué dicen los documentos oficiales sobre: transporte público, movilidad y sustentabilidad, marco normativo e institucionalidad y continentalización y distinción.

Se realizó un trabajo de análisis bibliográfico y de documentos públicos (ordenanzas, reglamentos e información estadística) que se pudieron recabar. La información fue recolectada entre el Municipio de Santa Cruz (GADMSC) y el Consejo de Gobierno (CGREG). Toda la información recogida de las instituciones es autorizada para el uso académico.

También se hizo un trabajo de observación de al menos 3 horas diarias por un periodo de 3 meses en el territorio urbano de la isla. La observación se realizó en las parroquias Bellavista y Santa Rosa y en el centro urbano de Puerto Ayora. Con un diario de observación se pudo constatar entre otras cosas:

- cómo funciona el modelo de movilidad
- la interacción de los diferentes actores de la movilidad
- las distintas horas pico de la isla
- el alza de la tarifa de las camionetas en distintas horas y días

La observación permitió conocer factores que no es posible encontrar en fuentes bibliográficas o en las entrevistas

Para conocer la percepción de la gente, se realizó una entrevista semi-estructurada de ocho preguntas a actores clave dentro del tema y de esta manera conseguir la información para el análisis. Los actores clave de este trabajo se seleccionaron de acuerdo al grado de responsabilidad y participación en la movilidad de Santa Cruz, de esta manera se entrevistó a los siguientes actores:

- Un peatón (JL, 2014 entrevista 1) que fue escogido cuando se realizaba la observación. Fue consultado si quería ser parte de una entrevista para un trabajo académico y accedió.

- Una ciclista (KL, 2014 entrevista 2) que fue escogida por recibir un reconocimiento del Parque Nacional Galápagos (PNG) por movilizarse a diario en bicicleta.
- Vicepresidente de la Fundación “Un cambio por la vida” (FUNCAVID) (DP, 2014 entrevista 3). Esta fundación ha trabajado activamente en temas de movilidad sustentable y educación ambiental en Santa Cruz.
- Director del CGREG en Santa Cruz (JM, 2014 entrevista 4). El CGREG es el brazo del gobierno central en la provincia de Galápagos y es donde se elaboran las políticas públicas para la provincia.
- Técnico de la Secretaria Técnica de Planificación y Desarrollo Sustentable del GADMSC. (JC, 2014 entrevista 5). El municipio de Santa Cruz es un actor principal en el escenario de la movilidad de la isla y a través de la secretaria antes mencionada, elabora políticas para este sector.
- Gerente de la cooperativa de camionetas “Transgaltur S.A” (TR, 2014 entrevista 6). Este actor fue escogido por haber trabajado muchos años en el sector de camionetas para transporte en Santa Cruz.
- Vicerrectora del Colegio Nacional Galápagos (ML, 2014 entrevista 7). Esta entrevista se realizó para conocer la percepción de una persona que ha vivido todo el proceso colonizador de las islas Galápagos. Para esta persona se realizaron otras preguntas aparte de las mencionadas anteriormente para conocer un poco de información histórica.

Las entrevistas fueron realizadas en los lugares de trabajo de los actores y se tuvo que respetar sus horarios y disponibilidad de tiempo. En el caso de los actores de las instituciones estatales (GADMSC y CGREG) se tuvo que posponer en varias ocasiones la entrevista por complicaciones en sus agendas. De igual manera el tiempo de la entrevista con estos actores fue más reducido comparado al de los otros actores. La entrevista a la vicerrectora del Colegio Galápagos sirvió para tener una referencia de cómo se vivió el modelo de movilidad en los primeros años de colonización urbana de las islas, y como fue cambiando con el paso del tiempo y la llegada de actores como la Fundación Charles Darwin.

Esta investigación está dividida en cuatro capítulos y conclusiones, en los cuales se analizarán y discutirán los distintos factores del problema encontrado en el modelo de movilidad de Santa Cruz.

En el primer capítulo se analizó, a través de la teoría, a la sustentabilidad y cómo este concepto es abrazado en el área de la movilidad; también se describieron algunas experiencias sobre movilidad sostenible, para luego analizar el tema de la identidad galapagueña y el concepto de *continentalización* en Galápagos.

En el segundo capítulo se estudió el marco normativo de la movilidad en Santa Cruz y las instituciones que intervienen. Se hizo un análisis del transporte en la isla, conociendo un poco de historia y los actores que hacen posible el escenario de la movilidad, también se revisaron los planes de movilidad del CGREG y el GADMSC y cómo la FUNCAVID ha aportado para lograr la sustentabilidad en el modelo de movilidad.

En el tercer capítulo se analizaron las percepciones de los actores clave entrevistados y en el cuarto capítulo se discuten los resultados obtenidos. Para finalizar, esta investigación cuenta con un capítulo dedicado a varias conclusiones sobre la sustentabilidad y su relación con el modelo de movilidad en Santa Cruz.

## CAPITULO I

### SUSTENTABILIDAD, CAMBIO DE ÉPOCA E IDENTIDAD

La sustentabilidad como tal, es un término que deriva (o al menos así se pensaría) del desarrollo sustentable, concepto acuñado dentro del “Informe Brundtland”<sup>7</sup> en el cual se explica que el desarrollo sustentable permite satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer a las generaciones futuras de satisfacer sus necesidades. Sin embargo, esta definición se contradice en sí misma; Martínez Alier explica que “cualquier uso de recursos no renovables, por pequeño que fuese, sería incompatible con la sustentabilidad” y si la idea del desarrollo sustentable es mantener el patrimonio natural y “(...) usufructuar de modo que mantenga la capacidad de cumplir sus diferentes funciones”, (Martínez Alier y Roca, 2001: 367) estaríamos ante una incongruencia en el concepto. Se debe decir también que el desarrollo sustentable como concepto data del año 1987; en más de dos décadas la realidad debió haber cambiado y dar como resultado ideas distintas que definan a la sustentabilidad sin tener que regresar a ver al informe realizado por la ex primera ministra de Noruega Gro Harlem Brundtland.

Entonces, ¿qué es la sustentabilidad? Según Martínez Alier es el uso eficiente de los recursos pues “no usar un recurso que tampoco se podrá utilizar en el futuro en nada ayuda, en principio, a las generaciones futuras.” (Martínez Alier y Roca, 2001: 370). Una sociedad no puede (ni debe) regresar a la edad de piedra para ser sustentable, no es lógico; el uso del *stock* natural se ha venido realizando desde siempre y gracias a eso han sido posibles grandes avances en la sociedad. Sin embargo, el afán de comodidad y las ideas de desarrollismo hicieron que el uso del recurso natural, se vuelva cada vez más indispensable en el día a día, al punto de atentar contra la naturaleza para beneficiarse de ella.

Es necesario enfatizar que el no uso del *stock* natural no es sustentabilidad; para Naredo es necesario conservar el valor del *stock* del capital, por ejemplo, las rentas generadas por la minería o el petróleo. Esto permitirá a las generaciones futuras seguir

---

<sup>7</sup> Fue un informe elaborado por la ONU y coordinado por la Primera Ministra de Noruega de ese año. Originalmente se llamó “Nuestro Futuro Común” y en él se utiliza por primera vez el término *desarrollo sostenible*.

produciendo y beneficiándose como lo hace la actual generación (Naredo, 2011). En el espíritu del anterior ejemplo podemos decir que la sustentabilidad no es un alejamiento total de la actividad extractiva (de cualquier índole), sino un acercamiento a la eficiencia en dicha actividad.

La sustentabilidad también ha sido abrazada como la unión entre “desarrollistas” y “ambientalistas”. Dixon y Fallon explican que: “la sustentabilidad parece ser aceptada como un término mediador diseñado para tender un puente sobre el golfo que separa a los ‘desarrollistas’ de los ‘ambientalistas’”. (Dixon y Fallon, 1991). Sin embargo existen enfoques críticos a este argumento que dicen que el eje del discurso del desarrollo sustentable es la producción, y al respecto Naredo señala a Solow y dice lo siguiente:

Para Solow lo que debe ser conservado es el valor del stock de capital (incluyendo el capital natural) con el que cuenta la sociedad, que es lo que, según este autor, otorgaría a las generaciones futuras la posibilidad de seguir produciendo bienestar económico en igual situación que la actual. (Naredo, 2011: 52)

Las rentas de una actividad que involucre al capital natural como un *input* en el proceso productivo, son las que en el futuro permitirán a las generaciones seguir “desarrollándose”, y es en este punto donde Naredo hace énfasis en que la sustentabilidad consiste en la conservación de estas rentas. Entonces, el cuidado de las rentas y la eficiencia en el uso de los recursos serían la receta para la sustentabilidad, se podría decir que sí y además unas efectivas buenas prácticas ambientales serían las generadoras de esta tan nombrada eficiencia en el uso de recursos; prácticas como el reciclaje, la reutilización o el buen uso de recursos como el agua, que serían un sinónimo de eficiencia. Y de hecho es así, pues el usar determinado recurso más de una vez es eficiente; pero al respecto Martínez Alier y Roca señalan que el reciclaje, tiene un doble sentido ambientalmente hablando. Los autores explican que el uso de energía para reciclar determinado recurso, a veces supera el uso de energía para la fabricación del mismo y que si bien, esta práctica puede alargar la vida del recurso no hace que la extracción de este disminuya (Martínez Alier y Roca, 2001: 371). Es imprescindible el uso de buenas prácticas ambientales, siempre y cuando, estas no signifiquen más gasto que ahorro, esto nos dicen los autores.

El concepto propuesto por Martínez Alier y Roca tiene una máxima que dice: “la idea central de este concepto es la de mantener el patrimonio natural, considerar a la naturaleza como un legado que hay que conservar, que hay que usufructuar de modo que mantenga la capacidad de cumplir sus diferentes funciones”. (Martínez Alier y Roca, 2001: 367). El concepto es claro: usar sin alterar y en lo posible conservar; la sustentabilidad es eficiencia cuando se extrae, cuando se usa y cuando se desecha, el ciclo debe cumplirse.

Para medir la sustentabilidad existe una diversidad grande de indicadores como la huella ecológica, la disponibilidad de agua, erosión del suelo, etc. Todo esto responde a saber si la actividad productiva no está por encima de la capacidad de carga de un barrio o una ciudad o un país. La capacidad de carga es, según Alberti y Bettini: “la capacidad de reacción (...) a esas presiones mediante procesos de autodepuración, absorción y reciclado de residuos, recuperando así recursos y manteniendo intactas calidades no renovables” (Alberti y Bettini, 1998: 183). Sin embargo Martínez Alier y Roca dan su posición de que la capacidad de carga no puede ser aplicada a los seres humanos y dan varias razones en las que se encuentran: la tecnología, el comercio, los territorios, etc. En el caso de los territorios, los autores dicen que “La territorialidad humana está construida social y políticamente.” (Martínez Alier y Roca, 2001: 399) dicha variable hace a los humanos competidores con otras especies. La capacidad de carga no es aplicable a los humanos por esta competencia.

Existe otro gran factor para lo que proponen Martínez Alier y Roca frente a la capacidad de carga: los humanos siempre estarán en constante crecimiento poblacional. La explosión demográfica es una variable importante dentro de la sustentabilidad; la fórmula es simple: mientras más gente exista, más recursos van a demandar y más explotación de dichos recursos se dará. En este contexto no es posible llegar a la sustentabilidad y la escuela *neomalthusiana* ha sido clara en su propósito de hacer que el mundo deje de crecer. Existen varios ejemplos de cómo se ha intentado impedir el embarazo en mujeres de países de América Latina por parte de gobiernos extranjeros, o más recientemente el caso chino sobre la política de familia con más de un hijo. Todas estas acciones, unas veces de estado y otras impuestas, ¿han tenido como finalidad la sustentabilidad?, en principio parecería que sí; sin embargo estas acciones muchas veces



han sido tomadas como mecanismos de control de países grandes sobre países pequeños (económicamente hablando). En sí, la sustentabilidad también tiene un lado político muy bien explotado.

Existen muchas maneras de definir a la sustentabilidad y Joseph Szyliowicz (citando a Daly) dice que ésta, debe basarse en tres principios:

1. los recursos renovables no se deben utilizar más rápidamente que sus tasas de regeneración.
2. los recursos no renovables no se deben utilizar con mayor rapidez que la puesta a disposición de sustitutos.
3. las emisiones de contaminación no deben superar la capacidad de asimilación del medio ambiente. (Szyliowicz, 2003)

En el primer principio se habla de los recursos renovables que según el autor, deben utilizarse conforme a sus tasas de regeneración; es decir, el agua no se podrá utilizar más rápido que su capacidad de regenerarse. Solo con este ejemplo podríamos pensar en que tan sustentable está siendo el barrio, la ciudad o el país donde vivimos. En el segundo principio se menciona a los recursos no renovables y el autor dice que no se los debe utilizar más rápido que su puesta a disposición de sustitutos; por ejemplo, no se debería consumir tan rápidamente petróleo para generar energía mientras no exista una alternativa a este recurso; a pesar de que las energías alternativas (eólica, fotovoltaica, etc.) cada vez más van ganando terreno en la carrera energética, aún es muy poca su oferta frente al petróleo. Y el tercer principio dice que la contaminación por cualquier tipo de actividad no debe superar la capacidad de carga del medio ambiente; las emisiones de actividades productivas no deben superar la capacidad de asimilación de la naturaleza.

Como se ha explicado anteriormente, la sustentabilidad responde a la eficiencia en el uso de los recursos. El no uso de los recursos no es sustentabilidad, pues no se debe volver a la edad de piedra para que una sociedad sea sustentable. Se debe también enfatizar en la conservación de las rentas de la actividad productiva, pues esto también favorecerá al desarrollo de las generaciones futuras. La sustentabilidad también responde a cuan rápidamente se use un recurso renovable frente a su tasa de regeneración; también responde a la rapidez de uso de un recurso no renovable frente a la generación de sustitutos y la sustentabilidad también responde a si las emisiones contaminantes de una actividad, superan o no la capacidad de asimilación del medio ambiente.

La sustentabilidad se inscribe en todos los ámbitos y áreas de la vida, al menos eso se esperaba; sin embargo, aunque la palabra sustentabilidad suene con más frecuencia, existen varios campos donde es muy difícil aplicarla.

### **Movilidad sustentable**

Con la aparición del vehículo a motor, las ciudades empezaron a experimentar un crecimiento; la gente podía vivir en un extremo de la ciudad y trabajar en el otro. El vehículo permitía desplazarse cuantas veces y por cuánto tiempo se necesite, esa era la filosofía del auto: transportarse libremente. Sin embargo las consecuencias de esta libertad para moverse, fueron inmediatas; el uso de recursos para la fabricación del vehículo y de la vía por donde debía transitar, era enorme, y mucho más grande era el consumo del combustible para hacer que el vehículo funcione; así nació una relación casi indisoluble entre el vehículo y el petróleo. Esta relación dejaría en el camino, consecuencias negativas para el medio ambiente. La libertad que el vehículo ofrecía también se acompañaba con un alto costo ambiental, pues cada metro recorrido con un vehículo significa una enorme cantidad de recursos utilizados. Una cita de Julio Pozueta dice:

(...) la posesión de automóviles y los índices de motorización aumentan en todo el mundo y con ellos el consumo de energías no renovables, la contaminación atmosférica, el ruido ambiental, la intrusión visual, los accidentes, el peligro y la congestión circulatoria. Y el problema sigue siendo el mismo: ¿hasta dónde estamos dispuestos a permitir que el automóvil modifique nuestras formas de vida? (Pozueta, 2000: 5)

Y es así como el vehículo se ha ido transformando en una maldición, necesaria en muchos casos, y autoimpuesta en otros. La ciudad ha ido cambiando las razones por las cuales desplazarse en auto y las distancias, esto como consecuencia del crecimiento exponencial que el sistema urbano ha sufrido y que seguirá sufriendo.

El sector del transporte consume enormes cantidades de recursos y energía para su funcionamiento; materiales para construcción de vehículos y para construcción de vías, son extraídos de manera imparable y frenética así como la explosión demográfica en el planeta, pues como se dijo anteriormente: mientras más gente exista, más demanda de recursos habrá, y el área del transporte es la que más consumo de energía requiere.

El área de la movilidad y el transporte funciona en su mayoría con refinados de petróleo y por tal motivo la demanda de este recurso crece rápidamente. El autor Szyliowicz al respecto explica:

Esta fuerte dependencia del petróleo tiene también importantes repercusiones ambientales porque provoca una ingente cantidad de contaminación. Existen tres problemas que causan gran preocupación. El primero es la contaminación del aire (...). Algunos estudios han demostrado que el transporte es responsable de casi el 90% de las emisiones de monóxido de carbono y de un gran porcentaje de otros contaminantes. Esto es particularmente patente en grandes ciudades de todo el mundo. El segundo problema es la contaminación causada por el ruido, que provoca daños psicológicos y fisiológicos a los seres humanos. El tercero es la contaminación del agua causada indirectamente por la filtración de combustibles y otros contaminantes en los aeropuertos, garajes, gasolineras y otras instalaciones, y directamente a través de la utilización de cursos de agua. (Szyliowicz: 2003)

El uso del petróleo para el sector del transporte está dejando consecuencias como el cambio climático debido al alto grado de contaminación por emisiones de gases nocivos para el medio ambiente. Otra variable no sustentable para este sector es el uso del espacio, en este caso para la construcción de vías. Existen lugares en los cuales las vías ocupan más territorio que lo que ocupan los asentamientos humanos como el caso de Los Ángeles en Estados Unidos. En esta ciudad, las vías pavimentadas ocupan aproximadamente el 65% del total del territorio (Szyliowicz: 2003). Otro uso del espacio viene de la congestión que los vehículos producen y que generan más demanda de transporte. La carretera se está volviendo un poderoso enemigo contra la movilidad sustentable, pues su uso demanda recursos y espacio. Se podría decir que inclusive, la carretera se vuelve en contra de la soberanía alimentaria y energética, pues el uso del espacio para construir la carretera le resta áreas grandes de terreno a la agricultura y a los proyectos de generación energética. Aunque esto es más bien una visión un tanto pesimista, sin embargo no debería sorprender el hecho de que algún día esto se vuelva un serio problema.

Si la movilidad y el sector del transporte demandan recursos y espacio para su correcto funcionamiento, ¿Cómo se define la movilidad sustentable? La respuesta es simple: uso eficiente de recursos es sustentabilidad.

La movilidad sustentable se inscribe dentro del concepto de sustentabilidad y propone un diseño de movilidad más amigable con el ambiente. Aparte debe ser eficiente en el uso de recursos y debe cuidar de no emitir más contaminación si el entorno no sabe asimilarla. La movilidad sustentable es un concepto más urbano y si hablamos de la ciudad como un sistema, hablamos de un flujo constante de energía y una demanda de recursos gigante. Muchas veces el estado no ha garantizado a través de política pública, un transporte sustentable y acorde a los preceptos conservacionistas para el medio ambiente. La movilidad en muchos lugares, no ha tenido un impacto que garantice el cumplimiento de los principios de sustentabilidad.

Para Carmen Lizárraga, la movilidad sustentable debe tener ciertas características que la diferencien del modelo de movilidad común; ella explica:

(...) la movilidad urbana sustentable ha de basarse en tres “pilares”: un uso del suelo que incorpore las necesidades de movilidad, la restricción del uso del vehículo privado y la promoción de un sistema de transporte público eficaz (...) La AIE propone una combinación de tres políticas para reducir el consumo de combustibles y de emisiones contaminantes en el sector del transporte: mejorar la eficiencia, hacer un mayor uso de los biocombustibles y adoptar vehículos eléctricos a base de hidrógeno (...). (Lizárraga, 2006: 305)

En todas esas características, es visible el factor eficiencia; se habla de eficiencia en combustibles, en el transporte público y en adoptar tecnologías más eficientes, sin embargo, esta eficiencia en la movilidad tiene un alto costo económico que en muchos lugares no es prioritario. A pesar de que la movilidad sea un factor directo en el desarrollo, los estados no suelen hacerle caso y no promueven políticas empeñadas en generar un cambio. El uso de combustibles fósiles es el primer y gran factor para que el modelo de movilidad actual no sea sustentable, pues al crecer el parque automotor de una ciudad, esa ciudad va a generar una gran demanda de combustibles y estos deberán ser producidos a través de la extracción del recurso primario, que es el petróleo, con todas las consecuencias que esta práctica conlleva. En síntesis, el actual modelo de movilidad basado en combustibles fósiles y crecimiento del parque automotor, no es para nada sustentable. No respeta ninguno de los pilares propuestos por Lizárraga y simplemente no es eficiente. A los ojos de conservacionistas, ecologistas y ambientalistas, el modelo de movilidad no es eficiente, pero para la gente común y corriente que se moviliza para

ir al trabajo, la movilidad cumple y es eficiente. A pesar de que se podría tener algo mejor, la gente solo quiere moverse, no importa cómo ni cuanto cueste.

Frente a esto también está el crecimiento de las ciudades que se expanden para recibir a más habitantes y por consiguiente las distancias se alejan. Autores como Miralles y Cebollada, dan su punto de vista sobre cómo está la realidad urbana actualmente; en su texto *Movilidad y Transporte. Opciones políticas para la ciudad*, ofrecen una visión de tres puntos en lo que el modelo urbano está convirtiéndose. Los autores explican que la ciudad se está configurando como creciente, fragmentada y desigual; creciente porque las ciudades crecen a un ritmo rápido y:

(...) utiliza una gran cantidad de espacio con una mínima implantación de usos, lo que produce una disminución de las densidades urbanas, un alejamiento entre actividades y la incorporación de nuevos sistemas urbanos que hasta entonces eran independientes. (Miralles y Cebollada, 2003: 10)

La ciudad se está volviendo fragmentada porque en su conjunto se nota la ruptura social, económica y funcional; “(...) una ciudad que marca la transición entre las distintas actividades, tipologías edificatorias y grupos de renta.” (Miralles y Cebollada, 2003: 10). Y la ciudad se configura como desigual porque es visible el hecho de que ciertos sectores gocen de todas las comodidades, servicios y seguridad; y otros sectores no lo hagan y en el caso del transporte:

Tampoco es igualitaria en lo que se refiere a la cobertura territorial de los medios de transporte de uso colectivo, que sólo cubren algunas partes del territorio urbano. Así, la mayor cobertura se da en las áreas más centrales y en los recorridos radiales, mientras que en las periferias y entre ellas el transporte privado es el medio más utilizado. (Miralles y Cebollada, 2003: 11)

La movilidad es un derecho que le está pasando factura al planeta, pues el poder adquisitivo va creciendo y esto permite que la gente decida tener su vehículo propio.

