

¿Una trayectoria hacia la insustentabilidad? La movilidad terrestre en la isla Santa Cruz, Galápagos



Nicolás Cuvi

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Sede Ecuador, Ecuador

David Guijarro

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Sede Ecuador, Ecuador

Recibido: 22 de diciembre de 2015. Aceptado: 26 de abril de 2016.

Resumen

Analizamos el modelo de movilidad terrestre en una isla del archipiélago de Galápagos desde c.1990 hasta 2014, para conocer si está transitando hacia la sustentabilidad o si se está orientando hacia uno insustentable basado en vehículos motorizados movidos por combustibles fósiles. Si bien la población local aún prefiere movilizarse a pie o en bicicleta y se han construido ciclovías, también ha crecido mucho el número de vehículos motorizados, especialmente de taxis-camioneta y motos, muchas ingresadas de manera ilegal. Ello ocurre por varios factores: aumento del turismo y la población residente, expansión urbana de Puerto Ayora y de poblados rurales de la isla, elección de sitios de vivienda alejados del núcleo urbano, la distinción que confieren los vehículos motorizados, y falta de control y cumplimiento de las regulaciones que se crean para la movilidad y el transporte. El poder instituido del sector de taxis-camioneta parece ser uno de los principales impedimentos para fortalecer medios masivos de transporte de calidad, en lo que sería otro síntoma de la *continentalización* de esa isla. Se considera el caso a la luz de las reflexiones sobre Galápagos y sobre la movilidad sustentable en otros sistemas insulares y ciudades del mundo.

Palabras clave

Transporte terrestre
Islas
Desregulación
Continentalización

Palabras-chave

Transporte terrestre
Ilhas
Desregulamentação
Continentalização

Abstract

A trajectory towards unsustainability? Land mobility in Santa Cruz island, Galapagos.

The model of terrestrial mobility on an island of the Galapagos archipelago was analyzed, from c.1990 to 2014, to see if it is moving towards sustainability or towards an unsustainable model based on motorized vehicles powered by fossil fuels. Although the local population still prefers to move on foot or by bicycle, and bikeways have been built, the number of motor vehicles has also increased greatly, especially taxis and motorcycles, many entered illegally. This occurs because of different factors: the

Key words

Ground transport
Islands
Deregulation
Continentalisation

increase of tourism and resident population, the urban sprawl of Puerto Ayora, the choice of housing sites away from the city center, the distinction conferred by motor vehicles, and lack of control and regulatory compliance. The power of the taxi-owners is one of the main impediments to strengthen mass transportation of quality, in what would be another symptom of *continentalization* of that island. The case is considered in the light of the reflections on Galapagos and sustainable mobility systems on other island cities in the world.

Introducción

El modelo de movilidad terrestre dependiente de vehículos particulares motorizados movidos por combustibles fósiles –especialmente automóviles y motos– está siendo cuestionado por la gran cantidad de externalidades negativas que ocasiona. Si bien ese modelo permite la conectividad y los desplazamientos, también es responsable de mucha congestión vehicular, contaminación del aire y agua, accidentes de tránsito, segregación espacial en calles y avenidas (que ya ocupan la mayoría del espacio público), ocupación de nuevos espacios, modificación o incorporación de infraestructuras viales, pérdida de cohesión social, afectaciones a la salud, pérdidas económicas, acceso inequitativo por parte de la población, entre otros (Kenworthy y Laube, 1999; Lizárraga, 2006; CAF, 2011; Jacoby, Rodrigues y Ulzibayar, 2014).

En ciudades como Santiago de Chile y México, entre otras, la dependencia del automóvil es responsable de mucha congestión y de buena parte de la contaminación del aire; incluso hay días en que se recomienda a las personas que permanezcan en su casa dada la mala calidad del aire. Los gases emitidos por los vehículos no solo tienen impactos en la salud local, sino también en los sistemas globales, al sumarse a los gases que causan el efecto invernadero.

Ante esa realidad, en muchas ciudades y territorios se está tendiendo a planificar y construir modelos de movilidad sustentable, concepto poliédrico que es entendido de varias maneras, pero que en casi todos los casos apunta a fortalecer los sistemas masivos de transporte multimodal, la peatonización y el uso de bicicletas. La idea, de modo amplio, implica cambiar el paradigma tradicional del transporte para generar prosperidad económica y mejorar la calidad ambiental, salud y bienestar de la población (Jacoby et al., 2014). Para David Banister (2008) la movilidad sustentable comprende un conjunto de acciones para reducir el número de viajes, fortalecer la integración multimodal, reducir la distancia de desplazamiento y fortalecer una mayor eficiencia en el sistema de transporte. Una definición más situada en América Latina alude a una movilidad enfocada

(...) en la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las personas para que puedan acceder a sus destinos deseados, al mismo tiempo que minimiza las externalidades negativas sociales, económicas y ambientales originadas en el uso del espacio público. De esta manera, contribuye a estructurar mejores ciudades, con menores necesidades de desplazamientos motorizados, más compactas, seguras, limpias, adaptables, amables, activas y saludables (Musal y Sibrt, 2014).

Desde esas perspectivas, el tránsito hacia la movilidad sustentable parecería requerir un enfoque que evite las argucias de la *sustentabilidad débil*, enfoque que suele eludir el análisis de los límites termodinámicos de las actividades humanas en la Tierra (Martínez-Alier y Roca, 2001). La movilidad debería estar orientada por algo más que indicadores de crecimiento económico e incorporar otros valores incommensurables con lo monetario. Tendría que concebir ambiente, sociedad y economía como esferas

complementarias, compatibles y necesarias en los territorios, y no tener como objetivos únicamente mover personas, buses o trenes, construir vías para vehículos particulares o subsidiar combustibles, sino además hacerlo con seguridad, comodidad y rapidez, de forma accesible para todas las personas, propiciando la conectividad e intercambios, evitando pérdidas de tiempo, congestión, contaminación, impactos en la salud, ineficiencia energética, etc. Y debería tender a un uso de los recursos naturales que no comprometa su reposición en el tiempo, a escalas local y global.

Para alcanzar la movilidad sustentable las alternativas están siendo pensadas y ejecutadas en varios frentes: cambio en las fuentes de energía, fortalecimiento de medios masivos como trenes subterráneos o en superficie, autobuses o *Bus Rapid Transit* (BRT) en sistemas multimodales, ciclovías asociadas con sistemas de alquiler o préstamo gratuito de bicicletas compartidas, reapropiación de espacios para peatones, incentivos para dejar el automóvil, entre otras. En Europa occidental, cuyos países se incluyen entre aquellos con las mayores huellas ecológicas del mundo (Global Footprint Network, 2016), parecería que ese cambio está ocurriendo con mayor rapidez, mediante la recuperación de espacios para peatones, creación de condiciones adecuadas para circular en bicicleta, mayores restricciones a los vehículos particulares, sistemas multimodales en grandes ciudades, entre otros. En Oslo, por ejemplo, se contempla prohibir completamente el uso de automóviles desde el año 2019 (León, 2015). En sistemas insulares como la isla Ventotene (Italia) se cambió el transporte terrestre, antes movido por combustibles fósiles, por uno eléctrico, y se favorecieron espacios peatonales y ciclovías (Calenne et al., 2010:2). Sin embargo, esa transición no es generalizada en esa región del mundo: en Malta, otro sistema insular europeo, la penetración del automóvil y las resistencias de los sectores tradicionales asociados con la transportación han continuado siendo importantes (Attard, 2005 y 2012).

En América Latina, si bien han ocurrido avances en las políticas, el cambio de paradigma enfrenta cuestiones estructurales. En parte ello obedece a que “las acciones sobre el transporte y la circulación en general tendieron a favorecer su fluidez antes que la calidad ambiental de las prestaciones” (González y Calvo, 2012). Todavía se encuentran planes –y acciones– de movilidad que aluden básicamente a construir o mejorar vías para autos, y a mover masivamente a la gente sin importar cómo, sin reparar en la calidad social ni ambiental de esa movilidad. Se han implementado sistemas *Bus Rapid Transit*, trenes subterráneos o aéreos, y ciclovías, pero aún predomina el crecimiento del parque automotor a razón de 2,5 nuevos vehículos por cada nacimiento (Musal y Sibrt, 2014). Tan solo en cinco años, entre 1995 y 2000, en la región se pasó de 99,4 a 110 vehículos por cada mil habitantes (Lizárraga, 2006). En Quito, con unos dos millones y medio de habitantes en 2015, el parque automotor crece a un ritmo de alrededor de 50.000 vehículos por año. Algo similar sucede en Santiago de Chile, San José de Costa Rica y otras ciudades.

Alcanzar una movilidad sustentable desde las perspectivas social, económica y ambiental requiere superar esos y otros obstáculos que no solamente afectan a megaciudades como México y São Paulo, o a grandes ciudades como Lima, Buenos Aires, Rio de Janeiro o Bogotá, sino a contextos pequeños y aislados como la isla Santa Cruz en Galápagos. También allí las trayectorias hacia la movilidad sustentable se enfrentan con estructuras resistentes al cambio de paradigma, que promueven modelos de movilidad insustentable.

El objetivo de esta investigación fue conocer si el modelo de movilidad terrestre en Santa Cruz está orientado hacia la sustentabilidad, y si está alineado con los preceptos de conservación de la naturaleza que son una bandera de Galápagos. ¿Cómo ha sido la movilidad en esa isla del Pacífico, a la luz de diferentes criterios de sustentabilidad? ¿Qué continuidades y rupturas ocurren en relación con otras ciudades y territorios, y

con otros sistemas insulares del mundo? ¿Está yendo hacia un modelo insustentable que replica las peores prácticas? ¿Qué factores inciden en la construcción de trayectorias de sustentabilidad? Fueron esas algunas cuestiones que nos planteamos investigar, en un contexto que por su singularidad y fragilidad, y por encontrarse en un proceso de crecimiento -en todo sentido-, requiere construir trayectorias de sustentabilidad. Galápagos es un modelo de conservación de biodiversidad desde hace más de 50 años, y la mayoría de su población vive de la naturaleza (por el turismo y la pesca), pero algunas de sus trayectorias (entre ellas la movilidad) parecen apuntar en sentido contrario a la conservación.

