

GALÁPAGOS

UNA CRISIS EN EVOLUCIÓN

CRÉDITOS

EQUIPO INVESTIGADOR:

Francisco Zalles, Director

Danilo Vélez, Investigador

Gerardo Verdecia, Investigador

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN:

Katherine Villegas Báez

AUSPICIANTES:

Este proyecto se llevó a cabo gracias al apoyo de Atlas Network y Rising Tide Foundation.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de su autor y no reflejan necesariamente la visión u opinión de Atlas Network ni de Rising Tide Foundation.



Agradecemos a ECIJA CPA por el apoyo técnico-legal en la elaboración de la Codificación de Normas en Galápagos.

ECIJA
CPA

Agradecemos a la Universidad de las Hespérides el apoyo académico brindado.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	5
PRIMERA PARTE	10
Marco Teórico: La Curva Ambiental de Kuznets	10
Diagnóstico general: los problemas de fondo	11
La extinción del turista	11
El problema general de los subsidios	12
El proteccionismo deteriora al medioambiente	13
La proliferación de la burocracia	15
¿Como lograr mejoras medioambientales?	17
SEGUNDA PARTE	19
Política migratoria y presión poblacional	19
Proteccionismo	24
La “soberanía alimentaria”	24
Restricción a la inversión	27
Subsidios y consumo de energía en Galápagos	28
Combustibles y contaminación	30
Sistema logístico de abastecimiento en Galápagos	31
Etapa 1: Embarque en Guayaquil	33
Etapa 2: Transporte marítimo	37
Etapa 3: Desembarque en Galápagos	39
BIBLIOGRAFÍA	42
ANEXO 1	43



Introducción

En 1978, las islas Galápagos se convirtieron en el primer sitio declarado Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO. Su ecosistema único y su estado prístino las han posicionado como un destino turístico de renombre global, así como un emblema del Ecuador y de la conservación medioambiental a nivel mundial.

Sin embargo, tan solo 30 años después de esta designación, la UNESCO incluyó a las islas en su lista de Patrimonio Mundial en Peligro debido al deterioro ambiental y la ausencia de planes para mitigar riesgos como el crecimiento poblacional y la llegada de trabajadores desde el continente. Aunque esta clasificación fue revertida, muchos de los problemas que causaron la alarma persisten.¹ Las Galápagos se enfrentan a una realidad ineludible: las políticas implementadas hasta ahora no han logrado los resultados deseados, por lo que es imperativo considerar nuevos modelos que eviten un desastre ecológico.²

Este estudio representa la primera entrega de un análisis destinado a identificar algunos de los problemas que aquejan al archipiélago en la actualidad. Con este aporte buscamos iniciar un debate para alcanzar la armonía entre la preservación del medioambiente y las actividades humanas en las islas.³ En estas páginas, establecemos las bases para una discusión enfocada en generar soluciones a los desafíos que enfrentan las islas, empezando por reconocer lo evidente: el modelo actual las ha llevado al borde de un precipicio ecológico. Si caemos en él, no se podrá recomponer ni el medioambiente ni la reputación del país como guardián de sus recursos naturales.

El reto que enfrentamos es proponer una nueva visión y al mismo tiempo un plan concreto para su implementación. Es crucial encontrar soluciones a los problemas que están siendo agravados por las políticas erróneas que se han aplicado y que, lamentablemente, persisten. Si queremos alterar las condiciones existentes debemos presentar nuevas ideas para lograr un cambio en el paradigma vigente. Además, estas propuestas deben ser comunicadas y respaldadas por la población,

1. El reporte mencionaba que "... el archipiélago está amenazado por especies invasoras, el turismo y la inmigración. Por ejemplo, la estadía de los barcos de crucero aumentó en un 150% durante los últimos 15 años y el auge del turismo ha generado un crecimiento económico que ha atraído trabajadores del continente" (Naciones Unidas, 2007).

2. Ya hace varios años Grenier (2007) advertía: "...las malas condiciones de higiene en las que vive una población creciente (...) pueden desembocar en un desastre ecológico..." (p.256).

3. Nuestro trabajo se alinea con el Plan Galápagos 2030, que plantea el desafío "...de que las islas Galápagos vivan en el equilibrio necesario entre la actividad humana sostenible y rentable y la conservación de un Patrimonio Natural de todo el mundo" (p.5).

ya que solo con la aceptación de nuevas ideas y el apoyo comunitario lograremos modificar el curso de las Galápagos y convertirlas en un ejemplo a seguir.

Para lograr el cambio de paradigma, es fundamental reconocer la correlación positiva entre la libertad económica y la calidad del medioambiente. Como se puede apreciar en la Ilustración 1, la libertad económica y el desempeño ambiental están íntimamente ligados. La relación entre estas variables está bien establecida en la literatura económica y se replica en varios estudios a nivel mundial. Como ejemplo, un estudio en la Unión Europea realizado durante el periodo 2000 – 2018 y publicado en 2022 por el *International Journal of Environmental Research and Public Health* concluyó que “el análisis de causalidad indica que una política económica pro libre mercado y la educación pueden ser beneficiosas para combatir la degradación ambiental” (Sart et al., 2022).

Ilustración 1.
Relación entre libertad económica y desempeño ambiental



Fuente: The Heritage Foundation (2021)

Por lo tanto, si queremos mejoras en la conservación del medioambiente es necesario fomentar una mayor apertura y libertad en la economía de las islas. Sin embargo, las políticas aplicadas desde 1998 han seguido un rumbo contrario, favoreciendo un sistema de planificación central y autosuficiencia mercantilista, con el consecuente deterioro ambiental.⁴

4. No debemos confundir la autosuficiencia mercantilista con la autonomía política y económica. El mercantilismo predica el aislamiento del comercio para fomentar la industria local; la autonomía política en cambio requiere que la población asuma la responsabilidad del mantenimiento de las islas y de proveer los recursos para su subsistencia. En este sentido, la autosuficiencia y la autonomía son conceptos completamente distintos.

Para cambiar de rumbo, se debe crear un consenso en la población para reemplazar las políticas de planificación central y prohibiciones vigentes, por un sistema basado en los principios del respeto a la propiedad privada y la libertad. Los principios del libre comercio deben ser la opción preferida, *especialmente* para ecosistemas como islas volcánicas que pretenden ser preservadas en estado primitivo.

Es urgente cuestionar la continuidad de políticas cuya evidencia demuestra claramente su fracaso. Se debe promover su reformulación o eliminación, ya que están generando efectos contrarios a los objetivos que buscan alcanzar. Desgraciadamente, el ser humano tiende a resistirse al cambio, y los grupos de interés tienen incentivos para mantener el estatus quo. En consecuencia, reemplazar las normas existentes es un reto políticamente complejo, ya que implica enfrentar a los grupos de interés y al peso de la costumbre.

El reto que compartimos todos es el desarrollo del bienestar en armonía con el medioambiente. Para lograrlo, debemos estar dispuestos a asumir la responsabilidad que conlleva ser los guardianes de las islas Galápagos. Solo así podremos asegurar su autonomía y la conservación.

Mientras mayor autonomía tengan los ciudadanos y los entes políticos del archipiélago para tomar decisiones sobre su futuro, mientras más directo será el impacto de estas medidas, más eficaces serán los incentivos que afectan estas decisiones. Es importante replantear el sistema actual ya que a pesar de la aparente autonomía que gozan las islas, siguen dependiendo del gobierno central en gran medida.

Galápagos tiene la ventaja de ser un Régimen Especial, lo que le permite modificar su orden jurídico e instituciones económicas de forma independiente al marco legal existente en el continente. Esta condición representa una oportunidad para desacoplarse de las políticas fallidas que se han heredado del resto del país. Gracias al Régimen Especial, se facilitan los cambios en la estructura político-administrativa para lograr mayor apertura y libertad económica en las islas.

Sin embargo, esta ventaja no ha sido explotada y más bien se han profundizado las políticas mercantilistas aplicadas en el Ecuador continental, limitando el crecimiento económico y acelerando el deterioro ambiental de su ecosistema. Este enfoque puede y debe cambiar si aspiramos lograr la sostenibilidad y evitar la sobreexplotación de sus recursos. Debemos cuestionarnos si el mercantilismo es una política apropiada para el desarrollo de unas islas que dependen principalmente del comercio y la apertura para su subsistencia.

Para proponer cambios en su estructura institucional, es necesario estudiar el andamiaje legal que hoy rige en Galápagos. Por lo tanto, una parte de este estudio es una compilación de las reglas y leyes aplicables a la fecha (Anexo 1). Hemos publicado un catálogo con los vínculos a cada ley y reglamento, el cual se encuentra disponible en formato digital en la página web del Instituto Ecuatoriano de Economía Política (IEEP) (www.ieep.com.org.ec). Allí el lector encontrará la información pertinente en un solo lugar de referencia y podrá acceder a las diferentes leyes, acuerdos y resoluciones vigentes en el archipiélago.

El lanzamiento del repositorio digital de las reglas y reglamentos pertinentes al orden jurídico de Galápagos es un proyecto que requiere de participación ciudadana para mantenerse actualizado. Juntamente con Galápagos Para Todos llevamos a cabo esta entrega a la sociedad ecuatoriana para facilitar el estudio y los aportes en pos de preservar un ecosistema tan especial como el de la provincia insular.

Este estudio ha sido dividido en tres partes. La primera parte plantea el diagnóstico general: el marco teórico, los incentivos perversos, y la conclusión general. La segunda parte profundiza en el análisis al proveer mayores datos, casos de estudio más profundos, y desnuda las fallas en el sistema de abastecimiento de las islas. La tercera parte presenta el índice de las leyes y reglamentos que constituyen el andamiaje legal de Galápagos.

Esta publicación no detalla cambios explícitos en las leyes o en la estructura gubernamental. Eso lo dejamos para futuras entregas. El enfoque de este trabajo es proveer un diagnóstico general de los problemas latentes para iniciar un debate informado. Este estudio representa por lo tanto un primer paso para posteriormente buscar soluciones a los problemas identificados.

Con esta entrega el IEEP empieza sus contribuciones al estudio y promoción de políticas medioambientales con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante el avance de las ideas de la libertad. Este proyecto no podría haber sido posible sin el apoyo de nuestros auspiciantes Atlas Network, Rising Tide Foundation, la Universidad de las Hespérides, y el apoyo legal de ECIJA GPA.

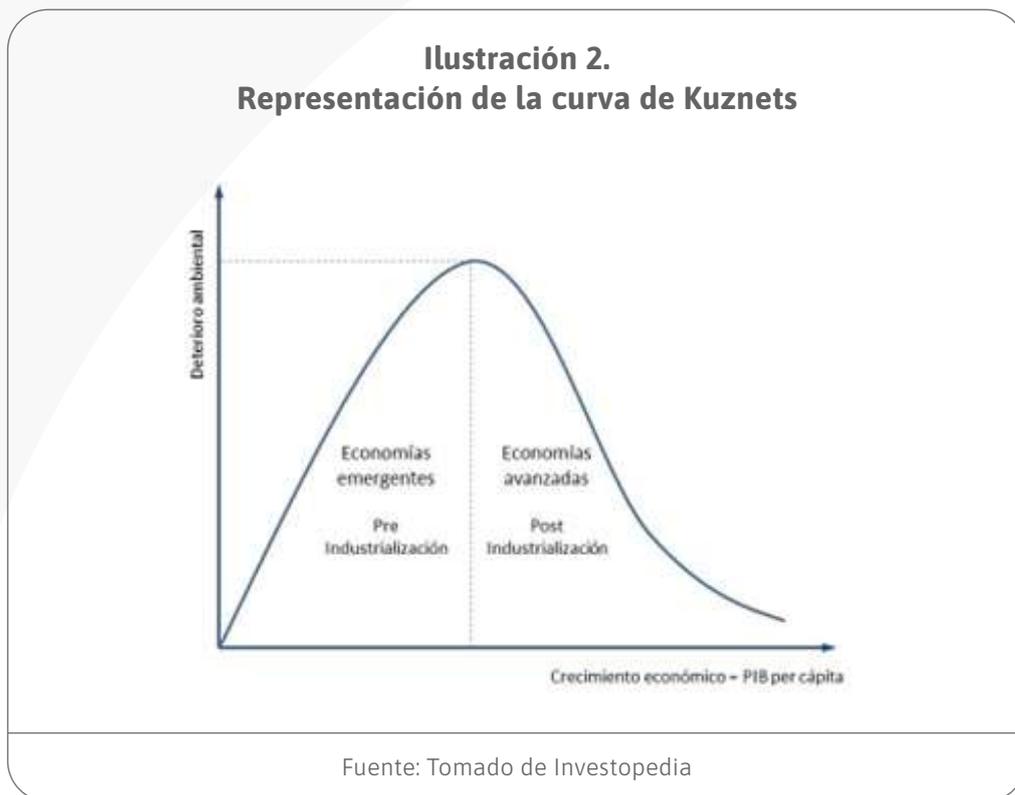


✦ Primera Parte

Marco Teórico: La Curva Ambiental de Kuznets

El resultado empírico que sugiere que la mayor libertad económica conlleva a mejores resultados ambientales está sustentado en el marco teórico propuesto por la Curva Ambiental de Kuznets (CAK). Esta teoría plantea una relación en forma de U invertida entre el desarrollo económico y la degradación ambiental por lo que, en las primeras etapas del desarrollo económico,

la contaminación y el deterioro ambiental tienden a aumentar. Sin embargo, a partir de cierto nivel de riqueza, llamado el “punto de inflexión”, cambia la conciencia y la tendencia se revierte: la calidad ambiental comienza a mejorar a medida que crece el nivel de riqueza y tiende a mejorarse cada vez más (Ilustración 2).



La teoría de la Curva Ambiental de Kuznets (CAK) plantea las siguientes etapas:

1. **Primeras etapas del desarrollo económico:** A medida que un país comienza a industrializarse, la degradación ambiental tiende a aumentar. Esto se debe a factores

como la contaminación de las fábricas, la deforestación para la agricultura o la urbanización, y la extracción insostenible de recursos. En esta fase, la prioridad suele ser el crecimiento económico, frecuentemente a costa del medio ambiente.

2. **Punto de inflexión:** En un determinado nivel de desarrollo económico, *se produce un cambio en la conciencia y en las políticas*. A medida que los ingresos aumentan, la demanda pública por un ambiente más limpio crece. Los gobiernos y las empresas comienzan a invertir en tecnologías más limpias, las regulaciones ambientales se vuelven más estrictas y *la economía pasa a estar más orientada hacia los servicios* en lugar de depender de los recursos o la manufactura.
3. **Etapas posteriores del desarrollo económico:** A medida que la economía sigue creciendo, la degradación ambiental se estabiliza e incluso comienza a disminuir. Los países más ricos pueden permitirse tecnologías más limpias, energía renovable y prácticas sostenibles. Esto conduce a mejoras en la calidad del aire y del agua, mejor gestión de residuos y

esfuerzos de conservación. Eventualmente, en la etapa más madura de la curva, se han internalizado los beneficios del cuidado del medioambiente y la curva pierde su pendiente

Siguiendo el argumento de la CAK, las políticas en Galápagos deberían buscar el incremento en el PIB per cápita de la población para lograr mayor conciencia ambiental sobre el ecosistema único y delicado del archipiélago.

En este estudio argumentaremos que se deben cambiar los incentivos existentes que motivan la migración y la existencia de una población cautiva, así como dar marcha atrás con varias de las políticas económicas contrarias a la inversión y el aumento de la productividad para lograr avanzar rápidamente en la Curva de Kuznets y lograr mayor armonía con el medioambiente, la fuente de riqueza de las islas Galápagos.