Sin embargo, la política sobre movilidad no es suficiente, se debe hacer un cambio integral para que la sustentabilidad pueda ser agregada como apellido a la movilidad. Sobre esto Carmen Lizárraga explica lo siguiente:

Una estrategia general de movilidad urbana sostenible debe estar integrada, a su vez, en un sistema global de sustentabilidad que permita cubrir las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacerlas. En concreto, un sistema de transporte sostenible debe permitir el acceso a los bienes y servicios, al trabajo, a la educación, al ocio y a la

información, de forma segura para la salud pública y la integridad del ambiente. Debe garantizar la equidad inter e intrageneracional, ser asequible, operar de manera eficiente y ofrecer diferentes modos de transporte para lograr una intermodalidad sin interrupciones. Asimismo, debería minimizar el consumo de recursos no renovables, reutilizar y reciclar sus componentes, y limitar las emisiones de ruido y de GEI a la capacidad del planeta para absorberlos. (Lizárraga, 2006: 306)

La integralidad de la que habla Lizárraga también tiene que ver con implementar políticas de ordenamiento territorial, hacer cambios en vías y fomentar el uso de vehículos como la bicicleta. La creación de políticas únicas que promuevan la sustentabilidad y la abracen como bandera, ese es el camino para llegar al modelo de movilidad ideal. Políticas integras y conjuntas que hagan un todo para llegar al objetivo, pues:

(...) existe la necesidad de integrar las distintas políticas (política económica, de ordenación del territorio, política social y educativa, política en materia de competencia) en pro de la sustentabilidad ambiental y social, ya que la política de transportes por sí sola no es suficiente. (Lizárraga, 2006: 306)

En este caso, la sustentabilidad para la movilidad no solo depende de la eficiencia, también es necesario el vínculo con otro tipo de políticas para lograr una integralidad que garantice al 100% la sustentabilidad en el transporte. Existen varios ejemplos sobre implementación de políticas de este tipo, el caso de la isla Ventotene en Italia que logro cambiar el transporte terrestre que funcionaba con combustible fósil, por un transporte eléctrico más amigable; además de favorecer las vías peatonales y crear grandes ciclovías (Calenne et al, 2010: 2). Este caso, ¿podría ser tomado como un modelo a seguir? Se puede decir que si y que no. Sí, porque el cambio en el uso de combustible fósil para el transporte es algo que todo el mundo debería empezar a hacer y evitar cargar de contaminación al ambiente; y no porque sencillamente no todas las ciudades son como la isla Ventotene. Existen verdaderas metrópolis que precisan del uso de vehículos para su normal funcionamiento, pero que con una adecuada política integral podría lograr la, aun quimérica sustentabilidad.

### **Las alternativas al combustible fósil. Experiencias buenas y malas**

Es innegable que existen alternativas para evitar daños ambientales por causa del transporte y de la movilidad; existen energías alternativas, políticas públicas que promueven el uso de vehículos como la bicicleta y en general un gran marco teórico del cual se podrían plantear varias alternativas más. Pero, ¿qué sucede para que no se vea el

efecto de esas alternativas? Muchas de las respuestas a esta pregunta suelen estar en la parte estatal. Gobiernos que no aplican políticas públicas por el costo político que esto implica y otros gobiernos que benefician a transnacionales petroleras e industrias de vehículos. Sin embargo, existen ejemplos de lugares donde sí se han buscado alternativas al modelo de movilidad para frenar el daño causado por el mismo.

Anteriormente se habló de la isla Ventotene en Italia y cómo cambiaron el modo de transporte de vehículos de combustión a vehículos eléctricos; esto significó un gran avance en el programa “Ventotene, isla de cero emisiones”<sup>8</sup> y como la isla es pequeña en densidad territorial, fue perfecta para probar el uso de vehículos eléctricos con el objetivo de replicar este mismo programa en otras ciudades italianas.

Las pequeñas furgonetas tienen una batería que le permite alcanzar velocidades de hasta 57 km/h, y esta batería se carga en un máximo de 2 horas. Esta carga se la realiza en centros de abastecimiento eléctrico que funcionan con paneles solares. En este caso se puede decir que la política pública es integral pues la carga de la batería de la furgoneta se lo hace con electricidad producida por paneles solares. Todo el ciclo es sustentable pues se está usando eficientemente el recurso.

Sobre la carga del vehículo eléctrico, los autores dicen:

One of the objectives of this project is to promote the use of EV recharged with renewable energy, avoiding increases in electricity generation with conventional sources and using the electrical grid as general energy storage. For this reason the charging stations will be integrated with photovoltaic generators with the general objective to study and promote the use of PV energy to charge EVs on the island territory. A first integrated PV station has been designed, built and installed for charging the electrical vehicles (...). (Calenne et al, 2010: 2).

El avance que Ventotene ha tenido referente a movilidad sustentable es grande, el ciclo de eficiencia se cumple y el programa seguirá avanzando hasta ser replicado en varias ciudades. Este es un ejemplo de cómo se pueden poner en práctica las alternativas al habitual uso de petróleo para el sector del transporte.

Así como Ventotene, existen otras ciudades que están buscando la sustentabilidad en el transporte a través del cambio del modelo de movilidad. Otro caso es el de la ciudad

---

<sup>8</sup> Traducción para el nombre original del programa “Ventotene Zero Emission Island”

de La Plata en Argentina que propone un modelo basado en el cambio del ordenamiento territorial que incluyan vías secundarias para bicicletas y en el uso de una red de transporte que, según el informe, significara un ahorro energético del 25% en relación al modelo actual. Sobre esto los autores explican:

Esta propuesta consideró al sistema de desplazamientos en su conjunto (automotor público y privado, bicicletas, ferrocarril y peatones, sistema de semaforización inteligente, estacionamientos, carriles exclusivos), promoviendo el sistema de transporte público a partir de programas integrales de concientización ambiental y urbano. La diferencia entre este esquema y el anterior reside en la racionalidad del conjunto, ya que concentra el transporte público automotor en dos ejes troncales, tres anillos concéntricos y una red de distribución barrial. El sistema de transporte público está servido por unidades de diferentes tamaños según el caudal de pasajeros. La propuesta contempla de esta manera una malla vial jerarquizada que al integrar igualmente las diferentes formas de movilidad posibilita un abanico de opciones que contribuyen a la libertad de los desplazamientos. (Ravella y Giacobbe, 2003: 23)

Los análisis de un modelo de movilidad sustentable son ahora muy comunes y se busca lograr el cumplimiento de la eficiencia en el transporte público o privado. En la parte del transporte privado, existen varias ciudades que han optado por un mecanismo muy discutido en sus logros. Ciudades como Bogotá o Quito han implementado al *pico y placa*<sup>9</sup> como una medida de restricción vehicular con el fin de reducir el tráfico y la consecuente congestión. Los resultados de esta medida son muchas veces muy deficientes, pues lo que podría pasar es que el conductor compre un auto con otro número de placa y seguir utilizando el vehículo.

Medidas como el *pico y placa* muchas veces suelen ser contraproducentes y el modelo de movilidad no cambia para bien. Esta medida ha demostrado no ser de mucha ayuda en el problema de la insustentabilidad de la movilidad y los gobiernos buscan otras maneras para lograr la transición hacia un modelo sustentable. Una alternativa es el uso de un sistema de transporte con paradas únicas y de carril exclusivo.

En ciudades como Bogotá (TransMilenio) y Lima (Metropolitano) se han implementado con éxito. Aunque no sea una medida que busque la sustentabilidad en la totalidad del concepto, es un intento por parte de los gobiernos en palear un poco el caos

---

<sup>9</sup> El *pico y placa* es una medida de restricción vehicular en la cual, se prohíbe el uso del vehículo en determinadas horas o días y que utiliza como guía a la placa del auto, para saber qué día tiene restricción.



vehicular de las ciudades. Cambiar el modelo de movilidad de una metrópolis como las antes mencionadas parecería un trabajo imposible, y en esencia se podría decir que es así; sin embargo se debe buscar la eficiencia en el uso de los vehículos y en el transporte público.

En Ecuador, se ha intervenido de manera muy esporádica y muchas veces deficiente en el área de la movilidad. Ciudades como Quito y Guayaquil, han buscado en los sistemas de transporte masivo como el *Trolebús* de Quito y *Metrovía* en Guayaquil, una salida al caos vehicular. El caso del *Trolebús* en Quito (1995), se podría tomar como un ejemplo en el cambio de modelo de movilidad pues este transporte funcionaba con electricidad (en un principio) y no consumía combustible fósil como lo hacían los transportes de esa época.

La ciudad de Quito en la última década ha tenido importantes avances dentro de las políticas de movilidad. La creación de ciclovías, que aunque no se encuentren ubicadas y señalizadas de la mejor manera, es un paso hacia la sustentabilidad. Otro punto es la creación de un servicio de bicicleta pública llamado “Bici Q” en el cual la suscripción no tiene costo y se puede usar una bicicleta por 40 minutos dentro del casco urbano de la ciudad. El servicio es muy exitoso y hoy es muy común ver a gente de todo tipo manejando bicicleta hacia el trabajo, universidad, etc. Otro programa emblemático de la bicicleta en Quito es el “Ciclopaseo” de los días domingo. Aquí se cierran al tráfico vehicular las principales arterias del centro/norte para dar paso a las bicicletas. Si bien esto es tomado como un paseo, la medida de a poco va creando conciencia en la ciudadanía de que si es posible movilizarse en bicicleta. La sustentabilidad en el modelo de movilidad de Quito está poco a poco siendo una realidad. Sin embargo es muy difícil el cambio total del modelo, se necesita mucho tiempo para lograr ese objetivo.

Muy pocas ciudades en Ecuador están llevando a cabo un plan para buscar la sustentabilidad en el modelo de movilidad. Sin embargo lejos del continente, en las islas Galápagos, la isla Santa Cruz cuenta con planes de movilidad que buscan hacerla más amigable y acorde con el concepto conservacionista del archipiélago.

Estos planes, si bien están pensados para todo el archipiélago, tienen especial énfasis en Santa Cruz por ser la isla con más población y por ser el centro económico de toda la provincia.

Uno de estos planes de movilidad se lo realizó luego de una investigación sobre todos los campos referentes al transporte y consumo de energía en la isla. Se observaron frecuencias de viajes desde la parte alta a Puerto Ayora, se hicieron censos de vehículos para saber el número óptimo para Santa Cruz, se buscó la opinión de la ciudadanía a través de encuestas y se realizó un estudio técnico acerca de cuál es el modelo de movilidad ideal para la isla.

Los resultados fueron que en Santa Cruz existe un superávit de taxis, que la ciudadanía se moviliza más en bicicleta y a pie y que el modelo de movilidad ideal es uno en el que los vehículos que funcionen con combustible fósil no existan y sean cambiados por vehículo eléctricos. Para el transporte público se propuso vehículos eléctricos y varias rutas para evitar así el monopolio de los taxis en la isla.

El Consejo de Gobierno de Galápagos, órgano máximo en la provincia, ha dejado en claro su deseo de regularizar a los vehículos ilegales pero también dejó claro que el plan de movilidad es lo primero. Santa Cruz podría ser la primera ciudad que cuente con un modelo de movilidad sustentable en el Ecuador.

## **Destacarse de los demás. Distinción de Bourdieu**

La sociedad siempre ha tendido a separarse a través de múltiples factores como la religión, la ideología política y hasta en la preferencia de un equipo deportivo. Todos quieren destacarse, salir de lo común y distinguirse de los demás por algo más.

Pierre Bourdieu caviló en este tema y en su texto *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto* da una serie de pautas para entender el fenómeno de la distinción en la sociedad. Su trabajo investigativo le permitió dar a notar el hecho de que las clases sociales tenían diferentes gustos y que en la clase alta o dominante (como la llama él), los gustos también diferían. El autor divide en tres categorías de consumo las diferencias de la clase dominante, explica:

La principal oposición entre los gustos de lujo y los gustos por necesidad se especifica en tantas oposiciones cuantas maneras diferentes existen de afirmar su distinción con respecto a la clase obrera y a sus necesidades primarias, o, lo que viene a ser lo mismo, cuantos poderes permiten mantener a distancia a la necesidad. Así, en la clase dominante se puede, (...) distinguir tres estructuras de consumos distribuidas en tres categorías principales: alimentación, cultura y gastos de presentación de sí mismo y de representación (vestidos, cuidados de belleza, artículos de tocador, personal de servicio). (Bourdieu, 2002: 182)

En el texto, Bourdieu hace un análisis de cuánto dinero gastan diferentes tipos de personas con diferentes oficios en estas tres categorías de distinción. En el texto se puede observar que las clases bajas, el proletariado, gasta en alimentación casi el mismo porcentaje del salario que gasta un patrono, sin embargo, la clase de alimento es muy diferente. Mientras el asalariado consume más alimento rico en calorías, el patrono consume un alimento más ligero en búsqueda de la esbeltez (Bourdieu, 2002: 185)

Una reseña sobre el texto de Bourdieu muestra claramente cómo se distinguen las diferentes clases sociales en cuestiones tan banales como la música; el texto dice:

(...) hay tres universos de gusto que se corresponden muy de cerca con diferencias en niveles escolares y pertenencia de clase social: el gusto legítimo, el gusto medio y el gusto popular. El primero se inclina por obras muy elaboradas, música brillante, pinturas clásicas, cierto cine y sus equivalentes en otros campos. El segundo se concentra en las obras menores de las artes mayores y las obras más importantes de las artes menores. El tercero es el gusto por la música más divulgada y, en general, por las obras de más fácil comprensión. Los tres universos de gusto están, a su vez, atravesados por la distinción entre fracciones más educadas y menos educadas, intelectuales y gente dedicada a los negocios. (Hernández, 2003: 32)

El ser humano siente la necesidad de destacarse y ser diferente a otro en búsqueda de la originalidad. El texto de Bourdieu es el producto de un arduo trabajo de investigación en el que se analizan los gustos en lo musical, lo gastronómico y lo artístico.

A pesar de que cada uno nace con una identidad original, la búsqueda por un tipo de originalidad específico se intensifica. El ser humano quiere destacarse y ser diferente de otro para ser original.

Para entender por qué la movilidad en Santa Cruz es diferente de otras ciudades y regiones, es necesario conocer a la gente y cavilar en la identidad de los galapagueños. Conocer el contexto permitirá hacer un análisis más completo sobre el comportamiento de los habitantes de la isla en torno a la movilidad terrestre.

### **Identidad galapagueña**

El contexto galapagueño no tiene una cultura ancestral fuerte que derive en hábitos y costumbres propias de Galápagos; el contexto galapagueño es un compendio de varias identidades ecuatorianas, varios dialectos, varias costumbres y tradiciones que hacen de la identidad galapagueña una mezcla del ser ecuatoriano. Es precisamente en esta mezcla en donde se puede decir que la sociedad galapagueña es una sociedad trasplantada pues sus primeros habitantes fueron colonos llegados del Ecuador continental con la tarea de hacer producir este nuevo pedazo de tierra nacional. De esta manera llegó gente desde la sierra y costa ecuatoriana, principalmente de provincias como Pichincha, Guayas, Manabí y Tungurahua (Ospina, 2003: 3). Los colonos llegaron principalmente a las islas Isabela, Santa Cruz, San Cristóbal y Floreana, dichas islas son las únicas pobladas del archipiélago y dentro de cada una se puede observar un patrón de costumbres y tradiciones que recuerdan a provincias específicas del Ecuador continental. Sobre esto, Pablo Ospina<sup>10</sup> tiene un amplio trabajo y ejemplifica estos patrones de la siguiente manera:

Por momentos, parecería que la fundamental fractura regional ecuatoriana se reprodujera en Galápagos. Si hacemos un examen de la historia electoral de la

---

<sup>10</sup> Pablo Ospina ha estudiado a las islas Galápagos desde un punto de vista antropológico y su trabajo sobre la identidad galapagueña es ampliamente conocido.

provincia en los últimos veinte años, veremos una reproducción curiosa de la fractura regional. En San Cristóbal predominan los partidos que predominan en la Sierra del Ecuador: Izquierda Democrática y Democracia Popular. En Santa Cruz, por el contrario, predomina el Partido Social Cristiano e incluso, por un breve lapso, el Partido Roldosista Ecuatoriano. Las tendencias vienen de antaño y sus inflexiones coinciden con las inflexiones del país. Como Galápagos es una "muestra" del país, sus resultados suelen coincidir de modo curiosamente sorpresivo, con los resultados nacionales. (Ospina, 2003: 4)

Las islas Galápagos serían entonces una muestra de ese universo llamado Ecuador; una muestra que ejemplifica a la sociedad ecuatoriana y permite observar costumbres trasplantadas, es decir, permite ver cómo los colonos se llevaron las costumbres de sus lugares de origen y las replicaron en las islas. Pero de esa misma manera como se replican costumbres heredadas del continente, también se puede ver como se adoptan nuevas costumbres.

Un ejemplo claro es la comunidad Salasaca<sup>11</sup> en Santa Cruz; es muy común ver a jóvenes Salasacas vestidos sin su característico traje y hablando con un dialecto y entonación que recuerda a alguna ciudad costeña del Ecuador continental. Con esto no quiero decir que se han olvidado de sus raíces, pero se puede observar que el entorno donde viven les ha cambiado su forma de vivir, hablar, vestir, etc. De alguna manera, estos jóvenes de la comunidad Salasaca, están construyendo una nueva identidad; no dejan de ser Salasacas pero ahora también son galapagueños. Y en cierta medida esa es la identidad del galapagueño, una identidad compartida por las costumbres heredadas y las adquiridas. Ahora los Salasacas trabajan en el mar, comen pescado y van de paseo a la playa todos los domingos, todo esto parecería impensable para alguien que no conoce que existe la comunidad Salasaca en Galápagos. Esta comunidad llegó en calidad de migrante en búsqueda de un futuro mejor, podría decirse que migraron buscando “el sueño galapagueño”, donde habrían muchos turistas y existía mercado para sus artesanías típicas.

Como este ejemplo, existen muchos más que comprueban que la identidad galapagueña es un conjunto de herencias, tradiciones y costumbres traídas a las islas. Y no solo por colonos del Ecuador continental, también han llegado extranjeros (europeos en su mayoría) que vinieron en la década de 1950 para encontrar una nueva vida en

---

<sup>11</sup> La Comunidad Salasaca es una comunidad indígena de la provincia de Tungurahua

Galápagos. Es común encontrar apellidos como Schiess, Kastdalen o el famoso Angermeyer<sup>12</sup>; estas familias se establecieron en Galápagos y formaron su vida, y hoy sus descendientes son una mezcla entre lo europeo y ecuatoriano. La mezcla es el factor determinante en la identidad galapagueña.

Actualmente existen ya cuatro generaciones viviendo en Galápagos y cada generación tiene su propio aporte para la construcción de la identidad. Por ejemplo, los jóvenes que están en los últimos años de bachillerato pueden unirse a varios programas de educación ambiental o voluntariados en las diferentes fundaciones que ahí existen. Ellos están aprendiendo un nuevo modo de convivir con el patrimonio natural de las islas; aprenden a cuidar ese patrimonio y de esta manera, ellos dejarán a las futuras generaciones una nueva pieza en el gran rompecabezas que es la identidad: la idea de que a Galápagos es un lugar único en el mundo y que se lo debe cuidar y conservar. Estas actividades se realizan en todas las instituciones educativas en todos los grados académicos. Sin embargo, en muchas ocasiones, este proceso de educación se ve empañado pues en el hogar no se lo refuerza; para poner un ejemplo: el niño en su casa sabe que es temporada de veda para la langosta, sabe que esta veda tiene como objetivo la conservación del animal, sin embargo, su padre que es pescador, dice que no importa, que las langostas no se van a acabar, que hace falta el dinero en casa y el prefiere seguir pescando y vendiendo.

Como este, hay muchos ejemplos que dejan ver que la mezcla de costumbres y (en este caso) valores, van construyendo de a poco la identidad galapagueña. No se puede decir que todo es malo, existen también muchos casos en donde los valores son reforzados en casa e instituciones educativas y esto también aporta su grano de arena a la identidad.

La educación en Galápagos tiene un fuerte contenido conservacionista y pretende dejar grabado el sentimiento de cuidar a las islas porque “yo vivo aquí”; la pertenencia permite que ese ideal de conservación y cuidado sea grande. Sin embargo, personalmente he visto como habitantes de Galápagos, cuando están en otras ciudades del Ecuador

---

<sup>12</sup> Gus Angermeyer fue un ciudadano alemán que llegó a Santa Cruz en la década de 1930 y se quedó, viviendo en una cueva, en la parte más alejada de la isla. Sus descendientes hoy son herederos de un amplio terreno en el mismo lugar donde vivía Gus, y se dedican a actividades turísticas.

continental, tienen unas no muy buenas practicas ambientales y al preguntarles porque hacen eso, ellos contestan: “es que no estoy en Galápagos y aquí ya está sucio”. Esto deja ver que, en el caso de algunos galapagueños, el sentimiento de cuidar la naturaleza solo aplica para el lugar del cual provengo. El sentido de pertenencia.

### *Los oficios*

Parte importante de la identidad galapagueña son los oficios. En el caso particular de Santa Cruz, esta isla ha sido por excelencia agrícola; las fincas de la parte alta han logrado consolidar de a poco el producto isleño. De igual manera la parte ganadera de la isla, se ha mantenido desde la época en la que se podía encontrar ganado salvaje, así como lo cuenta ML: “(...) nosotros teníamos que ir por el camino viejo hasta la parta alta a cazar ganado salvaje, cogíamos con carabina y ese mismo rato le hacíamos pedazos y nos llevábamos en los burros.” (ML, 2014, entrevista 7). La entrevistada cuenta como se hacía para adueñarse del ganado y de la tierra, misma que debía ser cercada y lo que se alcanzaba a cercar era propiedad del que lo hizo. De esta manera se ganaba la tierra en la época de los colonos, los llamados *pioneros*<sup>13</sup>; estos colonos llegaron atraídos con la promesa de “(...) mucha tierra fértil donde se daban productos de la sierra y de la costa (...)” (ML, 2014, entrevista 7) y que además tenía un generoso mar.

La llegada de los colonos era muchas veces solos o acompañados con sus esposas y en muy pocos casos con toda la familia. En esa época el trabajo agrícola era la forma de vida de la isla y sus primeros habitantes. Si no se producía no se comía, era simple.

La pesca es otro de los oficios que marcan la identidad en todo el archipiélago. Las actividades de pesca no empezaron tempranamente como lo agrícola; en esa época la pesca era únicamente para la alimentación del propio pescador; ya con el tiempo, la pesca se fue consolidando como un negocio y este ha dado resultados buenos y malos (malos ambientalmente hablando), sin embargo, el aporte a la identidad de este oficio es en cierta medida la gastronomía, y digo en cierta medida porque en Galápagos no existe un plato típico; la mezcla de costumbres y tradiciones se refleja en la gastronomía de las islas. Sin

---

<sup>13</sup> En Galápagos se les conoce como *pioneros* a los primeros colonos que llegaron a las islas, aquellos que tuvieron que vivir en un territorio totalmente nuevo y salvaje.

embargo, gracias a los pescadores galapagueños es posible comer langosta, langostino y canchalagua<sup>14</sup>. Todos estos productos han derivado en platos exclusivamente galapagueños como por ejemplo el ceviche de canchalagua.

Actualmente existen varios oficios que conforman la identidad galapagueña, por ejemplo el artesano, el camionetero, el operador turístico, el funcionario público o el que trabaja para una institución científica extranjera. Todos estos oficios forman parte del imaginario en Galápagos y todos aportan algo a la construcción de la identidad. Todos conviven y forman una sociedad, una sociedad que también tiene otro integrante que es parte importante de su identidad.

### *El encanto de las encantadas*

Todas las generaciones en Galápagos han debido vivir con el llamado “encanto” que es el medio natural de las islas, es decir, la flora y la fauna única que también habitan en el archipiélago y son también parte de esa identidad. Se podría decir que son los primeros habitantes de Galápagos que fueron destinados a vivir en una convivencia con otra especie. La convivencia está marcada por muchos eventos, algunos muy raros e inesperados como los pinzones que buscan comida en los restaurantes, las tortugas que caminan a un lado de la carretera o los lobos marinos que duermen en el muelle. Todo esto ha dado como resultado un modo de vida pacífico en la convivencia entre animales y humanos. El galapagueño no se asombra al ver algún suceso como los mencionados anteriormente, más bien seguiría de largo su camino sin inmutarse por la presencia de los animales. Esto es algo que solo los que viven en galápagos tienen, esa pasividad frente a hechos tan extraños y que a otro le dejarían asombrado.