Constataremos cómo, pese a la existencia de políticas públicas que apuntan hacia una movilidad terrestre sustentable en Santa Cruz, a la ejecución de proyectos de infraestructura como ciclovías, y a que en el núcleo urbano aún predomina un modelo basado en andar a pie y en bicicleta, se está tendiendo a replicar el modelo continental basado en vehículos motorizados particulares, sobre todo camionetas y motocicletas. Pese a su población residente de apenas algo más de 15.000 personas, en un contexto donde los discursos y prácticas de conservación y sustentabilidad parecen cruciales, esa isla enfrenta los mismos retos que otras medianas y grandes ciudades. Cada vez existen más vehículos motorizados particulares, falta un transporte masivo de calidad, y hay desregulación de los servicios de transporte, en lo que parece replicar el amplio proceso de *continentalización* de Galápagos, que significa “buscar vivir del modo que se lo hace en el Ecuador continental, sin considerar el contexto particular” (Grenier, 2007). Esa continentalización ha ocurrido en archipiélagos oceánicos como Azores, Canarias y Hawái. Y si bien las islas habitadas de Galápagos están lejos de situaciones críticas como la de la isla Mauricio (Enoch, 2003), hay síntomas de que en el ámbito de la movilidad terrestre la continentalización va ganando terreno en Santa Cruz, no solo por el aumento del parque automotor sino porque en muchos casos aquello tiene un propósito de distinción en el sentido propuesto por Bourdieu (2002). Motos y autos están pasando de ser herramientas adquiridas por necesidad -el uso tradicional- a ser artefactos de estatus y poder.

El artículo continúa con la explicación de la metodología, una contextualización de Galápagos, y una explicación sobre la isla Santa Cruz y su modelo de movilidad terrestre. Finalmente se reflexiona sobre la insustentabilidad de la trayectoria y algunas cuestiones que parece fundamental considerar para transformarla.

Metodología

En algunos lugares la movilidad sustentable ha sido evaluada mediante indicadores cuantitativos contruidos *ad hoc*, por ejemplo en el estudio de Miranda y Rodrigues (2012) para Curitiba. Para la investigación sobre la isla Santa Cruz, ese tipo de indicadores cuantitativos fue obtenido de artículos e informes, publicados e inéditos, y de estadísticas no procesadas, existentes en cuatro instituciones públicas y privadas: Municipio de Santa Cruz, Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos, Fundación Charles Darwin y Fundación Un Cambio por la Vida.

Además de sistematizar algunas de esas informaciones cuantitativas, se investigó la movilidad terrestre desde una perspectiva cualitativa, a través de las percepciones, comportamientos cotidianos, análisis de políticas y regulaciones, entre otros, usando herramientas más propias de la antropología y sociología, y de los estudios interdisciplinarios contemporáneos. Se consultaron documentos, se realizaron observaciones participantes y no participantes, y se mantuvieron entrevistas y conversaciones informales.

La sustentabilidad e insustentabilidad no son categorías fijas, pues remiten a análisis sobre grado de intervención (escala) y perspectiva temporal (Martínez-Alier y Roca, 2001: 368). Consideramos que es posible evaluarlas en momentos y sitios puntuales, discerniendo entre aspectos económicos, sociales, ambientales y tecnológicos, cuyas características deben ser definidas a partir del sistema que se quiere evaluar, en diálogo con la literatura especializada. En el Cuadro 1 resumimos algunos de los aspectos que consideramos básicos para evaluar la sustentabilidad en la movilidad terrestre en Santa Cruz.

Cuadro 1. Criterios para discernir entre movilidad terrestre sustentable e insustentable en Santa Cruz, Galápagos. Fuente: elaboración propia.

Aspecto a evaluar	Mayor sustentabilidad	Mayor insustentabilidad
Formas de movilizarse	Predominan medios de transporte masivo, caminar y andar en bicicleta.	Predominio de viajes en vehículos particulares (autos, camionetas, motocicletas).
Transporte masivo	Disponibilidad de transporte masivo seguro, especialmente en horas pico, con tarifas reguladas respetadas por todos los actores.	Falta de medios de transporte masivo de calidad. Los existentes tienen frecuencias irregulares, las tarifas son variables y hay desregulación.
Fuentes de energía de vehículos motorizados	Vehículos movidos por fuentes de energía renovables, de preferencia eléctricos.	Vehículos movidos por combustibles fósiles.
Infraestructura para la movilidad	Infraestructura suficiente y de calidad para bicicletas, peatones y transporte masivo.	Predominio de infraestructura para motos, autos y camionetas.
Participación ciudadana en la movilidad	La planificación y ejecución de proyectos es realizada en conjunto con la comunidad.	La opinión de la comunidad no es tomada en cuenta; se desconocen sus necesidades.
Planificación, proyectos y programas	Las instituciones de gobierno planifican de acuerdo con criterios sustentabilidad, favoreciendo el transporte masivo, peatones y ciclistas. Las políticas y proyectos están en armonía con dichas planificaciones.	No se planifica, o las planificaciones son incumplidas. Predomina la desregulación, tolerada por las autoridades. Los proyectos y programas fortalecen los vehículos particulares movidos por combustibles fósiles.
Coordinación institucional	Hay coordinación entre instituciones del gobierno central y local, organizaciones no gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil, gremios, cooperativas, vecinos, etc.	Hay descoordinación entre instituciones. Hay diferentes planificaciones a veces contradictorias entre sí.
Políticas y normativa	Existencia de políticas, normas, leyes y reglamentos orientados hacia la sustentabilidad de la movilidad terrestre.	Inexistencia de políticas, normas, leyes y reglamentos de movilidad sustentable.
Regulación	Hay controles eficientes sobre el ingreso de nuevos vehículos, y sobre los que han ingresado.	No hay control del ingreso de vehículos; hay ingreso por vías ilegales.
Conservación de la naturaleza	El modelo de movilidad está en armonía con la conservación de la naturaleza insular.	La movilidad afecta la biodiversidad y genera contaminación ambiental.
Cohesión social, convivencia	La movilidad por el espacio público genera buenas relaciones entre la comunidad.	La movilidad genera conflictos entre diferentes actores.

La investigación documental ocurrió en instituciones de gobierno y no gubernamentales presentes en las islas. Muchos documentos fueron obtenidos de sus páginas web. La observación participante y la no participante fueron realizadas de dos formas. Un investigador observó de manera periódica, durante tres meses de 2014, durante un mínimo de tres horas diarias, en diferentes horarios, en horas pico y no pico, en las localidades de Bellavista, Santa Rosa y Puerto Ayora, aspectos relacionados con las variaciones en la disponibilidad de transporte masivo y las variaciones tarifarias entre horas pico y no pico. También observó el uso de bicicletas y motos, y los comportamientos de peatones.

Otro investigador realizó observaciones aleatorias entre 2014 y 2015, durante cuatro visitas de diez a quince días cada una. Ambos mantuvimos conversaciones informales sobre la movilidad terrestre con diferentes habitantes de la isla.

Finalmente, las entrevistas semiestructuradas fueron realizadas en 2014 a siete personas de los siete grupos de actores que identificamos alrededor de la movilidad: una peatona, una ciclista, un técnico de planificación y desarrollo sustentable del Municipio de Santa Cruz, un directivo del Consejo de Gobierno de Galápagos, una persona que vive hace más de 50 años en la isla, el gerente de una empresa de taxis-camioneta y un directivo de la Fundación Un Cambio por la Vida. Se les preguntó sobre sus percepciones en torno la movilidad terrestre en Santa Cruz, sobre los factores que habían llevado a la situación de 2014, su opinión sobre la armonía -o no- entre conservación y movilidad en las islas, las posibilidades de evitar la trayectoria hacia un modelo continentalizado, las tensiones entre lo instituido y lo instituyente, el ingreso ilegal de vehículos motorizados, la debilidad (o no) del marco normativo, jurídico y de control, y finalmente si las motos son objeto de distinción o una necesidad. La elección de esas personas fue dada por diferentes criterios. En los casos de la peatona y la ciclista, por ser personas activistas de la movilidad en esos ámbitos. En el caso del gerente de la cooperativa de taxis, por ser el que tenía mayor tiempo en el cargo, en relación con los gerentes de las otras cooperativas. En las instituciones públicas se entrevistó a quienes fueron designados para atender la solicitud de investigación. Finalmente, el director de la Funcavid por haberla identificado como una institución no gubernamental local dedicada a la movilidad. No se buscaba un punto de saturación de la información, sino conocer diferentes opiniones sobre la movilidad terrestre en la isla que, trianguladas entre sí, permitieran sacar conclusiones sobre la movilidad terrestre.

Galápagos y la Isla Santa Cruz

Ubicado en el océano Pacífico, a mil kilómetros de la costa del Ecuador, el archipiélago de Galápagos (provincia de Galápagos) está constituido por trece islas grandes, seis pequeñas, más de 40 islotes y decenas de pequeños roqueríos e islotes sin nombre (Jackson, 2007) (Figura 1). Esas islas fueron aprovechadas intermitentemente hasta el siglo XIX por bucaneros, balleneros y viajeros como sitio de descanso y reaprovisionamiento de agua y alimentos. En 1832 fueron anexadas al territorio ecuatoriano, a partir de lo cual ocurrieron varios intentos de colonización permanente, presidios, grandes plantaciones en la isla San Cristóbal, colonias de extranjeros (sobre todo alemanes y finlandeses), e inclusive una base militar estadounidense en la isla Baltra durante la Segunda Guerra Mundial que albergó a más de 10 mil personas.

La población residente pasó de 1.346 habitantes en 1950 a poco más de cuatro mil hacia 1975, y cerca de diez mil en 1990, con tasas de crecimiento que oscilaron entre el 4 % y el 6 % anual (Granda y Salazar, 2013). En 2010 la población era de 25.124 habitantes distribuidos en cuatro islas habitadas: Santa Cruz con el 61 % de la población, San Cristóbal (30 %), Isabela (9 %) y Floreana con poco más de 100 habitantes (INEC, 2011). Esos habitantes viven sobre todo del turismo y la pesca artesanal, y de sus encadenamientos.