Diagnóstico general: los problemas de fondo

La extinción del turista

Una de las políticas que evidentemente ha fracasado es la restricción de la migración a las islas. En 1998 se implementaron las primeras políticas de restricción de inmigración con el objetivo de limitar el número de residentes. Desde entonces, el crecimiento de la población permanente ha sido 44% mayor al ritmo de crecimiento del Ecuador continental. Es decir, la política no ha funcionado, no obstante, persiste. Más aún, parecería haber contribuido al problema.

Las restricciones migratorias han creado un privilegio que, sumado a la mayor disponibilidad de empleo derivada del turismo, ha fomentado el crecimiento poblacional. De manera contraintuitiva, prohibir la migración genera un incentivo para que esta aumente,

produciendo el efecto contrario al esperado. Ante el evidente fracaso de esta medida, es necesario considerar alternativas que no solo reduzcan o estabilicen la carga poblacional en las islas, sino que también mejoren la calidad de vida de sus habitantes y fortalezcan la protección del medioambiente.

Bajo la tesis de que los recursos naturales de las islas tienen un límite, la población permanente no podría seguir creciendo sin sacrificar su principal fuente de ingresos: el turista. Si la población permanente sigue incrementando, solo se podría mantener un equilibrio en el uso de los recursos disminuyendo, hasta eventualmente restringir completamente, la llegada de turistas.

Si se pretende mantener los niveles actuales de “carga ambiental humana” constantes en el tiempo, se puede extrapolar cuánto corresponde el consumo de recursos de cada residente permanente y de los turistas. Para facilitar el cálculo redondeamos cifras: actualmente entran 330,000 turistas al año y hay 30,000 habitantes permanentes; es decir, por cada residente permanente, hay 11 turistas al año. Si queremos dejar la carga ambiental constante, por cada nuevo residente permanente deben ingresar 11 turistas menos a las islas. Para mantener la carga humana constante, el incremento de residentes permanentes solo se puede dar al desplazar a los que brindan ingresos económicos a las islas (los turistas). Es fácil ver como esta evolución es insostenible.

La tasa de crecimiento poblacional promedio anual desde la implementación de las medidas ha sido del 2.3%. En el periodo 2010-2022, bajó

a 1.6%. A ese ritmo, y asumiendo que la carga total sobre los recursos se quiere mantener en los niveles actuales, en menos de 50 años el 100% de esos recursos serán consumidos por residentes permanentes, eliminando el turismo en su totalidad. Es decir, se habrá consumido la “extinción del turismo”.

Para mantener estable el consumo de agua y energía, con cada año que pasa la creciente población permanente deberá depender de menos ingresos por turismo, acelerando el colapso de la economía local. Esta tendencia incrementará el deterioro ambiental ya que, sin ingresos por turismo, la población explotará aún más los recursos naturales (pesca ilegal, tráfico de especies, etc.) y se fomentará la ilegalidad (tráfico de drogas y de combustible).⁵ Esto es precisamente lo contrario a lo que se desea de acuerdo con la teoría de la CAK.

El problema general de los subsidios

Una gran parte del crecimiento poblacional actual se explica por la existencia de subsidios generalizados. Sin subsidios sería más costoso vivir en Galápagos, por lo que los subsidios crean incentivos para migrar y radicarse permanentemente. Para lograr crecimiento económico y mejoras ambientales es necesario sincerar los precios para que reflejen verdaderamente lo que cuesta vivir en el archipiélago. Una de las principales distorsiones del precio del costo de la vida viene de los subsidios a los combustibles. Si queremos ser consistentes con la conservación, debemos entender que los subsidios incrementan la demanda de

recursos contaminantes, así como aumentan los desechos en las islas.

Al estar subsidiado un bien –su precio por debajo de lo que estaría dispuesto a pagar el consumidor por él– hay un incentivo para consumir más del mismo. Si el precio de la energía, por ejemplo, está por debajo de lo que el consumidor estaría dispuesto a pagar, se va a demandar más energía. En consecuencia, un subsidio crea mayor demanda para el bien subsidiado.

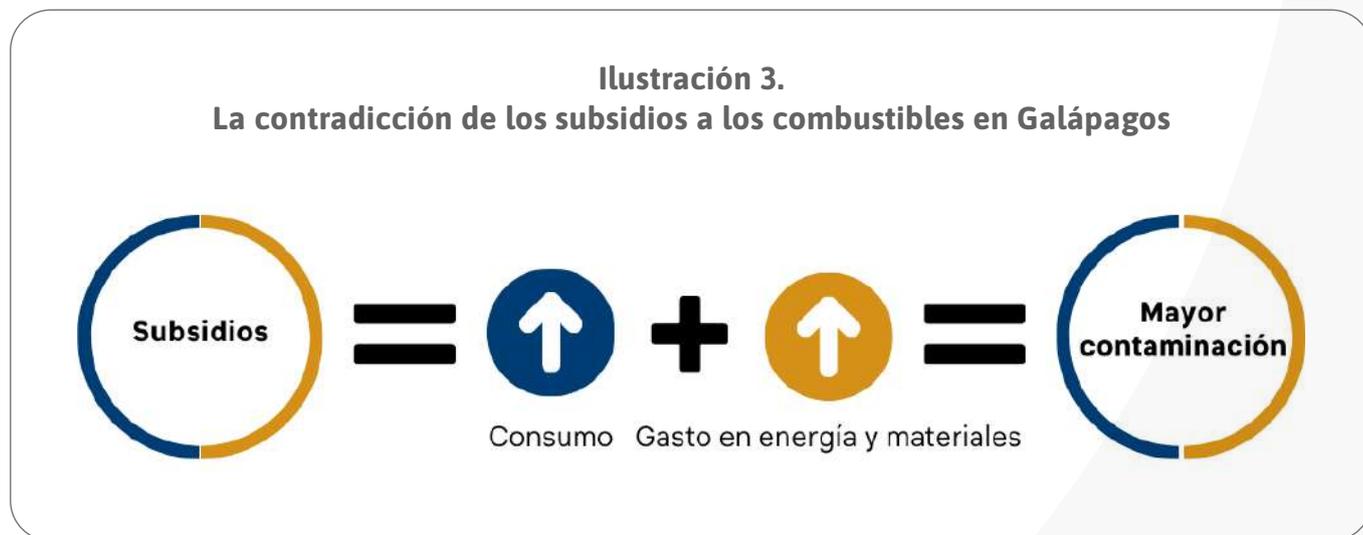
En Galápagos la generación eléctrica se obtiene principalmente a partir de combustión de diésel generado en plantas

5. Visto de otra manera, para mantener la proporción actual de residentes a turistas, el número de turistas deberá incrementar en al menos 12,100 personas al año. ¿Pueden las islas asumir esta nueva carga anual indefinidamente?

termoeléctricas. Según el Plan Galápagos 2030 (p.31), el consumidor solo paga un cuarto del costo de generación y distribución de la electricidad que usa.⁶

Las plantas termoeléctricas son las más contaminantes para el medioambiente, por

lo que los subsidios a la energía no solo incrementan la carga poblacional, sino que afectan directamente al medioambiente (Ilustración 3). Por eso, eliminar los subsidios a los combustibles en las islas Galápagos es un objetivo ambiental de primer orden.



Vivir en unas islas volcánicas en el océano conlleva costos. Para lograrlo se deben sacrificar muchos lujos modernos, o estar dispuesto a pagar lo que cuesta obtenerlos a mil kilómetros de distancia del continente. Solamente cuando cada residente asuma la responsabilidad de sus gastos de vivienda se podrá visualizar de mejor manera la sostenibilidad del medioambiente. De lo contrario, siempre habrá mayor demanda de

recursos. Si se quiere mantener a las islas en condiciones primitivas y prístinas, se deberían eliminar los subsidios completamente. La responsabilidad ambiental empieza en casa y los subsidios solo deterioran al medioambiente, por lo que debería existir un consenso en cuanto a la eliminación de subsidios a los combustibles fósiles en las islas Galápagos.

El proteccionismo deteriora al medioambiente

Los subsidios ya son un problema latente para las islas, pero los monopolios y los privilegios son igual o más dañinos para el medioambiente. Una política errada importada del continente es el proteccionismo

disfrazado detrás de la consigna de “soberanía alimentaria”, mediante la cual se crean monopolios para los residentes permanentes que produzcan insumos en las islas. Esta “soberanía alimentaria” ha incentivado, por

6. El subsidio a la energía además se mantiene al transportar miles de galones de combustible a las islas para que funcionen las plantas termoeléctricas. Es decir, se consumen recursos subsidiados suministrados en un medio de transporte que ha utilizado de combustible subsidiado.

ejemplo, la proliferación del cultivo del café en Galápagos, el cual es un grano sediento ya que es una planta de alto consumo de agua (ver detalles en el estudio de caso de la Segunda Parte).

La urgencia para cambiar las políticas actuales en Galápagos se puede evidenciar en la situación del agua de la isla más poblada. En Santa Cruz no existen acuíferos naturales, por lo que gran parte del agua que se consume proviene del agua de lluvia que se acumula en grietas volcánicas o que recogen las familias. Desde hace varios años las fuentes de agua de la isla están contaminadas y lejos de ser consumibles para el ser humano.⁷ Una población creciente que contamina cada vez más la poca agua existente es una bomba de tiempo sanitaria y ambiental.⁸ Las acciones afirmativas limitan las inversiones en las islas y otorgan privilegios para los residentes,⁹ protegiéndolos de la competencia. Como se mencionó anteriormente, estos privilegios han servido como un imán de mayor crecimiento poblacional, contribuyendo significativamente al problema medioambiental.

Ahondando en las acciones afirmativas, los salarios mínimos en Galápagos son 80% más altos que en el continente. Gracias a privilegios como este, los residentes permanentes prefieren otras ocupaciones a la labor manual del campo, lo que resulta en una demanda insatisfecha que atrae importantes flujos de inmigración para trabajos que requieren de mano de obra barata.

El café es una ilustración perfecta de cómo estas y otras políticas de planificación central, por más buenas intenciones que las motiven, acaban generando consecuencias. En este caso, las consecuencias van en detrimento de las islas por partida triple, ya que la mano de obra barata que proviene desde del continente también consume luz eléctrica, cocina con gas subsidiado que debe ser procurado desde el continente y contamina las fuentes de agua escasa.¹⁰

Mientras más café se plante en Galápagos, el cual está protegido de la competencia externa, más demanda de trabajadores, agua, gas y electricidad subsidiados habrá. Así, las políticas impuestas para proteger al productor local bajo la falsa premisa de la “soberanía alimentaria” solo sirven para crear monopolios que acaban atentando contra el ideal de conservación.

Como se ha mencionado, no hay acuífero en Santa Cruz; sin embargo, es la isla más poblada y con mayor infraestructura logística. Santa Cruz recibe el 70% del tráfico aéreo desde el continente. Allí se ubica Puerto Ayora, el mayor centro urbano de las islas con 2/3 partes de la población total. Las parroquias de Bellavista y Santa Rosa son zonas agrícolas en la parte alta de la isla y en ellas, al igual que en Puerto Ayora, se concentran viviendas con necesidades básicas insatisfechas y bajo acceso a servicios básicos como sistema sanitario de eliminación de excretas. Todos estos nuevos residentes de las islas consumen y producen desechos, al ritmo de 0.78 kg por

7. En una entrevista en enero de 2024, la alcaldesa de Santa Cruz señaló que el 60% de la población de la isla está consumiendo agua potable contaminada con materia fecal (Prensa.ec, 2024).

8. Según Mateus et al. (2019, p. 2), las principales fuentes de agua subterránea de la isla Santa Cruz están contaminadas debido a varios factores, como “la ubicación del acuífero basal debajo de asentamientos urbanos densos, la falta de plantas de tratamiento de aguas residuales efectivas y la intrusión de agua de mar”.

9. Las acciones afirmativas son políticas o medidas diseñadas para abordar injusticias históricas y discriminación mediante la promoción de oportunidades para grupos marginados o subrepresentados. Estas condiciones no se aplican en el caso de la población de Galápagos.

10. En Galápagos se paga lo mismo por un cilindro de gas que en el continente, a pesar del costo del flete. En consecuencia, ningún contratista privado quiere hacerse cargo del flete de gas. La Armada ecuatoriana, a través de TRANSSNAVE, tiene un buque designado exclusivamente para el propósito de mantener a las islas abastecidas de gas para cocinar.

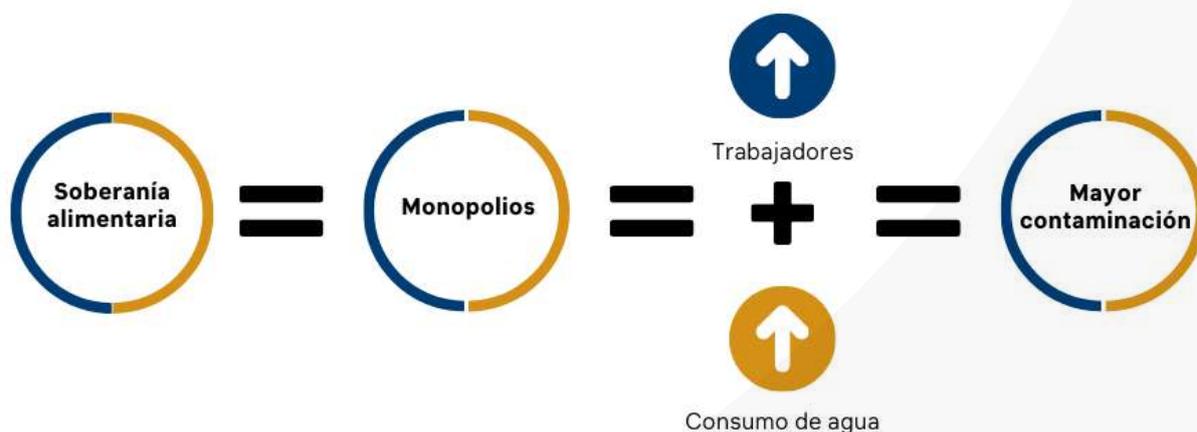
persona al día (Plan Galápagos 2030, p. 29). Diversos estudios han advertido que el mal tratamiento de aguas residuales es una de las principales fuentes de contaminación del agua en Santa Cruz.¹¹

El problema de migración creciente solo se acelera con los privilegios que mantiene el Gobierno de Galápagos y los subsidios nacionales terminan haciéndole más barata la estadía al residente. Esta combinación de factores es un coctel de políticas insostenibles

e incompatibles con la conservación del medioambiente.

Simultáneamente, el crecimiento de capital fijo en las islas es inhibido a través de restricciones a la inversión, el comercio y la competencia. Esto, conjugado con políticas que fomentan la migración (acciones afirmativas) y que incrementan el uso de recursos contaminantes es ir en contra con el desarrollo sostenible del archipiélago (Ilustración 4).

Ilustración 4.
Los efectos de la soberanía alimentaria



La proliferación de la burocracia

Otro de los efectos de las malas políticas adoptadas es la proliferación de una burocracia de proporciones descomunales para una población tan pequeña. Debido a las restricciones de inversión y la alta incidencia de regulaciones, planificación y proteccionismo, el modelo ahuyenta la inversión y prioriza la administración pública.

Uno de los costos que debería asumir la población de Galápagos para lograr mejor agencia sobre los recursos naturales de las islas

es la burocracia que se ha creado alrededor de la estructura del Consejo de Gobierno y los gobiernos municipales (con sus aledaños: la Agencia de Bioseguridad de Galápagos y el Parque Nacional Galápagos). Solo cuando los residentes permanentes tengan que asumir el pago de su propia burocracia se crearán los incentivos adecuados para restringir el crecimiento de la misma.