Sin embargo, los “pioneros” consideraban a los animales endémicos como a cualquier otro, es decir, no existía el ideal de conservación; y no puedo imaginarme ninguna otra razón para esto que la simple supervivencia. La mayoría de personas en Galápagos admitirá que alguien de sus ancestros “pioneros” ha comido carne de tortuga, y esto por nombrar al animal insigne del archipiélago, porque “(...) antes se podía comer todo.” (ML, 2014, entrevista 7). La llegada del Parque Nacional Galápagos y la

---

<sup>14</sup> La canchalagua es un molusco muy abundante y apetecido en Galápagos



declaración de casi el 98% del territorio insular como reserva y parque nacional, logró poner a la naturaleza galapagueña en otro “estrato”. Cristina Ahassi lo explica así:

Pero la historia humana de las islas da un paso hacia fuera y se inmiscuye en asuntos globales como lo son las políticas de conservación y desarrollo sustentable... los animales endémicos de las islas ya no se encuentran a un mismo nivel que los introducidos, sino que elevan su cargo debido a sus características particulares (su endemismo) y devienen en personajes de mayor importancia, tanto así, que hasta la misma población humana de las islas queda marginada de este espacio de alguna manera sagrado, y se convierten en los personajes profanos de nuestra historia, cuyas tradiciones profanan también el espacio. (Ahassi, 2007: 173)

La población humana dejó de ser la prioritaria para convertirse en la invasora, esto tal vez se deba a las expediciones científicas que dieron como resultado la creación de instituciones como la Fundación “Charles Darwin” que tienen como objetivo el estudio para la conservación de las islas. De hecho los científicos y la misma fundación mencionada, tienen un alto aporte a la identidad galapagueña. El aporte está en el ideal de conservación, en la educación de la población para que mantenga conservado el patrimonio natural; la Fundación “Charles Darwin” es muy conocida por su trabajo científico en el área de conservación de las especies de Galápagos, con especial énfasis en las tortugas. De hecho solo basta nombrar a uno de estos animales para que el archipiélago venga a la mente: *Solitario George*<sup>15</sup>. Esta tortuga marcó un antes y un después en las islas, pues logró el reconocimiento de Galápagos a nivel mundial. Su soledad dio un aporte a la identidad galapagueña pues hizo famoso a todo el archipiélago y miles de turistas iban a la isla Santa Cruz para verlo. Esto significó un aumento en la primera actividad productiva de Galápagos: el turismo.

La actividad turística hace que se mantenga una relación muy intensa entre el Ecuador continental y las islas; intensa en el sentido de que Galápagos depende en gran manera del continente. Esta intensidad se ve por ejemplo en que desde el continente llega el combustible, llegan los víveres y sobre todo: llegan los turistas. Estos últimos parte fundamental de la economía galapagueña. De tal manera que la identidad de los galapagueños no puede (ni debe) estar alejada del continente, por más que se considere

---

<sup>15</sup> El *Solitario George o Jorge*, fue una tortuga de la isla Pinta, famosa por ser la última de toda su especie. Nunca logró reproducirse y murió en 2012.

como “los otros” a los ecuatorianos del continente. Para Ospina si existe una identidad galapagueña y lo explica de la siguiente manera:

Uno de sus rasgos constitutivos sería la oposición a los "afuereños" más que un amor verdadero a unas islas que la mayoría no conoce. El fundamento de esta oposición es la voluntad de reservarse a sí mismos la explotación de las riquezas insulares. Los galapagueños son "continentales" cuyos esquemas de relación con la naturaleza comparten con sus orígenes serranos o costeros. Pero esta "seudo identidad" también está modelada por la distancia con la Madre Patria y la espera de riquezas aportadas por el exterior (turistas, pesca de exportación, fondos públicos). (Ospina, 2003: 7)

### **Construyendo la identidad**

La identidad galapagueña se va construyendo con un sentido de apropiación del “terruño”<sup>16</sup>, una apropiación que no tiene cabida para los ecuatorianos del continente, para “los de afuera” dijera un galapagueño; este sentido de pertenencia se fundamenta quizás en la geografía o en el sentimiento de vivir en un pequeño espacio de tierra alejado de todo lo demás; la pertenencia del espacio es un rasgo en la identidad, pero esta identidad también tiene una carga de cierto rechazo a los de afuera.

Existe una consigna que los habitantes de las islas suelen repetir: “Galápagos para los galapagueños”; esto deja muy clara la postura contra “los otros” que no son turistas. Esto es visible cuando, por ejemplo, un quiteño va a trabajar en alguna institución pública, las consignas como la mencionada anteriormente se escucharían y los galapagueños dejarían ver su postura de que primero es el *residente*<sup>17</sup> y luego cualquier ecuatoriano. Y esto es solo con los ecuatorianos del continente, pues con los extranjeros no hay mayor problema. Tal vez esto se deba a que los galapagueños han tenido una mayor convivencia con gente de otros países y ya no los ven como extraños, ahora los ven como los científicos que investigan a los animales, los ambientalistas que cuidan y conservan, los donantes de proyectos que generan trabajo o simplemente como los turistas que más consumen. Los extranjeros suponen algo bueno para los habitantes de las islas y tal vez por eso no exista ese rechazo que tienen los ecuatorianos del continente.

---

<sup>16</sup> En Ecuador se le llama *terruño* al lugar de origen de una persona.

<sup>17</sup> Los residentes son los habitantes de Galápagos que tienen un estatus legal de residencia permanente. Para explicar mejor, es como ser residente en otro país.

El galapagueño vive dificultades que dan un aporte a la construcción de la identidad, pues son propias de la isla. Una de estas dificultades sería el problema de la movilidad y el transporte público del cual trata este trabajo.

La identidad galapagueña es todavía un libro que se sigue escribiendo. El galapagueño es parte de una comunidad que a través de los años se ha visto fortalecida con muchas costumbres y tradiciones traídas desde el continente. También es una comunidad que se ha ido construyendo con cada generación de galapagueños que viven en las islas y con cada oficio que sus habitantes han ido tomando.

La identidad galapagueña también supone el sentido de apropiación del espacio donde se vive, es decir la isla. La identidad se sigue construyendo pues “Galápagos es un verdadero laboratorio de la construcción de identidades sociales a ritmos vertiginosos.” (Ospina, 2001: 2)

### **La continentalización en Santa Cruz**

El contexto de las islas Galápagos se ha ido construyendo en relación al continente, es decir que la manera en cómo está situado el centro urbano de Santa Cruz responde a las necesidades de la gente que llegó desde el continente a vivir o a visitar.

El concepto de *continentalización* supone la construcción de una nueva identidad, pues al mezclar las costumbres traídas del continente con las costumbres adoptadas en la isla, se va creando una nueva identidad. Sobre esto, Grenier dice que:

La *continentalización* del medio insular es (...) la importación al archipiélago de las relaciones con el espacio y la naturaleza prevalecientes en las metrópolis y los campos sobrepoblados y miserables del Ecuador continental. (...) Hoy en día, (...) se asemeja a una modernización de fachada que tiene un creciente impacto ecológico que coloca a los insulares de manera creciente bajo la dependencia de *afuera* y que acarrea así a las Galápagos en un espiral de apertura sin fin que desemboca en la ruina del espacio *protegido*. (Grenier, 2007: 275)

El autor señala que la importación de costumbres es parte del fenómeno de la continentalización, esto es visible en cómo se pueden encontrar productos de todo tipo en las islas. Este fenómeno social ha derivado en que Galápagos tenga una dependencia muy grande del Ecuador continental, a tal punto de que en un barco carguero “traemos desde tractores hasta galletas” (Grenier, 2007: 242). De igual manera se importa productos

vegetales y frutas para el consumo de las islas, en el mercado de Puerto Ayora se puede encontrar todo tipo de vegetales y frutas, esto ha causado que algunas especies como la mora se vuelvan invasivas.

La continentalización también es visible en el tipo de construcciones que Santa Cruz tiene; por ejemplo se pueden ver edificios llenos de concreto y que sobrepasan los 3 pisos de altura. Y dentro de estos edificios se encuentran mini boutiques de ropa y habitaciones de hotel, todo en el mismo edificio.

Un punto aparte merece el tema de las mascotas, pues la continentalización ha llegado al punto de ingresar razas de perros que hasta hace 10 años no existían. Y sobre esto, poco a poco se puede ver el problema de los perros callejeros, muy común en el Ecuador continental. La continentalización encierra varios factores que Galápagos está viviendo actualmente y sin duda lo seguirá haciendo en el futuro.

## CAPITULO II

### NORMATIVA, INSTITUCIONALIDAD, TRANSPORTE Y MODELO DE MOVILIDAD

En este capítulo se va a analizar el marco normativo que rige para el tema de transporte y movilidad así como también las instituciones encargadas del tema en la isla, y en una segunda parte, se va a contextualizar el modelo de movilidad y transporte en Santa Cruz y se analizarán los planes de movilidad de los distintos organismos.

#### Marco Normativo

En lo referente al marco normativo y de control en el área del transporte y movilidad, se debe analizar empezando desde la máxima norma que rige sobre toda la república ecuatoriana: La Constitución.

La carta magna otorga el estatus de régimen especial a la provincia de Galápagos en su Art. 242 donde dice que “Los distritos metropolitanos autónomos, la provincia de Galápagos y las circunscripciones territoriales indígenas y pluriculturales serán regímenes especiales.” (Constitución del Ecuador, 2008).

Otro de los articulados clave para el tema de movilidad es el Art. 394, en donde el Estado garantiza la libertad para la movilidad sea aérea, terrestre fluvial o marítima y además el Estado es regulador del transporte en las mencionadas zonas. (Constitución del Ecuador, 2008).

No se debe dejar de mencionar el preámbulo, en el cual se menciona la búsqueda perpetua del *sumak kawsay* y el buen vivir. El buen vivir es un concepto que incluye una serie de derechos que garanticen al ciudadano la felicidad. Actualmente el concepto de buen vivir, es la base para la creación de cualquier política dentro de la república del Ecuador.

La carta magna de la república ecuatoriana, ofrece una serie de articulados que hablan sobre el derecho a la movilidad y el transporte digno, así como el derecho de vivir en un ambiente sano y de como todos los ecuatorianos son responsables de cuidar el entorno natural donde vivimos.

Luego de la Constitución, están las leyes orgánicas como la *Ley de Orgánica del Régimen Especial de Galápagos* en la cual existen articulados que promueven la conservación de las islas, así como su correcto manejo por parte de las autoridades. Otra ley orgánica es la *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* que “tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro (...)” (CGREG, 2011: 53)

A partir de aquí, existen varias normas relativas al transporte terrestre como el *Reglamento de Servicio de Transportación Terrestre Comercial de Tricimotos, Mototaxis o Similares*. Esto a nivel nacional.

Otra norma que atañe al tema de la movilidad y transporte es el *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD* que establece el sistema nacional de competencias, derivado de la nueva organización del Estado adoptada en la nueva constitución (CGREG, 2011: 117).

En este punto, llegamos a la norma que es exclusiva para Galápagos y que norma todo lo referente al transporte terrestre y vehículos motorizados, esta es el *Reglamento Sustitutivo de Control de Ingreso de Vehículos Motorizados y Maquinaria a la Provincia de Galápagos*, que fue aprobado en 2009 y en 2014 tuvo una reforma en la cual deroga algunas transitorias y moratorias como la que prohibía bajo cualquier concepto el ingreso de vehículos motorizados a Galápagos.

Esta norma jurídica, tiene como objetivo el de la conservación de las islas a través de políticas que se apliquen en el área de vehículos motorizados y transporte en general. En este reglamento están los requisitos para poder ingresar un vehículo a Galápagos, bajo qué concepto se lo puede ingresar y cuál es el trámite que hay que seguir.

De igual manera se pueden encontrar artículos que hablan del control de vehículos y de las prohibiciones sobre los mismos. Encontramos artículos sobre cómo proceder en caso de querer sacar el vehículo al continente o querer renovar el que se encuentra en Galápagos.

También está la manera en que se conforma la Comisión de Vehículos, responsable de revisar las solicitudes y de aprobarlas o negarlas. En fin, este reglamento es el que se encarga de regular todo lo relacionado a transporte y vehículos motorizados en las islas.

Podemos ver como el marco normativo y de control del sector transporte, movilidad y vehículos motorizados, tiene varias normas que se derivan de la Constitución y se van haciendo específicas para determinados sectores o temas, a través de leyes, códigos y reglamentos.

## **Instituciones**

### *Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG)*

El régimen especial de Galápagos, tiene como máximo representante del Estado al CGREG que tiene su sede en Puerto Baquerizo Moreno en la isla San Cristóbal. Hay que señalar que la capital de la provincia de Galápagos es Puerto Baquerizo Moreno, motivo por el cual en este cantón se encuentran muchas dependencias gubernamentales. Pero últimamente, la isla Santa Cruz al ser la más poblada y la más activa económicamente, ha comenzado a tener sucursales de varias entidades del Estado, como por ejemplo el Registro Civil o el Ministerio de Turismo. El CGREG tiene una dirección cantonal en Santa Cruz y otra en Isabela, además de dos direcciones zonales en Quito y Guayaquil.

Al ser la provincia de Galápagos un régimen especial, el CGREG es la entidad que regula y norma toda actividad en las islas. La máxima figura dentro del CGREG es el, o en este caso, la Presidente del CGREG María Isabel Salvador que tiene el rango de un ministro de Estado. Esta persona es la encargada de administrar y hacer cumplir las normas establecidas por el mismo CGREG, así como también el velar por los intereses de los habitantes de Galápagos. La Ministra es el nexo entre las islas y el Presidente. Recopila las necesidades y proyectos que tiene la población de Galápagos, para según ellas trabajar en nuevas normas.

Una de las funciones más importantes del CGREG es el del control de la migración. Galápagos, al ser un régimen especial, mantiene controles de migración

fuertes para poder garantizar la conservación del patrimonio natural y el CGREG a través de su Dirección de Población y Control de Residencia. Esta dirección es la encargada de controlar que la población sea categorizada como *residente* de las islas bajo sus dos modalidades: permanente o temporal. Esto permite llevar el control de la población y así no dejar que un migrante nacional o extranjero, realice alguna actividad productiva bajo la figura con la que fue admitido a entrar en Galápagos. Existen dos figuras: el turista y el transeúnte; este último por lo general es otorgado a gente que está haciendo investigación o tiene algún proyecto para las islas y no desea ingresar como turista. El control migratorio es una de las actividades más importantes del CGREG.

Otra de las funciones primordiales del CGREG, es el control en el ingreso de vehículos. En este punto, el CGREG cuenta con el Comité de Vehículos, que es el que se encarga de aprobar o negar las solicitudes para el ingreso de vehículos, este comité tiene el *Reglamento Sustitutivo de Control de Ingreso de Vehículos Motorizados y Maquinaria a la Provincia de Galápagos*, del cual se habló anteriormente. Con esta norma se regulariza el sector vehicular con la finalidad de preservar el patrimonio natural de las islas.

#### *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (GADMSC)*

El GADMSC es la autoridad para el cantón de Santa Cruz y se personifica a través del alcalde. Para este último periodo 2014-2018, el alcalde Sr. Leopoldo Bucheli, fue reelecto y de esta manera continua el trabajo que el mismo empezó en el periodo anterior.

El alcalde Bucheli, es la cabeza máxima en la organización del GADMSC, él es el rostro visible de dicha institución y como cabeza debe administrar correctamente las distintas unidades como la de Gestión y Obras Publicas por ejemplo.

Otro actor dentro del GADMSC que tiene un peso igual de fuerte al alcalde dentro de la toma de decisiones, es el Concejo Municipal que tiene cuatro concejales urbanos y uno rural. Existen varias unidades dentro del GADMSC, que son encargadas de áreas específicas del cantón.

El municipio se encarga de expedir normativas para el cantón que son las ordenanzas municipales. Estas normas son de exclusiva jurisdicción del cantón y se



aplican en todos los ámbitos, por ejemplo la *Ordenanza Para La Gestión Integral De Desechos Y Residuos En El Cantón Santa Cruz* (GADMSC, s/f)

En la parte regulatoria, el GADMSC cuenta con una comisaría, encargada de receptar denuncias sobre temas que atañen al cantón, por ejemplo, la salubridad en locales de comida. En el tema de movilidad, el GADMSC realiza ordenanzas que son analizadas por su Secretaria técnica de planificación y desarrollo sustentable.

### **Transporte terrestre en Santa Cruz**

El contexto de Puerto Ayora (cabecera cantonal de Santa Cruz) es el de una pequeña ciudad de provincia, dedicada a la actividad agrícola y a la pesca. La gente mayoritariamente circula en bicicleta y es común ver camionetas dando el servicio de taxi a los ciudadanos. No existen ruidos de bocinas de vehículos sonando constantemente y no se ha visto embotellamientos en las principales vías de la ciudad. Existen dos avenidas que son las principales en la isla (Avenida Charles Darwin y la carretera o Avenida Baltra) que constantemente se ven cubiertas de vehículos, pero no densamente. También existe una ciclovía lastrada a un lado de la carretera que llega al canal Itabaca; esta ciclovía empieza en el sector de Santa Rosa y termina en el estadio “Pampas Coloradas” en Puerto Ayora. Para los vehículos motorizados la velocidad máxima permitida es la misma que a nivel nacional (50 km/h) y se debe tener cuidado especial con el cruce de aves volando y animales caminando en las vías. La vida laboral de la isla empieza a las 7 de la mañana y tiene una pausa en la que todo cierra por hora de almuerzo, esto es de 1 a 3 de la tarde. Luego los negocios abren hasta las 8 de la noche aproximadamente, a excepción de los restaurantes y locales afines al turismo, que abren hasta cerca las 10 u 11 entre semana, dependiendo el tipo de negocio. El sector del malecón, tiene un parque con juegos infantiles, pista de patinetas y cancha de voleibol, en donde todas las tardes se dan cita mucha gente para salir a pasear con niños. Este sitio es más concurrido los fines de semana y alrededor del parque se ponen negocios ambulantes de comida típica, golosinas y venta de juguetes para los niños. La vida nocturna de la isla está en el sector del muelle de pescadores donde hay bares, restaurantes y se puede estar en el muelle observando el mar. La inseguridad aún no ha tomado fuerza en Santa Cruz, salvo que ocasionalmente se han escuchado casos de peleas callejeras, robos de celulares y sobre todo robo de bicicletas.

Dentro de este contexto, Puerto Ayora es una ciudad pequeña en la que la movilidad no debería depender demasiado del uso de vehículos a motor, pues al ser una ciudad pequeña, todo queda relativamente cerca de todo. Sobre esto el CGREG en su plan de movilidad para Santa Cruz ha calculado que la longitud del recorrido para transportarse dentro del casco urbano es de 4,21 kilómetros (CGREG, 2011).

Para la gente que vive en la parte alta y lleva su bicicleta a puerto, la puede volver a subir en camioneta o chiva (siempre y cuando alcance una). El taxi dentro de Puerto Ayora (no hacia la parte alta) cuesta un dólar a cualquier lugar y solo sube la tarifa si se lleva carga.

El transporte terrestre es un tema con dificultades que por lo general son de carácter social y ambiental, es decir, afecta a las personas y al entorno.

Si hablamos del caso ecuatoriano, podríamos decir que la mayoría de las dificultades se dan en las ciudades grandes como Quito o Guayaquil, sin embargo, lugares como la isla Santa Cruz en Galápagos también tienen problemas respecto al transporte terrestre. Para una mejor comprensión de las dificultades de la movilidad terrestre en Santa Cruz, es necesario repasar la historia del transporte en la isla.

En primer lugar hay que aclarar que Santa Cruz, hasta el día de hoy, carece de un sistema de transporte público masivo. Los esfuerzos y la autogestión que la gente ha hecho para poder movilizarse en algo han mermado las complicaciones en el tema de movilidad terrestre. Datos del Informe Galápagos 2011-2012, muestran que caminar y usar bicicleta son los medios más usados para movilizarse; luego siguen la camioneta y la moto, o sea que no siempre se puede usar la bicicleta para movilizarse (Guyot-Téphany et al, 2013: 54); a veces es necesario el uso de vehículos más grandes y al no existir transporte público masivo, la gente debe optar por contratar una camioneta o en el caso más extremo ingresar una moto a la isla.

La historia<sup>18</sup> de los vehículos en Santa Cruz se remonta hasta la década de 1960. En esta época la Fundación “Charles Darwin” (FCD) tenía pocos años de estar

---

<sup>18</sup> La información sobre la historia del transporte en Santa Cruz, fue gracias a la entrevista que se realizó a la señora ML.

funcionando y su director vio la necesidad de abrir un camino que una el muelle con la estación científica. Así nació el primer camino de la isla, y es lo que hoy se conoce como la Avenida “Charles Darwin”. La movilidad en esta época era a pie o con animales de carga, pues al no existir camino alguno, no podían rodar las bicicletas; de manera que con el camino que hizo la FCD, empezaron a circular las primeras bicicletas.

Este camino unió una buena parte de la población y dejó una nueva necesidad, pues al existir un camino transitable, la carga para la FCD podía ser transportada de una manera más fácil y cómoda. Así es como la FCD trae el primer vehículo a la isla Santa Cruz. La señora ML, que vivió su niñez por esa época, lo narra así:

Será por el año 1960 o 1961, posiblemente. El primer carro que vino fue un Willys de la Estación Científica Charles Darwin, un Jeep. Era una novedad y se iba del muelle a la estación, y cuando venía el carro los niños íbamos corriendo tras del carro. Un día el director de la Estación, el doctor Kramer, dio autorización al chofer para que haga pasear a los veinte niños de toda la escuela, pero no se acordó de la escuela Caupolicán Marín que es de Bellavista y entonces me quedé con las ganas de subirme al carro. (ML, 2014, entrevista 7).

El vehículo de la FCD fue llamado por los habitantes “El poderoso” (ML, 2014, entrevista 7) y ayudó a facilitar el trabajo que dicha institución realizaba, además de abrir las puertas para que poco a poco los autos vayan llegando a la isla. Si nos ponemos a pensar en esto, resulta raro y curioso que el primer vehículo ingresado a Galápagos fue de una organización dedicada a la conservación, pero eran otros tiempos y era otro el contexto, y en esa época el auto se veía como un símbolo de progreso y modernidad. Además que ese auto hizo más fácil el trabajo de investigación que la FCD realizaba.

Al existir solo un camino transitable para vehículos, era difícil que los habitantes que tenían fincas en la parte alta puedan ingresar a la isla un vehículo. Y estos habitantes eran los más interesados por los vehículos, pero no existía una carretera que una a la parte alta con el muelle. Algo así hubiera cambiado totalmente el comercio en la isla.

De igual manera se veía la necesidad de un camino que llegue hasta el canal Itabaca para poder cruzar hasta la isla Baltra donde estaba el aeropuerto. “Antes teníamos que navegar hasta Baltra (...)” (ML, 2014, entrevista 7).

### *El camino hasta la parte alta*

En el gobierno del Gral. Guillermo Rodríguez Lara, desde el año 1972 hasta 1976, se organizó una visita de tipo turística para el mismo presidente a la isla Santa Cruz. El recorrido iba a ser a caballo hasta el sector de “Los Gemelos”<sup>19</sup>. Esto sirvió para que el Gral. Rodríguez Lara pueda darse cuenta que la isla tenía una seria necesidad de un camino que una Puerto Ayora con el resto de parroquias de la parte alta, y que además llegue hasta el canal Itabaca para mejorar la movilidad de la gente que llegaba en avión. (ML, 2014, entrevista 7). Es así como se autoriza la creación de la carretera para la isla Santa Cruz que uniría a parroquias como Santa Rosa, Bellavista y sobre todo el canal Itabaca con la capital de la isla: Puerto Ayora.

La carretera permitió que los habitantes de la isla puedan interactuar entre los de la parte alta y Puerto Ayora y también mejoró el transporte para los visitantes que llegaban desde el aeropuerto de Baltra. Actualmente la carretera es conocida como la Avenida Baltra.

Poco a poco y a medida que el turismo iba creciendo y se convertía en la primera actividad económica de la isla, los autos empezaron a ingresar para solventar las necesidades de los habitantes y del creciente negocio. Los vehículos ingresaban de manera muy lenta y los primeros en ingresarlos fueron los habitantes de la parte alta que tenían fincas y actividades agrícolas; para ellos el contar con un vehículo y con la nueva carretera, significó una mejora inmensa pues podían movilizarse con mayor rapidez entre el muelle y la parte alta de Santa Cruz.