En la capital provincial, Puerto Baquerizo Moreno (isla San Cristóbal) se ubican las sedes de las instituciones gubernamentales nacionales. En Santa Cruz, con el 61 % de la población del archipiélago, distante a dos horas de San Cristóbal, hay una delegación del Consejo de Gobierno (antes Instituto Nacional Galápagos, Ingala), representante del Estado central, responsable de la administración provincial, planificación y ordenamiento territorial. Otras instituciones de gobierno importantes en las islas son los

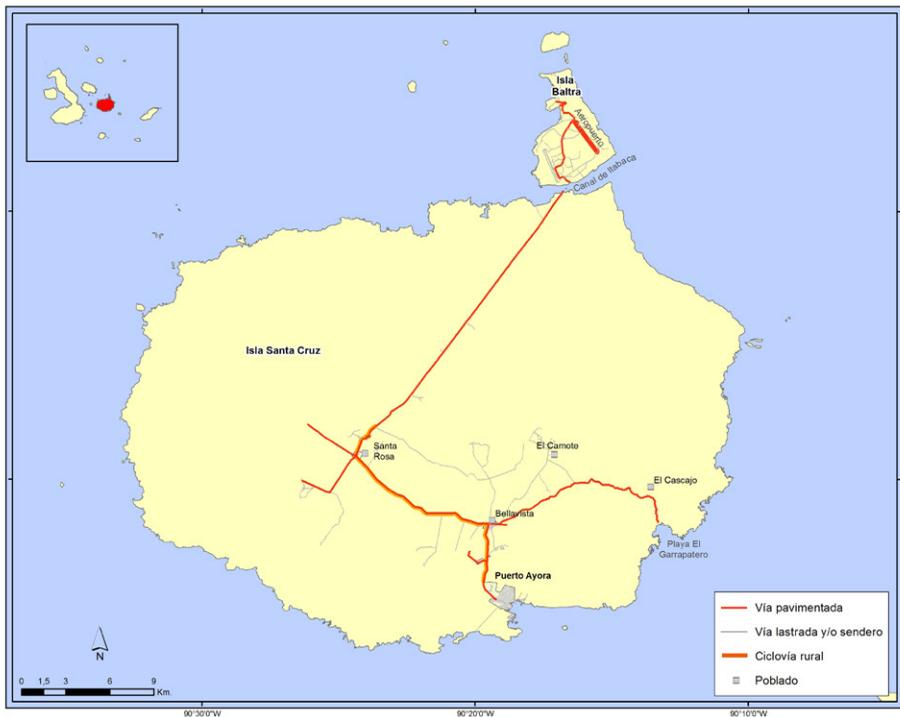


Figura 2. Poblaciones y vías de comunicación terrestre de la isla Santa Cruz. Fuentes: IGM (2012), INEC (2012). Elaborado por: Paola Maldonado.

de la Humanidad según la Unesco, y también Reserva de la Biosfera. Si bien se declararon algunas medidas conservacionistas en 1936 (Black, 1984), el crecimiento de la población colonizadora y del turismo hacia mediados del siglo XX, con poca o ninguna regulación, llevaron a que en 1959 se volviera a decretar el área protegida terrestre, y la creación de tres instituciones para apoyar su conservación: la Fundación Charles Darwin con sede en Bélgica, y la Estación Charles Darwin y el Servicio del Parque Nacional Galápagos con sede en Puerto Ayora.

La dedicación de la mayoría del territorio a la conservación y la pesca artesanal, y las estrictas reglas asociadas con el área protegida, han ocasionado -entre otros aspectos- que la población de las islas sea muy dependiente del continente para obtener comida, agua, vehículos, ropa, materiales escolares, combustibles fósiles o biocombustibles. Aunque hay cierta producción agrícola y pesca, no solo se carece de soberanía alimentaria, sino de seguridad alimentaria, como se constató cuando a comienzos de 2015 naufragaron dos barcos cargueros y se tuvo que abastecer a las islas mediante carga aérea. En energía, aunque algunos sistemas de energías renovables a escala están funcionando desde la década de 2000, sigue siendo mayor la participación de combustibles fósiles (gas licuado, gasolina, diésel y búnker), que cuentan con subsidio estatal como en el resto del Ecuador, por lo que un galón de la gasolina de mayor octanaje no superaba los dos dólares en las gasolineras hasta fines de 2015.

La movilidad y el transporte terrestre en Santa Cruz

Santa Cruz ocupa 983,41 km². Puerto Ayora es su núcleo urbano y cabecera cantonal, donde reside el 78 % de la población; la restante se distribuye en la parte alta de la isla, en las parroquias rurales Bellavista y Santa Rosa, y en los recintos El Cascajo y El Camote (Figura 2). Puerto Ayora ocupa 255 hectáreas que incluyen las 16 hectáreas de Punta Estrada, al oeste de la ciudad donde solo se accede por mar o caminando. Las distancias en ese núcleo urbano son relativamente cortas, aunque está experimentando

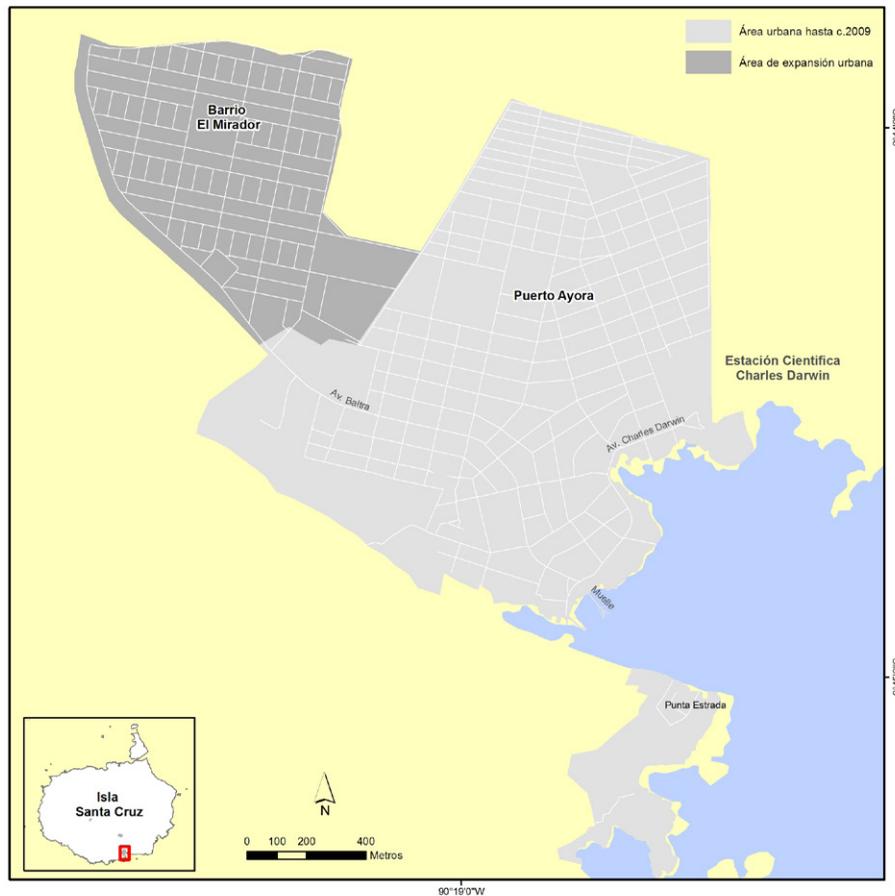


Figura 3. Puerto Ayora y la expansión urbana del barrio El Mirador. Fuentes: IGM (2012), INEC (2012). Elaborado por: Paola Maldonado.

un proceso de expansión desde 2008, cuando el Parque Nacional Galápagos y el Municipio de Santa Cruz canjearon 70 hectáreas de área protegida ubicadas junto a la ciudad (que han sido dedicadas a la expansión llamada barrio El Mirador), por 100 hectáreas de terreno en la parte rural (Figura 3). Esto representó una expansión del 25 % de la superficie urbana de Puerto Ayora.

Hasta la década de 1960 la isla carecía de vías para autos o bicicletas; la movilidad ocurría a pie o con animales de carga. Con la llegada del primer vehículo motorizado, asociado con actividades de conservación, se abrió un camino entre la Estación Charles Darwin y el muelle, que se ha convertido en la actual avenida Charles Darwin. Eso permitió el uso de bicicletas. En la década de 1970 se construyó la vía hacia la parte alta y el canal de Itabaca, articulando los dos extremos de la isla; esa vía fue pavimentada en el año 2000 (Figura 2).

Sobre todo desde la década de 1990 hubo un *boom* de ingreso de camionetas, camiones de carga, autos particulares, transportes para hoteles, motos, etc. (Entrevista 7). El incremento del turismo y de la población residente fueron razones para el ingreso de vehículos, aunque también eran solicitados para actividades agrícolas. Ante los riesgos de una transformación demasiado súbita, en línea con el espíritu que tendría la Ley Orgánica de Régimen Especial para Galápagos de 1998, que también aludía a la regulación y control del ingreso de vehículos (Gobierno del Ecuador, 1998), en 1997 se decretó una regulación que limitaba el ingreso de vehículos terrestres, pudiendo llevarse únicamente para la conservación de la naturaleza, agricultura, o para reemplazar los existentes, en cuyo caso se debía enviar el vehículo viejo al continente (Guyot-Téphany et al., 2013). En 1999 el Instituto Nacional Galápagos (actual Consejo de Gobierno) decretó una nueva moratoria de cinco años para el ingreso de vehículos (INGALA, 1999) pero fue ineficiente: el



Figura 4. Taxi camioneta en Bellavista. Fuente: David Guijarro.

número de vehículos motorizados terrestres se incrementó en un 7,7 % anual desde 1998, ilustrando que tal normativa no tuvo el efecto esperado (Guyot-Téphany et al., 2013). Se pasó de un taxi-camioneta por cada 350 habitantes en 1990 (cuando había 15 taxis en la isla), a un taxi por cada 50 habitantes en 2006 (Cléder y Grenier, 2010), cifra que algo se estabilizó con controles posteriores. Los taxis-camioneta son vehículos con doble cabina y cajón atrás, compartidos por hasta cinco personas (Figura 4).