Los privilegios creados por las mal llamadas “acciones afirmativas” solo benefician a

11. Ver Mateus et al. (2019) y Ragazzi et al. (2016).

unos pocos, e incentivan la inmigración para tomar ventaja de estos privilegios. Por ley los empleados públicos en Galápagos ganan más que sus pares continentales y deben ser residentes permanentes. Como se puede apreciar en la Ilustración 5, el sector público es la segunda fuente de empleo ocupando un 13,4% de la Población Económicamente Activa (PEA) de las islas. En unas islas que viven del turismo, el sector público emplea la

misma cantidad de personas que la actividad de “alojamiento y servicio de comida”.

Cabe preguntarse: si la burocracia sería tan grande si la economía de Galápagos dependiera solamente de sus ingresos directos (sin subsidios) y si no existieran las acciones afirmativas que la fomentan.

**Ilustración 5.
Población Económicamente Activa por rama**



Fuente: Tomado de Investopedia

¿Cómo lograr mejoras medioambientales?

Los que viven de la naturaleza son los mejores guardianes de sus recursos. Para avanzar en el cuidado ambiental, lo mejor que podemos hacer es darle mayor “agencia” a los habitantes de las islas y a sus entidades de gobierno. Galápagos debería ser autónoma en la toma de decisiones y no depender de decisiones políticas o subsidios externos. En otras palabras, se debe acelerar la autonomía total para las islas, incluyendo la transferencia de facultades como la recaudación de ingresos para el pago de sus necesidades y el gobierno de las islas. Esta necesidad de autonomía política y económica es imperante y debe ser el objetivo número uno para asegurar la armonía entre los habitantes y el medioambiente.

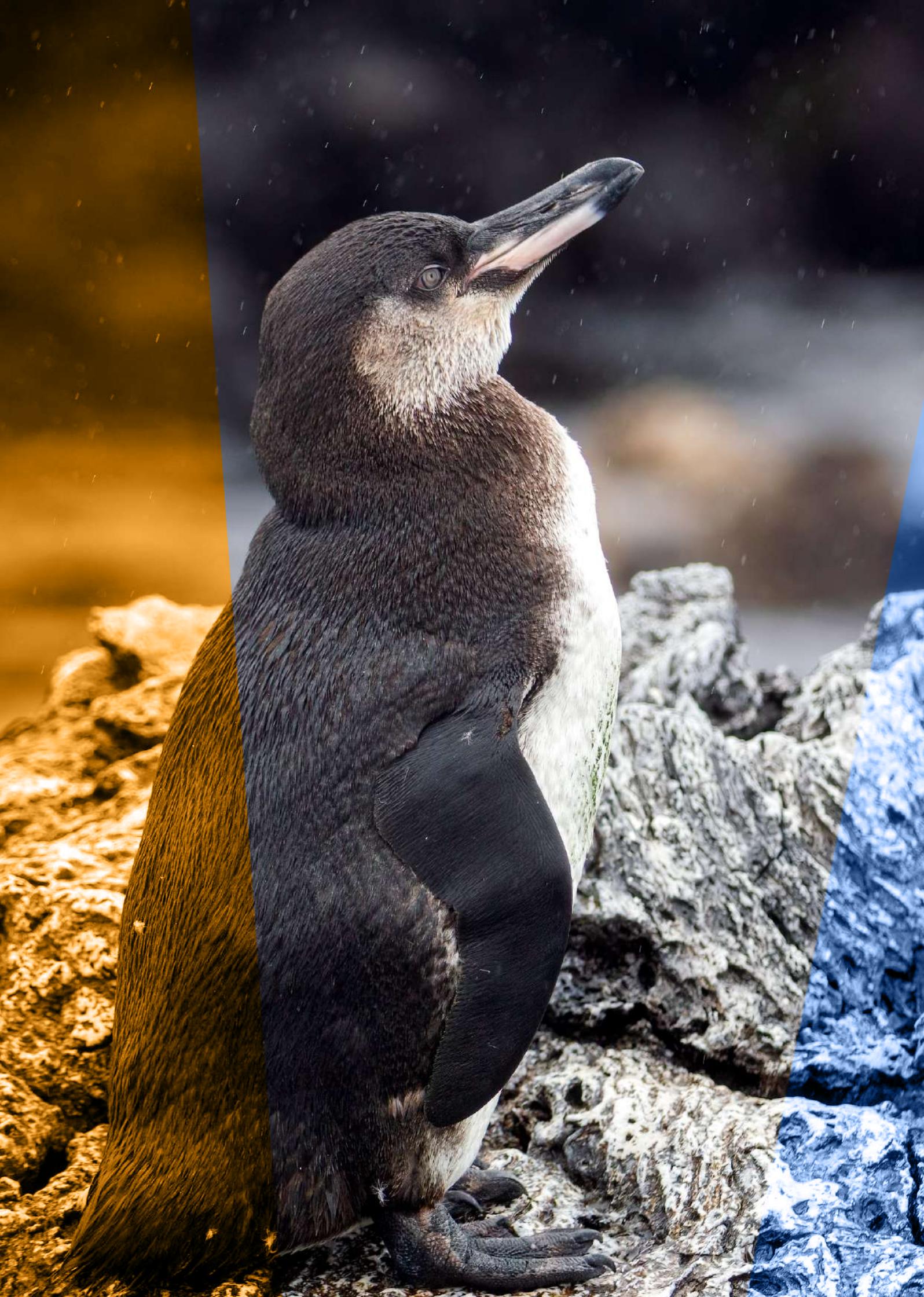
Para lograr el crecimiento necesario y así mejorar el cuidado del medioambiente se requiere abandonar la idea de la autosuficiencia mercantilista. El mercantilismo es contrario a las normas basadas en el respeto a los principios universales de la propiedad privada y de libertad de movimiento de capitales (humanos y físicos) en las islas. Desarmar la estructura mercantilista debería ser ejecutada a la par que se desmantelen o se compensen todos los mecanismos de subsidio que ahora provee el gobierno central de Ecuador a las islas. Solo así se logrará avanzar hacia una mayor autonomía

Ningún cambio se puede lograr en un vacío. Por eso hacemos una invitación abierta al público para que sea parte del proyecto participando activamente en los conversatorios que se organizarán en torno a este debate en Galápagos y en centros educativos en el país. Adicionalmente, el repositorio de leyes que hemos creado en el IEEP es un trabajo que

requerirá de actualizaciones constantes, sobre todo en cuanto a las regulaciones municipales de cada GAD. En coordinación con Fundación Galápagos para Todos, el IEEP podrá proveer de material de estudio apoyando al desarrollo de las islas Galápagos y el patrimonio internacional de la humanidad.

Hasta ahora una conclusión es ineludible: las políticas de exclusión que se han practicado no han funcionado. Por otro lado, eliminarlas completamente sin eliminar subsidios plantea retos importantes y quizás peores para el medioambiente. Ante el eminente fracaso de las políticas existentes es el momento de considerar alternativas con el fin de lograr mayor autonomía y agencia, y al mismo tiempo conservar la naturaleza y singular existencia primitiva de las islas Galápagos.

En las páginas a continuación ahondamos en detalle algunos de los retos que enfrentan las islas Galápagos para lograr mejorar su calidad de vida y al mismo tiempo la calidad ambiental. En ellas proveemos ejemplos de los incentivos perversos que existen en cuanto a la migración, el proteccionismo y los problemas de infraestructura en cuanto a su sistema de abastecimiento. Todos estos problemas persisten por la falta de propiedad privada, libertad de competencia y exceso de regulaciones. Esperamos con esto poder documentar y hacer evidentes las fallas que existen para iniciar un debate sobre la necesidad de un cambio que posibilite el equilibrio entre la actividad humana sostenible y la conservación del patrimonio natural. Los problemas persisten por falta de consensos o incentivos políticos y es necesario plantear alternativas para una verdadera autonomía que permita el florecimiento de Galápagos y sus habitantes y evitar un desastre ecológico.



✦ Segunda Parte

En esta segunda parte profundizamos en los tres mayores problemas identificados. Por un lado, brindaremos mayor información y ejemplos claros de los efectos negativos de las políticas de subsidios y privilegios. Adicionalmente, documentamos el deficiente sistema logístico de abastecimiento que no ha sido resuelto a pesar de presentar fallas evidentes desde hace años.

Política migratoria y presión poblacional

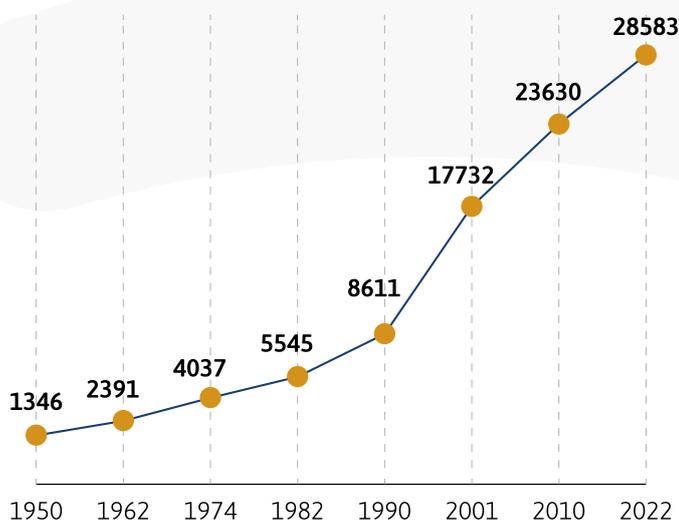
En 1998, por medio de la Ley de Régimen Especial para la Conservación y el Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos, se establece una política de control migratorio, la cual se mantuvo con la adopción de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la provincia de Galápagos (LOREG) de 2015.

Así, cada persona que desee ingresar al archipiélago deberá estar calificada en una de las siguientes categorías migratorias: 1) residente permanente; 2) residente temporal; 3) transeúnte; y, 4) turista. La residencia

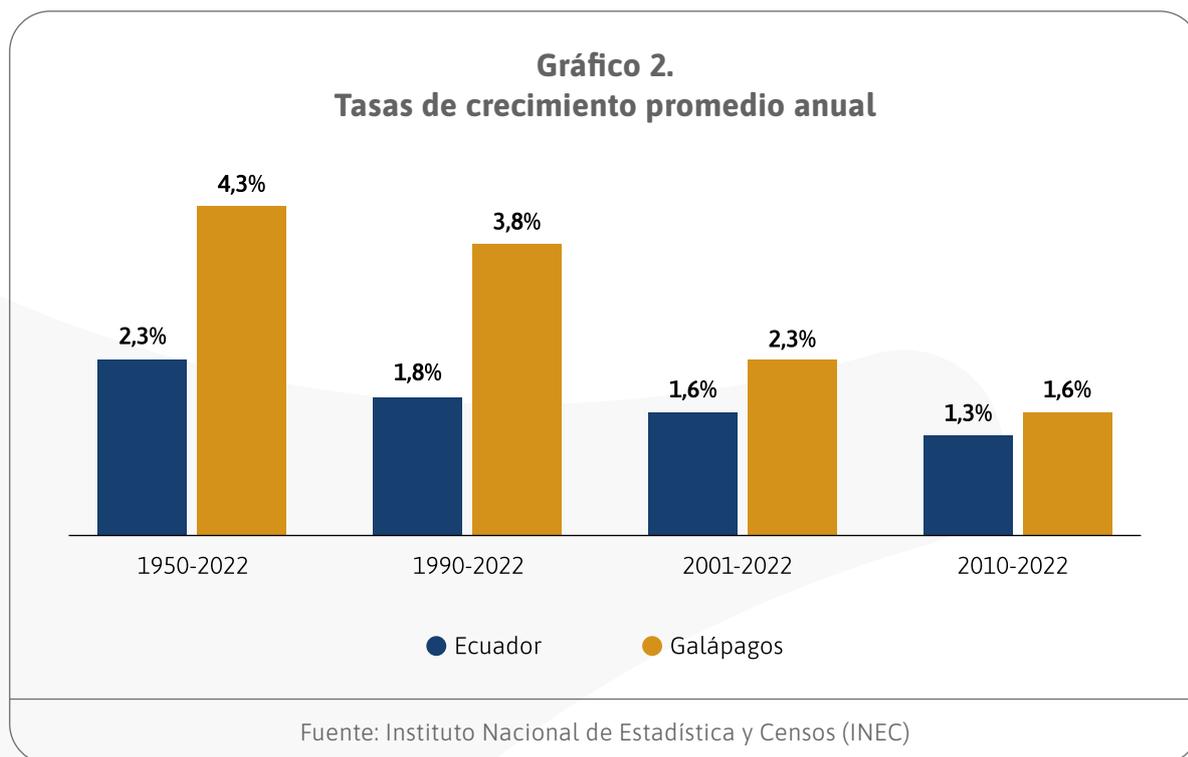
permanente es la única que autoriza a una persona a vivir y trabajar permanentemente en la provincia insular.

La población en Galápagos, no obstante, ha crecido de manera acelerada (Gráfico 1). Desde el inicio de las restricciones en 1998 el crecimiento poblacional es un 44% más alto que el Ecuador continental (Gráfico 2). Esto evidencia que la política no ha servido su propósito. Es más, probablemente ha contribuido significativamente al incremento no deseado.

Gráfico 1.
Evolución de la población en Galápagos



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)



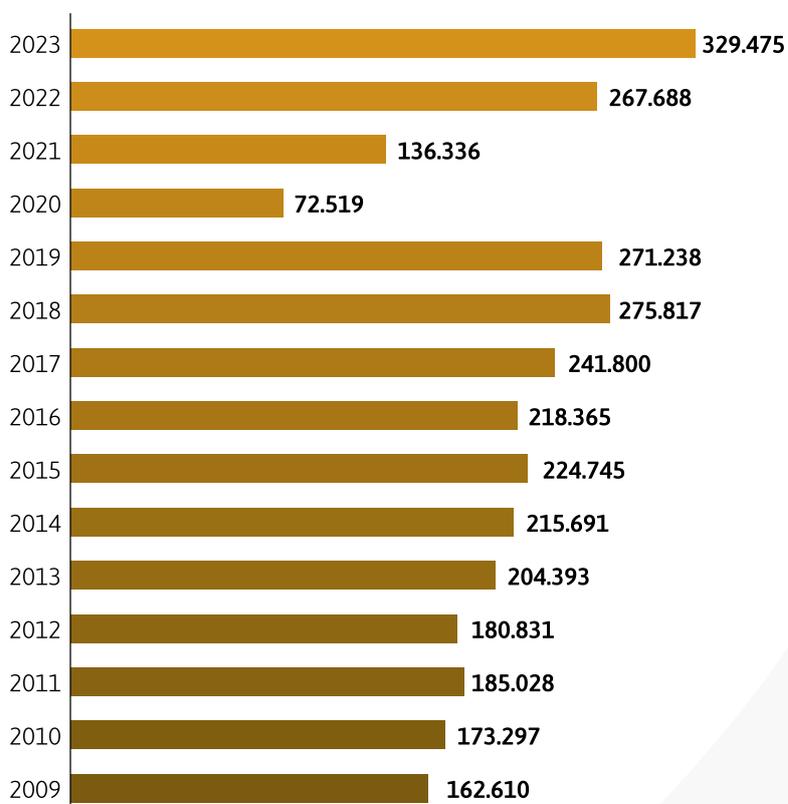
De igual forma, la llegada de turistas continúa en ascenso. Para 2023 la llegada de turistas marcó un récord de visitas con casi 330,000 personas (Gráfico 3). Este influjo permanente de turistas es una fuente de trabajo regular que no existe en el resto del país.