Pero no es hasta la década de 1990 que empezó el llamado “boom” del ingreso de autos a la isla, todo esto a la par con el “boom” del turismo. En esa década empezaron a ingresar vehículos ya no solo para las fincas de la parte alta, ahora también ingresaban camionetas que servirían como taxis, pequeños camiones para el trabajo de carga, autos particulares, transportes para hoteles, etc. (ML, 2014, entrevista 7).

---

<sup>19</sup> Los Gemelos son dos cráteres formados por el desprendimiento o hundimiento de materiales y están ubicados en la parte alta de Santa Cruz. Actualmente son un atractivo turístico. (PNG, 2012)

La isla empezaba a tener una nueva vida, pues la tranquilidad de la actividad agrícola y pesquera se vio transformada por la llegada de turistas ávidos de recorrer los atractivos de Santa Cruz; estos turistas necesitaban movilizarse, pues aparte de visitar las playas, también querían visitar los atractivos turísticos de la parte alta. Y esta necesidad no fue exclusiva de los turistas. Los residentes también necesitaban movilizarse hacia sus lugares de trabajo, estudios, etc. El servicio de transporte se volvía una necesidad cada vez más palpable y las instituciones oficiales ofrecían soluciones que no atendían la demanda de transporte en su totalidad; un bus para toda la isla es lo que ofrecía el municipio y el plan de realizar el servicio de transporte público que aún sigue en estudio. Es necesario aclarar que este bus del municipio es muchas veces contratado para hacer recorridos a instituciones educativas privadas e instituciones, dejando más tiempo sin servicio a los habitantes. Actualmente, el municipio reconoce que existe la falta de transporte y en los siguientes capítulos se analizarán las percepciones y alternativas que este organismo tiene sobre el tema.

#### *Viajando en chiva*

Con la nueva actividad productiva de la isla, la gente debía movilizarse y ejerció su derecho de ingresar vehículos para uso propio. Motos, camionetas y autos fueron incrementando el parque automotor en la isla. Es así como por autogestión, el transporte empezó a tener un vehículo permanente para la movilidad de la gente. “En el 98 más o menos que vino la primera chiva de un señor que tuvo la iniciativa de traer para hacer transporte a Bellavista, después otro señor también trajo y así.” (ML, 2014, entrevista 7).

La chiva es un vehículo tipo camión que en lugar del típico cajón para carga tiene asientos, como se puede ver en la foto 2. Por lo general, las chivas de Santa Cruz tienen capacidad para 25 personas y tienen un pequeño cajón en la parte posterior para carga. La chiva de la cual se habla en la entrevista, comenzó siendo el transporte masivo para la gente que necesitaba subir desde Puerto Ayora a Bellavista y viceversa, y esta chiva continua haciendo el mismo recorrido hasta el día de hoy.

## Fotografía 2: Chiva siendo abordada por pasajeros en Bellavista



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Chiva siendo abordada por pasajeros en Bellavista)

En total existen cuatro chivas que realizan recorridos a las parroquias de la parte alta aparte de Bellavista, como Santa Rosa y El Cascajo; cada una de las chivas empieza su recorrido en Puerto Ayora donde tienen una parada improvisada cerca del mercado en un local comercial llamado Tropicurus que se puede ver en la foto 3; de ahí siguen hacia las parroquias de la parte alta. Esto ha logrado atender mayoritariamente la demanda de transporte y ha sido de gran ayuda para las parroquias más alejadas. La tarifa es de 25 centavos de dólar, misma tarifa que tiene cualquier bus en el Ecuador continental.

El servicio de las chivas, pese a no ser de una excelente calidad, sirve para la movilización de la gente y todos los pasajeros van sentados, pero a la hora de salida de las instituciones educativas y hora del almuerzo de los trabajos (a partir de la 1 de la tarde) la gente se vuelca a la parada de las chivas para ir a la parte alta. En esta hora, es común ver chivas con un exceso de pasajeros que inclusive van parados y colgados como se ve en la foto 4; y al no contar con otro tipo de servicio de tipo masivo (sea bus o similar), la gente se ha acostumbrado a esto.

**Fotografía 3: Parada de transporte “Tropidurus” (carpa verde) en Puerto Ayora**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Parada de transporte “Tropidurus” en Puerto Ayora)

**Fotografía 4: Chiva en hora pico (13:00 pm) en Puerto Ayora**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Chiva en hora pico (13:00 pm) en Puerto Ayora)

Últimamente, las chivas también empezaron a ser parte de la renta turística directamente pues muchas veces son contratadas para hacer recorridos a los turistas y

también para servir de transporte privado a instituciones y empresas. Esto vuelve a dejar sin poder movilizarse a la gente que busca otros modos para poder transportarse.

### *Transporte blanco*

Las camionetas son una forma de transporte que ha solventado esa falta de transporte en la isla, sin embargo esto ha causado que el ingreso de este tipo de vehículos aumente. En un informe realizado para la FCD, se calcula que “(...) desde 1990, el número de taxis ha incrementado en un 16% en promedio por año en Santa Cruz (...)” (Guyot-Téphany et al, 2012: 12).

Actualmente, existen 5 cooperativas de camionetas en la isla y el total de vehículos es de 277 (GDMSC, 2013), en la siguiente tabla están todas las cooperativas con el número de vehículos registrados

**Tabla 2: Cooperativas de camionetas del cantón Santa Cruz**

<b>NOMBRE ORGANIZACIÓN</b>	<b>Nº CUPOS</b>	<b>MODALIDAD</b>	<b>CANTÓN</b>
COOP. COTRANSLI	75	TAXIS (CAMIONETAS)	Santa Cruz
COOP. LOS TÚNELES	55	TAXIS (CAMIONETAS)	Santa Cruz
CIA. CITRAN	72	TAXIS (CAMIONETAS)	Santa Cruz
CIA. COMFESANT	50	TAXIS (CAMIONETAS)	Santa Cruz
CIA. TRANSGALTUR	25	TAXIS (CAMIONETAS)	Santa Cruz
<b>TOTAL</b>	<b>277</b>		

**Fuente:** GADMSC. 2013. (Cooperativas de camionetas del cantón Santa Cruz)

Del total de camionetas en Santa Cruz, el 43,32% (GADMSC, 2013) son vehículos que no pasan los 5 años de uso. Para el gerente de la Cooperativa Transgaltur “(...) la flota de transporte blanco es prácticamente nueva (...)” (TR, 2014, entrevista 6). Y en este punto



es fácil darse cuenta cuan nuevos son los carros que sirven como taxis. La tarifa depende desde donde y hacia dónde se dirige el pasajero, por lo general dentro de Puerto Ayora el precio de cualquier carrera es de un dólar. Para carreras a la parte alta, los precios van desde dos dólares hasta 25 dólares dependiendo de la distancia del destino. Y hay que señalar que en la hora pico (a partir de la 1 de la tarde) los precios suben, por lo general uno o dos dólares más de lo acostumbrado.

El sector blanco se muestra preocupado por el posible ingreso de buses para el servicio de transporte, pues esto les quitaría gran parte de ese mercado que han tenido y que da tanta rentabilidad al dueño de una camioneta. En la siguiente foto se pueden observar una camioneta siendo abordada a las 7:00 am en Bellavista.

**Fotografía 5: Camioneta en Bellavista 07:00 am**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Camioneta en Bellavista 07:00 am)

### *El “boom” de las motos*

Las motos son otro medio de transporte muy usado en Santa Cruz y su aparición en la isla ha significado un antes y un después en el parque automotor. Inicialmente, para ingresar una moto se debía hacer el mismo trámite de solicitud al para que se apruebe o no la

entrada de un vehículo. “El trámite demoraba alrededor de uno o dos meses” (TR, 2014, entrevista 6) y mientras tanto la moto debía permanecer en el continente. Cosa que causa molestia para el dueño del vehículo pues la inversión de la compra ya está hecha pero no se podía hacer uso del vehículo pues el trámite no estaba aprobado.

Actualmente, y según el catastro de vehículos de 2012 del GADMSC<sup>20</sup>, existen 779 motos en el cantón Santa Cruz. De estas motos 404 cuentan con papeles que avalan su procedencia como son la matrícula o la factura de compra (GADMSC, 2012). Sin embargo, en un capítulo anterior se especificó que, extraoficialmente, existen alrededor de 250 motos que ingresaron de manera ilegal a la isla. De igual manera se detalló el modo en que la moto es ingresada ilegalmente por su dueño. Sin embargo, y extraoficialmente, se ha podido conocer que si un habitante de Santa Cruz desea comprar una moto, puede acercarse a la persona indicada y el negocio se hace tranquilamente desde adentro de la isla.

Y todo esto se hace a vista de la autoridad que, aunque conoce en muchos casos la ilegalidad de tal o cual vehículo, no aplica alguna acción. Legalmente, la sanción para el dueño de un vehículo ilegal es el regreso inmediato del mismo al continente y del costo de este regreso se hace cargo el dueño, pero según las percepciones de los actores entrevistados esto no se cumple con regularidad.

Además de las 779 motos que el catastro vehicular del GADMSC afirma que existen en la isla, se conoce que muchas no están catastradas. Tan solo con dar un paseo por Puerto Ayora se pueden observar decenas de motos parqueadas en las veredas o rodando en las vías, como se puede observar en la foto 6. El tema se vuelve cada vez más insustentable y la autoridad no ofrece una alternativa de transporte permanente para evitar más motos ilegales.

---

<sup>20</sup> Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz. O como se lo ha llamado en varias partes de este documento: el municipio de Santa Cruz.

### Fotografía 6: Motos parqueadas cerca al malecón de Puerto Ayora



Fuente: David Guijarro. 2014. (Motos parqueadas cerca al malecón de Puerto Ayora)

El “boom” de las motos en Santa Cruz es visible y las autoridades aplican la ley de forma mínima. Incluso no se aplica la ley en casos como el de la foto 7 en el que se ven a dos motos y una camioneta parqueadas en la orilla de la ciclovía. Esto es muy común en todo el casco urbano de Puerto Ayora en donde el parqueo de vehículos motorizados (autos, camionetas, motos, cuadrones) se lo hace en la orilla de la ciclovía. Y no solo los vehículos motorizados infringen la ley de esta manera, las bicicletas son parqueadas a la otra orilla de la ciclovía, es decir, pegadas al borde de la vereda como se ve de nuevo en la foto 7; de manera que muchas veces se observó que los ciclistas deben esquivar a una moto en un lado y a una bicicleta al otro, lo que dificulta la movilización para los ciudadanos que usan la bicicleta como medio de transporte diario. Sin embargo la gente se ha acostumbrado a esto y no se molesta en transitar de esta manera con la bicicleta.



**Fotografía 7: Vehículos parqueados en las orillas de las ciclovías**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Vehículos parqueados en las orillas de las ciclovías)

### *Transporte y sustentabilidad en Santa Cruz*

Eficiencia al extraer, al usar y al desechar; este ciclo es indispensable al momento de definir a la sustentabilidad. No es posible hablar de sustentabilidad sin hablar de extracción ni uso del recurso, pues “no usar un recurso que tampoco se podrá utilizar en el futuro en nada ayuda, en principio, a las generaciones futuras.” (Martínez Alier y Roca, 2001: 370). Para el caso de Galápagos se debe indicar que existe un *dilema* (como lo ha llamado Ospina) entre la conservación y el desarrollo (Ospina y Ortiz, 2007: 172). Para lograr la quimérica conservación de las islas es necesario el aislamiento de todo lo extraño y ajeno al entorno de Galápagos, mientras que para lograr el desarrollo socioeconómico se debe contactar al mundo exterior en forma exacerbada (Ospina y Ortiz, 2007: 172).

Este dilema hace que la sustentabilidad se convierta de un concepto, a un plan o un propósito en el contexto galapagueño.

En el área de la movilidad podemos decir que la sustentabilidad busca un diseño amigable con el entorno ambiental y eficiencia en el uso de recursos, pero también la sustentabilidad busca reducir la contaminación, pues no podemos hablar de movilidad sin hablar de contaminación por más mínima que sea. La eficiencia se logra no enviando más contaminación de la que el ambiente pueda asimilar. En el contexto de Galápagos, si bien existe contaminación debido a la movilidad terrestre (como en todo el mundo), no podemos hablar de un impacto grande como otras ciudades. El técnico del GADMSC lo expresa de la siguiente manera:

(...) uno de los temas que siempre se habla es el tema de la contaminación, en el tema de la contaminación del aire por lo menos, no tiene ningún problema. Si te pones a analizar la cantidad de CO<sub>2</sub> que produce y comparado con el viento que corre y que estamos a 1000 km de cualquier otra cosa, no provocaría ningún impacto. (JC, 2014, entrevista 5).

Si hablamos de 1571 vehículos motorizados (GADMSC, 2012), para un espacio de 986 km<sup>2</sup>; el impacto ambiental de contaminación de gases como CO<sub>2</sub> o CO no es tan grande como en una ciudad. Tal vez el problema ambiental venga del mantenimiento de estos vehículos. A pesar de que todos los desechos fruto del mantenimiento, son trasladados al continente al igual que la basura inorgánica que la isla genera.

Sin embargo el problema está creciendo, porque la movilidad y el parque automotor están creciendo. Ya se habló del tema de las motos en la isla, y de cómo a pesar del reglamento y marco normativo, las motos siguen ingresando de manera ilegal. Esto deja ver que en este punto específico el ciclo de la sustentabilidad no se está cumpliendo.

Pero se debe destacar el esfuerzo de las autoridades por tratar de aminorar el problema a través de la construcción de ciclovías como la que va junto a la Avenida Baltra o la regeneración urbana como en la Avenida Charles Darwin (estas dos ciclovías se pueden observar en la foto 8), y no hay que negar el hecho de que la gente utiliza mayoritariamente dos formas de movilización: la caminata y el uso de la bicicleta (Guyot-Téphany et al, 2012: 13). Esto se puede evidenciar en la figura 3 en un gráfico donde se pueden encontrar los datos en la esquina inferior izquierda.

**Fotografía 8: Las regeneradas avenidas Charles Darwin y Baltra  
(respectivamente) con sus ciclovías**



**Avenida Charles Darwin (ciclovía separada)**



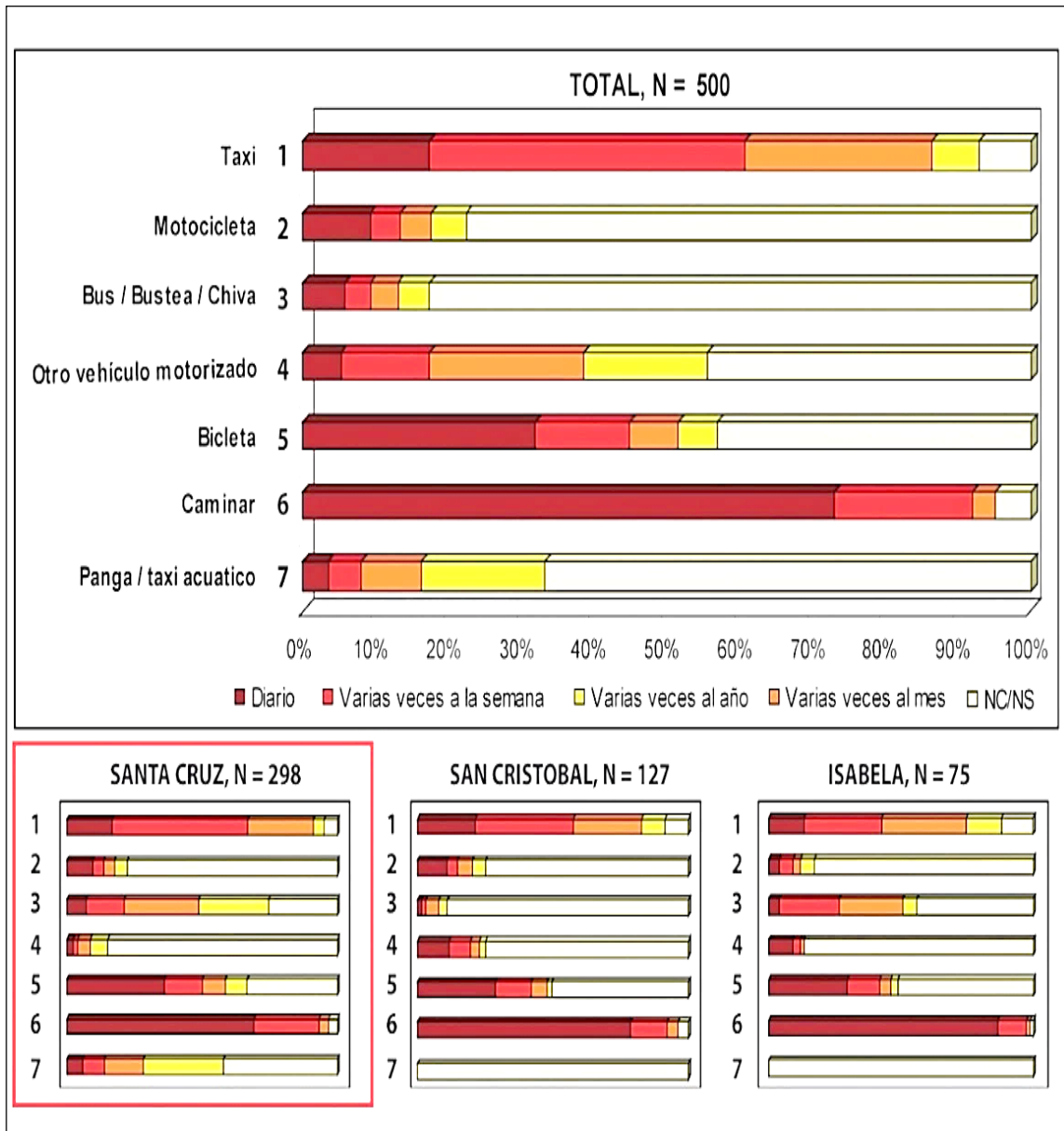
**Avenida Baltra (ciclovía separada)**

**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Las regeneradas avenidas Charles Darwin y Baltra con sus ciclovías)

Se debe destacar que la avenida Baltra tiene una segunda fase de regeneración que beneficiará a varios sectores de Puerto Ayora y especialmente, se dará un mejor trato a los ciclistas pues la ciclovía también se va a regenerar.



**Figura 3: Gráficos de frecuencia de uso de los diferentes medios de movilización**



**Fuente:** Guyot-Téphany et al. 2012: 13 (Gráficos de frecuencia de uso de los diferentes medios de movilización)

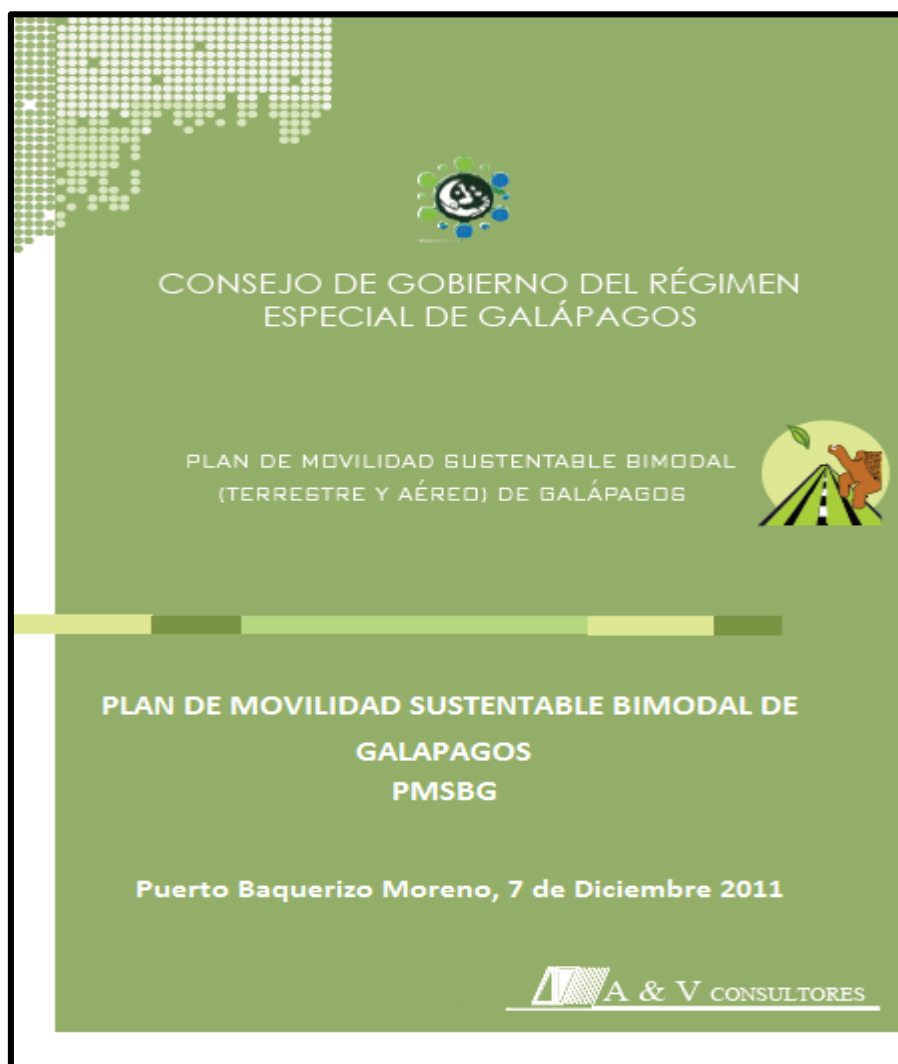
La gente en Santa Cruz se moviliza mayoritariamente con un vehículo amigable o simplemente camina y esto tal vez se deba al tamaño relativamente pequeño de Puerto Ayora. El problema tal vez sea para la gente que se traslada desde las parroquias de la parte alta, pero los datos son claros y la gente en Santa Cruz se mueve de una manera sustentable.

Las autoridades han impulsado planes de movilidad en los que se incluye a la bicicleta como el vehículo oficial de la isla, también se analizan propuestas de implementar un sistema de transporte para las partes altas y también se busca la eficiencia energética a través del uso de fuentes de energía alternativas al combustible fósil.

### **Análisis del Plan de Movilidad del CGREG**

En el año 2011, el CGREG realizó una consultoría para la elaboración de un plan de movilidad que incluya al transporte aéreo y terrestre y que tenga a la sustentabilidad como eje.

**Figura 4: Portada del plan de movilidad del CGREG**



**Fuente:** CGREG. 2011. (Portada del plan de movilidad del CGREG)



Dicha consultoría fue elaborada por la empresa Arias & Villagómez Consultores Cía. Ltda. Y luego de un trabajo de diagnóstico y preparación, se logró realizar el producto final que es el *Plan de Movilidad Sustentable Bimodal (Terrestre y Aéreo) de Galápagos*.

Dicho plan, integra a dos formas o modos de transporte y realiza importantes propuestas de cambio (en el transporte terrestre principalmente) de las cuatro islas pobladas del archipiélago. Para este trabajo se analizarán los cambios propuestos para Santa Cruz en la movilidad terrestre.

El plan contó con una fase de diagnóstico en la cual los consultores realizan un estudio y análisis socioeconómico de Galápagos ofreciendo data por cada isla. Entre las categorías analizadas están: “Cambio demográfico, aspectos de la vivienda y cobertura de servicios básicos, educación (...)” (CGREG, 2011), etc. Estos datos fueron compilados a través de bibliografía. Luego se hace un análisis del marco jurídico que rige sobre el sector de la movilidad y transporte. En esta fase de diagnóstico los consultores obtienen la data para poder realizar un estudio y saber qué alternativas son las más idóneas para determinada isla y determinado sector de la población. Además, para el caso de Santa Cruz, se discute el tema del transporte público casi nulo.