En 2005 se intentó nuevamente controlar el ingreso de vehículos mediante un reglamento, en el cual se estableció una moratoria de cinco años para otorgar nuevos cupos a las cooperativas de transporte terrestre (básicamente taxis-camioneta), o para crear nuevas cooperativas (INGALA, 2005). Pero eso no detuvo la llegada de vehículos, por lo que dicho reglamento fue reemplazado, cuatro años después, por otro que prohibía la entrada de cualquier nuevo vehículo motorizado o maquinaria, con excepción de los dedicados a actividades agrícolas y de conservación, y fomentando el uso de vehículos que usen energía alternativa o híbridos (INGALA, 2009). Por entonces, el primer censo de vehículos en la isla arrojó que en Santa Cruz había 1.074 vehículos, de los cuales el 45 % eran motos, el 33 % camionetas, y el resto buses, tanqueros, de agua, maquinaria pesada, y muy pocos todoterreno y automóviles (Oviedo et al., 2010). Esos datos, sin embargo, podrían ser subestimados, pues otra fuente menciona que en 2006 eran 1.276 los vehículos en la isla (871 de cuatro ruedas y 535 motos), poco más del doble de lo existente hasta 1998, cuando había 604 en total (Villa, 2007).

La reglamentación de 2009, como las anteriores, en vez de llevar a nuevas estructuras, tuvo como efecto el ingreso ilegal de motos, ligado a la expansión urbana, la falta de transporte masivo, nuevos hábitos de los residentes y las características de las motos: livianas, relativamente baratas, de fácil mantenimiento, y la posibilidad de introducirlas ilegalmente. El mecanismo para llevar ilegalmente una moto es: comprarla en el continente, desarmarla y enviarla a las islas en cajas, declarando las partes como repuestos. Mediante esa argucia, entre 2013 y 2014 habrían ingresado alrededor de 250 motos sin permiso, pero que circulan sin control ni sanción alguna. En 2012, de las 779 motos catastradas en Santa Cruz en ese año, solo 404 contaban con papeles que avalaban su procedencia (matrícula o factura de compra). En 2015 existirían más de mil motos en Santa Cruz, alrededor de una por cada quince habitantes.

Las normativas fueron ineficientes ante el ingreso de vehículos y de motos. El reglamento de 2009 fue cuestionado, y no solo por haber dado pie al ingreso ilegal de motos, sino por las propias restricciones. Muchos pobladores locales quieren llevar una camioneta a la isla, aduciendo la falta de servicios y su necesidad, o el interés de aumentar la flota de taxis. Ante ello, en vez de proveer un buen servicio de transporte masivo (reclamo de la mayoría de la población), las instituciones de gobierno dieron paso en 2014 al ingreso de vehículos motorizados y maquinaria a Galápagos, derogando la prohibición de 2009 (Consejo de Gobierno, 2014). Desde entonces las personas hacen una solicitud, argumentando sus necesidades, en algunos casos las actividades agrícolas, y deben esperar una resolución del Consejo de Gobierno. Mientras tanto se continuaba introduciendo ilegalmente las motocicletas.

Uno de los efectos inesperados del incremento de vehículos ha sido –junto con el asfaltado de la carretera en el año 2000– el aumento del atropellamiento de aves, como han reportado Jiménez-Uzcátegui y Betancourt (2008), y también el atropellamiento de lagartijas de lava (Tanner y Perry, 2007). Observamos además que en los tramos donde las tortugas terrestres se alimentan de plantas junto a la vía, muchos turistas se detienen irrespetando su espacio y las normas de visita. Otros problemas generados por los vehículos son la contaminación por los residuos y repuestos que no se reciclan, y la necesidad de mantenimiento de vías que ha llevado a la explotación intensiva de materiales pétreos en minas o canteras de cada isla (Villa, 2007:73).

Para entender mejor el contexto en el cual han ocurrido esas normativas conviene analizar la dinámica de la movilidad en la isla, y las percepciones de sus habitantes sobre la misma.

Hay básicamente dos grupos de usuarios: turistas y residentes. La mayoría de turistas llega al aeropuerto Seymour de Baltra (muy pocos llegan en sus propios barcos). En el aeropuerto son recogidos por operadores de turismo, o se trasladan en un bus gratuito hasta el Canal de Itabaca, que separa las islas Baltra y Santa Cruz por menos de un kilómetro. El canal es cruzado en una barcaza, donde los turistas son recogidos por algún operador, o escogen entre tomar un bus público de bajo costo o abordar un taxi (Figura 2).

El viaje desde el Canal hasta Puerto Ayora toma entre 35 y 45 minutos, dependiendo de si se va en taxi o bus. Los buses no están en las mejores condiciones, a veces con asientos dañados o ventanas que se abren con dificultad (o no se abren del todo), pero de modo general ofrecen un desplazamiento seguro. Esos buses pertenecen a la Cooperativa de Transporte Express Galápagos (Citteg) y tienen dos turnos de salida desde el Terminal Terrestre de Puerto Ayora hacia el Canal de Itabaca. A veces esos buses son contratados por compañías privadas.

En cuanto a los taxis-camioneta, en general están en buen estado y ofrecen las ventajas de un taxi: algo más rápido, cómodo y directo al sitio de destino. Son muy utilizados sobre todo para viajes entre los centros poblados y el Canal de Itabaca, y entre Puerto Ayora y las poblaciones rurales, aunque también para carreras cortas en el núcleo urbano. En 2009 había 260 taxis en cinco cooperativas, aunque según un informante esas cifras no necesariamente serían fiables. Como la ley impide a una persona tener más de un vehículo en las islas, algunos taxis pertenecerían a la misma persona mediante testaferros, que a su vez consolidan sus capacidades de inversión en más vehículos. Para 2013 la isla contaba con cinco cooperativas de taxis que conformaban una flota de 277 vehículos (Morales y Mendieta, 2013). Los conductores de esos vehículos, que muchas veces no son sus dueños, y en ocasiones ni siquiera residentes (vienen desde el continente para trabajar temporalmente como conductores), aún no han adquirido las peores prácticas de los choferes del continente como pitar (bocinar) recurrentemente



Figura 5. Chiva en Puerto Ayora.
Fuente: David Guijarro.

o irrespetar a los peatones y los límites de velocidad, aunque algunos comienzan a hacerlo. Sin embargo, sí mantienen prácticas poco sustentables como competir por pasajeros sin coordinación alguna: desde hace muchos años se ha observado a casi dos tercios de esos vehículos circulando sin pasajeros por las principales avenidas, buscando clientes, comportamiento que en parte también obedece al irrisorio costo del combustible. Esa forma de conseguir pasajeros “provoca más tráfico (y por ende peligro para los peatones y ciclistas), ruido y contaminación que lo que sería si los taxis circularían [sic] solamente cuando llevan pasajeros” (Cléder y Grenier, 2010). Asimismo, los taxis-camioneta manejan tarifas desreguladas: si bien en 2015 la tarifa fija era de 18 dólares entre el Canal de Itabaca y Puerto Ayora, los conductores negocian los precios, a veces aprovechándose de los visitantes, especialmente cuando el precio no ha sido negociado antes de abordar, aduciendo exceso de equipaje o nuevas tarifas. La desregulación de las tarifas de las camionetas también ocurre en otros trayectos. Dentro de Puerto Ayora la carrera mínima cuesta un dólar, pero si se lleva carga puede ser aumentada hasta dos o tres dólares. Entre la ciudad y Bellavista la tarifa era de dos dólares, pero cobraban hasta tres dólares y a partir de las diez de la noche la tarifa sube hasta 4 dólares. Esos asuntos han llegado a ser aceptados por la población local, que no reclama. Los taxistas cobran lo que piensan que es justo, no se rigen por las tarifas oficiales y no existe control alguno ni del gobierno ni de la población.

En parte el monopolio de las cooperativas de taxis sobre el transporte obedece a la falta de alternativas de transporte masivo, especialmente en las rutas entre Puerto Ayora, la parte alta y el aeropuerto. Entre Puerto Ayora y las poblaciones de Bellavista y El Cascajo, dos buses del municipio (uno llegado en 2015) hacen recorridos, dando prioridad a los estudiantes en los horarios de entrada y salida de clases. Ello disminuye la oferta para movilizarse entre la parte alta y Puerto Ayora, especialmente durante las horas pico (alrededor de las 7:00, 13:00 y 17:00).

Parte de la falta de transporte público masivo ha sido resuelto mediante iniciativas privadas, también desreguladas, como las *chivas*, que son camiones que han sustituido el cajón de carga por asientos para unas 25 personas (Figura 5). Hay cuatro chivas que viajan entre Puerto Ayora y las parroquias de la parte alta. De ese modo, si una persona no consigue subirse en el bus (cuando pasa) o en una chiva, recurre a un taxi, o más recientemente opta por adquirir un automóvil o una moto. El dirigente de la Fundación Un Cambio por la Vida lo explicó de la siguiente manera:

La gente que no tiene cómo movilizarse obviamente va a buscar hacerlo de cualquier manera. Por ejemplo, hace un tiempo las camionetas te subían a la parte alta por 25

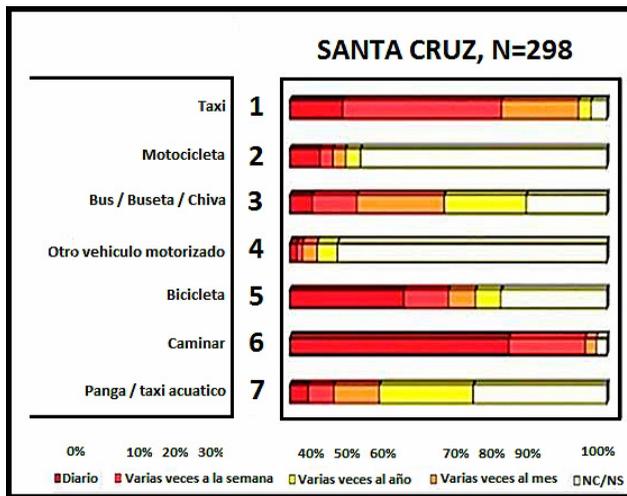


Figura 6. Frecuencia de uso de medios de movilización, Santa Cruz. Fuente: Guyot-Téphany et al. (2013: 54).