La constante llegada de turistas significa que en las islas existe permanentemente un número de personas mayor a su población residente. A la cantidad de personas que permanece

temporalmente en las islas, mas no reside en ellas, la llamamos población flotante. La población flotante en Galápagos actualmente equivale a alrededor de 5,000 personas (Gráfico 4); es decir, los 330,000 visitantes anuales se distribuyen a lo largo del año de manera tal que cada día en el archipiélago hay alrededor de 5,000 habitantes adicionales a los casi 30,000 residentes.¹¹

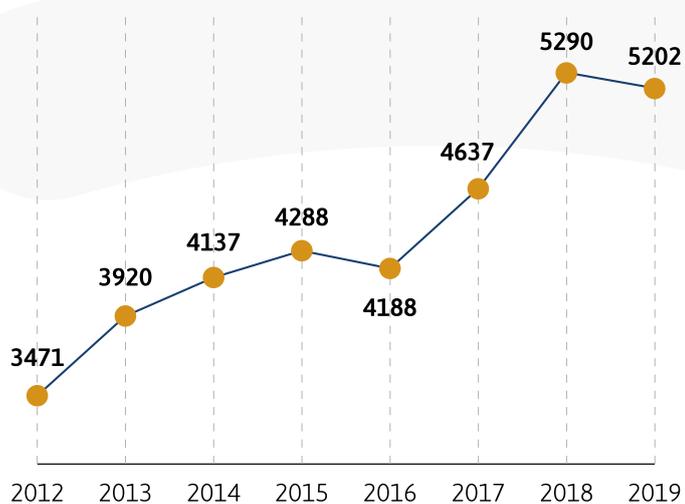
11. La población flotante creada por el influjo de turistas se calcula a partir de dividir el número de turistas anuales por siete (suponiendo que cada visitante permanece una semana) y luego por siete nuevamente (CAF/OIM, 2021a).

Gráfico 3.
Evolución de los turistas en Galápagos



Fuente: Observatorio de turismo de Galápagos

Gráfico 4.
Evolución de la población flotante en Galápagos



Fuente: CAF/OIM (2021a)

La política de control migratorio crea privilegios que se han profundizado con medidas de acción afirmativa que incentivan la migración y la búsqueda de acceder a la residencia de forma irregular.

Por ejemplo, en Galápagos aplica un salario mínimo más alto que en el continente. La ley de 1998 decretó la duplicación de los salarios de los servidores públicos y aumentó en un 75% los salarios de los trabajadores del sector privado respecto a sus pares en el continente. Actualmente, de forma general, los salarios en Galápagos son un 80% más altos que en el resto del país.

Como si fuera poco, los residentes permanentes gozan de otros privilegios importantes. Por ejemplo, existe una política de contratación local que determina que debe dársele prioridad a los galapagueños a la hora de ofertar un empleo. De igual manera, solo los galapagueños pueden involucrarse en ciertas actividades productivas. Los permisos de operación turística se otorgan solamente con participación de los residentes permanentes ya que existe el requerimiento de que todas las inversiones en Galápagos tengan por lo menos un 51% de accionistas galapagueños.

Como se ha discutido anteriormente, la existencia de prohibiciones no ha reducido significativamente la migración a las islas, sino que más bien ha “atrapado” a personas que quizás hubieran migrado hacia el continente en busca de empleo. Mientras tanto, han proliferado mecanismos para burlar las restricciones.

La residencia permanente se la concede a personas cuyo padre y/o madre tenga residencia permanente, así como al cónyuge o al conviviente de una persona residente permanente, siempre que hayan transcurrido por lo menos 10 años desde la fecha del matrimonio o unión de hecho, respectivamente. Es por ello que en Galápagos proliferan los matrimonios arreglados, por los se pagan miles de dólares (Ilustración 6).

Las irregularidades son comunes y el privilegio se presta para la corrupción. A pesar de lo común de la burla, las autoridades hacen campañas para afianzar los privilegios, lo cual solo incrementa los costos para obtener la residencia de forma irregular (Ilustración 7). Solo entre febrero y julio de 2024, el Consejo de Gobierno comunicaba que se habían atendido 78 denuncias anónimas, 36 relacionadas con personas en estado irregular y 42 por seguimiento de parejas (Ilustración 8). Cabe preguntarse qué tan efectivos son estos controles frente al grueso de casos irregulares.

Ilustración 6. Meme sobre matrimonios arreglados

facebook



 Galapagueños residentes en otras zonas que no son las islas

1h · 🌐

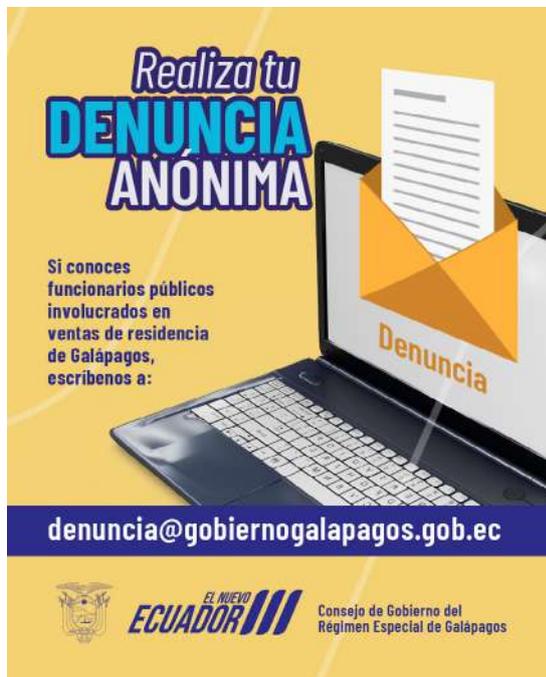
🤔 #Residencia || Uno los hacen por amor otros por \$15mil o más pero la residencia rinde! 🤔🤔

Como enamoran en Otros lados

Como enamoran en Galápagos



**Ilustración 7.
Información para denunciar
irregularidades ante el Consejo de
Gobierno**



**Ilustración 8.
Comunicado sobre denuncias
atendidas por el Consejo de Gobierno**



Esta gama de privilegios y medidas de acción afirmativa conducen a que resulte conveniente alcanzar la categoría de residente permanente, incluso frente al costo de varios miles de dólares que implica arreglar matrimonios o el hecho de vivir en la clandestinidad.

Proteccionismo

La “soberanía alimentaria”

Según la Ley Orgánica de Régimen Especial de la provincia de Galápagos, el Consejo de Gobiernos tiene entre sus competencias “fomentar la soberanía y seguridad alimentaria y la producción agroecológica”, así como “fomentar las actividades económicas y productivas provinciales en el marco de la sostenibilidad territorial y provincial”.

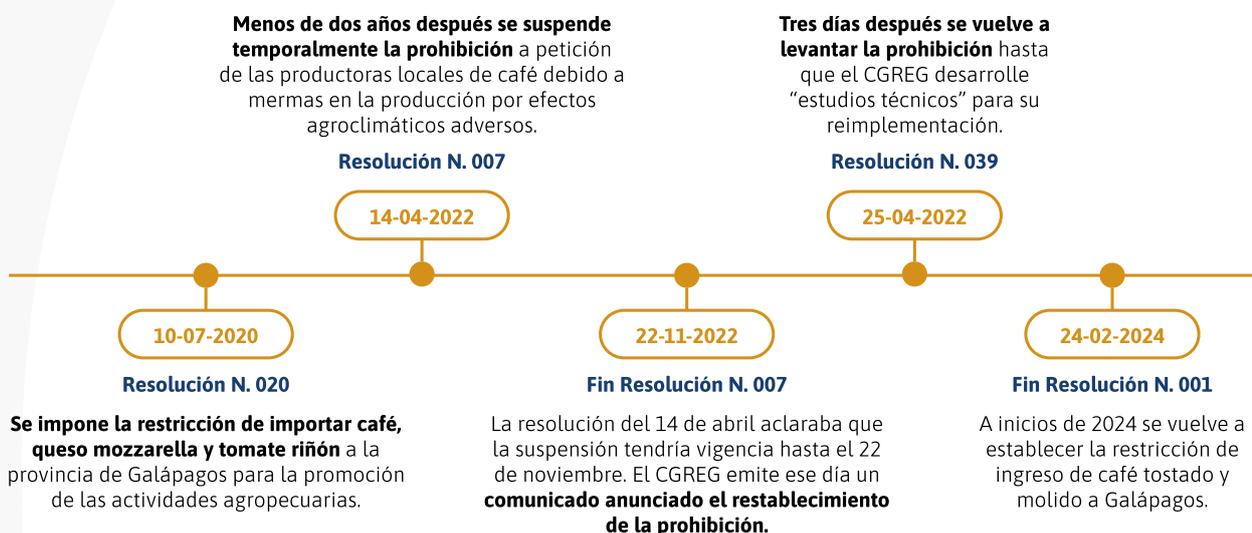
Con base en estas atribuciones, el Consejo de Gobierno ha expedido resoluciones que restringen el ingreso de ciertos productos con el fin de promover el consumo de la producción local. En julio de 2020, se emitió la resolución 020-CGREG-10-07-2020 mediante la cual se restringió temporalmente el ingreso de café tostado y molido a Galápagos, y lo mismo con el tomate riñón y el queso mozzarella.

Este tipo de restricciones solo sirven para crear monopolios de los cuales se benefician

unos pocos y limitan la libertad de los ciudadanos a consumir productos. Además, como se presentará a continuación, en el caso de Galapagos estas medidas terminan creando problemas ambientales innecesarios y severos.

En el caso particular del café tostado y molido, la medida ha demostrado ser altamente ineficiente, lo cual se evidencia en la recurrente necesidad de levantar la prohibición. En la Ilustración 9 se presenta una línea temporal respecto a esta política. En resumidas cuentas, la prohibición se estableció en 2020, se levantó de forma temporal menos de dos años después debido a una cosecha insuficiente, se postergó su reimplementación, se reestableció a finales de 2022, pero se volvió a suspender en apenas tres días, para finalmente volver a aplicarse desde inicios de 2024.

Ilustración 9.
Línea temporal de la restricción de ingreso de café tostado y molido



En cuatro años se ha suspendido la importación tres veces y se ha levantado la prohibición dos veces. Esto demuestra la fuerza de unos pocos que crean grupos de interés en desmedro de la población en general. Además, es un ejemplo típico de las fallas de la planificación central y el exceso de intromisión gubernamental en las decisiones individuales. El mercado libre no tiene problemas en satisfacer la demanda de café a nivel mundial, sin embargo, el proteccionismo en Galápagos ha logrado crear escasez.

La política de restricción de café tiene a su vez efectos no deseados en cuanto a presión sobre el ecosistema. El cultivo de café es intensivo en agua. El uso de este recurso se da tanto para el crecimiento de la planta como para los procesos postcosecha como el lavado de los granos. La disponibilidad de los recursos hídricos es limitada en Galápagos. Las fuentes de agua dependen de las lluvias para recargar acuíferos. Es decir, el incentivo a la producción de café termina fomentando el uso de uno de los recursos más escasos de las islas.

Además del agua, los cultivos de café son intensivos en mano de obra. Debido al

trabajo constante del turismo, las medidas de acción afirmativa que les permiten a los locales acceder a estos trabajos, y los salarios más altos que se pagan por ley, esta labor es poco atractiva para los galapagueños. Por lo tanto, los productores dependen de mano de obra del continente, la cual es atraída por los salarios más altos que se pagan en Galápagos.

Si bien los productores, al contratar trabajadores provenientes del continente, adquieren el compromiso de asegurar que éstos regresen de vuelta una vez finalizado el contrato, lo cierto es que muchos de ellos terminan quedándose y trabajando irregularmente. Esto incide en el incremento de la población permanente de las islas, ya que estos trabajadores irregulares se quedan “atrapados” ya que no pueden salir y entrar constantemente.

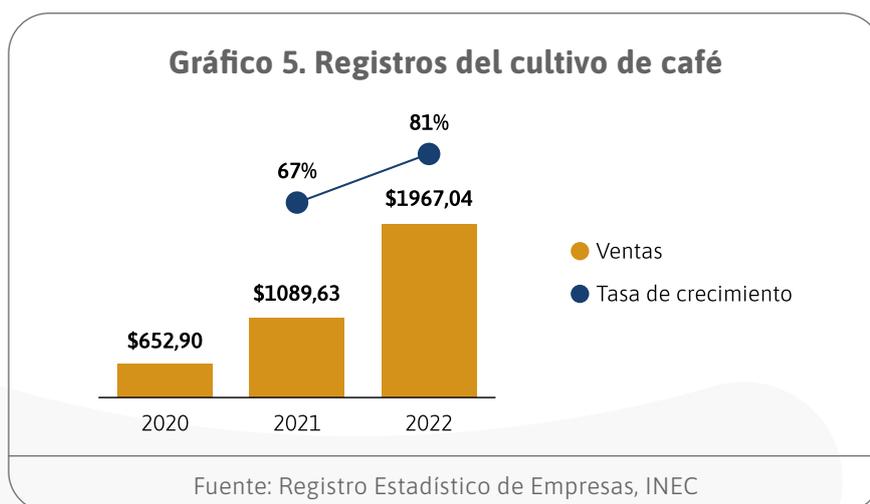
La disparidad entre la evolución de las cifras del empleo con las ventas serían un indicio de este fenómeno. Entre 2021 y 2022 se registran dos nuevas empresas dedicadas al cultivo de café y un crecimiento del 81% en las ventas totales de esta actividad, y sin embargo el empleo registrado promedio no varía (Gráfico 5).

Gráfico 5.
Registros del cultivo de café¹²



Fuente: Registro Estadístico de Empresas, INEC

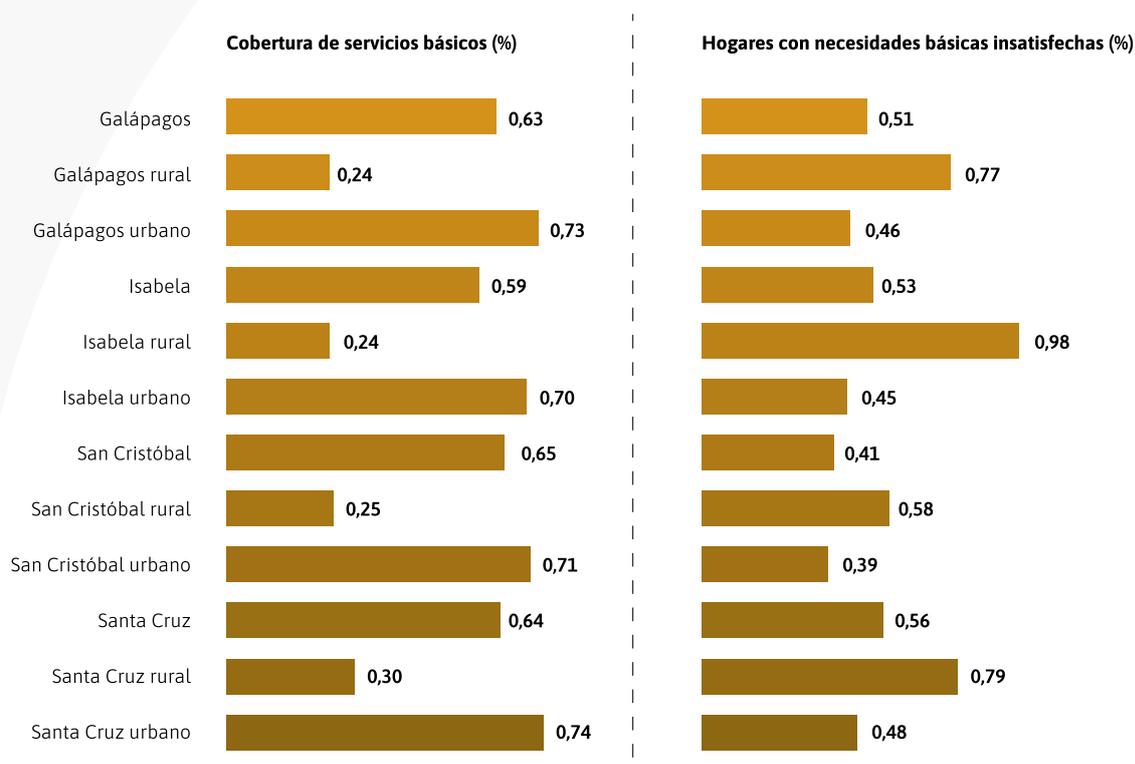
12. La categoría oficial se denomina “plantas con las que se preparan bebidas”.