La segunda fase es un avance de alternativas, luego de realizar estudios sobre medición de calzadas, ancho de vía, ciclovías, señalética, percepción social del transporte, etc. Los consultores ofrecen producto en el cual se propone la creación de un sistema de transporte público motorizado para la isla de Santa Cruz, luego de concluir lo siguiente sobre el servicio de transporte en Santa Cruz:

Este servicio está caracterizado por un servicio de crecimiento espontáneo que no tiene regularidad, donde coexisten problemas de orden jurídico e institucional, así como falta de gestión del sistema. Esto ha llevado a un gran nivel de informalidad y ha provocado el crecimiento de un parque automotor (...) (CGREG, 2011).

En esta segunda fase se hace un diagnóstico de las principales demandas para transporte en la isla. La siguiente tabla fue elaborada con los datos del producto:

**Tabla 3: Principales demandas de transporte en Santa Cruz**

<b>Principales demandas de transporte en Santa Cruz</b>
Demanda interna del Aeropuerto
Demanda de transporte Aeropuerto - Canal de Itabaca
Demanda de cruce del Canal de Itabaca
Demanda Canal de Itabaca- Puerto –Ayora
Demanda Bellavista – Puerto Ayora (y sus poblaciones aledañas, Santa Rosa, Salasaca, El Cascajo, Guayabillos, Occidente, Centro Artesanal, El Carmen etc.).
Demanda Interna de Puerto Ayora

**Fuente:** CGREG. 2011. (Principales demandas de transporte en Santa Cruz)

Con estos datos en el informe final, se detalla toda la sistematización de lo que sería el transporte motorizado en Santa Cruz, mismo que sería con buses de tipo eléctrico y que tendrían como paradas principales Puerto Ayora, Bellavista y el canal de Itabaca.

Para las parroquias más alejadas, el plan recomienda aceptar solicitudes de ingreso de motos, siempre y cuando estas sean eléctricas.

Para taxis, camionetas y transporte de carga, el plan recomienda vehículos eléctricos, teniendo en cuenta el pronto funcionamiento de la planta de energía eólica del proyecto ERGAL y el proyecto de energía fotovoltaica de la Cooperación Coreana.

Este plan de movilidad se une al cambio de matriz energética promulgado a nivel nacional y propone que poco a poco se vaya implementando la electromovilidad. En este punto en la entrevista con el funcionario del CGREG y con el técnico del GADMSC, las posturas eran similares.

Para JM del CGREG la solución al problema de movilidad de Santa Cruz será:

(...) movilidad con energía limpia, es decir, inicialmente eléctrica pero que cambie, que su matriz sea...que venga del sol o del viento, lo que sea. Con energía limpia. Entonces, yo creo que una vez que tengamos este tipo de servicio en donde lo frecuente no sea traer combustible fósil sino que haya paneles solares por todos lados (...) (JM, 2014, entrevista 4)

El funcionario del CGREG afirma que la energía alternativa debe ser el eje transversal del modelo de movilidad sustentable para Galápagos y de forma particular para Santa Cruz.

En el informe final, se hace todo el esquema y la sistematización del nuevo servicio de transporte en Santa Cruz. Aquí se analizan desde dónde deben ser las paradas de buses y hasta donde deben existir ciclovías. En general en este punto el plan está bien logrado y es sincero al decir que no todas las calles podrán incluir una ciclovía debido a su tamaño. También se hacen recomendaciones sobre tipos de paradas, con que materiales deben ser construidas; marcas de vehículos eléctricos y cómo se debe hacer para la transición a la electromovilidad.

Para finalizar, está el presupuesto de la implementación de este sistema de transporte para Santa Cruz, el cual asciende a los 28'000.000 de dólares (CGREG, 2011). Este presupuesto está debidamente justificado con precios de mano de obra, costo de materiales, impuestos de importación de vehículos, impuestos ambientales, etc.

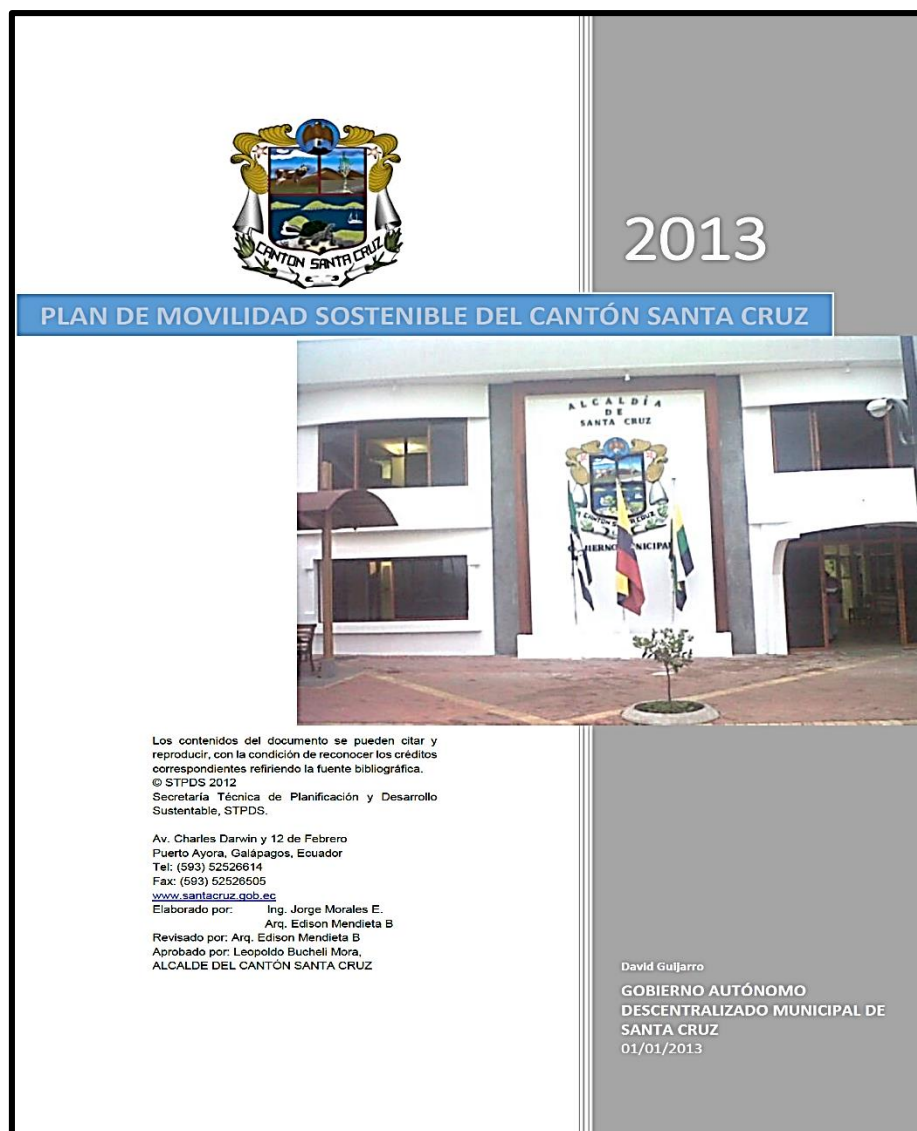
El plan de movilidad sustentable bimodal del CGREG, es un documento que tomó mucho tiempo de elaboración, y no es para menos pues es muy completo y sobre todo ofrece alternativas a corto y mediano plazo, y algunas a largo plazo. Este documento, por el momento continúa como eso, un documento. El CGREG aún no ha puesto en marcha la implementación de este plan, aduciendo que todavía “(...) están en estudios y que muy pronto se hará realidad el nuevo gran plan de movilidad para Galápagos (...)” (JM, 2014, entrevista 4).

Sin embargo, podemos decir que la isla ya cuenta con un plan de movilidad que tomó en cuenta todas las posibles aristas para su elaboración y que el punto en común es el cambio de matriz energética para una transición hacia la electromovilidad.

### **Análisis del Plan de Movilidad del GADMSC**

El GADMSC realizó en el año 2013 su propio plan de movilidad al que lo denominaron: *Plan de Movilidad Sustentable del Cantón Santa Cruz.*

**Figura 5: Portada del plan de movilidad del GADMSC**



**Fuente:** GADMSC. 2013. (Portada del plan de movilidad del GADMSC)

Este documento realizado por la Secretaría Técnica de Planificación y Desarrollo Sustentable del mismo municipio, aprovechó la data e información adquirida a través de los años por el GADMSC y también tiene un “diagnóstico social, económico, ambiental, jurídico e institucional” (GADMSC, 2013).

El plan del municipio es un documento que contiene toda la información del cantón Santa Cruz y propone algunas alternativas en el siguiente cuadro tomado del mismo plan:

**Tabla 4: Planes, programas y proyectos en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial**

<b>No.</b>	<b>Planes, Programas y Proyectos</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Plazos</b>
1.	Plan de Direccionalidad vial para Puerto Ayora		Corto
2.	Plan de recuperación de espacios públicos		Mediano
3.	Plan de Servicio de Transporte Público (Urbano y Rural)	Regular el servicio intracantonal e interparroquial a las cooperativas y compañías de transporte, por medio de frecuencias y paraderos.	Mediano
4.	Plan de Servicio de Transporte Público desde Puerto Ayora y Canal Itabaca	Regular el servicio desde el Terminal Indefatigable hasta el Canal Itabaca a las cooperativas y compañías de transporte, por medio de frecuencias y paraderos.	Mediano
5.	Plan de Recolección de desechos sólidos en el Cantón Santa Cruz		Corto
6.	Plan de Servicio de Transporte Comercial (TAXI)	Regular el servicio por medio de asignación de vehículos	
7.	Proyecto de asignación de áreas para estacionamiento de TAXIS y vehículos motorizados		
8.	Proyecto Zona Tarifada en el GAD Municipal de Santa Cruz.		

9.	Proyecto Santa Cruz en movimiento	Incentivar la cultura ciudadana en ciclistas, peatones, motociclistas, conductores, y en general a todos los actores de la movilidad.	Corto – Median o
10.	Programa un Cambio por la vida		Corto
11.	Programa de educación vial dentro de las instituciones educativas		Median o

**Fuente:** GADMSC. 2013. (Planes, programas y proyectos en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial)

En la tabla se ven los diferentes programas en los que el GADMSC quiere intervenir para lograr la movilidad sustentable. En el punto 4 se puede ver que también proponen un servicio de transporte público masivo.

### **FUNCAVID y la bicicleta como vehículo oficial**

La fundación “Un cambio por la vida” (FUNCAVID) tiene trabajando en el área de la educación ambiental y movilidad sustentable, desde el año 2009 (DP, 2014 entrevista 3). Esta institución trabaja en la creación de políticas y proyectos para la sustentabilidad en todos los ámbitos de la comunidad. Realizan campañas y programas de temática ambiental para niños, y en los programas de socialización de proyectos dan sus puntos de vista como representantes de un sector de la población que exige un cambio de paradigma en el ciudadano de Santa Cruz.

La directora de la FUNCAVID, Sra. Rosa Bravo, ha escrito varios artículos sobre movilidad responsable y ha sido publicada en algunos Informe Galápagos, publicación anual de la Fundación “Charles Darwin”.

Uno de los proyectos de esta fundación es la movilidad responsable, que no es otra cosa que un modelo de movilidad ambientalmente amigable y de cero contaminación; para esto, FUNCAVID ha propuesto a la bicicleta como vehículo oficial de la isla.

Esta iniciativa ha tenido importantes repercusiones dentro y fuera de Santa Cruz, pues sus directivos son constantemente invitados a foros y seminarios sobre modelos sustentables de ciudad.

Además, en 2010 trabajó en conjunto con el GADMSC para la elaboración de una encuesta de percepción sobre transporte y movilidad en la isla. Esta encuesta sería la materia prima para el documento realizado por la misma FUNCAVID y que se denominó como *Plan de Movilidad Terrestre Responsable del Cantón Santa Cruz*, documento que no se encuentra publicado y que para este trabajo ha sido facilitado por el GADMSC. Este plan es la materia prima para el plan del GADMSC y de esta manera la FUNCAVID seguiría adelante en sus proyectos.

Una de las cosas que han logrado ha sido la regeneración de la ciclovía de la Avenida Charles Darwin. La propuesta fue integrar una ciclovía que además de ser útil, sirva de ornato para la ciudad (DP, 2014 entrevista 3). El municipio tomó en cuenta esta iniciativa y la ejecutó.

La bicicleta es un transporte muy utilizado, como se ha visto en los datos presentados anteriormente. Según el actor de FUNCAVID: “(...) tu encuentras una bicicleta en cada casa de Santa Cruz, aquí todo el mundo tiene una bicicleta” (DP, 2014 entrevista 3). Las instituciones se han preocupado de alguna manera en que la gente se concientice y quiera salir en bicicleta a hacer sus actividades.

El mismo actor reconoce este tipo de trabajo por parte del municipio:

Verás en lo que son proyectos sobre la bicicleta, el municipio hace dos años regaló 200 bicicletas para tratar de fomentar el uso. Fue una inversión fuerte la que se hizo pero te puedo decir que valió la pena. Ahora sé que están buscando aliados para traer otra tandada de bicicletas y de nuevo regalarlas. También se trabaja en campañas de concientización, se está esperando el traspaso de competencias en el transporte para empezar a marcar las ciclovías en la mayoría de calles, o sea el trabajo si se hace (...) (DP, 2014 entrevista 3)

La FUNCAVID trabaja constantemente con el municipio en la creación de políticas públicas y continúan trabajando en el objetivo de hacer a la bicicleta el vehículo oficial de Santa Cruz, pues como se ve en la foto 9 y la foto 10, ese vehículo es muy usado y con una correcta política pública se podría usar de una manera más ordenada.

**Fotografía 9: Bicicletas parqueadas en las afueras de un edificio**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Bicicletas parqueadas en las afueras de un edificio)

**Fotografía 10: Parqueadero de bicicletas en el malecón de Puerto Ayora**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Parqueadero de bicicletas en el malecón de Puerto Ayora)



## CAPITULO III

### ACTORES Y PERCEPCIONES DE LA MOVILIDAD EN SANTA CRUZ

Los actores entrevistados tienen varias percepciones respecto al modelo de movilidad en la isla; para los actores de los sectores oficiales, el modelo de movilidad está en camino a una mejora y se está trabajando con todos los sectores para que esto ocurra; pero para los actores como ciclistas y peatones, el trabajo que están realizando las instituciones oficiales no está siendo socializado.

#### Percepción sobre transporte público

En el punto del transporte público, todos concuerdan en que existe una deficiencia grande y que es por este motivo que ingresan vehículos ilegales a la isla. El GADMSC ha proporcionado de un bus para que haga transporte público, sin embargo este bus es muchas veces contratado por empresas o instituciones educativas para que haga recorridos. En la foto 11 se observa como el bus del GADMSC realiza el servicio de recorridos para una escuela en Puerto Ayora.

#### Fotografía 11: Bus del GADMSC realizando recorridos escolares



Fuente: David Guijarro. 2014. (Bus del GADMSC realizando recorridos escolares)

Al preguntar al actor del GADMSC sobre la falta de servicio de transporte público en el cantón, contestó:

(...) hay la ausencia del transporte público que es algo importante, pero hay algunas dificultades que son sociales porque si te pones a ver las estadísticas, el segundo actor que más empleo da es el sector transportista, y eso incluso es una realidad nacional; lógicamente no se puede poner transporte público y eliminar el transporte como se está haciendo ahora, de golpe; porque eso provocaría un desempleo grande que tampoco es algo que se quiera. (JC, 2014, entrevista 5).

En la entrevista, se reconoció la carencia del servicio pero también se dan argumentos para no tomar decisiones apresuradas pues, el sector del transporte es el segundo en dar empleo y si se implementa un servicio nuevo, lo más probable es que la gente que ahora labora como transportista, se quede sin empleo.

El CGREG sobre el tema del transporte público, afirma estar trabajando y que en su plan de movilidad tienen previsto un servicio de transporte para la comunidad. El entrevistado dice:

(...) el consejo de gobierno dentro de este plan integral tiene que ver también con el estudio de la demanda del servicio público, de los sectores a donde se demanda. Incluso a nivel de ciudad, que sectores demandan servicio público, con qué frecuencia y también los sectores agrícolas, entonces se está pensando en un plan de movilidad que abarque todos los sectores de la población, y de alguna manera prestar este servicio público que no prestas el sector privado. (JM, 2014, entrevista 4)

El funcionario del CGREG reconoce que hace falta un servicio de transporte y que se está trabajando para que suplir esta necesidad.

Para la FUNCAVID también es indispensable un servicio de transporte y además dice que con un servicio de calidad, se solucionaría gran parte del problema de la movilidad. El actor de FUNCAVID dice:

(...) o sea, ya es hora de un bus. La gente no tiene como movilizarse y obviamente va a buscar de cualquier manera hacerlo, por ejemplo, hace un tiempo atrás las camionetas te subían a la parte alta por 25 centavos y hasta te llevaban en el balde, después llegó una norma que impedía que te lleven en el balde y la gente dijo bueno nos metemos en la cabina como sea; luego vino otra norma que decía que solo pueden ir los pasajeros permitidos en el vehículo, entonces la movilización de esta gente ya se limitó tanto, y al no haber un servicio público, la gente optó por traer su propio vehículo, y después ya empezó todo el problema de motos y eso (...) (DP, 2014 entrevista3)

Para el actor ciclista, la necesidad de transporte público es visible y muy grande; a pesar de que para este actor, esta necesidad no es tan prioritaria en Puerto Ayora, piensa en las parroquias de la parte alta y reflexiona en que un servicio de transporte podría facilitar mucho las cosas para estas personas. También reflexiona en el hecho de que con la introducción de buses, la isla se vuelva cada vez más similar a una ciudad, con tráficos y horas pico:

(...) un sistema de buses si es necesario, sobre todo para la gente que vive en la parte alta porque mucha de esa gente trabaja en el centro y si es difícil movilizarse, sobre todo en las mañanas y noches. Yo no veo una necesidad prioritaria porque me movizo en bici y además vivo aquí en el centro. (...) los buses le harían a la isla más ciudad, o sea ya habrían tráficos y tal vez más problemas viales, y hasta podría decir que las ciclovías se verían en peligro porque como te puedes dar cuenta las calles aquí son muy angostas y a pesar de eso tienen ciclovía, con un bus yo creo que quitarían la ciclovía para agrandar la calle y que ese bus pueda circular. O sea hay muchos factores, pero el transporte si es necesario. (KL, 2014 entrevista 2)

Por su parte, el peatón tuvo una doble visión del servicio de transporte público; por un lado le gustaría poder movilizarse cómodamente por la isla, pero también reflexiona en los daños ambientales y sociales que esto traería. Piensa que la comunidad de Santa Cruz ya debe tener un servicio de transporte como en cualquier lugar, pero también dice que “(...) el bus va a quitar espacios para bicicletas y peatones (...)” (JL, 2014 entrevista 1). En general, está de acuerdo con que el servicio de transporte cambiaría totalmente el entorno de Santa Cruz:

(...) es que si entra un bus de ley tienen que hacer las calles más amplias, eso quitaría el espacio a las bicicletas y hasta los peatones, porque si ves en las avenidas regeneradas, las veredas son más amplias. Pero también hay que pensar en la gente que vive en la parte alta y que necesita bajar a Puerto al trabajo o los niños a la escuela. Debería existir un servicio como en todas las ciudades del mundo, que satisfaga la necesidad de transporte pero que también sea amigable con los ciclistas y peatones. (JL, 2014 entrevista 1)

Sin embargo para el actor representante del transporte de camionetas, el transporte público masivo quitaría gran parte de empleos para el *transporte blanco*. Se muestra de acuerdo con un servicio de transporte masivo, pero también dice que se debe consensuar con el gremio blanco la cantidad de buses que ingresarían y que si los buses ingresan entonces también deben ingresar más camionetas. El actor lo expresa de esta manera:

(...) nosotros alguna vez permitimos que entren buses acá, tuvimos una reunión con las autoridades y dijimos: de acuerdo, que entren los buses. No sé por qué no pasó eso, pero de alguna manera para nosotros fue mejor porque imagínese cuantos puestos de trabajo nos quitarían los buses. La gente va a querer viajar en los buses y se va a olvidar del servicio que estamos dándoles. El municipio y el Consejo de gobierno deberían ver todos esos factores antes de meter buses acá. Ya dejamos que las chivas hagan el servicio, pero solo hasta ahí. No queremos buses, pero si ya entran los buses entonces también deberían entrar más camionetas para que no hayan compañeros desempleados (...). (TR, 2014 entrevista 6)

El transporte público es necesario para todos los actores, a excepción del gremio de camionetas que tiene una visión más de empresa, pues solo mira el contexto de su entorno.

### **Percepción sobre movilidad y sustentabilidad**

Los actores dan sus puntos de vista sobre el modelo de movilidad y al ser consultados sobre la sustentabilidad del mismo tienen una percepción variada, pero todos concuerdan en que no todo está mal. A continuación se va a contrastar la información recabada de las entrevistas.

Para el actor ciclista, la movilidad si cumple con el concepto de sustentabilidad, pero solo en parte. El actor lo explica así:

(...) la sustentabilidad en el transporte si se ve pero en parte, esto es gracias a la gente que anda en bicicleta a diario que es bastante. Pero referente al transporte motorizado no se cumple con esto de la sustentabilidad, porque se debería reducir el número de taxis y motos (...) no que desaparezcan, pero se debe reducir porque parece que cada vez van entrando más carros, mas motos y en un lugar que es referente de la conservación, eso no tiene nada que ver. (KL, 2014, entrevista 2)

Para el actor peatón, la movilidad no está de acuerdo con la sustentabilidad por razones como la introducción de vehículos que no cumplen la función por la cual tuvieron el permiso de ingreso a la isla, y estos vehículos cambian el paisaje y no tienen nada que ver con el contexto de Galápagos, pero también destaca el uso de bicicletas que una parte de la comunidad realiza. Sobre esto el actor dice:

Te podría decir que la sustentabilidad no se aplica al modelo de movilidad de aquí porque existen vehículos que no cumplen la función para la cual ingresaron, por ejemplo, yo he visto como han entrado automóviles con el permiso para uso agrícola; o sea no tienen nada que ver el tipo de vehículo con la función. Además existen vehículos que nada tiene que ver con el entorno de la isla (...) pero también

hay gente que marca el cambio y viaja en bicicleta a todo lado y en lo posible camina.” (JL, 2014, entrevista 1)

Para el actor de FUNCAVID, la movilidad y la sustentabilidad “aun no caminan juntas” (DP, 2014, entrevista 3). Esto porque a pesar de que existen planes y proyectos referentes al tema de la movilidad sustentable, estos no se vuelven realidad debido a las pugnas que existen entre instituciones oficiales y debido a la falta de presupuesto. Cabe destacar que este actor también es miembro del GADMSC. El actor explica su postura así:

No. Acá la movilidad no tiene relación con la sustentabilidad (...) simplemente no tiene coherencia con lo que se promueve, pues por un lado tienes a las instituciones como el Consejo o el mismo municipio que están promoviendo planes y proyectos pero por otro lado los vehículos siguen ingresando (...) entonces los planes aún no se los aterriza. (...) diría yo que mucho tiene que ver el traspaso de las competencias de transporte que en Santa Cruz aún no está del todo claro quien la tiene. Supuestamente el municipio debe asumir esa competencia antes del 2015 y sin embargo aún no se ha hecho el traspaso (...) y también tienen que ver la falta de presupuesto, porque si nos dijeran que pongamos en marcha el plan municipal, no pudiéramos hacerlo por la falta de presupuesto (DP, 2014, entrevista 3).

Para el actor del GADMSC la movilidad no es sustentable porque el trabajo que se ha hecho desde este organismo no ha contemplado factores como señalética: el actor también ve como insustentabilidad la muerte de animales producida por vehículos. Lo explica así:

(...) ahora mismo te diría que no, no está acorde con la sustentabilidad, (...) no se la está planificando de una manera amigable con el peatón y el ciclista, además de que la señalización en las vías es casi nula y los vehículos a altas velocidades muchas veces ocasionan muerte de aves y otros animales” (JC, 2014, entrevista 5).