Figura 7. Ciclovía en la avenida Charles Darwin. Fuente: David Guijarro.

centavos y hasta te llevaban en el balde. Después una norma impedía que te lleven en el balde y la gente dijo: bueno, nos metemos en la cabina como sea. Luego vino otra norma que decía que solo pueden ir los pasajeros permitidos en el vehículo, entonces la movilización de esa gente se limitó tanto, y al no haber un servicio público, optó por traerse su propio vehículo, y después empezó todo el problema de motos (Entrevista 3).

La situación es complicada para quienes viven en la parte alta y para movilizarse al Canal de Itabaca, pero dentro del núcleo urbano es diferente, pues las distancias son menores y se puede hacer casi todo caminando o en bicicleta. Pese a los problemas por el aumento de vehículos (mencionados antes), según Guyot-Téphany et al. (2013), con base en una muestra de 298 personas, las formas preferidas de movilizarse diariamente eran a pie y en bicicleta (Figuras 6 y 7). Esos resultados son bastante similares a los obtenidos por Bravo (2011). La población en el núcleo urbano tiene, por lo tanto, una movilidad sustentable, pues hace menos viajes en taxi, buses, busetas, chivas y motos.

Como intento de fortalecer el transporte en bicicleta, a comienzos de la década de 2010 se construyeron ciclovías en las zonas urbana y rural, algo importante considerando que el 85 % de hogares tiene por lo menos una bicicleta (Bravo, 2011). Las ciclovías recorren las avenidas Charles Darwin y Baltra, y varias calles secundarias. También existe un tramo de cerca de 18 km hacia la parte alta (Figura 2). El planeamiento de la ciclovía ha sido bueno en las avenidas y en la zona rural, separada de peatones y

vehículos motorizados, pero en las calles secundarias consta apenas de una línea blanca o amarilla, poco visible, sobre la cual se suelen estacionar autos y motos. Sin embargo, la ciclovía rural demostró ser de muy mala calidad cuando a fue destruida una gran parte a comienzos de 2016 tras unas lluvias intensas.

Así, en la movilidad terrestre de Santa Cruz se conjugan factores de insustentabilidad, como desregulación, falta de control, corrupción en el ingreso de motos, insuficiente transporte público masivo, monopolio de taxis-camioneta, cambios permanentes de normativa, dependencia de combustibles fósiles del continente, muerte de animales, entre otros sucesos frecuentes en los pasados 20 años, con trayectorias de sustentabilidad como un *habitus* y tradición de caminar y usar bicicletas, asociados con la identidad galapagueña, y recientes intentos de transformación mediante ciclovías. Ante estos factores los actores tuvieron percepciones diversas.

El crecimiento espontáneo, la falta de gestión, la informalidad, son reconocidos por todos los actores y en los planes de movilidad sustentable del Consejo de Gobierno y del Municipio, quienes observan las limitaciones para que aquello pueda ser transformado. Si bien la mayoría coincide en que es necesario un servicio de transporte masivo de calidad y acabar con el monopolio de las camionetas, algo también detectado por Bravo (2011), incluso los menos motorizados como el peatón y la ciclista temen que un servicio de buses aumente la congestión, accidentalidad y contaminación, y quite espacio para las bicicletas (Entrevistas 1 y 2). Parecería que se teme que aquello derive en algo tan desordenado e insustentable como lo ocurrido con los actuales taxis. Se piensa que “debería existir un servicio [...] que satisfaga la necesidad de transporte pero que también sea amigable con ciclistas y peatones” (Entrevista 1). También Guyot-Téphany et al. (2013) identificaron que la aceleración de la movilidad terrestre y la necesidad de recorrer mayores distancias son vividas de manera paradójica por los habitantes, quienes consideran que se ha vuelto necesario usar vehículos motorizados, pero también que caminar o ir en bicicleta se adaptan mejor al ambiente insular y a un estilo de vida sano.

Tampoco desde las esferas políticas ha habido suficiente decisión, en lo cual un factor determinante podrían ser las presiones del sector de taxis. El técnico del municipio consideró que “el segundo actor que más empleo da es el sector transportista [...] lógicamente no se puede poner transporte público y eliminar de golpe el transporte, eso provocaría un desempleo grande que tampoco es algo que se quiera” (Entrevista 5).

Justificó la no intervención y el mantenimiento de lo instituido aduciendo que se quitaría empleo. Como si existiera, al igual que en el continente, temor y necesidad de mantener relaciones hasta cierto punto clientelares con menos de 300 dueños de camionetas, que difícilmente perderían su empleo ante la implementación de un sistema de transporte público eficiente (pues el turismo continúa creciendo y necesita servicios), pero que sería reorganizado de modo complementario. También el funcionario del Consejo de Gobierno reconoció que ante la falta de transporte público se diseñan planes, presupuestos, consultorías, pero al final se protege al sistema privado desregulado.

Se practica un ejercicio de retórica, que reconoce el problema pero mantiene una inercia hacia la insustentabilidad que caracteriza la movilidad en sistemas sociales de mayor escala. Era hasta cierto punto predecible que el representante de una cooperativa de taxis sostuviera una visión de riesgo ante un sistema de transporte masivo, opinando que ello quitaría gran parte de empleo. Si bien se mostró de acuerdo con un servicio de ese tipo, dijo que la cantidad de buses que ingresarían debería ser consensuado con las camionetas, y que al mismo tiempo deberían ingresar más camionetas

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

Se aprecia así una dinámica en la cual los taxis *dejarían entrar* buses y *exigirían dejar entrar* más camionetas. El regulado que regula, un gobierno que observa.

En cuanto a las motos (legales e ilegales), los actores de gobierno explicaron su entrada masiva por la falta de servicios, con lo cual se tiene un pez que se muerde la cola: como no hay transporte masivo, las personas buscan un medio privado, que genera conflictos, pero tampoco se actúa para implementar un servicio de transporte masivo. Las instituciones de gobierno por un lado han promovido algunas políticas para tener menos vehículos particulares motorizados, pero al mismo tiempo han ejecutado y mantenido políticas para fomentar esa modalidad de movilidad (al fomentar la posesión de vehículos eléctricos privados), y han dejado de actuar para crear alternativas de transporte masivo. Por su parte, la gente ha optado por suplir sus necesidades de movilidad, asociadas con un deseo de distinción, a veces quebrantando las normas, sabiendo que no habrá sanciones (pues según la ley se debería regresar de inmediato al continente la moto ingresada ilegalmente, pagando el costo).

Un emergente *habitus* en relación con las motos y automóviles es que ya no son requeridos solamente como herramienta de trabajo, sino como símbolo de distinción. Si bien algunos tienen motos por necesidad, otros lo hacen

porque tenemos un pensamiento un poco más ciudadano, un poco más global. No pensamos de manera isleña. Al pensar como ciudadano global queremos tener nuestro mejor vehículo posible, de la última moda o lo que sea y probablemente muchas personas quieren vivir un estilo de vida de esa forma (Entrevista 2).

Aparece aquí la continentalización asociada con la distinción: la gente quiere comodidades y busca destacarse. Se dan entonces situaciones como el ingreso de una moto tipo Harley-Davidson, grande y pesada, o automóviles, como vehículos de finca para tareas agrícolas, cuando una finca de la parte alta es un lugar con lodo y piedras, donde ni un automóvil ni una motocicleta de autopista trabajarían eficientemente. Son “automóviles que nada tienen que ver con la actividad agrícola o motos ruidosas o carros ostentosos que no aportan en nada a la isla” (Entrevista 1).

Ahora los vehículos no solo se tienen por necesidad sino también para mostrar estatus, pertenencia a una clase. Si Bourdieu (2002:182) explica que en la clase dominante se distinguen tres estructuras de consumo “distribuidas en tres categorías principales: alimentación, cultura y gastos de presentación de sí mismo y de representación”, en la sociedad galapagueña –como en otras– habría que incluir el medio de transporte, la marca del carro, o la posesión de una moto. También Guyot-Téphany et al. (2013) relacionan el tipo de movilidad en Galápagos con lo socioeconómico: las clases altas, que aspiran a un estilo de vida urbano-continental, dejan de caminar para usar vehículos motorizados privados, mientras las clases bajas dejan de caminar para desplazarse en taxi o bus. Y la forma de mejorar el estatus es teniendo una moto.

Todas las personas entrevistadas concordaron en que el modelo no está alineado con las ideas de conservación y sustentabilidad asociadas con Galápagos y que, si las cosas

siguen como van, la movilidad será un problema grave. La conservación de la naturaleza asociada con la sustentabilidad, bandera del archipiélago, que le ha merecido reconocimientos como contarse entre las 28 finalistas de un reciente concurso para identificar las maravillas naturales del mundo, no se corresponde con las estrategias de movilidad.

En la última legislación sobre movilidad, expedida en 2016 mientras este artículo se encontraba en revisión (Consejo de Gobierno, 2016), se reglamentaron nuevamente los métodos de ingreso de vehículos, autorizando el ingreso de motos y vehículos eléctricos, entre otros. Un reglamento que de modo alguno soluciona los problemas estructurales de insustentabilidad de la movilidad terrestre en la isla (se continúa promoviendo una modalidad que apunta al vehículo particular), que amenazan con incrementarse con el aumento de la población, del espacio urbano y del turismo.

¿Trayectoria hacia la insustentabilidad?

La movilidad terrestre en Santa Cruz ha sido y continúa siendo sustentable, dado que predominan estrategias como caminar y usar bicicleta, especialmente en Puerto Ayora. Sin embargo, se aprecia una trayectoria hacia la insustentabilidad en el aumento de vehículos motorizados particulares como motocicletas, automóviles y camionetas, y en el hábito creciente de preferirlos para desplazarse, por la distinción que otorgan y la posibilidad que dan de vivir más lejos del lugar de trabajo. También los transportes masivos muestran severas deficiencias. Hay desregulación e incumplimiento de normas, y el aumento de vehículos particulares genera congestión, contaminación, muerte de animales en las vías, entre otros problemas.