Quienes llegan a las islas a trabajar de forma irregular suelen asentarse en zonas con bajo acceso a servicios básicos. En la isla de Santa Cruz, por ejemplo, el 79% de los hogares en zonas rurales presentaba necesidades básicas insatisfechas frente a un 48% en zonas urbanas (Gráfico 6). Dentro de las necesidades básicas se cuentan: el abastecimiento de agua, energía

eléctrica, sistema sanitario de eliminación de excretas y sistema de eliminación de basura. El mal tratamiento de aguas residuales es justamente una de las principales fuentes de contaminación del agua en Santa Cruz según los estudios de Mateus et al. (2019) y Ragazzi et al. (2016).

Gráfico 6. Cobertura de servicios básicos y necesidades básicas insatisfechas en Galápagos



Fuente: Sistema Integrado de Indicadores de Galápagos, CGREG

En definitiva, el cultivo de café es y ha sido una actividad económica importante en Galápagos. Sin embargo, la política de restricción de ingreso de café tostado y molido es cuestionable no solo porque ha resultado ineficiente, sino porque además termina siendo contradictoria con los objetivos de control del crecimiento poblacional y de cuidado del medio ambiente.

Esta política genera una demanda artificial por mano de obra y recursos como agua.

Restricción a la inversión

En 2008, mediante Resolución No. 04-CI-21-I-2008 el Consejo del Instituto Nacional Galápagos (INGALA) estableció restricciones para las inversiones extrarregionales en el archipiélago.

Así, se prohibieron las inversiones en formación de empresas, compañías y adquisición de bienes inmuebles en la provincia de Galápagos a aquellas personas naturales que no tuvieran la calificación de residente permanente o a aquellas personas jurídicas, asociaciones de hecho o asociaciones de cuentas en participación, que estuvieran integradas en su totalidad por personas que no tuvieran la calificación de residente permanente.

La participación empresarial extrarregional, solo se admite si su proporción en el capital social no es mayor al 49%. Es decir, toda inversión requiere una participación local de al menos el 51%.

La Resolución No. 04-CI-21-I-2008 indicaba en uno de sus artículos que la misma se

Adicionalmente, la llegada de los trabajadores agrícolas a localidades con escasa cobertura de servicios básicos (en especial sanitarias) terminan contribuyendo la contaminación de las fuentes de agua. En consecuencia, crea una presión sobre el ecosistema que no existiría si no se hubiese aplicado esta medida, que al final solo crean monopolios de los que se benefician unos pocos.

mantendría vigente hasta que se apruebe un reglamento de inversiones para Galápagos. Quince años después el reglamento no ha sido aprobado, por lo que se mantienen las restricciones a la inversión señaladas.

Esta política representa una clara barrera al aumento de la inversión en las islas y por ende al crecimiento en la productividad y la calidad de vida de sus habitantes. No solo eso, con esta política se bloquea al conocimiento y al capital extrarregional que podría aportar con soluciones innovadoras para el ecosistema insular.

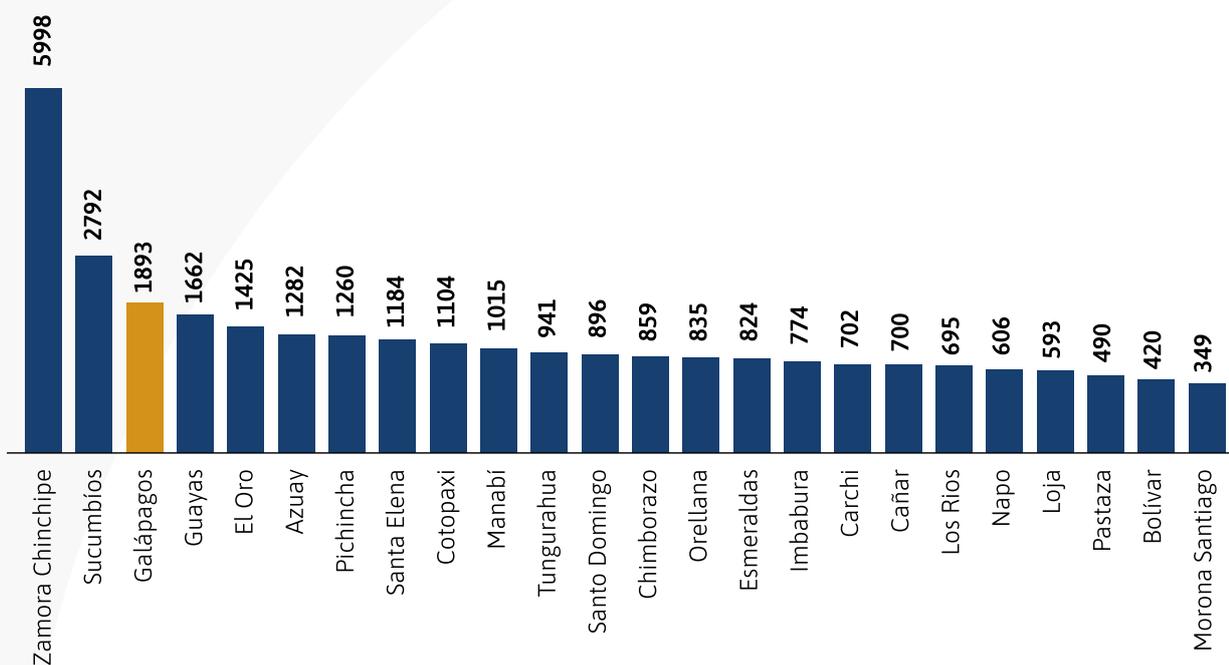
Es absurdo restringir la inmigración y al mismo tiempo restringir el capital de una circunscripción política. Esto va directamente en contra de lo que se predice la CAK en cuanto a mejoras ambientales. Limitar el crecimiento de capital con una población que crece es mantener a la economía local en un estado de subdesarrollo, fomentando el abuso de los recursos naturales.

Subsidios y consumo de energía en Galápagos

Según el Plan Galápagos 2030, los galapagueños cubren únicamente $\frac{1}{4}$ de los costos de generación y distribución de la electricidad que utilizan. Dado los altos subsidios, no debe sorprender que el consumo de energía por habitante en Galápagos es alto respecto al resto de provincias del país.

En efecto, en 2022 el archipiélago se posicionaba en el tercer lugar de consumo de energía per cápita, solo superado por Zamora Chinchipe y Sucumbíos, provincias que concentran las actividades mineras y petroleras del país, que por su naturaleza consumen altos niveles de energía, mientras que Galápagos depende del turismo (Gráfico 7).

Gráfico 7.
Consumo de energía per cápita por provincia, 2022



Fuente: Estadística anual y multianual del sector eléctrico ecuatoriano 2022

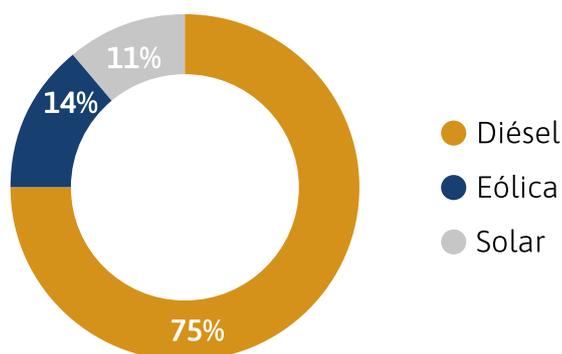
Estas cifras son preocupantes considerando que, como se ha dicho, la mayor parte de la energía consumida proviene del diésel. Tal como se evidencia en el Gráfico 8, el 75% del

total de energía generada se obtiene a partir de diésel, el 14% de fuentes eólicas y el 11% restante por energía solar fotovoltaica (MEM, 2023).

La dependencia al diésel hace de la generación eléctrica en Galápagos poco amigable para el medio ambiente. Aún más considerando que el consumo general de diésel en las islas ha mantenido una tendencia creciente según

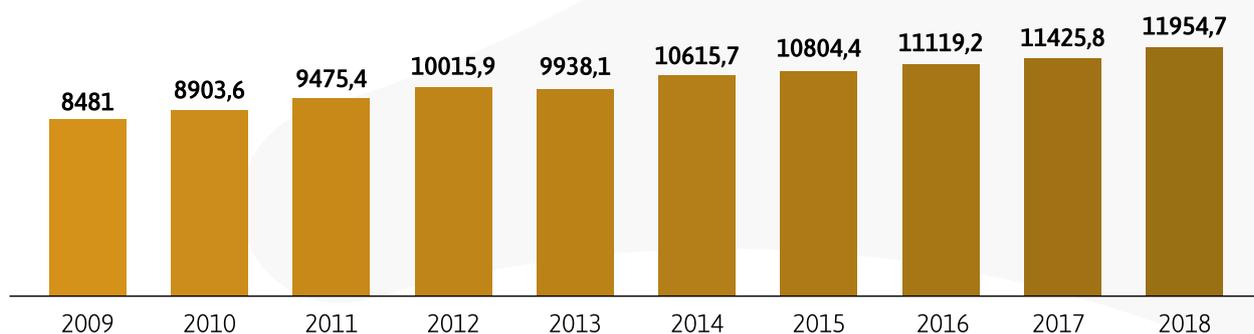
se puede observar en el Gráfico 9. Entre 2009 y 2018, el consumo total de diésel en el archipiélago creció a una tasa de cercana al 4% anual; es decir, a un ritmo mayor a la tasa de incremento poblacional.¹³

Gráfico 8. Fuentes de generación eléctrica en Galápagos



Fuente: Plan de Transición Energética de las Islas Galápagos, Ministerio de Energía y Minas (2023)

Gráfico 9. Consumo total de diésel en Galápagos



Fuente: Cifras del sector petrolero, Banco Central del Ecuador

13. Según el Plan de Transición Energética de las Islas Galápagos, la actividad naviera representó el 57.7% del consumo total de diésel. Dentro de esta categoría, la que más consume es el transporte naviero turístico, con un 53.3% del total. Es decir, el negocio turístico en Galápagos y sus clientes se benefician actualmente del subsidio al diésel, lo que fomenta la demanda (Ministerio de Energía y Minas, 2023).

Otra fuente de energía que está altamente subsidiada es el gas licuado de petróleo que se usa para cocinar. El estado asume buena parte del precio de este combustible, además del precio de la logística desde el lugar de envasado hasta cada uno de los centros de acopio de gas en cada isla. Petroecuador tiene un contrato con Transnave¹⁴ para que realice toda la logística desde donde está la envasadora de gas en El Chorillo – Guayas, hasta los lugares de acopio de gas que Petroecuador tiene en cada isla (San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela).

Transnave transporta vía terrestre desde la envasadora hasta PuertoGal. En cada contenedor se almacenan 411 cilindros. Transnave ha contratado a un transportista quien saca los cilindros del contenedor y los lleva a las bodegas de Petroecuador en cada isla. El usuario se acerca a estos lugares y adquiere su cilindro y paga lo que corresponde según el tipo de gas que requiera: \$1.60 para uso doméstico y \$13.99 industrial.

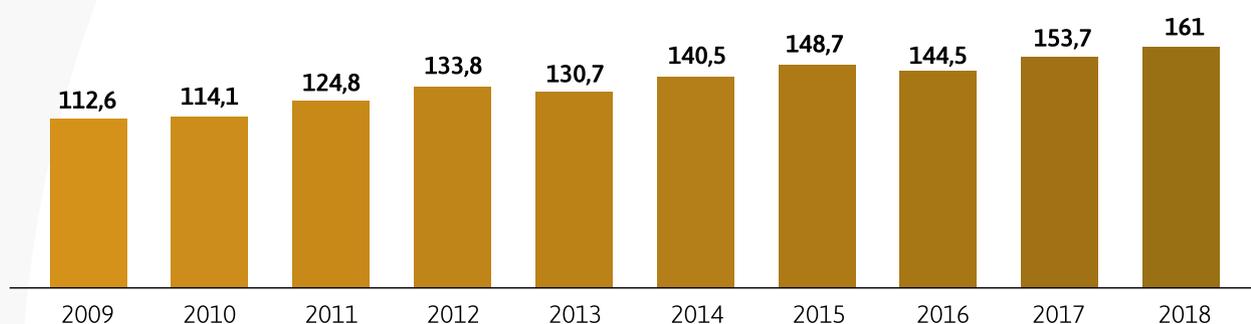
Combustibles y contaminación

Como se puede constatar en el Gráfico 10, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) han tenido una tendencia al alza en Galápagos en los últimos años, en línea con el aumento del consumo de diésel. Y el diésel ha representado alrededor del 75% de las emisiones contaminantes en Galápagos (Gráfico 11).

Si bien la política de subsidios a los combustibles es aplicada a nivel nacional, ésta va en dirección contraria a los objetivos conservacionistas en Galápagos. Por

consiguiente, se deben considerar alternativas a la política de subsidios a la energía eléctrica y a los combustibles en el archipiélago. Solo de esta manera se podrá sincerar el verdadero costo de habitar en un ecosistema especial como Galápagos, e incentivar el consumo eficiente de energía. Además, los recursos públicos que actualmente se utilizan para subsidios podrían destinarse hacia proyectos de generación con energía renovable y/o a mejorar la infraestructura necesaria para el abastecimiento de las islas.

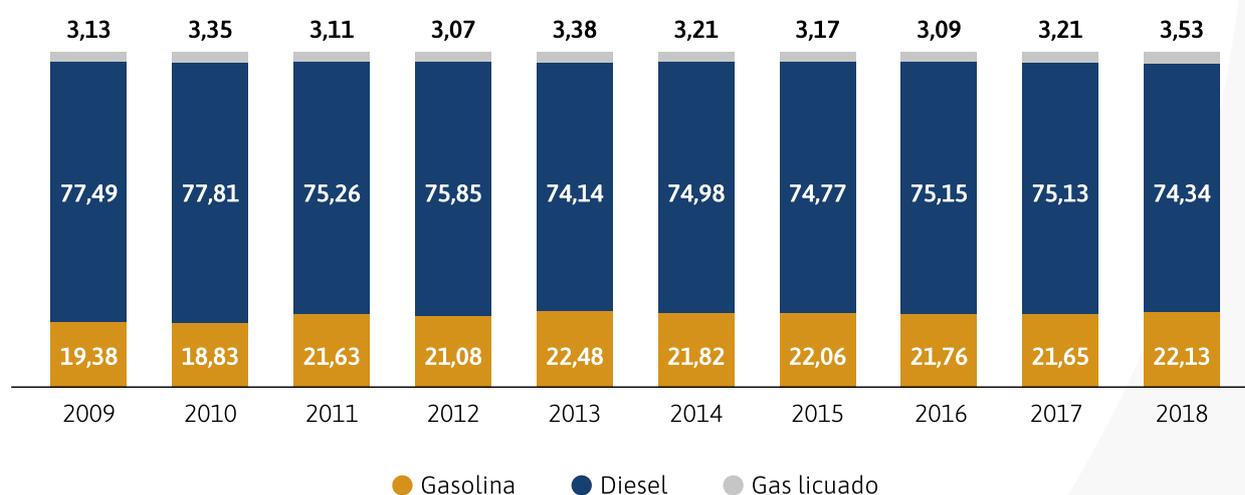
Gráfico 10. Emisiones de GEI en Galápagos (toneladas de CO2 equivalentes)



Fuente: Balance Energético Galápagos 2018

14. Petroecuador y Transnave son empresas públicas del Estado ecuatoriano, por lo que sus costos de operación son asumidos por el Estado.