Para el actor del CGREG la movilidad actualmente si es sustentable, pues existen planes que a futuro se va a implementar con vehículos eléctricos. Sin embargo este mismo actor fuera de micrófono expresó que la movilidad si tiene problemas y se está trabajando para solucionarlos. En la entrevista dijo lo siguiente:

Actualmente sí. O sea, los planes de movilidad, porque todavía estamos en planes, nos tienen que tender a manejar un sistema de vehículos en la isla que sea armónico con el ambiente, por ejemplo tipo eléctrico, imagínate parqueaderos con paneles solares en donde los vehículos carguen sus baterías, ya sea bici, moto o lo que sea en estos parqueaderos. Entonces, nosotros nos imaginamos un sistema de este tipo, y en donde talvez poco a poco se puede hacer el cambio de la matriz energética para estos vehículos, o sea que en algún momento se pueda hacer el

reemplazo de estos vehículos a combustible fósil versus combustible energía eléctrica por ejemplo, producido por energía renovable; entonces por ahí un poquito nos dirigimos, a largo plazo (JM, 2014, entrevista 4)

Para el actor del gremio de las camionetas, la movilidad no está acorde con la sustentabilidad pero si con la conservación. El actor mira a la sustentabilidad de un modo de empresa pues mientras a ellos no se les renueve la flota de vehículos, no habrá sustentabilidad en el transporte. Sin embargo si están de acuerdo con la conservación porque, a su juicio, los transportistas realizan trabajos de conservación en todo momento. Lo explica así:

Si está acorde con la conservación, pero poco se ha dado con lo sustentable. Esto es por culpa de las instituciones que no dan apoyo para renovar la flota a vehículos híbridos. Nosotros encantados de trabajar de una manera sustentable pero no se puede poner plata del bolsillo de uno para cambiar de carro pues. (...) además nosotros siempre estamos haciendo trabajos de conservación, tenemos la campaña de manejar despacio para no matar a los pajaritos y aparte todos los compañeros ofrecen a los turistas los hoteles ecológicos, o sea si se ha trabajado en la conservación (...) (TR, 2014, entrevista 6).

De los seis actores clave que fueron entrevistados, el ciclista y el peatón piensan que aunque no está del todo alineada al concepto de sustentabilidad, la movilidad va a buen paso hacia ese concepto y la gente que camina o anda en bicicleta por toda la isla en lugar de contratar una camioneta, lo ha hecho posible. De igual manera, el actor del gremio de camionetas si cree que la movilidad camina acorde a la conservación, mas no a la sustentabilidad. Los criterios de los actores nos dicen que la movilidad de Santa Cruz aún no está alineada al concepto de sustentabilidad por factores como el ingreso de vehículos que no cumplen con el permiso por el que entraron a la isla, otro factor es la falta de decisión política debido al desorden de la gobernanza en el tema de competencias de transporte.

Existen también criterios como el del actor del CGREG que augura un futuro eléctrico en la movilidad de Santa Cruz y que se está trabajando para eso. Sin embargo esto se verá a largo plazo. Las instituciones oficiales hablan de que existen planes de movilidad (estos planes ya se analizaron anteriormente) y que se trabaja en ponerlos en marcha.

Lo cierto es que para los actores entrevistados, la movilidad no está acorde a los preceptos de sustentabilidad y conservación que Galápagos tiene como emblema.

### **Percepción sobre el marco normativo y el control en el ingreso de vehículos**

Un factor importante es el marco normativo y el control que la autoridad realiza para evitar el ingreso ilegal de vehículos. En el capítulo anterior se analizó el marco normativo que rige para el tema de la movilidad en Galápagos y también se analizó la participación de las instituciones oficiales (CGREG y GADMSC) sobre el mismo tema. Lo cierto es que es el CGREG quien es el encargado de controlar el ingreso de vehículos y es también el encargado de sancionar cuando se encuentre a un vehículo ilegal en la isla.

Al consultar sobre la fortaleza del marco normativo y el control, los actores concuerdan en dos cosas: el marco normativo es fuerte y el control es débil.

El actor del gremio de camionetas sostiene lo siguiente frente al tema de marco normativo y controles:

Mire, el marco normativo es fuerte. El Consejo de gobierno tiene la potestad en este campo y existe el reglamento para ingresar vehículos acá a Galápagos que necesariamente debe ser respetado. Las solicitudes para meter carros acá, son trámites que duran dos o tres meses, es un trámite largo pero no hay otra manera. Al menos para meter carros. El tema de las motos es otra cosa. (...) también la culpa de esto son los tramites largos, la gente prefiere traerse su moto sin permiso porque si espera a que salga el tramite ya se gasta la plata, entonces prefiere invertir pronto. El tema del control muchas veces no es tan fuerte como el marco normativo pero existe, o sea si se hace control. Pero hay que ponerse a pensar en qué pasaría si mañana viene el Consejo y dice: señores, todos los vehículos sin papeles se van para el continente. La gente va a quedar devastada económicamente pues. Imagines cuánta plata invirtieron en su moto para que luego le digan que la tiene que sacar y que aparte debe pagar el barco para sacarla. O sea, todas estas cosas se deben pensar. (TR, 2014, entrevista 6).

Para este actor, los controles son débiles respecto al fuerte marco normativo, pero por una parte es mejor pues la gente quedaría devastada económicamente si le pidieran retirar su vehículo al continente. Como se vio en el capítulo anterior, la sanción para un vehículo ilegal es el inmediato retorno al continente y los costos de este viaje los asume el dueño del vehículo.

Para el actor de FUNCAVID, el problema que tiene el marco normativo es su aplicación. Argumenta que la norma es bastante clara y que con el ingreso de las nuevas

autoridades del CGREG inclusive se ha intensificado, pero la aplicación de esta norma es casi nula y esto se debe al costo político y social que tendría el aplicar lo que dice el reglamento en el tema de vehículos ilegales. El actor dice:

El marco normativo es fuerte y hasta cierto punto es muy claro. El problema es la aplicación de la norma, o sea la aplicación y el control. Tú tienes ahorita un gran debate local, tienes aquí en Santa Cruz cerca de 250 motos en estado irregular, y la norma te dice: vehículos en estado irregular deben retirarse de las islas. Hasta ahora no se toma esa decisión por un costo social, político que va tener eso, el decir: bueno señores me llevo las motos, cuando el estado no ha tenido la capacidad de que no ingresen ni de fomentar un sistema que te evite ese ingreso. Entonces, la norma está ahí, ahora se ha hecho más rígida inclusive, con la presencia de la nueva ministra se hicieron cambios en el reglamento de ingreso a vehículos que hacen mucho más fuerte la norma, pero todavía no hay capacidad de manejo y de reacción frente a la entrada de vehículos ilegales. (DP, 2014, entrevista 3).

El actor del GADMSC propone que se debería mejorar el marco normativo. Dice que si es fuerte pero que se podría mejorar haciendo reformas. Y sobre el control dice que a pesar de que el marco normativo otorga todas las herramientas para controlar, el ente ejecutor no lo hace. Lo dice de la siguiente manera:

Bueno, muchas veces el marco normativo es lo suficientemente fuerte pero no se dan los controles adecuados. (...) En cierta forma, podría mejorarse, porque lo que podrías hacer es en la ley de transporte poner que, los que están aquí, que se yo, tengan que tener para transitar con la matrícula del carro y aparte el permiso y si no lo tienen retenerlo. Eso no está en la ley, solo esta como una resolución del consejo de gobierno. Entonces ese es un tema importante también. (...) El marco normativo te da para controlar, pero no controlas, igual es en el tema migratorio. (JC, 2014, entrevista 5).

El entrevistado acepta la falta de control pero también ofrece alternativas para lograr controlar de manera más ágil a los vehículos ilegales.

Para el actor peatón, el marco normativo no es débil, pero de igual manera, no se lo aplica. Atribuye esto al organismo encargado y lo expresa de la siguiente manera:

No, el marco no es débil. Lo que hace falta es que realmente se cumpla o tenga un poco de facilidades en ciertas áreas (...) si van a haber facilidades para el agro también deberían haber para el turismo. Y en este punto se ha trabajado, tú ves vehículos que ingresaron con el permiso para trabajar en una finca y también hay vehículos que ingresaron para trabajar en el área turística, sea en hoteles, operadores, buceo, etc. Entonces a pesar de las facilidades, existe gente que sigue metiendo ilegalmente los vehículos principalmente motos. Las motos ahora tú ves de todos los colores, tamaños y todo, por causa de la falta de control. Pero igual como le quitas a una persona su moto sin antes ofrecerle una alternativa para poder



movilizarse. Entonces a pesar del marco normativo fuerte, el control es débil y se deben analizar muchos factores para la aplicación de este marco normativo. (JL, 2014, entrevista 1).

Para el ciclista, nuevamente, el marco normativo es fuerte pero la aplicación es débil, lo explica así:

(...) puede ser que tengamos una muy buena ley, un muy buen reglamento, pero lo que yo creo que más débil esta es su aplicación. Porque hay leyes y hay documentos legales que son fuertes y son súper buenos, pero falla en la aplicación. Entonces, para el ingreso de vehículos sé que está cambiando esto; sé que el Consejo de gobierno sacó una resolución que están aplicando, pero si es muy bueno esperemos que no se deaiga y que se aplique debidamente. (...) la falta de control es la causa de, por ejemplo el ingreso de muchas motos ilegales. (KL, 2014, entrevista 2).

Para terminar con el tema del marco normativo y el control, se analizarán las respuestas que dio el órgano regulatorio en el tema de ingreso de vehículos. En este punto cabe destacar que el entrevistado se mostró a la defensiva de su institución y afirmaba que el control existe, es fuerte y que el CGREG aplica el reglamento siempre que encuentra un vehículo ilegal.

También se debe mencionar que el entrevistado en un momento determinado aceptó el hecho de que existe gente que pide “permiso” para ingresar una moto por motivos de necesidad. Las comillas son porque el “permiso” que el entrevistado se refiere no es un permiso que ha pasado por todo el trámite, o sea que solo es un permiso de palabra.

El entrevistado, en un momento también mostro un poco de molestia al contestar las preguntas sobre el control que se hacía en el tema de las motos. Por tal motivo se decidió seguir con la siguiente pregunta que hablaba de las alternativas para que la movilidad sea más sustentable.

Para hacer una idea al lector de cómo fue la entrevista con el actor del CGREG citaré todo ese texto, el código del entrevistador es DG:

DG: Listo. ¿Tú crees que el marco normativo, jurídico, el marco de control, es débil respecto al tema vehicular aquí en Santa Cruz?

JM: No, yo creo que se han dado pasos importantes y al menos en este periodo de trabajo de las nuevas autoridades en el consejo de gobierno estamos mejorando un poco respecto al control y seguimiento de los ingresos. Entonces tenemos

bastante coordinación con otras autoridades que nos ayudan un poco a hacer el control, por ejemplo las motos que llegan por barcos, motos desarmadas, se ha logrado detectar algunos de esos vehículos desarmados y se los ha devuelto al continente. Entonces, si se está haciendo de alguna manera algún control, hace falta fortalecimiento institucional, porque recién el reglamento crea la unidad de desconcentrar un poco de vehículos. Dentro del consejo de gobierno todavía hace falta fortalecer el consejo de gobierno en este aspecto, pero en este momento independientemente para lo que era antes, si se ha logrado controlar más el ingreso de vehículos.

DG: Entonces, tú dices que si... *me interrumpe*

JM: Porque la gente sabe que al momento...puede perder dinero, o sea, al momento que se detecta que tiene un vehicular irregular, se saca al vehículo y puede estar perdiendo dinero. Entonces, la gente está más cauta respecto a eso.

DG: Entonces, tú dices que el reglamento, el marco normativo si es fuerte... *me interrumpe*

JM: El marco normativo establece criterios que van a ayudar al control vehicular, no es que es fuerte... Para muchas personas podría ser muy fuerte, para otras que piensan en la sostenibilidad de Galápagos en general, que ven a Galápagos como un todo, como una idea integral donde cada uno de nosotros formamos parte de esta unidad integral, yo creo que muchos de alguna manera van a ver muy bien lo que se está haciendo, entonces hay distintas percepciones.

DG: En ese mismo punto, tú dices que el control se ha intensificado, que está más fortalecido de alguna manera, pero igual los vehículos ingresan. ¿a qué atribuyes tú, el ingreso de vehículos ilegales?

JM: Para mí, el que se arriesga si tiene una necesidad. En este momento probablemente es por la necesidad, no por la moda, no creo que alguien en este momento después del control que existe en este momento se arriesgue por moda.

DG: La necesidad o sea, te invita a desafiar la ley, en este caso. Porque se supone que no puedes ingresar ningún tipo de vehículo... *me interrumpe*

JM: Si, la necesidad invita a desafiar la ley.

DG: En este caso, digamos que sea hacen batidas y a la persona se le encuentra. ¿Qué pasaría con ese vehículo?

JM: Se lo devuelve al continente y la persona tiene que pagar el costo de la devolución. (JM, 2014 entrevista 4)

Al final de esta pregunta, se hablan de las alternativas para mejorar la movilidad y se calma un poco el ambiente. Pero en lo referente al marco normativo y al control, el

CGREG está convencido de la fortaleza de las normas y en el grado estricto del control con respecto a motos.

En general, se puede decir que la mayoría de actores piensa que el marco normativo es fuerte y que ha tenido reformas que han significado el fortalecimiento del mismo. El ingreso de nuevas autoridades ha dado como resultado este nuevo reglamento que restringe en todo lo posible el ingreso de vehículos. Como se vio en el capítulo anterior, los permisos para el ingreso de un vehículo motorizado serán otorgados si es vehículo va a tener alguna actividad productiva (puede ser en el área agrícola, turística, etc.) sin embargo los vehículos (especialmente las motos) ingresan y muchas sin permisos. Y el control para el ingreso de estos vehículos, en palabras de los actores: es débil y necesita ser aplicado. La aplicación de un control igual de fuerte que el marco normativo, podría dar como resultado el no tener que ver paisajes como el de la foto 12 en el que se pueden observar vehículos de todo tipo, desde camiones hasta cuadrones.

**Fotografía 12: Paisaje cotidiano frente al malecón de Puerto Ayora**



**Fuente:** David Guijarro. 2014. (Paisaje cotidiano frente al malecón de Puerto Ayora)

## **Percepción sobre el concepto de continentalización en el modelo de movilidad**

Ya se analizó anteriormente el concepto de Grenier llamado *continentalización de la isla*; también se analizó a la distinción de Bourdieu y podríamos decir que la continentalización en Santa Cruz, es una forma de destacarse del vecino de la isla, a pesar de que esto nos dé como resultado el querer parecerse a la gente del continente. En el contexto isleño el tener una moto es sinónimo de comodidad, pues al no existir un servicio de transporte, este vehículo es ideal para transitar por la isla; pero en algún punto este concepto de comodidad se deformó y dio como resultado el ingreso de motos por el simple hecho de querer ingresar una, es decir, no era por la necesidad por la que fueron ingresadas en primer lugar.

Parecería contradictorio el unir a la continentalización y a la distinción, pues mientras en la una imitas algo o alguien, en la otra quieres diferenciarte. Para un contexto como el de Galápagos es posible hablar de los dos conceptos unidos, esto porque la identidad galapagueña aún está construyéndose y busca alimentarse de todas las tradiciones, valores, costumbres y comodidades de afuera, en este caso ese afuera es el Ecuador continental. Por eso la sociedad galapagueña quiere moverse por la isla al igual que la gente en el continente, y si eso le otorga un estatus diferente a los demás, mucho mejor. Por tal razón, los actores fueron consultados sobre la continentalización y la distinción y como esto interviene en el modelo de movilidad de la isla

Para el actor de FUNCAVID, la continentalización es un fenómeno que no desconocía y que si tiene que ver con el tipo de movilidad que actualmente se vive en Santa Cruz. El actor dice:

(...) hay un concepto que lo trajo un científico de la Fundación Charles Darwin que era el tema de la continentalización de las islas y el tema es que sí, que vivimos una cultura de permanente cambio, o sea, tenemos sociedades migrantes, permanentes y el sistema de transporte trata de hacer un símil de lo que ve afuera. Y a más de eso tienes a instituciones nacionales que no logran entender las particularidades de Galápagos y quieren hacer las cosas como en el continente. Y también tienes ese deseo de la gente de tratar de importar modelos del continente, entonces tienes cosas que si afectan, por ejemplo, si alguien viene de afuera y te dice: aquí lo que resulta es hacer esto o aquello, entonces te van cambiando y a veces esos cambios no son necesariamente buenos. Entonces si te das cuenta en la calle ves las motos cada vez más modernas, los carros cada vez más grandes y nuevos, que aquí en Galápagos no se los va usar como se debe. Entonces esto de

la continentalización si es un factor que influye en el modelo de movilidad que actualmente vivimos. (DP, 2014, entrevista 3).

Este actor ve en la continentalización un factor importante dentro de la movilidad en Santa Cruz. El parque automotor va creciendo porque la gente quiere comodidades como en las grandes ciudades.

Sobre esto habla un poco el actor peatón, y de nuevo se menciona el tema de las motos y su relación directa con la continentalización. Lo explica así:

(...) yo creo que si existen vehículos que han sido traídos acá, solo por el hecho de querer tenerlo. No se puede negar que gran parte de la población que tiene moto, la ha traído porque ha necesitado movilizarse, o sea aquí tienes a madres que necesitan ir a dejar a la escuela a sus hijos y que por la falta de transporte se compraron una moto. Pero también hay, y eso es últimamente, las motos que son manejadas por jovencitos y que hacen carreras y son para llamar la atención. No es un gran porcentaje pero si existe esto. Y esto tal vez sea por querer copiar modelos de otras ciudades, o sea por querer parecerse a otras ciudades y tener lo mismo de afuera. Pero, nada que ver, o sea aquí es un contexto diferente al de afuera y la gente que tiene esa moto solo por ser chévere, no lo ve así. (JL, 2014, entrevista 1).

Para el peatón, un gran porcentaje tiene un vehículo por necesidad, pero también existe ese otro porcentaje que simplemente ingresó una moto por comodidad o por querer tener lo mismo de afuera.

El actor del GADMSC también reconoce que existe una necesidad y por eso la gente ingresó un vehículo ilegalmente, pero también reconoce que hay gente solo la ingresó por que el control fue deficiente y el vecino pudo ingresarla. El actor explica:

(...)Si, o sea realmente, la necesidad es real. A veces uno siente que si quiere irse de aquí a 2km de la parte alta te cobran 20 dólares. Por ejemplo para alguien, viéndolo económicamente, si tiene una moto aquí, el combustible como es altamente subsidiado te dan al mismo precio del continente te costaría en una semana de transportarte a donde quieras 5 dólares. Entonces ahí viene, es un factor importante. Otro lógicamente si el gobierno por no controlar le dejo traer a "Juanito" su vehículo y yo porque no puedo tenerlo. Y se lo trae, y como igual no le controlan y puede tenerlo. (JC, 2014, entrevista 5).

Para este actor el ingreso de una moto puede ser justificado siempre y cuando sea por necesidad. Aquí habla inclusive de cómo se abaratan los costos, a pesar de que el valor de la camioneta hasta la parte alta está errado.

La necesidad de transporte es un factor justificable para la ilegalidad en el ingreso de las motos, al menos así piensan estos actores. En un contexto cultural como el de Galápagos, que trata de emular lo de afuera y también trata de suplir necesidades propias de un habitante de una isla, las motos son un instrumento de comodidad, seguridad y últimamente de estatus.

Para el actor ciclista la moto si es un instrumento de distinción y a la vez de continentalización, esto porque la gente busca emular lo de afuera mientras en la isla quiere destacarse. Lo explica así:

(...) si ha pasado. Te digo porque tuve amigos que normalmente andaban en bicicleta o a pie y de repente decidieron comprar una moto. No era su necesidad, no era una necesidad como la gente que vive en la parte alta y necesita bajar a Puerto por trabajo y eso, no lo fue. Sino fue más porque vieron que los otros empiezan a tener motos y entonces quisieron tener una. Ellos no tuvieron la necesidad y aun así se compraron una moto. Y así hay muchos ejemplos que te hacen ver que muchas de las motos que están aquí no fueron ingresadas por necesidad, sino por querer tener. Esto también es porque la gente de aquí siempre mira para afuera y busca traer todas las comodidades del continente acá, entonces si es verdad que muchas de las motos de aquí no son por necesidad (KL, 2014, entrevista 2).

Estos actores ven que sí existe la continentalización y la distinción dentro del modelo de movilidad de Santa Cruz. Ellos ven que lo que empezó como un transporte que cubría una necesidad de poder movilizarse en un vehículo ligero y barato por toda la isla, en algún punto cambió a querer tener un vehículo para movilizarse igual que en el continente y con el *plus* de que ese vehículo significa estatus.

Estos actores han conocido de casos en el que la necesidad no fue el primer factor para el ingreso de una moto y que la necesidad pasó a un segundo plano. Estos casos son muy comunes en Santa Cruz, pero de todos los actores entrevistados, solo estos comentan su experiencia.

Los otros actores no ven al deseo de estatus o a la continentalización como un factor determinante para ingresar una moto de manera ilegal o como un factor que influye directamente en el modelo de movilidad de la isla. Para estos actores no existen estos fenómenos sociales y los vehículos ingresados han sido solo por la necesidad que la gente tiene de movilizarse.

Para el actor del gremio de camionetas, las motos que han ingresado ilegalmente han sido solo por la necesidad de la gente para movilizarse desde la parte alta hasta Puerto Ayora. Reconoce solo a un pequeño grupo de personas que por que tuvieron el dinero quisieron traer una moto, pero normalmente solo ingresan por necesidad. Él dice:

Yo no creo. Mire, un sin número de motos usted ve que va a la parte alta, tanto de mañana como hasta las 7 u 8 de la noche. (...) la moto va y viene. Usted parece en la gasolinera a las 5 de la tarde y usted ve circulando motos de bajada, la gente ha salido temprano a trabajar a su terreno y ya está de regreso a su casa. A veces se dice que hay un exceso de motos pero no se ha visto la necesidad que ese señor tiene para el trabajo, y si usted ve la moto; mire si usted ve una moto limpiecita, es porque ese sí estuvo por aquí dando vueltas; pero usted véale una moto que está trabajando casi nunca le va a ver limpia, porque esa está llena de lodo, está sucia porque está produciendo. Entonces, cuantas motos estarían de lujo, serian un 2% no más. Esa gente no tiene una necesidad, pero el resto si tiene y tiene una necesidad como de apuro, porque si necesita ir a la parte alta ahorita, prende su moto y se va, luego necesita bajar solo prende su moto y se bajó. Vea si usted quiere llegar acá a las 3, tiene que esperar desde las 12 en la parte alta para ver si es que alguien le trae. Pero con su transporte, no tarda nada en llegar a donde tenga que ir. (...) la gente se endeuda en las motos por necesidad, vea una moto afuera le cuesta 1900 dólares, aquí le cuesta mil más, ya son 2900 dólares y la gente por necesidad se saca la plata de donde sea y paga, porque a la larga esa moto le va a durar unos 5 años y haciendo cuentas le sale más barato que pagar diario un transporte para movilizarse aquí. (TR, 2014, entrevista 6).