La movilización a pie o en bicicleta sigue siendo mayor, motivada por consideraciones ambientales, culturales y de salud, y porque Puerto Ayora sigue siendo una ciudad pequeña (aunque se está expandiendo). Pero la movilidad motorizada va ganando terreno, con un mismo patrón en todas las islas (Guyot-Téphany et al., 2013), excepto en Floreana donde la población es de poco más de 100 personas y en 2009 apenas había 11 vehículos (Oviedo et al., 2010). La situación está lejos de ser crítica, pero la trayectoria arroja dudas sobre un futuro de sustentabilidad. En ocasiones se justifica la movilidad motorizada por la facilidad para transportar carga (en ocasiones acertado), o como protección ante el sol, calor o lluvia, ante lo cual parece necesario pensar en veredas y ciclovías arborizadas -o con sombra artificial- para ayudar a peatones y ciclistas a moverse de manera más comfortable.

Alrededor de la movilidad terrestre se están replicando costumbres, modelos y prácticas del continente. Si bien la identidad galapagueña parece demandar una relación diferente con la naturaleza y la construcción de ambientes singulares, en la movilidad terrestre predomina el fenómeno de continentalización. En la actualidad inclusive se posee una motocicleta u otros vehículos con fines de distinción, no por necesidad. Si bien en Galápagos la conservación y modos de vida sustentables son promovidos como fundamentales, aquello no está reflejado en la movilidad terrestre. La gente está dispuesta a quebrantar la ley, o presionar cuanto sea necesario para que se den cambios en las regulaciones y obtener una moto u otro vehículo.

El modelo de movilidad sustentable en Santa Cruz requiere por lo tanto la transformación de imaginarios actuales y de formas de hacer política. Incluye, entre otras cosas, que no se planteen caminos difíciles, políticas y metas que, por su excesiva singularidad y alto costo, resultan tan ambiciosas que se vuelven irrealizables a partir del *statu quo*. Por ejemplo, la idea de vehículos eléctricos mantiene algo de armonía con la conservación, aunque no soluciona la idea del individualismo en el transporte motorizado, y en el contexto galapagueño resulta tan ambicioso que parecería quimérico al menos en el corto plazo. La meta de “cero combustibles fósiles en Galápagos”, inicialmente

planteada para ser cumplida en 2015 por el proyecto Energías Renovables de Galápagos, aún está lejos de ser conseguida, y al mismo tiempo aumenta la demanda de energía de la población local y de los turistas. La propuesta de cambiar el parque automotor que funciona con gasolina por otro que funcione con electricidad, junto con un servicio de carga eléctrica para los vehículos por medio de paneles solares, buses eléctricos, entre otros, parece inalcanzable, y contribuye a acentuar la trayectoria de insustentabilidad.

Tanto en las voces de los actores entrevistados como en los documentos consultados se reconocen los problemas y retos que enfrenta la movilidad en la isla Santa Cruz. No es un asunto invisible para la sociedad. Algo se ha logrado transformar con la construcción de ciclovías, pero no sucede lo mismo en otros ámbitos. No han sido eficientes en el corto y largo plazo las diferentes moratorias de ingreso de vehículos motorizados. No se ha actuado ante quienes han ingresado ilegalmente motos, ni se ha puesto coto ante declaraciones de motos de lujo o automóviles como *vehículos de trabajo* para las fincas. Tampoco se ha mejorado el transporte masivo: todos reconocen la necesidad de transporte masivo pero se perpetúa lo existente, mirando hacia otra parte, haciendo el juego a las cooperativas de taxi que actúan de manera desregulada en las tarifas y la velocidad, e ineficiente en la búsqueda de pasajeros, y que mantienen un monopolio sobre el transporte hacia el aeropuerto y en distancias medianas. Se ha generado un proteccionismo hacia ese sector, con formas de actuar que van en contra de preceptos de conservación y sustentabilidad. Que el gerente de una cooperativa de transportes piense en fijar condiciones para el ingreso de buses y para un cambio de sistema lo ejemplifica.

La tolerancia podría estar siendo retroalimentada positivamente por los modos del transporte desregulado en el continente ecuatoriano, donde la norma es el incumplimiento de las normas. Pese a diferentes intentos, y salvo ciertos sistemas BRT y tranvía bajo control público en Quito, Guayaquil y Cuenca, las cooperativas de transporte actúan transgrediendo permanentemente las normas en ciudades, caminos rurales y carreteras del Ecuador continental. En Galápagos las cooperativas de transporte privadas están actuando como en Guayaquil o Quito, sin considerar la singularidad de las islas, evidenciando otro síntoma de continentalización. Según Pablo Ospina (2003) la interpretación de la continentalización para describir el *habitus* de la sociedad galapagueña es fundamentalmente cierta, aunque tiene el inconveniente de que no se puede reproducir un modo de vida en particular “porque los orígenes de esos migrantes son, literalmente, el Ecuador entero”. Pero en el caso de la movilidad terrestre se constata una reproducción de lo que ocurre por todo el Ecuador: desregulación, clientelismo político ante los transportistas, irregularidades en las instituciones de gestión y control, promoción del vehículo particular sobre el transporte masivo.

Luego de estudiar la movilidad en las islas, Cléder y Grenier (2010) se preguntaron “si los poderes públicos pueden realmente aplicar medidas para regular este “sistema” manejado por un gremio con aparentemente bastante poder”. En otros sistemas insulares como Malta, donde también ha incrementado el número de vehículos y la poca regulación, si bien la población es mucho mayor, el intento de reformar de raíz la transportación pública no ha estado exenta de conflictos (Attard, 2012). En La Habana un trabajo para reflexionar cómo transitar hacia la movilidad sustentable reveló, entre otras cosas, que aquello podría verse amenazado por el deseo de desregular el mercado de automóviles, lo que llevaría hacia un modelo tradicional (Warren et al., 2015).

Un obstáculo que enfrenta la isla Santa Cruz para transitar hacia una movilidad sustentable es que es una sociedad con poca población, donde se prefiere contratar residentes como funcionarios públicos (y de modo amplio para trabajar en las islas), lo cual aumenta el riesgo de que entren en juego relaciones clientelares, amiguismos, relaciones familiares, compadrazgos, que lleven a irregularidades. Al respecto conviene reflexionar sobre lo que menciona Attard (2005:32):

Island states are unique in terms of their geography, economic development and varying degrees of government. Society, culture and to a certain extent, politics influence decisions. The smaller the island, the more closely knit is the population. Planning practices therefore impact on small, but locally, very powerful interest groups. Whilst formal public participation was introduced in Malta only in recent years, public participation, opposition and resistance to change were always evident.

Muchas personas residentes no están contentas con el modelo (en casi ninguna de sus partes), pero tampoco actúan. La participación y acción estarían limitadas a quienes tienen intereses directos, sobre todo económicos. Algo riesgoso pues como apunta Lizárraga (2006:312-313), la principal limitación para lograr la movilidad urbana sostenible es

(...) la necesidad de que la sociedad, en su conjunto, participe en el proceso y se comprometa a modificar sus comportamientos de consumo y sus modelos de movilidad. Ciudadanos, gobiernos y empresas han de promover acciones, políticas y programas destinados a mejorar las tendencias actuales de movilidad, y el actual modelo de consumo y producción.

Ello ha sido verificado en el sistema insular de Ponta Delgada (en Azores), donde la participación fue una oportunidad para cambiar las percepciones hacia una movilidad sustentable y proveer soluciones satisfactorias y eficientes (Gil, Calado y Bentz, 2011). La participación en movilidad también es considerada crucial por Lindenau y Böhler-Baedeker (2014). Pero en esa esfera, en Santa Cruz, los planes son hechos por consultores y técnicos que poco consultan, y que parecen clientelares con ciertos sectores.

Instituciones como Fundación Un Cambio por la Vida, con el apoyo del Municipio de Santa Cruz, han tratado de educar a la población sobre modos de vida sustentables, por ejemplo mediante la campaña Bicivilizate (que incluye otros asuntos de espacio público), pero estas iniciativas parecen marginales. Cierta población quiere vivir como en una ciudad de cualquier lugar del mundo, con todas las comodidades, aprovechando los beneficios de Galápagos. A mediados de 2015 hubo movilizaciones en rechazo a la reforma de la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos de 1998. Se escucharon consignas como “Galápagos para los galapagueños” o “nadie sabe cómo vivimos aquí”, lo cual es cierto pues la gente lidia con situaciones particulares. Algunas personas iban en moto. ¿Qué pasaría si esa moto fuese ilegal y la persona obligada a sacarla de la isla? ¿Acataría la disposición por un sentimiento de pertenencia con las islas?

El derecho de decidir cómo vivir es parte de la democracia, pero es necesario considerar que las estructuras de continentalización promueven el deterioro socioambiental y externalidades negativas no deseables en lugar alguno, menos en la isla Santa Cruz. La continentalización implica “una modernización de fachada que tiene un creciente impacto ecológico que coloca a los insulares de manera creciente bajo la dependencia de ‘afuera’ y que acarrea así a las Galápagos en un espiral de apertura sin fin que desemboca en la ruina del espacio ‘protegido’” (Grenier, 2007:275).

Pese a ser un espacio aislado, con poca población, excelentes ingresos económicos, muy buena calidad de vida (aún pese a la carencia de ciertos servicios como agua potable de calidad o alcantarillado), y un discurso de conservación de la naturaleza y sustentabilidad importante, una isla distante mil kilómetros del continente con menos de 20.000 habitantes enfrenta algunos desafíos similares a otras ciudades, de toda escala, en América Latina:

- » Débil o inexistente reconocimiento de la movilidad urbana como derecho social.
- » Poco entendimiento de la relación entre desarrollo urbano y movilidad.
- » Débiles o inexistentes políticas de estado de movilidad urbana sustentable.