Gráfico 11.
Fuentes de Emisiones de GEI en Galápagos (% del total)



Fuente: Balance Energético Galápagos 2018

Sistema logístico de abastecimiento en Galápagos

El abastecimiento de insumos a Galápagos es deficiente, lo cual se evidencia en la constante escasez de productos. Este es un caso donde la incapacidad para llegar a acuerdos, las deficiencias en la gestión, los intereses creados y el intervencionismo, terminan afectado directamente el bienestar de la población. Esta problemática cuenta ya con un diagnóstico detallado elaborado por la CAF/OIM (2021a) -que no es conocido por la población local- e incluso con una hoja de ruta para implementar mejoras en el sistema logístico de abastecimiento de Galápagos.

Aparte del diagnóstico de falta de infraestructura e ineficiencias operativas, el desincentivo a la inversión por falta

de protecciones a la propiedad privada universal y el exceso de regulaciones han impedido que Galápagos modernice su sistema de abastecimiento. Esto resulta en precios más altos y en la escasez perenne de ciertos productos. En pleno siglo XXI, el archipiélago no puede satisfacer la demanda de su población y la de los turistas debido a un sistema logístico que limita la competencia y la innovación.

En julio de 2024, el diario El País de España realizó un reportaje describiendo “el reto de comer en Galápagos”.¹⁵ La mayor parte de los alimentos que se consumen en las islas provienen del Ecuador continental, principalmente por vía marítima. Sin embargo,

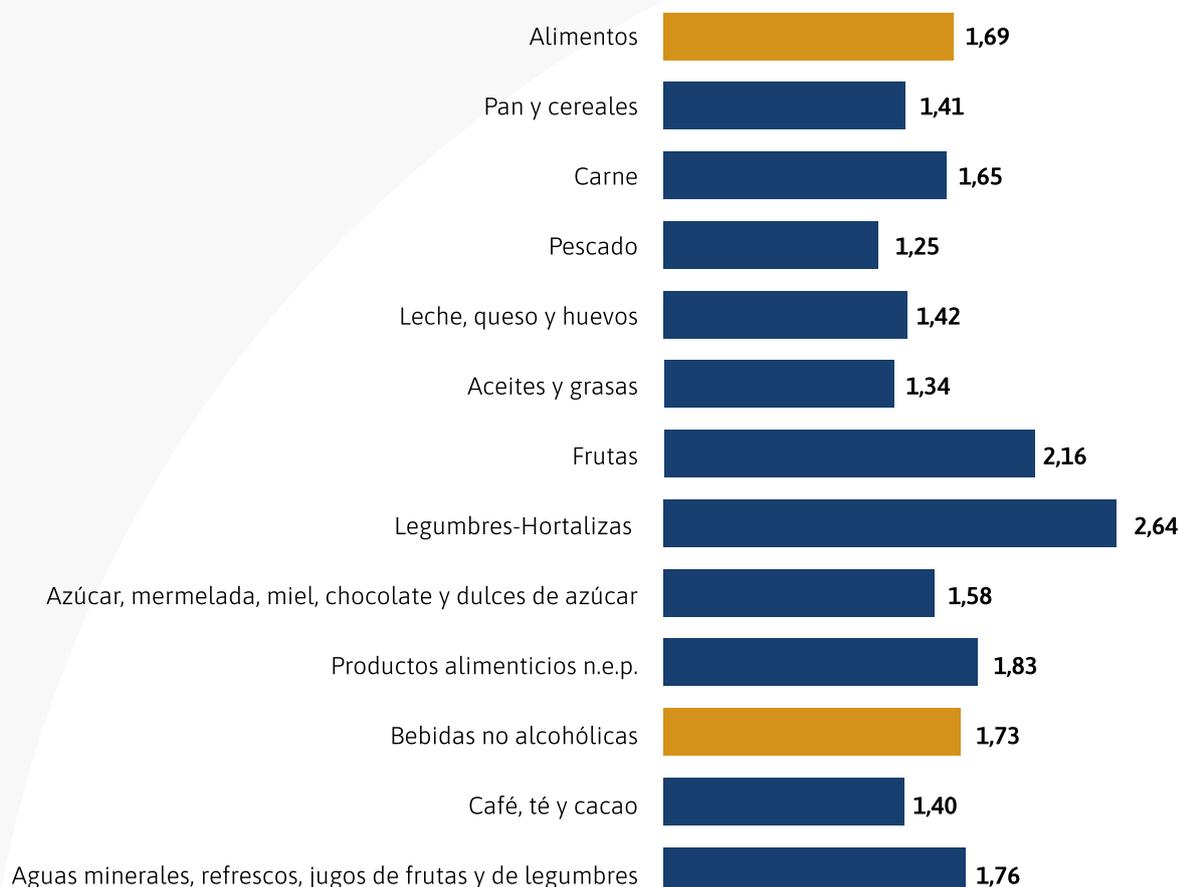
¹⁵ <https://elpais.com/america-futura/2024-07-14/el-reto-de-comer-en-galapagos-cuando-la-seguridad-alimentaria-depende-del-continente.html>

el intrincado proceso para abastecerse desde el continente hace que los precios de los alimentos en Galápagos terminen siendo mucho más altos.¹⁶

Según el Índice de Precios al Consumidor Especial de Galápagos (IPCEG), calculado por el INEC en 2016, los alimentos en el archipiélago son un 69% más caros que el

promedio nacional mientras que las bebidas no alcohólicas son 73% más caras (Gráfico 12). Entre los productos con mayor diferencial de precio podemos destacar a las frutas y a las legumbres-hortalizas, cuyo precio es más del doble.

Gráfico 12.
IPCEG por tipos de productos



Fuente: Índices de Precios Espacial de Galápagos, INEC

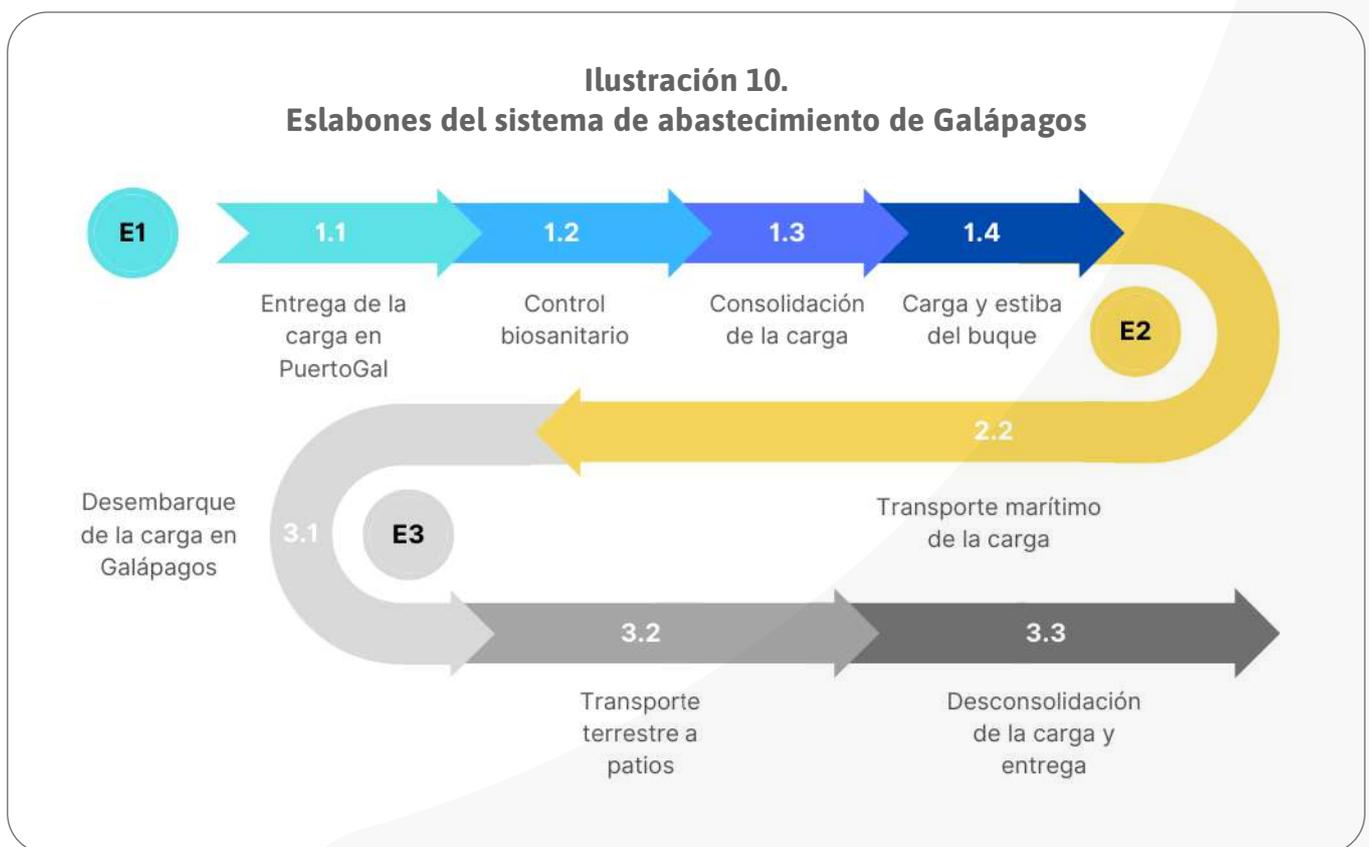
16. A modo de ejemplo, una de las personas entrevistadas en la nota periodística explica cómo el quintal de papa lo compra a \$25 en el continente, pero para que el producto llegue sus manos termina pagando casi el doble.

Parte de esta diferencia en costos se explica por la necesidad de transportar los bienes 1000 km, pero las ineficiencias del proceso logístico de abastecimiento hacen que los costos sean aún más altos de lo necesario y que la disponibilidad de los productos no sea regular.

El sistema logístico de abastecimiento de Galápagos consta de tres etapas:

1. Embarque en Guayaquil
2. Transporte marítimo
3. Desembarque en Galápagos.

En la Ilustración 10 se exhiben los distintos eslabones que componen cada una de estas etapas. En la mayoría de eslabones, se evidencian puntos críticos y deficiencias.



Etapa 1: Embarque en Guayaquil

Tal como se presenta en la Ilustración 10, la etapa de embarque en Guayaquil (E1) comprende cuatro eslabones principales: Primero la carga debe ser entregada en PuertoGal, puerto en Guayaquil de propiedad del Consejo de Gobierno. Luego se procede con el control biosanitario, a cargo de la Agencia de Bioseguridad y Cuarentena (ABG). Posteriormente, se efectúa la consolidación de la carga por parte del Operador Portuario

de Carga (OPC). Finalmente, el OPC lleva a cabo la carga y estiba del buque.

Dentro de esta etapa se presentan varias deficiencias. No existe estandarización ni reglas claras en cuanto a la recepción y manipulación de la carga. La infraestructura es obsoleta e inadecuada. Y las operaciones se realizan de forma descoordinada y poco transparente.

En este proceso se identifica además a un actor no autorizado, que sin embargo resulta clave: el embarcador. La figura del embarcador surge como un servicio adicional dentro de la etapa de embarque en Guayaquil ante el hecho de que los dueños de la mercancía radican en Galápagos y ante la falta de reglas claras y de transparencia. Según la descripción que

se hace en el informe de la CAF/OIM (2021a) de las actividades dentro del proceso de recepción de la carga, el embarcador puede participar desde la compra de los productos hasta la tramitación de la Guía de carga con el armador y el Packing List con el OPC (Ilustración 11).

Ilustración 11. Actividades dentro del proceso de recepción de la carga

- 1 Los usuarios realizan sus pedidos de carga a proveedores de mercadería (productores, comercios, fábricas, etc.) ubicados en el continente, a través de internet o por medio del contacto directo con los proveedores.
- 2 El dueño del producto, el proveedor o el embarcador organizan el transporte terrestre hasta PuertoGal, mediante camiones propios o la contratación de un transportista.
- 3 Los proveedores en representación del usuario entregan la carga a los embarcadores.
- 4 El embarcador admite la carga.
- 5 El embarcador tramita ante el Armador la Guía de carga o de remisión. Documento que recoge la carga que los embarcadores acreditan estar entregando.
- 6 El embarcador tramita ante el OPC el Packing List. Documento que incluye el embarcador, el destinatario, la clasificación de la carga, el inventario de carga y el contenedor en el que se ubica. Se comprueban los ítems de la guía de carga y se reflejan en el Packing List.
- 7 El embarcador conforma la Factura, incluyendo el coste relativo al transporte marítimo del envío.



Fuente: CAF/OIM (2021a)

Más aún, para aquellos usuarios que no son lo suficientemente grandes para tener un cupo permanente asegurado en los buques, la figura del embarcador resulta clave para destrabar los procesos y que la mercadería sea embarcada. Así, este actor nace como una

“solución” ante las ineficiencias del proceso, pero su servicio supone mayores costos, arbitrariedad y opacidad ya que carece de regulación legal y por tanto de derechos y obligaciones.

El tarifario por el flete

El valor por el transporte marítimo de la carga entre Galápagos y el continente se establece mediante un tarifario y se determina por tipo de producto (Tabla 1). Es decir, los hogares, comerciantes, y productores en Galápagos no pagan el flete del transporte marítimo en función del peso y/o volumen de la mercadería, sino por el tipo de producto.

La práctica internacional es cobrar un precio por contenedor de acuerdo a una fórmula preestablecida llamada FEU, por las siglas en inglés de “Foot Equivalent Unit”. El FEU es un cálculo estandarizado que establece una relación entre metro cúbico o peso del container y permite que la carga sea tratada uniformemente en vez de por unidad como todavía se hace en el caso de Galápagos.

El tarifario vigente en Galápagos no solo que es contrario a las prácticas aplicadas en todo el mundo, sino que además desencadena una serie de distorsiones en el transporte de carga. Esto es especialmente notorio en los productos vitales básicos (alimentos), cuyos precios terminan siendo más bajos que otras categorías de productos. De este modo, crea un desincentivo para llevar productos de primera necesidad a las islas.

Por ejemplo, con base en el tarifario (capítulo I), por cada kilo de productos vitales básicos transportados en la ruta 2 en sacos, cajas, cartones o gavetas se cobra \$0.04; es decir se cobrará \$40 si se transporta el equivalente a una tonelada.¹⁷

Transportar una tonelada de cemento, por otro lado, costaría \$64.68 (Capítulo IV). Esta tarifa resultaría superior a transportar una tonelada de productos básicos, a pesar de que el peso sea el mismo.

De esta manera, el tarifario vigente resulta en que las ganancias para el armador por transportar una tonelada de cemento sean mayores frente a transportar una tonelada de productos básicos. Existe, por tanto, un claro incentivo para priorizar el transporte de sacos de cemento a las islas en lugar de productos vitales básicos.¹⁸

Lo anterior podría explicar por qué los productos básicos son los que suelen tener problemas de desabastecimiento, mientras que los sacos de cemento están entre los productos más transportados. Según el informe de CAF/OIM (2021a), el cemento representa el 26% de la carga transportada hacia Galápagos, la misma proporción que tienen los alimentos perecibles. Este sesgo a favor de este tipo de productos por sobre los alimentos quedó en evidencia en las conversaciones mantenidas con los habitantes de las islas. En palabras de una comerciante de Santa Cruz: “no comemos cemento”.

17. Aplicando la tarifa por quintal para la ruta 2, una tonelada sería de igual forma aproximadamente \$40.

18. Algo similar ocurre con las jabas de cerveza.

Tabla 1.
Tarifario de los fletes entre Galápagos y el continente.