Los ejemplos que da el entrevistado no son irreales. Esto se puede ver diariamente y es verdad que la gente busca salir de su necesidad de movilización como sea. El cupo<sup>21</sup> de una moto puede ser vendido hasta en 1.000 dólares dentro de Galápagos (información extraoficial) y la gente debe contraer deudas para poder suplir esa necesidad de transporte. La moto es muy usada para llegar a las partes más alejadas de Puerto Ayora y en el tiempo de observación, se pudo constatar que incluso hay un servicio de transporte de motos en el cual se lleva un pasajero desde Bellavista hasta El Cascajo por 1 dólar. La distancia es

---

<sup>21</sup> Según el CGREG, cada residente permanente de Galápagos tiene el derecho (o cupo) a solicitar el permiso para poseer un vehículo (entre estos la motocicleta) con fines productivos (CREG s/f). Sin embargo, esta disposición fue cambiada en el año 2009 con la moratoria que prohibía el ingreso de todo tipo de vehículos a las islas. Actualmente, esa moratoria fue derogada con la “Reforma Integral al Reglamento Sustitutivo de Control de Ingreso de Vehículos Motorizados y Maquinaria a la provincia de Galápagos” del 2014 y de esta manera se vuelven a aceptar solicitudes de ingreso de vehículos. Es destacable el hecho de que el cupo de un vehículo, se ha convertido en una mercancía en Galápagos, de esta manera un residente que ha ocupado su cupo y que esté interesado en ingresar un vehículo a las islas le comprará a otro residente su cupo. Los costos del cupo dependen si es para motocicleta, vehículo de tipo automóvil o camioneta y extraoficialmente se conocen que son entre el 20 y 30% del valor del vehículo.

de unos 15 kilómetros y el tiempo varía según la velocidad de la moto. En conclusión, la necesidad es real, así como lo ha manifestado el actor del gremio de camionetas.

Para el actor el organismo regulador, el CGREG, no existe una moda o no existen motos que han ingresado porque alguien quiere tener una moto. Dice que la gente no debe arriesgarse al traer ilegalmente una moto pues va a perder su inversión, y que por eso se da cuenta de que si existe una necesidad, pues solo la gente que en verdad necesita se arriesga a perder su dinero.

El actor dice:

Bueno, las motos ingresan, algunos por la necesidad y otros porque tenemos un pensamiento un poco más citadino no, un poco más global. No pensamos de manera isleña no. Entonces, al pensar como ciudadano global queremos tener nuestro mejor vehículo posible, de la última moda o lo que sea y probablemente muchas personas...quieren vivir un estilo de vida de esa forma, pero no, también hay muchas personas que han venido acá a buscarme y la verdad me han mostrado su verdadera necesidad que tienen de tener un vehículo propio para poder trabajar principalmente. Entonces en ese aspecto estamos viendo todas esas necesidades, en este momento estamos evaluando y ver la forma de cómo mediante un sistema de movilidad como te digo limpia, sin que afecte las Galápagos, poder captar esas necesidades. (...) La percepción puede ser lo que sea, uno puede percibir lo que sea. Como autoridades nosotros escuchamos a la gente que viene por una necesidad, la gente que quiere traer una moto por moda o porque vio al vecino no viene aquí. Ya. Entonces yo no sé, cuál es ese tipo de personas o cuantas motos están trayendo así o cuantas motos tengan en su casa debido a la moda. Yo sé, la gente que viene aquí debido a una necesidad. (TR, 2014, entrevista 6).

Al igual que en la pregunta del marco normativo y el control, el actor del CGREG se molestó un poco al preguntarle sobre su percepción como autoridad en el tema de motos ilegales. Sin embargo al principio reconoce que existe gente que ingresa una moto solo por moda y lujo, pero que a donde él se acercan personas que tienen necesidad de un transporte para el trabajo principalmente.

Las percepciones de los actores en los temas aquí expuestos, han servido para hacerse una idea más grande de cómo está el panorama de la movilidad en Santa Cruz, y hacia donde está caminando el modelo. Los actores han tenido percepciones diferentes en algunos temas, sin embargo todos concuerdan en que la movilidad tiene un problema y que el concepto de sustentabilidad no está inmerso en el modelo de transporte y movilidad de la isla.



## CAPITULO IV

### DISCUSIÓN

#### **La quimérica sustentabilidad en el transporte de Santa Cruz**

Si asumimos que la sustentabilidad es la eficiencia en el uso de los recursos, y que para Martínez Alier y Roca el no uso de algún recurso no significa sustentabilidad pues: “no usar un recurso que tampoco se podrá utilizar en el futuro en nada ayuda, en principio, a las generaciones futuras.” (Martínez Alier y Roca, 2001: 370). A esto habría que añadirle que la eficiencia también debe ser aplicada en el ciclo de extracción, uso y desecho de un recurso.

Usar el recurso y hacerlo eficientemente, frente a esto es necesario recalcar el hecho de que en los últimos 200 años y más aun con el descubrimiento del petróleo como combustible, el uso del recurso natural obedeció a ideales puramente antropocéntricos. Sin embargo, existen nuevas leyes que otorgan a la naturaleza una mayor importancia y exigen a quien use sus recursos priorizar la conservación de estos pero muchas veces no se la aplica debidamente o simplemente se la interpreta a conveniencia.

De igual manera se debe destacar las ideas de Naredo que hablan sobre el cuidado de las rentas generadas por el uso del recurso natural. Para este autor, la sustentabilidad además de ser eficiencia en el uso de los recursos, también debe ser conservación y buen uso de las rentas (Naredo, 2011: 52).

En este punto se concuerda con el autor, pues en el caso ecuatoriano, las rentas petroleras no se usaban en el pago de deuda social y se utilizaban para el pago de deuda externa. También se debe destacar que los asentamientos humanos cercanos a las áreas petroleras, eran los últimos en recibir algún tipo de beneficio fruto de las rentas y el lugar donde se obtuvo el recurso natural quedaba devastado. Las rentas deben ser prioritariamente usadas en la regeneración de esos lugares y así poder seguir beneficiándose de los recursos.

La sustentabilidad puede ser vista como un puente entre desarrollistas y ambientalistas (Dixon y Fallon, 1991). Sobre esto se debe discrepar, pues muchos de los

conceptos de sustentabilidad han sido tergiversados por el mercado y a la final, existe un sustentabilidad alterna que lo único que sostiene y sustenta es la economía de mercado.

Es claro que la sustentabilidad está aplicándose a diferentes campos en la actualidad. Uno de esos campos es el transporte.

El transporte es un área que consume demasiado recurso natural, es un culpable directo de los problemas ambientales de la actualidad. Existe una dependencia directa del petróleo y a pesar de las nuevas tecnologías, aun no se ha logrado la independencia del recurso primario en este campo.

Esto quizás porque existen intereses por parte de empresas petroleras en no permitir que el transporte consiga ser libre de recurso primario; si esto sucedería simplemente se acabaría el principal demandante de petróleo. Los vehículos de motor terrestre son un mercado muy grande para las empresas petroleras y no permitirán que ese mercado termine.

Pero el transporte terrestre también tiene una necesidad espacial. El espacio que se necesita para que los vehículos circulen, muchas veces ha obligado a hacer a un lado actividades agrícolas para dar paso a la carretera. De tal manera que existen ciudades que fueron construidas pensando en los vehículos como en el ejemplo de la ciudad de Los Ángeles en Estados Unidos y de cómo aproximadamente el 65% del territorio de la ciudad es ocupado por las vías pavimentadas (Szyliowicz: 2003).

La movilidad sustentable es un concepto que unifica las ideas de eficiencia y conservación al campo del transporte. Un correcto uso del vehículo y la promulgación de políticas que fomenten el cuidado del ambiente, son algunos de los pilares que para Carmen Lizárraga, debe tener la movilidad sustentable.

(...) la movilidad urbana sustentable ha de basarse en tres “pilares”: un uso del suelo que incorpore las necesidades de movilidad, la restricción del uso del vehículo privado y la promoción de un sistema de transporte público eficaz (...) una combinación de tres políticas para reducir el consumo de combustibles y de emisiones contaminantes en el sector del transporte: mejorar la eficiencia, hacer un mayor uso de los biocombustibles y adoptar vehículos eléctricos a base de hidrógeno (...). (Lizárraga, 2006: 305)

La sociedad se ha vuelto demasiado dependiente del vehículo y en cierto modo, los autos cambiaron todos los aspectos en la vida. Ahora se están visibilizando las consecuencias negativas de tantos años del uso ineficiente del vehículo.

Existen experiencias como la de la isla Ventotene en Italia, (esta experiencia se revisó anteriormente) que han promovido un cambio al paradigma del transporte con combustible fósil a través de la electromovilidad. En la foto 13 se puede observar una base de carga para las furgonetas eléctricas de esa isla:

**Fotografía 13: Imagen de una estación de carga en Ventotene, Italia**



**Fuente:** Calenne et al. 2010: 2. (Imagen de una estación de carga en Ventotene, Italia)

A pesar de que existen nuevos colectivos que buscan fomentar un uso amigable del auto o el uso de vehículos alternativos, la gente busca movilizarse cómodamente y por su cuenta. Los criterios de movilidad sustentable son alcanzables y con una acertada y decidida gobernanza, más ciudades vivirían la sustentabilidad en sus modelos de movilidad.

Proyectos de bicicleta pública, la restricción vehicular, un buen servicio de transporte público, seguridad para los ciclistas, son algunos de los proyectos que se

realizan en el área de la movilidad. Pero no todas las ciudades caminan hacia la sustentabilidad.

Una dimensión clave en el tema de movilidad sustentable es el involucramiento ciudadano pues es la gente quien debe apropiarse del problema de la movilidad y generar soluciones y cambios. Parte de la sustentabilidad es el uso eficiente de los recursos y existen propuestas que involucran el rol del ciudadano en el modelo de movilidad, un ejemplo de esto es lo que el actor ciclista propone para lograr concientizar a la comunidad de Santa Cruz e incentivar el uso de la bicicleta como transporte. Este actor ve a las autoridades (alcalde, funcionarios institucionales, etc.) como el factor para difundir el buen ejemplo al usar una bicicleta para transportarse. El actor dice:

(...) algo que creo que si se debería hacer es que la bicicleta sea como el vehículo de Galápagos. Es difícil porque alguna vez trataron de hacer aquí un día de ir al trabajo en bici y no se tuvo la acogida. Entonces yo creo que por ahí es el asunto, o sea si tú ves al alcalde o al director del parque o a algún funcionario público yendo al trabajo en bicicleta, te prometo que la gente va a querer salir en bicicleta. Esto se debería proponer a alguna institución. (KL, 2014 entrevista 2)

Este actor cree en que el buen ejemplo será el detonante para el cambio en el paradigma del transporte y es cierto. La propuesta es tan simple y seguro será efectiva si se la aplica.

En la isla Santa Cruz se está viviendo un cambio en la forma de movilizarse; poco a poco el parque automotor ha ido en aumento y los datos presentados anteriormente lo confirman. La gente busca ingresar más vehículos para poder movilizarse cómodamente y con seguridad. Al ser real la necesidad de movilización para la gente que vive en la parte alta, la opción que ha quedado es ingresar motos a la isla. Estas motos son ingresadas de manera ilegal, pues muchas se saltan el trámite de solicitud para ganar tiempo.

Las autoridades han ofrecido planes de movilidad en donde se incluye un servicio de transporte y en uno de los casos, este servicio será eléctrico y no dependerá del combustible fósil. En este punto se debe decir que es casi una quimera el pensar en la electromovilidad para Santa Cruz, porque en primer lugar la energía requerida para este cambio de matriz de transporte, no está disponible en la isla. La prioridad de la energía eléctrica es el abastecimiento a hogares, sector industrial y comercio. La demanda de

energía eléctrica se incrementa año a año como se pueden ver en los datos de la empresa ELECGALAPAGOS en la Figura 6.

**Figura 6: Consumo anual en 10 años en KwH de la isla Santa Cruz**

	TOTAL
2004	13.392.140
2005	14.603.200
2006	16.499.677
2007	16.917.886
2008	18.627.631
2009	20.104.826
2010	20.597.401
2011	21.774.924
2012	24.160.676
2013	25.073.132
2014	26.938.765

**Fuente:** ELECGALAPAGOS S.A. 2013. (Consumo anual en 10 años en KwH de la isla Santa Cruz)

A pesar de que los nuevos proyectos de energía fotovoltaica y eólica proveerán de electricidad a varios lugares de la isla, esta no abastece a toda la demanda, por tal razón, la electricidad producida por generadores que funcionan con diésel aun seguirá siendo indispensable. Al menos hasta que se hagan muchos más proyectos como el de Baltra o Puerto Ayora.

El servicio de transporte que el plan de movilidad del CGREG propone es con vehículos eléctricos como en la foto 14 (esta imagen fue tomada del plan de movilidad del CGREG) y por ejemplo para la “Linea Bellavista – Puerto Ayora” se han propuesto que sean 9 vehículos los encargados de realizar el servicio; el plan dice: “Como se puede observar el número de vehículos adoptado es de 9 unidades las mismas que operarán con 31 pasajeros de carga máxima y con posibilidad de atender a personas con capacidades especiales.” (CGREG, 2011).

Otro factor para llamar quimera a este plan de movilidad, es el hecho de que se pretende cambiar todo el parque automotor por vehículos eléctricos. En principio podría decirse que es posible. El gobierno podría financiar una parte del costo del vehículo a cambio del vehículo que funciona a gasolina. Pero de qué energía se van a abastecer estos

vehículos eléctricos. El plan dice que se instalarán paradas de carga en donde los techos sean paneles solares y de esa manera generar energía para la carga de los vehículos.

**Fotografía 14: Imagen del tipo de vehículos que el CGREG quiere para Santa Cruz**



**Fuente:** CGREG. 2011. (Imagen del tipo de vehículos que el CGREG quiere para Santa Cruz)

Parecería que este plan ve en la energía fotovoltaica la respuesta al problema de movilidad en la isla.

Se debe discrepar con el hecho de que se pretenda cambiar el parque automotor total de Santa Cruz. Es una labor casi imposible, pues existen autos, camionetas, camiones, maquinaria de trabajo, buses, chivas, cuadrones y especialmente motos. Cómo se pueden cambiar las motos por motonetas eléctricas, si ni siquiera ahora se puede aplicar la ley y enviar a las motos ilegales al continente. Además no se habla de diálogos con gremios como el de las camionetas, y hay que recordar que este gremio se opone a la introducción de un servicio de transporte alternativo. ¿Cómo podría pedirle el CGREG a un conductor de camioneta que debe sacar su vehículo al continente y que si quiere seguir trabajando debe adquirir un vehículo eléctrico? ¿Quién va a pagar por el viaje del regreso del vehículo anterior?

Tampoco se habla del mantenimiento que estos vehículos deben tener y del costo de este mantenimiento. Estos factores hacen que el plan de movilidad del CGREG sea quimérico.

El CGREG cree en este plan de movilidad, y espera que así el problema de la movilidad termine en Santa Cruz. Cabe decir que este plan tiene un plazo de 10 a 15 años. De manera que se debe esperar para ver los resultados. Y de hecho aún es incierta la aplicación de este plan.

Las competencias en el transporte por ley las debe tener el GADMSC, y a pesar de que esto aún no se concreta, esta institución ya está trabajando en la aplicación de otro plan de movilidad para Santa Cruz. En este plan se propone un rediseño territorial para dar paso a un servicio de buses. Otra de las propuestas es ampliar la red de ciclovías y crear un servicio de bicicleta pública que tiene un fin turístico. El plan del GADMSC no es tan ambicioso como el del CGREG pero tampoco se lo puede aplicar por la falta de competencia y falta de presupuesto.

### **Competencias y pugna**

La falta de gobernanza en algunas áreas de la isla Santa Cruz, ha dado como resultado una pugna por saber quién tiene las competencias de tal o cual sector.

El Consejo Nacional de Competencias (CNC)<sup>22</sup> en su Resolución 006-CNC-2012, resuelve la transferencia de las competencias de transporte a los municipios. Todo esto mediante un sistema en el que se clasifica a los municipios en tres grupos (A, B y C). Santa Cruz pertenece al grupo C y debe hacerse cargo principalmente de:

(...) la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren

---

<sup>22</sup> Consejo Nacional de Competencias es una institución pública que se encarga de: “Asignar y regular la transferencia y ejercicio de competencias. Organizar e implementar el proceso de descentralización y aprobar el plan nacional de descentralización. Resolver en sede administrativa conflictos de competencias entre niveles de gobierno. Impulsar y coordinar procesos de fortalecimiento institucional para el ejercicio efectivo de las competencias. Monitorear y evaluar el ejercicio de las competencias transferidas.” (CNC, s/f)

debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios. (CNC, 2012)

En la entrevista al miembro de FUNCAVID, también salió a la luz el hecho de que trabaja en el GADMSC como Secretario de Planificación Urbana y Rural; en dicha entrevista, DP indico que el hecho para que la movilidad este teniendo tantos problemas, es por la falta de gobernanza y el no saber quién mismo se encarga de que cosa. Él dijo:

(...) la falta de una decisión concreta, quien está a cargo de qué. O sea, hay un proceso en que la policía a nivel nacional les quitó los recursos, ya no tienen casi policía de tránsito, pero son los que tienen que manejar el control. La ANT<sup>23</sup>, que al menos en Galápagos, todavía no decide si se va a transferir o no la competencia de movilidad en los municipios. Los municipios con los brazos cruzados que ya tienen la planificación pero no tienen la competencia para implementar. Entonces es un desorden y una falta de gobernanza en quien administra el tema de movilidad y transporte público. Estas son cosas que han afectado muchísimo y cuando tú no tienes un buen gobierno, no tienes las cosas claras, la gente abusa. (DP, 2014, entrevista 3).

Según el CNC, el plazo para traspasar las competencias sobre transporte y movilidad hacia los municipios de tipo C es de “hasta 36 meses” (CNC, 2012), sin embargo y como dice el entrevistado (quien trabaja directamente en esa área), la ANT aún no decide si pasar o no la competencia a los municipios de Galápagos. La razón de esta decisión es incierta pues a tan poco tiempo para que se termine el plazo, la competencia ya debería estar en manos del GADMSC.

Esta falta de gobernanza (como dijo el entrevistado) solo causa demoras en las obras muy necesarias para la población de Santa Cruz y discrepa con el aparente clima de cooperación entre instituciones para la toma de decisiones.

### **Lujo y necesidad**

Dentro del modelo de movilidad en Santa Cruz, se ha podido ver que la gente trata de replicar modelos similares a los de ciudades como Guayaquil o Quito. Esto es a través del ingreso de vehículos cada vez más ciudadanos, que causan un impacto para alguien que va en busca de naturaleza y conservación.

---

<sup>23</sup> La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) es la entidad encargada de “Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional (...)” (ANT, s/f)



En la última década, las vías de pronto se han visto llenas de motos que por necesidad o lujo, ocupan un gran espacio dentro de los actores de la movilidad de la isla. Anteriormente se habló del tema de las motos y de cómo la gente lograba ingresarlas de manera ilegal. Esto probablemente se deba al fenómeno de la continentalización de la isla. De este modo se pueden observar motos tipo Harley-Davidson<sup>24</sup>, o automóviles que, (según información extraoficial), en algunos casos ingresaron como vehículo de finca, es decir que ese vehículo era necesario para la producción de la tierra en determinada finca de la parte alta.

El modelo de movilidad en Santa Cruz, ha estado constantemente cambiando, y en la parte cultural, el galapagueño ha sentido la necesidad de tener un vehículo propio. En la última década fue surgiendo este nuevo actor que hoy en día es quizá el más importante y conflictivo a la vez. Son las motos y cómo su aparición en el sistema de movilidad de la isla, significó la aceptación de lo ilegal. En este apartado se analizará si el ingreso de motos tiene que ver con lo que Bourdieu llama distinción, o tiene que ver con la simple necesidad de la gente por moverse.

En el texto *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Bourdieu argumenta que las clases sociales tienen diferentes gustos o diferentes aficiones que les permiten destacarse o distinguirse de los otros. La distinción es una constante búsqueda del ser humano, que tiende a querer ser original y diferente del otro, muchas veces a través del consumo. Es en este punto en el que cabe preguntarse si la gente de Santa Cruz tiene moto por necesidad o porque la usa como instrumento para destacarse o distinguirse de su vecino.

En las entrevistas realizadas se preguntó a los actores sobre el tema de las motos y si ellos creen que el ingreso de este tipo de vehículos responde a una necesidad real o simplemente es la búsqueda por distinguirse del otro, simplemente un lujo.

---

<sup>24</sup> Harley-Davidson es una marca estadounidense de motocicletas, que tienen su sello en las motos de tipo ruta que se utilizan para hacer recorridos grandes de carretera.

Los actores fueron unánimes en su respuesta a excepción del funcionario del CGREG, quien dijo lo siguiente (y de una manera bastante tajante) al preguntarle sobre su percepción en el tema de motos:

La percepción puede ser lo que sea, uno puede percibir lo que sea. Como autoridades nosotros escuchamos a la gente que viene por una necesidad, la gente que quiere traer una moto por moda o porque vio al vecino no viene aquí. Ya. Entonces yo no sé, cuál es ese tipo de personas o cuántas motos están trayendo así o cuántas motos tengan en su casa debido a la moda. Yo sé, la gente que viene aquí debido a una necesidad. (JM, 2014, entrevista 4)

El entrevistado explica que hasta donde él han llegado pedidos de gente que necesita una moto porque simplemente no puede movilizarse sin ella. Y es razonable para alguien que vive en la parte alta y necesita estar constantemente en movimiento. También es razonable (como señaló el entrevistado) que una señora se acerque para pedir permiso para la moto porque necesita ir a dejar a su hijo a la escuela y regresar pronto al trabajo (JM, 2014, entrevista 4).

Sobre el control que se debe realizar para evitar el ingreso ilegal de vehículos, dijo que se está mejorando considerablemente y que la gente teme arriesgarse trayendo ilegalmente una moto porque si se la encuentra, de inmediato la regresan al continente y puede perder su inversión. Sobre esto, se le preguntó si la gente se arriesga o se ha arriesgado a traer una moto de manera ilegal, el entrevistado contestó: “Para mí, el que se arriesga si tiene una necesidad. En este momento probablemente es por la necesidad, no por la moda, no creo que alguien en este momento después del control que existe en este momento se arriesgue por moda.” (JM, 2014, entrevista 4).

El principal factor para este entrevistado es la necesidad e inclusive dice que solo “(...) la necesidad te hace desafiar la ley” (JM, 2014, entrevista 4). Para el CGREG, la entrada ilegal de motos es porque la gente necesita movilizarse más no porque el que trajo esa moto quiera distinguirse de su vecino por el hecho de tener ese vehículo.

En este punto, los demás entrevistados, aunque no niegan que la necesidad de movilizarse obliga a “desafiar la ley”, también concuerdan en que un porcentaje de la gente que tiene una moto lo ha hecho por la facilidad de ingresar una y porque “si el vecino pudo traer una moto, porque no la puedo traer yo, y si el vecino trae una moto pequeña, yo traigo una más grande y más potente y soy más chévere que el” (DP, 2014,

entrevista 3). Y al preguntar a alguien que este manejando una moto ilegal si sabe que traer vehículos sin permiso es causal para que te retiren el vehículo y lo saquen al continente, esta persona contestará que “si el trajo por qué yo no”.

En general se podría decir que no es lujo versus necesidad, lo correcto sería lujo y necesidad, porque los dos factores son válidos al momento de ingresar una moto de forma ilegal a Santa Cruz. “Podríamos decir que es en 50 y 50, porque si hay gente que de verdad necesita una moto, pero también hay gente que es solo por comodidad y lujo” (KL, 2014, entrevista 2)

No se puede negar que la necesidad existe y seguirá existiendo mientras la autoridad correspondiente no ofrezca una alternativa razonable de transporte. Pero tampoco se puede negar que la moto ha sido utilizada como un instrumento para la distinción, para querer valer algo más a causa de ese instrumento.