- » Falta de continuidad en los planes de movilidad que usualmente no superan los ciclos políticos.
- » Debilidad o inexistencia de propuestas concretas de acción y de liderazgo para llevarlas a cabo.
- » Insuficiente prioridad al transporte público colectivo y no motorizado.
- » Estructuras de precios, subsidios e impuestos que favorecen la competitividad de los modos de transporte motorizado individual.
- » Debilidad y fragmentación de las entidades públicas gestoras del transporte público y no motorizado.
- » Insuficiente asignación de recursos financieros que garanticen un servicio de calidad para todas las personas.
- » Injerencia política en la financiación y prevalencia de intereses particulares en las decisiones de proyectos.
- » Carencia de recursos humanos para la nueva movilidad.
- » Falta de inversión pública en innovación tecnológica y en procesos de mejoramiento permanente en temas de regulación, planeación, implementación, control, operación y mantenimiento.
- » Debilidad en los mecanismos de rendición de cuentas y participación ciudadana (Musal y Sibrt, 2014:21).

Para Attard (2005:23), en Malta y otros países del mundo, sin importar tamaño ni localización, políticas integradas consistentes son la clave para una implementación exitosa de una política de transporte sustentable. Algunas barreras para la implementación de políticas innovadoras de transporte en esa isla europea son: falta de información correcta y confiable; falta de profesionales en planeamiento del transporte; alto estatus asociado con el carro; fragmentación organizacional; falta de inversión en infraestructura y profesionalización de las operaciones de transporte público; problemas de financiamiento. Según la Declaración de Lima, esos y otros problemas relacionados “difícilmente pueden ser solucionados con medidas aisladas [...] existe la necesidad de desarrollar políticas públicas integrales, como ocurre en materia de salud y educación, asuntos reconocidos como derechos sociales fundamentales [...] debe ser una solución colectiva y no individual” (Musal y Sibrt, 2014).

La sustentabilidad tiene que ver con algo más que buenos negocios y crecimiento económico de sectores minoritarios como el transporte privado. Requiere venir aparejada de sustentabilidad social y ambiental para evitar la escalada de conflictos en los territorios. Ninguna arista se cumple en Santa Cruz, ni siquiera la económica pues el Estado subsidia los combustibles fósiles. El actual modelo es excluyente, desordenado y discrecional en las tarifas, ocasiona diferencias, suscita contrabandos. Es ambientalmente inapropiado, porque privilegia el transporte individual y hace poco por fortalecer el caminar e ir en bici, formas tradicionales y todavía mayoritarias en Puerto Ayora.

Siendo un sitio en la mira del pensamiento ambiental, el movimiento conservacionista de la naturaleza y científicos de todo el mundo, pero al mismo tiempo un espacio en el cual –como en tantos otros- parece primar una racionalidad económica (entendida siguiendo a Enrique Leff, 2004), Santa Cruz testimonia la profunda brecha entre las políticas globales, nacionales, locales acerca de desarrollo sustentable, y lo que ocurre en la materialidad y en las subjetividades de sus habitantes.

Conviene finalmente retomar algunas recomendaciones de Guyot-Téphany et al. (2013) para la movilidad terrestre en Galápagos, como contar con un transporte colectivo público mejorando los servicios de buses entre puertos y partes altas. El esquema podría ser público, mixto o privado. También aluden a crear un esquema focalizado de subsidios que incentiven el transporte colectivo y desincentiven el personal motorizado, y a favorecer la movilidad terrestre no motorizada mejorando la infraestructura,

ampliando veredas y espacios públicos en las áreas urbanas, implementando ciclovías con parqueaderos y seguridad. También sugieren reforzar la aplicación de la ley para limitar el ingreso de nuevos vehículos motorizados terrestres, aunque la ley no ha demostrado ser una garantía en un sitio donde se observa una enorme brecha entre ley y praxis, y resistencias ante la institucionalización de nuevas prácticas.

Para una gobernanza de la movilidad se requieren cambios. Si bien el Ingala era el encargado de regular la entrada de vehículos, la movilidad estaba a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito. Como parte de la descentralización en todo el país, en 2012 se decretó que esas funciones debían pasar a los municipios (CNC, 2012), lo cual ocurrió en agosto de 2015. Ese marco podría dar oportunidad a transformaciones.

Parece importante también evaluar dónde queda el dinero que se genera por la actividad turística en Galápagos, para reflexionar y motivar mecanismos de inversión que mejoren la infraestructura insular para la movilidad de pobladores locales y turistas.

Puerto Ayora es una ciudad pequeña, pero está comenzando a expandirse, cada vez más integrada con sus parroquias rurales colindantes. Al mismo tiempo crece a más de un 10 % anual el número de turistas que llegan a Galápagos (Parque Nacional Galápagos, 2014). Los procesos de Puerto Ayora parecen similares –a escala– a los de cualquier otra ciudad, excepto porque se encuentra en un contexto realmente singular, rodeado de un área protegida y con una alta dependencia de materiales y energía del continente. Parece necesario diseñar y planificar sus lógicas espaciales y funcionales de manera ad hoc como

(...) condición necesaria para generar progresivas transformaciones ‘virtuosas’ de aquel conflicto y para orientar los sistemas urbanos y regionales hacia patrones más sustentables de estructuración, funcionamiento y crecimiento, con mayor eficacia que las mejoras puramente tecnológicas (Ravella, Karol y Aón, 2012).

Un drama de Galápagos -y al mismo tiempo su oportunidad- es que la identidad de sus habitantes está en construcción pues “Galápagos es un verdadero laboratorio de la construcción de identidades sociales a ritmos vertiginosos” (Ospina, 2001:2). Las posibilidades de construir trayectorias de sustentabilidad dependerían de la capacidad de superar estructuras políticas, administrativas, culturales, que son insustentables, y de construir nuevas que garanticen un ambiente sano, una sociedad con calidad de vida y una economía digna.

Al igual que Enoch (2003) para la isla Mauricio, aquí sugerimos que Galápagos debe tender a construir un modelo propio para enfrentar sus problemas de movilidad, en vez de mirar hacia el Norte global como fuentes de inspiración (ese sería el caso de los vehículos eléctricos particulares). La gente de Santa Cruz está consciente de que la movilidad es un asunto imperante y que las soluciones oficiales no son satisfactorias. Incluso la falta de control como estrategia podría ser interpretada como una solución parche, pues al no realizar controles se deja que la gente se haga cargo de traer una moto o un auto. Como el Consejo de Gobierno tiene la competencia para permitir o negar la entrada de nuevos vehículos es hasta cierto punto predecible que el parque automotor continuará aumentando. El costo social y político de alterar esa trayectoria sin ofrecer alternativas reales sería muy alto en una isla pequeña, y es un costo que ningún funcionario ni gobernante local parece querer asumir.

Este artículo se ha centrado en la isla con más vehículos y población de Galápagos, pero similares cuestiones se han detectado en San Cristóbal e Isabela. Un modelo diferente por lo tanto parece necesario para todo el archipiélago.

Bibliografía

- » ARIAS & VILLAGÓMEZ CONSULTORES (2011) *Plan de Movilidad Sustentable Bimodal (terrestre y aéreo) de Galápagos*. Puerto Baquerizo Moreno, Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos.
- » ATTARD, M. (2005) Land transport policy in a small island State—the case of Malta. *Transport Policy* vol. 12 n° 1, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 23-33. <doi: 10.1016/j.tranpol.2004.09.001>
- » ATTARD, M. (2012) Reforming the urban public transport bus system in Malta: Approach and acceptance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* vol 46 n° 7, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 981-992. <doi: 10.1016/j.tra.2012.04.004>
- » BANISTER, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* vol. 15 n° 2, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 73-80. <doi: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- » BLACK, J. (1984) El Parque Nacional Galápagos y su desarrollo. *Revista Geografica* n° 19, pp. 1-9.
- » BOURDIEU, P. (2002) *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Mexico, Taurus.
- » BRAVO, R. (2011) *Estudio de percepción de la movilidad terrestre de Puerto Ayora*. Puerto Ayora, Funcavid.
- » CAF (CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO) (2011) *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: Corporación Andina de Fomento. <http://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf>
- » CALENNE, F., FABBRI, G., MASCIOLI, F.M.F., VALENTINI, S. (2010) Sustainable Mobility Models for the Island of Ventotene. *The International Multi-Conference on Complexity, Informatics and Cybernetics*. <http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/20150521_125556_80895_ZA16oPQ.pdf>
- » CIFUENTES, M. (1978) *Informe de actividades 1977*. Puerto Ayora, Parque Nacional Galápagos.
- » CLÉDER, E., GRENIER, C. (2010) Los taxis de Santa Cruz: una loca movilidad. En: *Informe Galápagos 2009-2010*. Puerto Ayora: FCD, PNG y Consejo de Gobierno de Galápagos, p. 29-39.
- » CNC (CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS) (2012) Resolución No. 006-CNC-2012. Quito. <<http://www.competencias.gob.ec/institucion/resoluciones-aprobadas/resoluciones-2015>>
- » CONSEJO DE GOBIERNO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE GALÁPAGOS (2014) Reforma integral al reglamento sustitutivo de control e ingreso de vehículos motorizados y maquinaria a la provincia de Galápagos Resolución No. 009-CGREG-07-II-2014, RO/236 del 30 de abril de 2014. <<http://www.gobiernogalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/02/REFORMA-AL-REGLAMENTO-DE-VEHICULO-con-SANCION-2015-1.pdf>>
- » CONSEJO DE GOBIERNO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE GALÁPAGOS (2016) Ordenanza Nro. OI-CGREG-2016, que contiene el Reglamento de ingreso y control de vehículos y maquinaria a la provincia de Galápagos. Puerto Baquerizo Moreno, 20 de marzo.

- » ENOCH, M. P. (2003) Transport practice and policy in Mauritius. *Journal of Transport Geography* vol. 11 n° 4, Países Bajos, Elsevier BV, pp. 297-306. <doi: 10.1016/s0966-6923(03)00021-8>
- » GIL, A., CALADO, H., BENTZ, J. (2011) Public participation in municipal transport planning processes – the case of the sustainable mobility plan of Ponta Delgada, Azores, Portugal. *Journal of Transport Geography* vol. 19 n° 6, Países Bajos, Elsevier BV, pp. 1309-1319. <doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.06.010>
- » GLOBAL FOOTPRINT NETWORK (2016) Ecological wealth of nations. <http://www.footprintnetwork.org/ecological_footprint_nations/>
- » GOBIERNO DEL ECUADOR (1998) Ley orgánica de régimen especial para la conservación y desarrollo sustentable de la provincia de Galápagos (Ley No. 67, RO/278 del 18 de marzo de 1998). <http://www.galapagospark.org/documentos/ecuador_ley_organica_galapagos.pdf>
- » GOBIERNO DEL ECUADOR (2015) Ley orgánica de régimen especial de la provincia de Galápagos (RO/Suplemento 520 del 11 de junio de 2015).
- » GONZÁLEZ, S., CALVO, A. (2012) Presentación: Dossier Transporte, Territorio y Ambiente. *Revista Transporte y Territorio* n° 6, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-7. <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/272>>
- » GRANDA L., M., SALAZAR, G. C. (2013) Población y migración en Galápagos. En: *Informe Galápagos 2011-2012*. Puerto Ayora (Galápagos): DPNG, GCREG, FCD y GC, p. 44-51. <http://www.galapagospark.org/documentos/ciencia/InformeGalapagos_2011-2012.pdf>
- » GRENIER, C. (2007) *Conservación contra natura. Las islas Galápagos*. Quito, Instituto Francés de Estudios Andinos, Embajada de Francia en el Ecuador, Institut de Recherche Pour le Développement, Universidad Andina Simón Bolívar y Abya-Yala.
- » GUYOT-TÉPHANY, J., GRENIER, C., CLÉDER, E., ORELLANA, D. (2013) Uso del espacio y patrones de movilidad en Galápagos. En: *Informe Galápagos 2011-2012*. Puerto Ayora, DPNG, GCREG, FCD y GC, p. 52-58. <http://www.galapagospark.org/documentos/ciencia/InformeGalapagos_2011-2012.pdf>
- » IGM (INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR) (2012) Base nacional escala 1: 50.000, Quito.
- » INEC (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS) (2011) *Censo 2010 de población y vivienda*. Quito, Instituto Nacional de Estadística y Censos. <<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>>
- » INEC (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS) (2012) Clasificador Geográfico Estadístico 2012. Esquema de codificación de la división político administrativa del Ecuador, formato shape file, Quito.
- » INGALA (INSTITUTO NACIONAL GALÁPAGOS) (1999) Normas para la autorización y control del ingreso de vehículos motorizados y maquinaria al archipiélago de Colón (Resolución No. 002-CI-IV-99).
- » INGALA (INSTITUTO NACIONAL GALÁPAGOS) (2005) Reglamento especial de control de ingreso de vehículos motorizados y maquinaria a la provincia de Galápagos (Resolución No. CI-18-I-2005, RO/09 del 3 de mayo de 2005).
- » INGALA (INSTITUTO NACIONAL GALÁPAGOS) (2009) Reglamento sustitutivo de control de ingreso de vehículos motorizados y maquinaria a la provincia de Galápagos (Resolución No. CI-11/12-II-2009, RO/555 del 24 de marzo de 2009).

- » JACKSON, M. H. (2007) *Galápagos: una historia natural*. Calgary, University of Calgary Press.
- » JACOBY, E., RODRIGUES, E. M., ULZIBAYAR, M. (2014) La salud pública, el medio ambiente y el transporte. En: Cumbre de Ciudades Líderes en Movilidad Sustentable de América Latina (ed.). *Declaración de Lima: Libro Blanco de la movilidad urbana sustentable de América Latina*. Lima, Musal y Sibrt, p. 47-53.
- » JIMÉNEZ-UZCÁTEGUI, G., BETANCOURT, F. (2008) Avifauna vs automotores. En: *Informe Galápagos 2007-2008*. Puerto Ayora: Fundación Charles Darwin, Parque Nacional Galápagos e Ingala, p. 111-114.
- » KENWORTHY, J. R., LAUBE, F. B. (1999) Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy. *Transportation Research, Part A* vol. 33 nº 7, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 691-723. <<http://web.mit.edu/11.951/oldstuff/albacete/Course%20Reader/Transportation/High-Speed%20Tranist%20Literature%20Review/Kenworthy%20and%20Laube%201999.pdf>>
- » LEFF, E. (2004) *Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza*. México, Siglo XXI.
- » LEÓN, P. (2015) ¿Hay que sacar los coches de la ciudad? En *El País*, 13 de noviembre. <http://politica.elpais.com/politica/2015/11/13/actualidad/1447428889_010782.html>
- » LINDENAU, M., BÖHLER-BAEDEKER, S. (2014) Citizen and Stakeholder Involvement: A Precondition for Sustainable Urban Mobility. *Transportation Research Procedia* vol 4, Elsevier BV, pp. 347-360. <doi: 10.1016/j.trpro.2014.11.026>
- » LIZÁRRAGA M., C. (2006) Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio* vol 6 nº 22, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense A.C., pp. 283-321. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202>>
- » MARTÍNEZ ALIER, J., ROCA JUSMET, J. (2001) *Economía ecológica y política ambiental* (2 ed.). México, Fondo de Cultura Económica.
- » MIRANDA, H. de Freitas, RODRIGUES DA SILVA, A. N. (2012) Benchmarking sustainable urban mobility: The case of Curitiba, Brazil. *Transport Policy* vol. 21, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 141-151. <doi: 10.1016/j.tranpol.2012.03.009>
- » MORALES E., J., MENDIETA B., E. (2013) *Plan de movilidad sostenible del cantón Santa Cruz*. Puerto Ayora, Municipio de Santa Cruz.
- » MUSAL (Cumbre de Ciudades Líderes en Movilidad Sustentable de América Latina) y SIBRT (Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT) (2014) *Declaración de Lima: Libro Blanco de la movilidad urbana sustentable de América Latina*. Lima, Musal y Sibrt. <<http://www.sibrtonline.org/downloads/libro-blanco-de-la-m-55ce268d461b8.pdf>>
- » OSPINA P., P. (2001) *Migraciones, actores e identidades en Galápagos*. Buenos Aires, CLACSO. <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/becas/2000/ospina.pdf>>
- » OSPINA P., P. (2003) Región y nación en la formación de las identidades galapagueñas. *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia* nº 19, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, pp. 151-169. <<http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/1623>>
- » OVIEDO, M., AGAMA, J., BUITRÓN, E., ZAVALA, F. (2010) Primer censo de

- vehículos motorizados terrestres en Galápagos. En: *Informe Galápagos 2009-2010*. Puerto Ayora: FCD, PNG y Consejo de Gobierno de Galápagos, p. 48-53.
- » PARQUE NACIONAL GALÁPAGOS (2014) Informe anual de visitantes que ingresaron a las áreas protegidas de Galápagos 2013. Puerto Ayora, Parque Nacional Galápagos. <http://www.galapagospark.org/documentos/turismo/pdf/DPNG_informe_anual_visitantes_2013.pdf>
 - » RAVELLA, O. R., KAROL, J. L., AÓN, L. C. (2012) Transporte y ambiente: utopías urbanas, ciudades reales, ciudades posibles. *Revista Transporte y Territorio* n° 6, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 27-51. <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/274>>
 - » TANNER, D., PERRY, J. (2007) Road effects on abundance and fitness of Galápagos lava lizards (*Microlophus albemarlensis*). *Journal of environmental management* vol. 85 n° 2, Estados Unidos, Academic Press Inc., pp. 270-278. <doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jenvman.2006.08.022>>
 - » VILLA, Á. (2007) El crecimiento del parque automotor en Galápagos. En *Informe Galápagos 2006-2007*. Puerto Ayora: Parque Nacional Galápagos, Fundación Charles Darwin e Ingala, p. 73-81. <http://www.galapagospark.org/documentos/DPNG-FCD-INGALA_informe_galapagos_2006-2007.pdf>
 - » WARREN, J., MORRIS, E., ENOCH, M., PADILLA M., I., PARRA A., Z., GUANCHE, J. (2015) Developing an equitable and sustainable mobility strategy for Havana. *Cities* vol. 45, Reino Unido, Elsevier Limited, pp. 133-141. <doi: [10.1016/j.cities.2015.02.007](https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.02.007)>

Entrevistas

Todas fueron realizadas en Puerto Ayora y grabadas en formato digital.

1. Peatona, activista. Realizada por Autor el 16 de abril de 2014. 48:46 minutos.
2. Ciclista que tuvo un reconocimiento del Parque Nacional Galápagos (PNG) por movilizarse a diario en bicicleta. Realizada por Autor el 14 de abril de 2014. 34:09 minutos.
3. Directivo de la Fundación Un Cambio por la Vida (Funcavid), que ha trabajado activamente en temas de movilidad sustentable y educación ambiental en Santa Cruz. Realizada por Autor el 17 de abril de 2014. 32:27 minutos.
4. Alto cargo del Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos, sede Santa Cruz. Realizada por Autor el 08 de mayo de 2014. 15:35 minutos.
5. Técnico de la Secretaria Técnica de Planificación y Desarrollo Sustentable del Municipio de Santa Cruz. Realizada por Autor el 17 de abril de 2014. 14:43 minutos.
6. Gerente de una cooperativa de taxis-camioneta que ha trabajado por más de 15 años en el sector. Realizada por Autor el 15 de abril de 2014. 1:09:24 minutos.
7. Colonizadora (o colona) que ha vivido desde 1959 en Galápagos. Realizada por María Luisa Buitrón el 20 de julio de 2014. 6:12 minutos.

Nicolás Cuvi / ncuvi@flacso.edu.ec

Profesor investigador en el Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio de FLACSO Ecuador. Sus líneas de investigación incluyen la historia y epistemología del pensamiento ambiental, pensamiento evolucionista, sociología de la biotecnología y ecología urbana. Es director de *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*.

David Guijarro / bolonsucho@gmail.com

Master en Ciencias Sociales con mención en Gobernanza Energética por FLACSO Ecuador. Su investigación de tesis fue acerca de la movilidad terrestre en la isla Santa Cruz, Galápagos.