Capítulo I: Productos vitales básicos	Ruta 1 USD	Ruta 2 USD	Ruta 3 USD
Arroz, azúcar, harina, vegetales, hortalizas, legumbres, frutas, aceites, manteca, leche líquida y leche en polvo, conservas varias, café y otros que estén dentro de esta categoría.			
Por quintal (saco, caja, cartón)	1.47	1.77	1.95
Sacos, cajas, cartones, gavetas pagará (por cada kilo)	0.03	0.04	0.04
Pacas de pescado o café	2.95	3.68	4.02
Productos refrigerados			
Por cada libra	0.18	0.19	0.21
Por cada metro cúbico	76.37	91.05	210.02
Huevos			
Por cada paca 10 cubetas de 30 unidades	0.76	0.81	0.89
Capítulo IV: Materiales de construcción			
Cemento, yeso, cal y arena			
Por tonelada	58.95	64.68	71.48
Por quintal	2.95	3.23	3.56
Por libra	0.07	0.08	0.1

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Etapa 2: Transporte marítimo

La segunda etapa del proceso corresponde al transporte marítimo de la carga, realizado por los armadores de los buques que cuentan con las licencias respectivas.

El número de armadores y buques ha variado con los años. Según información

de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), a mayo de 2024 los armadores y buques autorizados para operar con rutas, horarios e itinerarios dentro de las islas Galápagos son los siguientes:

Tabla 2.
Operadores marítimos de carga (armadores) en Galápagos

Nave	Armador	Capacidad de carga (TM)	TEU's	Ruta	Servicio de carga
Fusion 2	Pacific Cargo Line PCL C.A.	3500	292 cargados - 373 vacíos	Guayaquil - San Cristóbal - Santa Cruz - Guayaquil	Carga Contenerizada
RS Pioneer	Pacific Cargo Line PCL C.A.	3500	270 cargados - 364 vacíos		Carga Contenerizada
Vertom Thea	Transnave	2800	220 cargados - 260 vacíos		Carga Contenerizada
Paola	Galapagueña Corp S.A.	620	-	Guayaquil - Isabela - Floreana	Carga paletizada
Isabela	Onuscargo S.A.	385	-	Guayaquil - Isabela - Floreana - Guayaquil	Carga paletizada

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Como se puede observar en la Tabla 2, existen tres rutas para el transporte de carga entre Guayaquil y Galápagos: Ruta 1, Guayaquil - San Cristóbal. Ruta 2, Guayaquil - Santa Cruz. Ruta 3, Guayaquil - Isabela - Floreana.

En esta etapa cabe destacar que no existen itinerarios regulares, por lo que se evidencia el

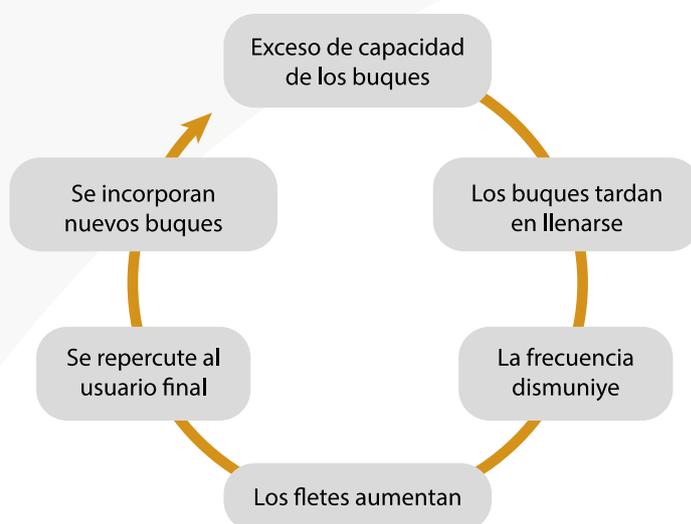
incumplimiento permanente de los términos del servicio. A pesar de que los armadores tienen la obligación de ofrecer un servicio regular, dado que los barcos actualmente esperan hasta alcanzar una carga mínima para zarpar que les asegure rentabilidad, las frecuencias de los viajes son cada vez más limitadas (CAF/OIM, 2021a).

La solución para el desabastecimiento que se ha propuesto es la incorporación de nuevos buques. Sin embargo, esto solo ocasionaría que se agrave el problema. Según el informe de CAF/OIM (2021a), hace pocos años el sistema operaba con una capacidad del 24% sobre el potencial. Sumar nuevas embarcaciones implicaría un exceso de capacidad que

generaría que los buques tarden más en llegar al porcentaje de ocupación mínimo rentable para zarpar, disminuyendo aún más las frecuencias e incrementando los costos (CAF/OIM, 2021a).¹⁹

A continuación se presenta una ilustración de este problema tomada del informe de la CAF/OIM (2021a):

Ilustración 12. Círculo vicioso de la capacidad y oferta de los buques



Cabe destacar que los buques tardan en llenarse por deficiencias logísticas en PuertoGal y porque los embarcadores “dosifican” la carga. Los armadores demoran el zarpe para asegurar un flete que corresponda

a los costos más una utilidad, lo cual depende en alguna medida del embarcador. El proceso es ineficiente debido a la falta de incentivos claros y procedimientos internacionales.

19. En otro informe de CAF/OIM (2021b) con análisis de alternativas, se plantea la consolidación de las rutas en una sola, existiendo un tramo principal entre Guayaquil y un puerto en Galápagos servido por un único buque, siendo este punto a su vez un centro de distribución para las otras islas por medio del transporte interinsular.

Etapa 3: Desembarque en Galápagos

Desembarcar los contenedores llenos de productos en las islas es un proceso largo, peligroso y costoso. Como ya se vio, los destinos de la ruta marítima pueden ser: San Cristóbal, Santa Cruz, Isabela, y Floreana. El foco de nuestro análisis será Santa Cruz, isla con el mayor número de población residente y principal destino turístico, que según cifras de la SPTMF concentra en promedio el 60% de la carga transportada hacia el archipiélago.

Ante la falta de infraestructura portuaria adecuada para poder realizar el atraque y la descarga de los buques portacontenedores, el fondeo de las embarcaciones que descargan en Santa Cruz se realiza en el Canal de Itabaca, (estrecho de mar entre la isla de Baltra y Santa Cruz) y la descarga se hace por medio de gabarras en un proceso que toma varios días.

El proceso se da de la siguiente forma: una vez llegado el buque al Canal de Itabaca, una gabarra parte con dos camiones en su cubierta en dirección hacia el buque (Ilustración 13). Una vez que la gabarra alcanza el buque, mediante la grúa que éste posee, se ubican dos contenedores en las plataformas de cada camión en una maniobra que representa elevados riesgos y resulta ineficiente (Ilustración 14). Finalmente, la gabarra regresa a tierra para que los camiones ingresen al muelle de Santa Cruz por medio de la rampa de acceso que queda justo al lado de donde se bajan los pasajeros que llegan a esta isla desde el aeropuerto de Baltra (Ilustración 15).

Ilustración 13.
La gabarra aproximándose al buque



Ilustración 14.
Traspaso de contenedores desde el buque a la gabarra



Ilustración 15.
Desembarco de los camiones con los contenedores desde la gabarra



El proceso descrito, no solo resulta riesgoso, sino que además supone mayores costos. Los operadores portuarios tardan varios días en realizar la descarga de todos los contenedores. Es decir, en ese tiempo el barco se mantiene “parado”, lo que representa costos para el armador, los cuales son trasladados a los dueños de las mercancías.

Para cerrar la cadena de abastecimiento de mercancías en las islas, los contenedores son trasladados por los camiones desde el muelle hasta el patio de contenedores por un recorrido de 39.7 km que puede tomar hasta una hora. A lo anterior hay que agregarle la falta de una infraestructura óptima, ya que únicamente existe una explanada de tierra sin instalaciones para la descarga, inspección y almacenamiento de la carga (Ilustración 15).

Adicionalmente, no se cuenta con cámaras frigoríficas que mantengan la cadena de frío. Estas deficiencias obligan a mantener los contenedores a la intemperie, por lo que no se garantiza la adecuada conservación de los productos. Además, al no existir un sistema establecido de distribución, se incrementa el tiempo de entrega y aumenta la manipulación de la carga, lo que puede afectar la calidad de los productos.

Ilustración 16.
Patio de contenedores en Santa Cruz





Bibliografía

- CAF/OIM. (2021a). *Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura para Galápagos. Informe de diagnóstico.*
- CAF/OIM. (2021b). *Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura para Galápagos. Análisis de alternativas.*
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos. (2020). *Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial del Régimen Especial de Galápagos, Plan Galápagos 2023.* Puerto Baquerizo Moreno: CGREG.
- Grenier, C. (2007). *Conservación contra natura. Las islas Galápagos.* Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Mateus, C., Guerrero A., C., Quezada, G., Lara, D., & Ochoa-Herrera, V. (2019). An Integrated Approach for Evaluating Water Quality between 2007–2015 in Santa Cruz Island in the Galapagos Archipelago. *Water* 11, no. 5: 937.
- Ministerio de Energía y Minas. (2023). *Plan de Transición Energética de las Islas Galápagos.* Quito: Ministerio de Energía y Minas.
- Naciones Unidas. (26 de Junio de 2007). *Islas Galápagos entran a lista de Patrimonio Mundial en Peligro.* Obtenido de Naciones Unidas: <https://news.un.org/es/story/2007/06/1107101>
- Prensa.ec. (16 de Enero de 2024). *Alcaldesa de Santa Cruz denuncia contaminación de agua potable en Galápagos.* Obtenido de Prensa.ec: <https://prensa.ec/alcaldesa-de-santa-cruz-denuncia-contaminacion-de-agua-potable-en-galapagos/>
- Ragazzi, M., Catellani, R., Rada, E. C., Torretta, V., & Salazar-Valenzuela, X. (2016). Management of Urban Wastewater on One of the Galapagos Islands. *Sustainability*, 8, 208.
- Rosero, S. (13 de Julio de 2024). *El reto de comer en Galápagos: cuando la seguridad alimentaria depende del continente.* Obtenido de El País: <https://elpais.com/america-futura/2024-07-14/el-reto-de-comer-en-galapagos-cuando-la-seguridad-alimentaria-depende-del-continente.html>
- Sart, G., Bayar, Y., Danilina, M., & Hatice, S. F. (2022). Economic Freedom, Education and CO2 Emissions: A Causality Analysis for EU Member States. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19, 8061.
- The Heritage Foundation. (3 de November de 2021). *Economic Freedom and Environmental Performance.* Obtenido de The Heritage Foundation: <https://datavisualizations.heritage.org/economic-freedom/economic-freedom-and-environmental-performance/>

Anexo 1: Codificación de Normas en Galápagos

A. CONSTITUCIÓN Y CONVENIOS INTERNACIONALES

1. [Constitución de la República del Ecuador](#)
2. [Convenio de las Naciones Unidas para la Diversidad Biológica](#)
3. [Convenio Cites](#)
4. [Convenio RAMSAR](#)
5. [Convenio CONVEMAR](#)
6. [Convención para la Protección Mundial, Cultural y Natural](#)
7. [Protocolo para la Conservación y Administración de las Áreas Marinas y Costeras Protegidas del Pacífico Sudeste](#)
8. [Convención Interamericana para la Protección y Conservación de las Tortugas Marinas](#)
9. [Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques](#)

B. LEYES

1. [Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos](#)
2. [Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas](#)
3. [Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización](#)
4. [Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo](#)

C. DECRETOS Y REGLAMENTOS

1. [Reglamento Especial de Turismo en Áreas Naturales Protegidas.](#)
2. [Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos](#)

D. ORDENANZAS

Ordenanzas del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos

1. [Reglamento de Ingreso y control de vehículos y maquinaria a la provincia de Galápagos \(codificada\) 2016.](#)
2. [Reglamento de migración y residencia en el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2017](#)

3. [Ordenanza sobre la producción y demanda para determinar la restricción del ingreso de yogurt desde el Ecuador continental a Galápagos. 2018.](#)
4. [Ordenanza para la prevención y erradicación de la violencia en la provincia de Galápagos. 2021.](#)
5. [Ordenanza que regula el procedimiento para el cambio de dirección catastral de establecimientos de alojamiento turístico en la provincia de Galápagos. 2022.](#)

Ordenanzas del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Isabela

6. [Protección del Ambiente en el cantón Isabela 2010](#)
7. [Protección al Turista 2011](#)
8. [Cobro de Impuesto de Matrículas y Patentes Municipales cantón Isabela 2011](#)
9. [Ordenanza de Inquilinato 2012](#)
10. [Uso de las Playas de Puerto Villamil 2012](#)
11. [Gestión Ambiental en el cantón Isabela 2014](#)
12. [Procedimiento para el otorgamiento de títulos habilitantes y tasas por transporte terrestre Isabela 2018](#)
13. [Regula el Servicio público y funcionamiento del sistema de agua potable y su estructura tarifaria en el cantón Isabela 2018](#)
14. [Regula el uso de los espacios públicos del cantón Isabela frente al uso y consumo de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y bebidas alcohólicas 2020](#)
15. [Manejo responsable de fauna urbana 2020](#)
16. [Tasa para el otorgamiento o renovación de Licencia Única Anual de Funcionamiento para las actividades turísticas en el cantón Isabela 2021](#)

Ordenanzas del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Cristóbal

17. [Ordenanza que regula las actividades comerciales y el ornato de la calle José de Villamil 2003.](#)
18. [Ordenanza que establece la tasa para permisos anuales de funcionamiento en los establecimientos no turísticos. 2004](#)
19. [Ordenanza administrativa que establece y regula el espacio físico a ser ocupado por personas naturales o jurídicas del cantón San Cristóbal. 2006.](#)
20. [Ordenanza que regula el régimen de propiedad horizontal en el cantón San Cristóbal. 2010.](#)
21. [Ordenanza que incorpora la normativa para la eliminación de las barreras urbanísticas y arquitectónicas para la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida en el cantón San Cristóbal. 2011.](#)
22. [Ordenanza sustitutiva de cobro mediante la acción coactiva de créditos tributarios y no tributarios que se adeudan al gobierno autónomo descentralizado municipal del cantón San Cristóbal. 2011.](#)

23. [Ordenanza para la promoción de la cultura, el arte, el deporte y la recreación en el cantón San Cristóbal. 2016.](#)
24. [Ordenanza sustitutiva para la prevención y control de la contaminación ambiental originada por la emisión de ruidos en el cantón San Cristóbal. 2018.](#)
25. [Ordenanza sustitutiva de organización del sistema de igualdad y protección integral de derechos del cantón San Cristóbal. 2018.](#)
26. [Ordenanza para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres en el cantón San Cristóbal. 2020](#)
27. [Ordenanza que regula el consumo de bebidas alcohólicas en los espacios públicos del cantón San Cristóbal. 2020.](#)
28. [Ordenanza para el manejo responsable de la fauna urbana del cantón San Cristóbal. 2021.](#)
29. [Ordenanza para preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico y cultural, en el cantón San Cristóbal. 2021](#)
30. [Ordenanza que regula la gestión integral de residuos sólidos del cantón San Cristóbal. 2022](#)