Como se ha visto en las entrevistas, la gente cree que sí es posible cambiar el modelo de movilidad. Existen colectivos como la FUNCAVID que buscan institucionalizar a la bicicleta como transporte oficial en la isla, sin embargo, parece que ese título ya está ocupado por la moto. Pese a eso, la comunidad que quiere un cambio propone entre otras cosas mejorar las ciclovías, dar más espacio al peatón y aplicar el reglamento en el cual dice que todo vehículo que ha ingresado de manera ilegal será devuelto y el costo del viaje hacia el continente lo asume el dueño.

### Fotografía 15: Motos amontonadas en un parqueadero



Fuente: David Guijarro. 2014. (Motos amontonadas en un parqueadero)

### La continentalización como actor de la movilidad

La continentalización no es otra cosa que la réplica de costumbres, valores y tradiciones por parte de los habitantes que migraron desde Ecuador continental hacia Galápagos (Ospina, 2003: 9). Como ya se dijo, la continentalización supone también la construcción de una nueva identidad, pues al mezclar las costumbres traídas del continente con las costumbres adoptadas en la isla, se va creando una nueva identidad.

Cristophe Grenier tiene un amplio trabajo en las islas Galápagos y ha visto como este concepto es real en ese contexto. Las costumbres han ido transformándose en un periodo de aproximadamente 40 años, que fue la gente del continente, principalmente de la sierra, empezó a llegar con la promesa de una tierra nueva y fértil:

(...) en ese tiempo sabían decir que en Galápagos crece de todo, que se puede sembrar yuca y papa en el mismo terreno. Y aparte había ganado y aparte se tenía pescado y todos lo del mar. O sea, era una tierra de sueño. Ya cuando llegamos acá nos dimos cuenta de que la vida era bien dura, por ejemplo, si era verdad que había ganado, pero era salvaje y teníamos que ir a coger. Era como una sociedad cazadora-recolectora; era muy duro. (ML, 2014 entrevista 7)

La colonización de la isla fue difícil, pues así como lo expresa la entrevista anterior, era una tierra donde todo era salvaje y primigenio. La gente fue acostumbrándose y fue formando una sociedad nueva en Santa Cruz.

Las costumbres del continente se fueron mezclando con las nuevas costumbres de la isla, pero hasta ahí. La continentalización surge con el turismo, pues al no existir comodidades para ofrecer a un turista, se trajeron las comodidades de afuera y con estas también vinieron las costumbres de afuera. Productos como aguas embotelladas, bebidas gaseosas o “snacks” en bolsas plásticas, fueron algunas de las nuevas importaciones de la isla desde el continente.

La ciudad empezó a formarse de modo que emule a una ciudad de afuera. En lo que respecta al texto de Grenier, el autor da una visión de las construcciones y de cómo se asemejan a construcciones de ciudades en el continente. El autor lo explica de la siguiente manera:

El marco urbano es el mismo que en Manta, Quevedo o Guayaquil, ciudades de fealdad de inacabado permanente: casas de bloques y de palastro, terrazas cimeras enmarcadas con varillas metálicas que indican una construcción siempre en curso, cables eléctricos halados directamente de los postes hasta las viviendas (...), rótulos de tabernas que anuncian orgullosamente su origen ‘Sabor costeño’ y de donde escapan ritmos de salsa. (Grenier, 2007: 238)

Tomando en cuenta esta visión, se debe decir que en muchos casos este ejemplo del autor es cierto. Las construcciones recuerdan a las de alguna ciudad costeña del Ecuador, incluso en las calles de la isla se dice que Puerto Ayora es el “Guayaquil chico” por su semejanza con esta ciudad.

Los habitantes de Santa Cruz han tratado de tener o al menos de intentar copiar, las comodidades y modos de vida del continente, y en el caso del transporte podemos decir que la isla se ha movido de manera continental, es decir, la gente se mueve como si estuviera en una ciudad del continente.

Para la gente de la parte alta, es obvio que necesita un transporte motorizado para llegar a sus lugares de trabajo, casa, escuelas, etc. Podríamos decir que está algo justificado el hecho de que estas personas ingresen motos (justificado en la parte de la necesidad más no en lo legal). Pero en Puerto Ayora, donde todo queda cerca y casi no

existen calles empinadas. Donde el clima es favorable y el paisaje es bello; ¿por qué en el centro urbano de Santa Cruz la gente necesitaría un vehículo con motor?

La gente quiere movilizarse cómodamente como en el continente, quiere dejar de pasar esa necesidad de transporte y quiere hacerlo de una manera rápida, cómoda y barata. En este punto no se puede reprochar a una madre que necesita llevar a la escuela a su hijo y luego llegar puntual a su trabajo, estos casos se ven muy a menudo en la isla. Pero si podríamos reprochar al joven que usa la moto para paseos o carreras. Es habitual en las noches ver a motos pasar corriendo a velocidades prohibidas causando ruido. Sobre esto hay que preguntarse si es esto reprochable o no.

Las motos son un transporte que agiliza mucho las actividades de la gente pero también son un instrumento de distinción y de continentalización. La población de Santa Cruz quiere vivir como en el continente y por esta razón se olvidan de que hay cosas que no se pueden hacer igual que en el continente por el simple hecho de estar en una isla y porque esa isla es un emblema a nivel mundial de conservación.

La comunidad galapagueña tiene una identidad que se está construyendo, y lo está haciendo importando costumbres de afuera. El ejemplo de los Salasacas en el primer capítulo, es la prueba de que se vive una mixtura de costumbres y tradiciones. Culturalmente Santa Cruz, está construyéndose. Se alimenta de todo lo que su gente le ofrece y hace una mezcla con lo aprendido en la isla. Un ejemplo de esto podría ser la música y bailes “típicos” en la isla. Esta música tiene por lo general ritmos andinos y sus bailes también.

La continentalización de la isla existe y en el área del transporte se ve reflejada en el tipo y la cantidad de vehículos que ingresan a la isla. En palabras del actor de FUNCAVID: “(...) ¿qué tienen que ver esas motos grandotas o esas mega camionetas con el contexto isleño y peor aún con la conservación? Nada. Solo ahí puedes darte cuenta que la movilidad aquí no está acorde a la conservación y la sustentabilidad.” (DP, 2014 entrevista 3.

## **Control escaso y equilibrio en el transporte**

El CGREG ha dicho mediante su representante que “si se hace controles y se está avanzando en ese tema” (JM, 2014 entrevista 4). Este organismo dice que la gente teme a arriesgarse al ingresar ilegalmente una moto y no lo hace, al menos no por moda.

Sin embargo, se trató de pedir información sobre controles hechos en el puerto pero no fue posible acceder a ella. Extraoficialmente se conoció que existen informes de control de entrada de carga en el puerto, pero el CGREG no facilitó esa información para este trabajo. A pesar de esto, las motos continúan ingresando a la isla. Incluso hay personas que comercian con estas motos y lo hacen a precios altos. De esto se conoció que una motoneta puede llegar a costar hasta \$2000 dólares y la gente en su necesidad paga este precio.

En la entrevista al actor del CGREG, el ambiente se puso un poco tenso pues al preguntar sobre el tema de control y motos ilegales se sintió la molestia del entrevistado. ¿Por qué las respuestas a la defensiva por parte del actor en este tema?

Los controles no son eficientes con respecto a las motos y este vehículo se está volviendo el vehículo oficial de la isla.

Sobre esto se puede decir, y a modo de hipótesis para un futuro trabajo, que es el mismo Estado el que permite que las motos ingresen y con esto se evita el hecho de hacer un proyecto de servicio de transporte para la comunidad. Como la gente ya tiene moto no se preocupa de que haya buses o algún transporte masivo en la isla. De esta manera se va equilibrando el modelo de movilidad y la gente cubre su necesidad de transporte.

En general, esto es uno de los factores para que la sustentabilidad no camine con la movilidad de Santa Cruz, junto con los otros estudiados a lo largo de este trabajo, es claro que el modelo actual de movilidad en la isla no es sustentable y no está acorde con los preceptos de conservación de los cuales Galápagos es emblema a nivel mundial.

## CONCLUSIONES

La movilidad terrestre en Santa Cruz, actualmente no está alineada a los conceptos de sustentabilidad y conservación y las autoridades como el GADMSC y el CGREG han estado trabajando para llevar a cabo planes de movilidad sustentable que hasta el momento no se han puesto en marcha.

El modelo de movilidad no es sustentable porque el parque automotor crece, porque no se usa eficientemente el recurso energético, por los impactos ambientales, por el uso inadecuado del espacio público, porque se ingresa ilegalmente vehículos y porque a pesar de la ley no existe un control eficiente. Los actores clave están de acuerdo en que no existe sustentabilidad en la forma como se está llevando actualmente la movilidad de la isla. Pese a que Galápagos tiene un “estatus” de lugar ecológico y natural frente al mundo, en el área del transporte esto no es así. El modelo de movilidad no refleja los preceptos de conservación y sustentabilidad que Galápagos abraza en muchas variables exceptuando la movilidad.

Existen varios factores como la continentalización, la falta de transporte público y la escasa aplicación de políticas públicas en el tema de movilidad, que expresan la insustentabilidad del modelo, sin embargo, las cosas no están del todo mal. La gente mayoritariamente camina y anda en bicicleta; y cada vez son más las personas que hacen este ejercicio de buena práctica ambiental. El involucramiento ciudadano para lograr la sustentabilidad en el modelo de movilidad, es una arista que se ha trabajado de una manera poco intensiva por parte de las instituciones correspondientes, a pesar de ser parte vital para el logro de la sustentabilidad.

La infraestructura está cambiando y dando paso para que la gente se mueva más en bicicleta y camine, pues existen ciclovías y veredas más amplias para los peatones. Sin embargo existen factores como la falta de aplicación de las políticas existentes por parte de las instituciones encargadas, y (como una hipótesis para un futuro trabajo), puede ser que esto suceda para obligar a la gente a resolver sola su necesidad de movilización y así evitarse la creación de servicios de transporte público.



Santa Cruz sufre de una enorme carencia en el transporte masivo terrestre y se han hecho esfuerzos para suplir esta necesidad pero no se han tomado decisiones concretas frente a este problema.

La autogestión y la búsqueda de un negocio a través del vehículo han dado como resultado el que varios ciudadanos ingresen uno y lo adecuen para servir como transporte como es el caso de las chivas. Sin embargo, la renta turística está llegando a las chivas y por esto dejan de hacer su recorrido habitual para dedicarse al turismo. Existen buses de turismo y buses de hoteles que muy esporádicamente sirven como transporte. Frente a esto las entidades del Estado tienen varias propuestas como el ambicioso plan de electromovilidad del CGREG o el plan de organizar un sistema de transporte para Santa Cruz del GADMSC. Sin embargo, ninguna de estas propuestas se está llevando a cabo y quedan en planes sin hechos.

Las camionetas son el único medio de transporte permanente en la isla. A pesar de que las tarifas no son regulares y prácticamente el conductor cobra lo que quiere, la gente se ha acostumbrado a este sistema y ha llegado a aceptarlo. No existe un control regular de las tarifas que los mismos conductores tienen impreso y a vista del cliente.

El sector del transporte blanco está abierto a diálogos para llevar a cabo un modelo de movilidad más sustentable, pero no quieren embarcarse solos en una deuda para adquirir un vehículo de tipo eléctrico o híbrido y piden ayuda al Estado. A pesar de que el servicio es bueno y la flota de camionetas es prácticamente nueva en más del 80%, los cobros excesivos y sin razón alguna por parte de los conductores hacen que el servicio sea un mal necesario para la población de Santa Cruz.

Los conductores han mostrado preocupación por la posible creación del sistema de transporte público para la isla, y a través del actor clave de este sector se ha conocido que el temor es porque los buses restarían el número de pasajeros que las camionetas acostumbran transportar diariamente. Se podría decir que el transporte blanco prefiere que las cosas sigan como hasta ahora.

Las motos que están en la isla son un instrumento para cubrir la necesidad de transporte, pero también son un instrumento de distinción. Existe gente que tiene moto

por pura moda, aunque esto es en un porcentaje no tan grande como la necesidad. La necesidad paso a ser una moda o un lujo pero no en su totalidad. Aún hay gente que usa la moto con fines productivos y de trabajo, pero también existe la gente que cree que debe tener una moto porque todos tienen una, y esta moto no debe ser como la del vecino sino más grande y con mejor motor. Este pensamiento ha derivado en que muchas de las motos de Santa Cruz sean ilegales, pues no cuentan con el debido permiso y esto es conocido por el CGREG y sin embargo no se aplica lo que dice la normativa frente a esto.

El costo político es alto y nadie lo quiere asumir, y en algunas campañas políticas se ha tocado el tema de la legalización de las motos como una oferta para ganar votos. Recientemente los ciudadanos dueños de motos irregulares, han realizado marchas exigiendo la legalización de sus vehículos.

El marco normativo y de control es fuerte y dice claramente que se debe hacer para ingresar un vehículo a la isla y esto en muchos casos no se cumple pues la gente ingresa vehículos de manera ilegal. La aplicación de este marco normativo es incipiente frente a la cantidad de motos ilegales existentes en la isla y el organismo encargado de no permitir la entrada de vehículos sin permiso no ha realizado el control requerido para frenar esta práctica. El actor clave del CGREG dice que la gente que tiene una necesidad real es la que se atreve a desafiar la ley ingresando un vehículo sin permisos.

Con o sin permiso de ingreso, las motos siguen ingresando incrementando el parque automotor de la isla y obligando a las autoridades a repensar la planificación de vías y ciclovías, pues las motos, al no tener un lugar de parqueo regular, se parquean en las orillas de las ciclovías y esto hace que el ciclista deba acortar su espacio para circular. Las motos en Santa Cruz son causa de varios problemas en el modelo de movilidad y también son la consecuencia de un fenómeno social.

La continentalización es un concepto visible en Santa Cruz. La gente quiere vivir como en el continente y se olvida de que Galápagos es un lugar diferente y en el que se debe poner en práctica los preceptos de conservación y sustentabilidad. La gente busca suplir necesidades como lo haría en el continente; a Puerto Ayora incluso se le llama “Guayaquil chico” por la cantidad de semejanzas culturales y sociales con esta ciudad.

La importación de costumbres y tradiciones de las ciudades del Ecuador continental y las costumbres adoptadas en el contexto de Galápagos, dan como resultado una nueva identidad que sigue construyéndose.

El concepto de Grenier es aplicado en el área del transporte por causa de las motos, pues estos vehículos podrían ser suplidos por bicicletas, sin embargo, el deseo de tener las mismas comodidades que “afuera” hace que la comunidad de Santa Cruz busque ingresar un vehículo a motor propio. Las entrevistas a los actores de la movilidad, confirman que la continentalización es un factor importante dentro de la insustentabilidad del modelo de movilidad.

Santa Cruz tiene esta en un proceso de cambio, las nuevas autoridades se muestran preocupadas por el tema de la movilidad, la gente necesita moverse y lo hace de la manera que puede, muchas veces desafiando la ley. La competencia del transporte aún no ha sido transferida al municipio y por esta razón (y según los actores entrevistados) no se pueden aplicar los planes de movilidad diseñados.

Los cambios propuestos deben ir de la mano con una correcta aplicación de las políticas existentes y como uno de los actores clave dijo: se debe predicar con el buen ejemplo. La bicicleta sería el vehículo oficial siempre y cuando las autoridades lo usen.

Las fuentes alternas de energía que actualmente Santa Cruz está utilizando (eólica y fotovoltaica) a largo plazo deben reemplazar totalmente al combustible fósil. El propio abastecimiento de energía es un objetivo que permitirá implantar a la electromovilidad como modelo oficial de transporte en Santa Cruz. El CGREG propone esto en su plan de movilidad. El GADMSC, por su parte, tiene un listo un modelo para el nuevo sistema de transporte de la isla, sin embargo (y según los funcionarios consultados), la competencia en esta área aún no le ha sido traspasada. Esto le resta tiempo y recursos para la implementación del sistema de transporte.

Santa Cruz camina sobre un modelo de movilidad que no se encuentra acorde a lo que la sustentabilidad requiere y el Estado se ha demorado en la aplicación de una política que tenga como objetivo el equilibrio entre la conservación y la satisfacción de necesidades de la comunidad de Galápagos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alberti, Marina y Virginio Bettini (1996). "Sistemas urbanos e indicadores de sustentabilidad" Elementi di Ecología Urbana, Virginio Bettini (Comp.) Turín: Einaudi. Traducción al español: Editorial Trotta (1998): 183-213.
- Banister, David (2008). "The sustainable mobility paradigm". *Transport Policy* 15: 73-80.
- Bourdieu, Pierre (2002). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Mexico: Taurus.
- Bravo, Rosa, Margarita Granda, Edison Mendieta (2013). *Construyendo una movilidad terrestre responsable en Santa Cruz*. En: Informe Galápagos 2011-2012. (DPNG, CGREG, FCD y GC): 59. Puerto Ayora, Galápagos, Ecuador.
- Calenne, F, G Fabbri, F.M.F Mascioli, S. Valentini (2010). *Sustainable Mobility Models for the Island of Ventotene*. En *The International Multi-Conference on Complexity, Informatics and Cybernetics* (pp. 6-9).
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2007). "Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana". Bruselas.
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (2011). *Plan de movilidad sustentable bimodal (terrestre y aéreo) de Galápagos*. Santa Cruz, Galápagos
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (s/f). "Misión, Visión" Disponible en <http://www.gobiernogalapagos.gob.ec/valores/> visitado en 10/06/2014
- Consejo Nacional de Competencias (s/f). "Base Legal CNC" Disponible en <http://www.competencias.gob.ec/institucion/quienes-somos> visitado en 09/02/2015
- Consejo Nacional de Competencias (2012) "Resolución No. 006-CNC-2012"
- Corporación Financiera Nacional (s/f). "Corporación Financiera Nacional" Disponible en [http://www.cfn.fin.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&Itemid=132](http://www.cfn.fin.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=132) visitado en 10/06/2014
- Corral, Carlos (2006). "Epur si muove: movilidad sostenible para el siglo XXI" *Ingeniería y territorio* 75: 40-49.
- Dehoorne, Olivier. y Huhua Cao (2004). "Movilidad y lugares turísticos: Elementos de reflexión a partir del espacio caribeño". *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* 8: 169-182.

- Dixon, J.A., L. Fallon (1991) El concepto de sustentabilidad: sus orígenes, alcance y utilidad en la formulación de políticas. En: Desarrollo y medio ambiente (Vidal, J). Santiago de Chile: CIEPLAN
- DPNG, CGREG, FCD y GC. (2013). “Informe Galápagos 2011-2012” Puerto Ayora, Galápagos, Ecuador.
- FCD, PNG y Consejo de Gobierno de Galápagos (2010). “Informe Galápagos 2009-2010”. Puerto Ayora, Galápagos, Ecuador.
- Fundación “Un cambio por la vida” (s/f). “Misión y Visión” Disponible en [http://www.funcavid.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=74&Itemid=34](http://www.funcavid.org/index.php?option=com_content&view=article&id=74&Itemid=34) visitado en 11/06/2014
- Giorgi, Liana (2003). “La movilidad sostenible. Dificultades, posibilidades y conflictos – Una perspectiva de las ciencias sociales”. Revista internacional de ciencias sociales 176, <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf> (visitada en 21/07/2013)
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (2012). Catastro del impuesto al rodaje de vehículos. Puerto Ayora
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (2013). Plan de movilidad sostenible del cantón Santa Cruz. Santa Cruz, Galápagos
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (2013). Catastro de vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (s/f). “Ordenanzas” Disponible en <http://www.santacruz.gob.ec/gadsantacruz2> visitado en 11/06/2014
- Grenier, Cristophe (2007). Conservacion contra natura. Quito, Ecuador: Abya-Yala
- Guyot-Téphany, Josselin, Christophe Grenier, Emmanuel Cléder y Daniel Orellana (2012). APERTURA GEOGRAFICA Y MOVILIDAD EN LAS ISLAS GALAPAGOS. Informe sobre la campaña de encuestas “Movilidad en Galápagos” 2010-2011. Puerto Ayora
- Hernandez, Jorge (2003). “Clases sociales y estilos de vida: un comentario sobre La distinción de Bourdieu”. Sociedad y Economía 4
- Hull, Angela (2008). “Policy integration: What will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities?” Transport Policy 15: 94-103
- INGALA (2009). “Reglamento Sustitutivo de Control de Ingreso de Vehículos Motorizados y Maquinaria a la Provincia de Galápagos”. Ecuador

- León, Marianita, Geovanny Chóez (2013). Población y migración en Galápagos. En: Informe Galápagos 2011-2012. (DPNG, CGREG, FCD y GC): 59. Puerto Ayora, Galápagos, Ecuador
- Lizárraga, Carmen (2006). “Movilidad urbana sostenible: Un reto para las ciudades del siglo XXI”. Economía, Sociedad y Territorio 22
- Martínez Alier, Joan y Jordi Roca Jusmet (2001). Economía ecológica y política ambiental. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Miralles-Guasch, Carme y Angéll Cebollada (2003). Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. Fundación Alternativas.
- Naredo, José M. (2011). “Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible”. Cuadernos de investigación urbanística 41.
- Orellana (2012). APERTURA GEOGRAFICA Y MOVILIDAD EN LAS ISLAS GALAPAGOS. Informe sobre la campaña de encuestas “Movilidad en Galápagos” 2010-2011. Puerto Ayora.
- Orta, David (2004). “Reseña de ‘La distinción. Criterios y bases sociales del gusto’ de P. Bordieu” Athenea Digital 6, <http://psicologiasocial.uab.es/athenea-test/index.php/atheneaDigital/article/view/162/162> (visitada en 30/08/2013).
- Ospina, Pablo, Bernardo Ortiz (2007). “Crecimiento económico o sustentabilidad, ese es el dilema”. Galápagos. Migraciones, economía, cultura, conflictos y acuerdos: 171.
- Oviedo, Marco, Javier Agama, Enrique Buitrón y Franklin Zavala (2010). Primer censo de vehículos motorizados terrestres en Galápagos. En Informe Galápagos 2009-2010 (FCD, PNG y Consejo de Gobierno de Galápagos): 48. Puerto Ayora, Galápagos, Ecuador.
- Parque Nacional Galápagos (2012). “Los Gemelos” Disponible en [http://www.galapagospark.org/sitiosdevisita/los\\_gemelos.html](http://www.galapagospark.org/sitiosdevisita/los_gemelos.html) visitado en 09/07/2014.
- PNG (2008). “PNG gana juicio por derrame del Jéssica”. Disponible en [http://galapagospark.org/boletin.php?noticia=104&set\\_lang=es](http://galapagospark.org/boletin.php?noticia=104&set_lang=es) , visitado en 21/10/2013.
- Pozueta, Julio (2000). MOVILIDAD Y PLANEAMIENTO SOSTENIBLE: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. España: FASTER.
- Salcedo, Ruth (2005). Galápagos: Conflictos en el paraíso. Quito-Ecuador: ABYA-YALA.

SENPLADES (2010). “Galápagos. Agenda para el buen vivir. Propuestas de Desarrollo y Lineamientos para el Ordenamiento Territorial”. Quito: Imprenta Monsalve Moreno.

Szyliowicz, Joseph. (2003). “Adopción de decisiones, transporte multimodal y movilidad”. Revista internacional de ciencias sociales 176, <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf> (visitada en 30/03/2014)

## **ENTREVISTAS**

Entrevista 1: JL Peatón. Puerto Ayora (14/04/2014)

Entrevista 2: KL, Ciclista. Puerto Ayora (15/04/2014)

Entrevista 3: DP, Vicepresidente de FUNCAVID. Puerto Ayora (16/04/2014)

Entrevista 4: JM, Director del CGREG en Santa Cruz. Puerto Ayora (17/04/2014)

Entrevista 5: JC, Técnico del GADMSC. Puerto Ayora (18/04/2014)

Entrevista 6: TR, Gerente de la cooperativa “Transgaltur”. Puerto Ayora (19/04/ 2014)

Entrevista 7: ML, Vicerrectora del Colegio Nacional Galápagos. Puerto Ayora (20/04/ 2014)