Ordenanzas del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Santa Cruz

31. [Ordenanza de publicidad visual y propaganda auditiva. 2007](#)
32. [Ordenanza que regula el proceso de legalización de los bienes inmuebles que han dejado de ser útiles y/o vacantes, ubicados en la zona urbana, centros parroquiales; y, centros poblados del cantón Santa Cruz. 2011.](#)
33. [Ordenanza que regula el sistema de participación ciudadana del cantón Santa Cruz. 2011.](#)
34. [Ordenanza que fija las tasas para la gestión de residuos y desechos sólidos en el cantón Santa Cruz. 2011.](#)
35. [Ordenanza que regula la implantación de estructuras fijas de soporte de antenas y su infraestructura relacionada para el servicio móvil avanzado \(SMA\), en el cantón Santa Cruz. 2012](#)
36. [Ordenanza que regula el uso y administración de los muelles turísticos del cantón Santa Cruz. 2012.](#)
37. [Ordenanza para el manejo responsable de fauna urbana del cantón Santa Cruz. 2017.](#)
38. [Ordenanza sustitutiva que conforma y norma el funcionamiento del sistema integral de protección de derechos e implementación del plan de igualdad de Santa Cruz. 2017.](#)
39. [Ordenanza que reglamenta el régimen administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora en el cantón Santa Cruz. 2020](#)
40. [Ordenanza de prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres, niñas, adolescentes, jóvenes, adultas y adultas mayores en toda su diversidad, en el cantón Santa Cruz. 2020.](#)
41. [Ordenanza sustitutiva que previene, regula y controla el uso y consumo de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, bebidas alcohólicas y otras sustancias nocivas para la salud y desarrollo en espacios públicos en el cantón Santa Cruz. 2020.](#)

42. [Ordenanza sustitutiva de protección de derechos de las personas con discapacidad del cantón Santa Cruz, Provincia de Galápagos. 2020](#)
43. [Ordenanza sustitutiva para la implementación y regulación del sistema de protección integral de derechos del cantón Santa Cruz. 2020.](#)
44. [Ordenanza que regula la determinación, administración y recaudación de la tasa para la gestión integral de residuos y desechos sólidas en el cantón Santa Cruz. 2020.](#)
45. [Ordenanza que regula la administración, funcionamiento y ocupación del mercado municipal "Puerto Ayora". 2021.](#)
46. [Ordenanza sustitutiva de control de la contaminación ambiental originada por la emisión de ruido proveniente de fuentes fijas y móviles en las áreas urbanas del cantón Santa Cruz. 2021.](#)
47. [Ordenanza que regula el uso y ocupación del espacio público en el cantón Santa Cruz. 2021.](#)
48. [Ordenanza que regula y garantiza los derechos de las personas adultas mayores y el buen vivir en el cantón Santa Cruz. 2022.](#)
49. [Ordenanza sustitutiva que regula el funcionamiento y administración de la feria libre del cantón santa cruz. 2022.](#)
50. [Ordenanza que regula la formación del catastro, su valoración y determinación de los impuestos a los predios urbanos y rurales del gobierno autónomo descentralizado municipal de santa cruz para el bienio 2024-2025.](#)

E. ACUERDOS Y RESOLUCIONES

Resoluciones del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos

1. [Resolución No. 018-CGREG-2012 / instructivo que establece el procedimiento para autorizar la construcción de nueva infraestructura turística destinada para alojamiento en la provincia de Galápagos. 2012.](#)
2. [Resolución No. 021-CGREG-29-VIII-2014 / Levanta moratoria para nueva infraestructura turística priorizada y procesos administrativos.](#)
3. [Resolución No. 038-CGREG-19-XI-2014 / Promover el consumo responsable de plásticos.](#)
4. [Resolución No. 040-CGREG-10-XII-2014 / Aprobar número máximo de habitaciones y plazas de alojamientos turísticos en Galápagos.](#)
5. [Resolución No. 027-CGREG-03-IX-2015 / Tasa por ingreso y conservación de las áreas naturales protegidas.](#)
6. [Resolución No. 038-CGREG-28-XII-2018 / Prohibición uso de pirotecnia.](#)
7. [Resolución No. 04-CGREG-14-01-2020 / Prohibición ingreso y uso de espuma de carnaval.](#)
8. [Resolución No. 059-CGREG-02-09-2021 / Normativa que regula el procedimiento para la emisión del permiso de operación insular a las embarcaciones que realizan el transporte marítimo de carga desde el Ecuador continental hacia la provincia de galápagos y viceversa.](#)
9. [Resolución No. CGREG-ST-2021-0417-R / Ejercicio jurisdicción coactiva del Consejo de Gobierno](#)

del Régimen Especial de la provincia de Galápagos.

10. Resolución No. 004-CGREG-13-02-2023 / Procedimiento de respuesta frente a incidentes marítimos bajo el protocolo SCI dentro de la provincia de Galápagos.
11. Resolución No. 014-CGREG-24-03-2023 / Normativa que contiene el procedimiento para el permiso de operación como operador portuario de carga para Galápagos.
12. Resolución No. 001-CGREG-24-02-2024 / Restricción de ingreso de café tostado y molido a la provincia de Galápagos.
13. Resolución No. 002-CGREG-24-02-2024 / Aprobación de actualización de tasa de ingreso por conservación de áreas naturales protegidas.

Acuerdos y Resoluciones del Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica
(Incluye Resoluciones de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos)

14. Estatuto Administrativo del Parque Nacional Galápagos. 2007.
15. Reglamento para actividad pesquera en reserva marina de Galápagos. 2008.
16. Acuerdo que establece el procedimiento para que la DPNG otorgue autorizaciones de operación turística de las modalidades Tour Diario de Buceo y Tour de Bahía en la Reserva Marina de Galápagos. 2013.
17. Instructivo de control de insumos agropecuarios para Galápagos. 2019.
18. Instructivo para la aplicación de la responsabilidad extendida en la gestión integral de aceites lubricantes usados y envases vacíos. 2019.
19. Normas para el aprovechamiento de servicios ambientales que generan los ecosistemas y su biodiversidad dentro de propiedades privadas “ranchos turísticos” en la Provincia de Galápagos. 2019.
20. Protocolo para tramitación de solicitudes de uso de suelo en áreas del Parque Nacional Galápagos 2019.
21. Plan de Contingencia Influenza Aviar Galápagos 2022.
22. Regulación a embarcaciones que operan en la reserva marina de Galápagos 2023.

Acuerdos y Resoluciones del Ministerio de Turismo

23. Reglamento de Alojamiento Turístico para el Régimen Especial de la provincia de Galápagos. 2015.
24. Reglamento de Guianza Turística marítimo para el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2016.
25. Reglamento de Embarcaciones de transporte turístico marítimo para el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2019.
26. Reglamento turístico de servicios de alimentos y bebidas para la provincia de Galápagos. 2021.

Resoluciones de la Dirección del Parque Nacional de Galápagos

27. [Reglas de visita al parque nacional Galápagos. 2018.](#)
28. [Criterio técnico para el transporte marítimo de residuos comercializables desde Galápagos hacia Ecuador continental. 2019.](#)
29. [Normas y condiciones de manejo de actividades de buceo en áreas protegidas en Galápagos 2019.](#)
30. [Protocolo para la tramitación de solicitudes de uso de suelo en Galápagos. 2019.](#)
31. [Reglas pesquería peces pelágicos, demerseales y moluscos en Galápagos. 2019.](#)
32. [Regulaciones para el uso y operación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. 2019.](#)
33. [Estándares ambientales para el ingreso de embarcaciones a la reserva marina de Galápagos. 2019.](#)
34. [Reforma integral de las normas de manejo de actividad turística de pesca complementaria de tour de pesca vivencial en las áreas protegidas de Galápagos. 2021.](#)
35. [Directrices generales para la actividad de pesca artesanal a través del sistema de pesca caña con carnada viva en la reserva marina de Galápagos. 2021.](#)
36. [Directrices de manejo para red de sitios de visita terrestre y marino en las áreas protegidas de Galápagos. 2022.](#)
37. [Reglamento del programa de voluntariado del Parque Nacional Galápagos. 2023.](#)
38. [Procedimiento para la autorización y manejo de la pesca no comercial a los residentes de Galápagos. 2023.](#)
39. [Reglamento de la potestad coactiva del Parque Nacional Galápagos. 2023.](#)
40. [Licencias parma pescador artesanal de la reserva marina de Galápagos. 2023.](#)

Otras Resoluciones

41. [DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL. - Disposiciones para la implantación de un sistema de monitoreo satelital de naves-sms para embarcaciones menores a 20 TRBs que navegan en la provincia de Galápagos. 2007.](#)
42. [MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. - Normativa para la prestación del servicio público del transporte marítimo de pasajeros entre puertos poblados de la Provincia de Galápagos. 2018.](#)
43. [MINISTERIO DE TRABAJO. - Norma que regula las relaciones de trabajo especial en el sector turístico en Galápagos, que opera en la modalidad de crucero navegable. 2018](#)
44. [MINISTERIO DE INCLUSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL. - Transferencia bono de desarrollo humano para usuarios de Galápagos. 2023.](#)

NORMAS DE INTERÉS

A continuación, se recopilan las normas de mayor importancia según la materia, que deben ser revisadas y conocidas para comprender el marco regulatorio que lo compone.

A. GENERAL

1. [Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos](#)
2. [Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos](#)
3. [Reglamento de Ingreso y control de vehículos y maquinaria a la provincia de Galápagos \(codificada\) 2016.](#)
4. [Reglamento de migración y residencia en el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2017](#)
5. [Resolución No. 038-CGREG-19-XI-2014 / Promover el consumo responsable de plásticos.](#)
6. [Resolución No. 027-CGREG-03-IX-2015 / Tasa por ingreso y conservación de las áreas naturales protegidas.](#)
7. [Resolución No. 038-CGREG-28-XII-2018 / Prohibición uso de pirotecnia.](#)
8. [Resolución No. 04-CGREG-14-01-2020 / Prohibición ingreso y uso de espuma de carnaval.](#)
9. [Resolución No. 004-CGREG-13-02-2023 / Procedimiento de respuesta frente a incidentes marítimos bajo el protocolo SCI dentro de la provincia de Galápagos.](#)
10. [Resolución No. 002-CGREG-24-02-2024 / Aprobación de actualización de tasa de ingreso por conservación de áreas naturales protegidas.](#)

B. TURISMO

1. [Reglamento Especial de Turismo en Áreas Naturales Protegidas.](#)
2. [Ordenanza que regula el procedimiento para el cambio de dirección catastral de establecimientos de alojamiento turístico en la provincia de Galápagos. 2022.](#)
3. [Protección al Turista 2011](#)
4. [Tasa para el otorgamiento o renovación de Licencia Única Anual de Funcionamiento para las actividades turísticas en el cantón Isabela 2021](#)
5. [Resolución No. 018-CGREG-2012 / instructivo que establece el procedimiento para autorizar la construcción de nueva infraestructura turística destinada para alojamiento en la provincia de Galápagos. 2012.](#)
6. [Resolución No. 021-CGREG-29-VIII-2014 / Levanta moratoria para nueva infraestructura turística priorizada y procesos administrativos.](#)
7. [Resolución No. 040-CGREG-10-XII-2014 / Aprobar número máximo de habitaciones y plazas de alojamientos turísticos en Galápagos.](#)
8. [Reglamento de Alojamiento Turístico para el Régimen Especial de la provincia de Galápagos. 2015.](#)

9. [Reglamento de Guianza Turística marítimo para el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2016.](#)
10. [Reglamento de Embarcaciones de transporte turístico marítimo para el régimen especial de la provincia de Galápagos. 2019.](#)
11. [Reglamento turístico de servicios de alimentos y bebidas para la provincia de Galápagos. 2021.](#)

C. COMERCIAL

1. [Ordenanza sobre la producción y demanda para determinar la restricción del ingreso de yogurt desde el Ecuador continental a Galápagos. 2018.](#)
2. [Cobro de Impuesto de Matrículas y Patentes Municipales cantón Isabela 2011](#)
3. [Procedimiento para el otorgamiento de títulos habilitantes y tasas por transporte terrestre Isabela 2018](#)
4. [Ordenanza que regula las actividades comerciales y el ornato de la calle José de Villamil 2003.](#)
5. [Ordenanza de publicidad visual y propaganda auditiva. 2007](#)
6. [Ordenanza que regula la administración, funcionamiento y ocupación del mercado municipal "Puerto Ayora". 2021.](#)
7. [Ordenanza que regula el uso y ocupación del espacio público en el cantón Santa Cruz. 2021.](#)
8. [Ordenanza sustitutiva que regula el funcionamiento y administración de la feria libre del cantón santa cruz. 2022.](#)
9. [Resolución No. 059-CGREG-02-09-2021 / Normativa que regula el procedimiento para la emisión del permiso de operación insular a las embarcaciones que realizan el transporte marítimo de carga desde el Ecuador continental hacia la provincia de galápagos y viceversa.](#)
10. [Resolución No. 004-CGREG-13-02-2023 / Procedimiento de respuesta frente a incidentes marítimos bajo el protocolo SCI dentro de la provincia de Galápagos.](#)
11. [Resolución No. 014-CGREG-24-03-2023 / Normativa que contiene el procedimiento para el permiso de operación como operador portuario de carga para Galápagos.](#)
12. [Resolución No. 001-CGREG-24-02-2024 / Restricción de ingreso de café tostado y molido a la provincia de Galápagos.](#)

D. AMBIENTAL

1. [Protección del Ambiente en el cantón Isabela 2010](#)
2. [Gestión Ambiental en el cantón Isabela 2014](#)
3. [Manejo responsable de fauna urbana 2020](#)
4. [Ordenanza sustitutiva para la prevención y control de la contaminación ambiental originada por la emisión de ruidos en el cantón San Cristóbal. 2018.](#)
5. [Ordenanza para el manejo responsable de la fauna urbana del cantón San Cristóbal. 2021.](#)

6. [Ordenanza que regula la gestión integral de residuos sólidos del cantón San Cristóbal. 2022](#)
7. [Ordenanza que fija las tasas para la gestión de residuos y desechos sólidos en el cantón Santa Cruz. 2011.](#)
8. [Ordenanza que regula la determinación, administración y recaudación de la tasa para la gestión integral de residuos y desechos sólidos en el cantón Santa Cruz. 2020.](#)
9. [Ordenanza sustitutiva de control de la contaminación ambiental originada por la emisión de ruido proveniente de fuentes fijas y móviles en las áreas urbanas del cantón Santa Cruz. 2021.](#)
10. [Resolución No. 038-CGREG-19-XI-2014 / Promover el consumo responsable de plásticos.](#)
11. [Resolución No. 038-CGREG-28-XII-2018 / Prohibición uso de pirotecnia.](#)
12. [Resolución No. 04-CGREG-14-01-2020 / Prohibición ingreso y uso de espuma de carnaval.](#)
13. [Reglas de visita al parque nacional Galápagos. 2018.](#)
14. [Criterio técnico para el transporte marítimo de residuos comercializables desde Galápagos hacia Ecuador continental. 2019.](#)
15. [Normas y condiciones de manejo de actividades de buceo en áreas protegidas en Galápagos 2019.](#)
16. [Protocolo para la tramitación de solicitudes de uso de suelo en Galápagos. 2019.](#)
17. [Reglas pesquería peces pelágicos, demerseales y moluscos en Galápagos. 2019.](#)
18. [Regulaciones para el uso y operación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. 2019.](#)
19. [Estándares ambientales para el ingreso de embarcaciones a la reserva marina de Galápagos. 2019.](#)
20. [Reforma integral de las normas de manejo de actividad turística de pesca complementaria de tour de pesca vivencial en las áreas protegidas de Galápagos. 2021.](#)
21. [Directrices generales para la actividad de pesca artesanal a través del sistema de pesca caña con carnada viva en la reserva marina de Galápagos. 2021.](#)
22. [Directrices de manejo para red de sitios de visita terrestre y marino en las áreas protegidas de Galápagos. 2022.](#)
23. [Reglamento del programa de voluntariado del Parque Nacional Galápagos. 2023.](#)
24. [Procedimiento para la autorización y manejo de la pesca no comercial a los residentes de Galápagos. 2023.](#)
25. [Reglamento de la potestad coactiva del Parque Nacional Galápagos. 2023.](#)
26. [Licencias parma pescador artesanal de la reserva marina de Galápagos. 2023.](#)



UN INFORME DE:



CON EL APOYO DE:

