

SUPLEMENTO INTERNACIONAL

PUEBLOS DEL MUNDO

Ahora
EL PUEBLO

SÁBADO / 24 / 06 / 2023 | N° 70 | AÑO 2

La “maldición de Terranova” en la desaparición de Titán



LLEGAN A MEDIR HASTA TRES CENTÍMETROS DE LARGO

Descubrieron peces en Bolivia capaces de respirar fuera del agua por 4 horas

Sus huevos pueden permanecer hasta cuatro años bajo tierra, sin agua, hasta eclosionar cuando sea viable.

• Sputnik

Un día de la década de 1990, cuando era adolescente, Heinz Arno Drawert caminaba por un campo de su familia en el departamento de Santa Cruz (este de Bolivia). En un charco formado luego de la lluvia vio unos peces diminutos, que no pudo identificar a pesar de su inclinación por el estudio de la vida subacuática.

Más de 20 años después, ya convertido en ingeniero ambiental, el investigador descubrió que se trataba de una nueva especie, a la cual bautizó como *Moema juanderibaensis*. Drawert contó los entretelones que rodearon la investigación del pequeño animal acuático, originario de las tierras bajas de Bolivia.

La principal particularidad de estos peces reside en su capacidad para estar fuera del agua, en modo anfibio, por al menos cuatro horas. Asimismo, sus huevos pueden permanecer hasta cuatro años bajo tierra, sin agua, hasta eclosionar cuando sea viable.

El ingeniero ambiental contó que tuvo su primer acuario a los cuatro años, con un pez dorado. A los pocos años adquirió sus primeros killifish —del mismo tipo que el *Moema juanderibaensis*—, pertenecientes al orden de los cyprinodontiformes, que no sobrepasan los 20 centímetros de largo y que “se diferencian por sus huesos del cráneo y por la disposición de los dientes”.

Varios peces de altura, como los karachi que habitan el lago Titicaca —cuna de la cultura incaica y compartido por Perú y Bolivia—, son killifish, que hasta ahora se habían hallado en África y algunos sectores de Sudamérica como Venezuela.

“Hay un grupo de estos killifish que se han adaptado a los cuerpos de agua estacionales [que duran solo algunos meses, durante tiempos de lluvia o inundación]. Ponen sus huevos dentro del barro. Luego el ecosistema se puede secar, pero los huevos tienen la capacidad de sobrellevar la sequía”, relató el investigador.

Finalmente, “una vez que llueve [y revive el charco] nacen los peces. Son muy interesantes”, agregó. ¿Cómo es el pez ‘anfibio’?

Los individuos de la especie *Moema juanderibaensis* “se desarrollan muy rápido. Son los vertebrados que alcanzan la madurez sexual más rápidamente. En cuestión de 15 a 20 días ellos ya comienzan a reproducirse”, describió Drawert.

El moema “prefiere vivir en charcos con una profundidad de 5 a 10 centímetros, aguas muy bajas”. Bajo el sol, su hábitat puede sobrepasar los 30 grados de temperatura, lo cual “implica que el oxígeno disuelto es menor que en aguas frías”, señaló Drawert. Y explicó que los peces que requieren poco oxígeno viven en aguas más calientes.

Estos peces, que llegan a medir hasta tres centímetros de largo, “son carnívoros, por lo cual se alimentan de pequeños invertebrados, insectos, crustáceos”, aseguró el investigador.

Su plato principal son larvas de mosquitos, que generalmente habitan sus charcos. Asimismo, estos





► peces “son muy hábiles saltando, así atrapan algunos insectos voladores, como mosquitos o pequeñas polillas”.

El largo camino de la investigación

Drawert tenía 13 años cuando vio por primera vez la especie que recién logró clasificar y bautizar. Fue en el departamento de Santa Cruz, donde su familia posee la estancia Juan Deriba, próxima al río Pirai.

“La primera vez que lo vi lo encontré más parecido a un killifish africano que a uno sudamericano, por sus colores y otras características”, comentó el investigador, nacido en Brasil, cuya familia se movió durante su niñez entre Alemania —de donde son sus padres— y Sudamérica.

Pasó el tiempo, estudió en la Universidad Nacional Ecológica de Santa Cruz y también realizó prácticas en el Museo de Historia Natural Noel Kempff Mercado, de esa ciudad.

Pero “siempre tenía al pescadito en mente. Nunca se me olvidó, porque realmente quedé impresionado”, recordó.

En 2018 fue contratado como investigador del museo Noel Kempff Mercado y comenzó a gestionar los permisos para indagar en la vida de los *Moema juanderibaensis*. Cuando obtuvo los papeles necesarios para iniciar las operaciones de campo, comenzó la pandemia del COVID-19, en marzo de 2020.

“Entonces no pude salir al campo. Justo a estos peces se los encuentra solamente a finales del verano o la época de lluvia, que es marzo-abril o hasta junio, si el año está húmedo. Nos tocó estar encerrados, sin posibilidades de salir al campo para acceder al material”, relató.

En esa etapa de pandemia, Drawert e investigadores de otros países crearon la Fundación Killifish, “una red cooperativa entre especialistas en el trabajo con este pez, a nivel mundial”.

Recién en 2021 el especialista ambiental pudo recoger las muestras necesarias para realizar la descripción correspondiente de la especie. “Implica tomarles fo-

tografías, medir cada ejemplar, anotar sus medidas morfométricas, conteo de escamas, de radio en las aletas, identificación de sus órganos sensoriales”.

En 2022 se inició el proceso de publicación científica de la nueva especie. Pasó por varias revisiones de otros investigadores hasta que su descubrimiento fue validado a finales de ese año.

“Ahí salió en la portada del New Species 2022, como especie destacada. Y bueno, comenzó a circular entre la prensa internacional”, comentó.



La “maldición de Terranova” donde desaparecieron

Numerosas embarcaciones han naufragado ya en Terranova, una zona que atrae a turistas que iban a

• DW y agencias

Terranova o Newfoundland, en inglés, es una gran isla canadiense ubicada en la zona norte del océano Atlántico, a unos 450 kilómetros mar adentro de la costa de Canadá. De aquí partió el submarino con turistas que iba a explorar los restos del Titanic antes de desaparecer. La zona alemana cuenta con una compleja geografía y condiciones meteorológicas complicadas: con 40.000 icebergs y aguas gélidas, Terranova ha sido testigo de múltiples naufragios, por lo que algunos llegan a hablar de la “maldición de Terranova”. El más famoso es sin duda el hundimiento del Titanic en 1912, en el que murieron más de 1.500 personas. Pero las turbulentas aguas de la zona han visto desaparecer a cientos de personas más en los últimos siglos, pues la mayoría de los naufragados nunca fueron encontrados.

Tan solo en febrero del año pasado desapareció el buque Villa de Pitanxo, solo tres miembros de la tripulación de 24 sobrevivieron.

Una tragedia tras otra

El historial de naufragios de Terranova, sin embargo, es mucho más largo y su comienzo se remonta a mediados del siglo XVI. En 1565 se registró el primer accidente. El ballenero español San Juan, que cargaba con mil barriles de aceite de ballena, estaba partiendo de la bahía de Terranova cuando fue sorprendido por una fuerte tormenta, que acabó hundiendo la enorme embarcación. La tripulación pudo salvarse, pero el barco desapareció y no fue hallado hasta más de 400 años más tarde, en 1978, cuando un equipo de arqueólogos canadienses descubrió los restos a tan solo diez metros de profundidad y no lejos de la costa.

En 1985, las aguas de Terranova se tragaron una plataforma petrolera entera, matando a las 84 personas que iban a bordo para explorar un pozo de exploración. La historia del Ocean Ranger ha sido narrada en diferentes libros y películas. Una de las autoras perdió a su hermano mayor Jim en el hundimiento y fue testigo de cómo sus padres se enfrentaban a las compañías petroleras. En 1988 el cantautor folk canadiense Ron Hynes dedicó la canción *Atlantic Blue* a la tripulación del Ocean Ranger.



Curiosas casualidades

Tan solo unos días después y a poca distancia del último siniestro, el carguero soviético Mejanik Tarasof naufragó, costándole la vida a 33 personas, otras cuatro pudieron ser rescatadas. El mal tiempo, fuertes vientos de más de 130 kilómetros por hora y olas de 15 metros terminaron hundiendo este portacontenedores de 4.262 toneladas.

Dos historias entrelazadas son las del Izarra I y el Arcay. El Izarra I naufragó en aguas de Terranova en 1992, a unas 400 millas de la costa. Toda la tripulación pudo ser rescatada por el pesquero Arcay. Este mismo naufragó más de diez años después, en 2003, a causa de una avería en la máquina. También fueron afortunados: los 20 tripulantes pudieron ser salvados por la Marina canadiense.

Las víctimas de Titan que implosionó en el mar

El empresario británico Hamish Harding, de 58 años, estaba familiarizado con las exploraciones extremas. Más allá de sus aventuras, que relató en las redes sociales, se conocen pocos detalles sobre la carrera y la fortuna del director general de la empresa de venta de jets privados Action Aviation, fundada en 2004.

El vendedor de aviones privados

Licenciado en Ciencias Naturales e Ingeniería Química

Terranova", lugar descubrió Titán

...va, la zona donde buscaron al desaparecido submarino con
...a explorar el Titanic.



...tervención en aguas profun-
...das del Instituto Francés de
...Investigación para la Explotación del Mar (Ifremer). Un
...año antes, un equipo dirigido
...por el científico estadouni-
...dense Robert Ballard, en co-
...laboración con Ifremer, había
...encontrado los restos del Ti-
...tanic. Ya en 1987, Nargeolet
...vio restos a bordo del sub-
...marino francés Nautilus. Le
...siguieron decenas de inmer-
...siones en las que se hallaron
...varios centenares de objetos.
...Las últimas tuvieron lugar en
...el verano (boreal) de 2021.

El gerente de empresas pakistaní y su hijo

A bordo del sumergible se encontraban también un importante empresario paquistaní y su hijo, según informó su familia en un comunicado. Se trata de Shahzada Dawood, de 48 años, vicepresidente del conglomerado Engro, con sede en Karachi, en el sur de Pakistán, y su hijo Suleman, de 19 años, ambos ciudadanos británicos. Engro tenía inversiones en varios sectores de negocios: energía,

agricultura, petroquímica y telecomunicaciones.

La cabeza del invento, empresario, guía y capitán

La quinta persona a bordo era Stockton Rush, el director estadounidense de OceanGate Expeditions, organizadora del viaje y que él mismo fundó en 2009. La empresa del hombre descrito por la revista Smithsonian como "inventor temerario", comenzó a llevar clientes a ver los restos del Titanic a bordo de su sumergible especialmente construido para ello en 2021. Rush dijo que la visita al naufragio formaba parte de una estrategia de marketing mientras intentaba desarrollar innovaciones para naves sumergibles. Según el sitio web de su empresa, el estadounidense comenzó su carrera en 1981 como el piloto de transporte a reacción más joven del mundo, con 19 años. En 1984 se convirtió en ingeniero de pruebas de vuelo en aviones de combate F-15 para McDonnell Douglas. Pero en los últimos 20 años se embarcó en varias empresas tecnológicas relacionadas con el océano, entre ellas BlueView Technologies, que fabrica pequeños sistemas de sonda de alta frecuencia.

Antiguo cliente reconoce que fue "un poco ingenuo"

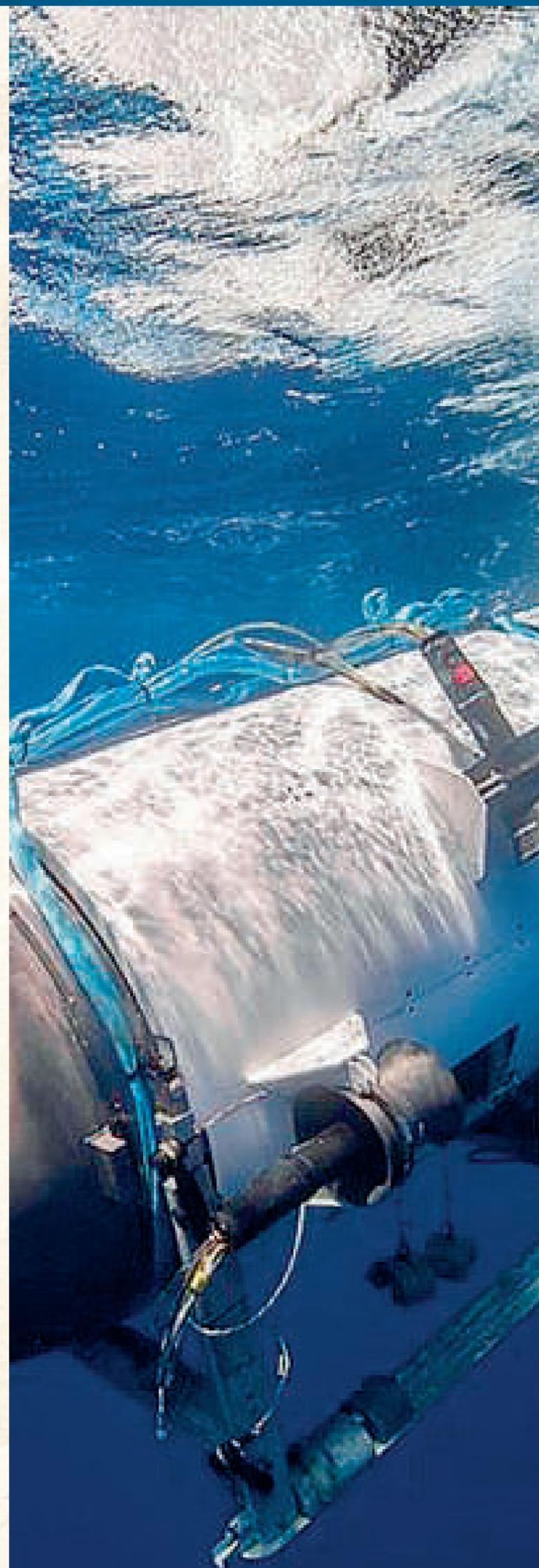
Arthur Loibl, un jubilado alemán de 61 años que

...mica por la Universidad de Cambridge, Harding había viajado al espacio hace un año a bordo del cohete New Shepard de Blue Origin en un vuelo de diez minutos que constituyó la quinta misión tripulada con éxito de la compañía propiedad de Jeff Bezos, su "mentor". Tenía varias entradas en el libro Guinness de los récords. Entre sus hazañas, en marzo de 2021, se sumergió con otro explorador, Victor Vescovo, hasta los abismos de la Fosa de las Marianas, la parte más profunda del océano conocida hasta la fecha, a bordo de un sumergible biplaza. Esta misión fue la más larga realizada a tal profundidad (4 horas y 15 minutos) con la mayor distancia recorrida (4.600 metros).

Él y su esposa, Linda, tuvieron dos hijos. Uno de ellos, Giles, se convirtió con 12 años, en 2020, en la persona más joven en viajar al Polo Sur, informa The Times.

El científico francés

El francés Paul-Henri Nargeolet, de 77 años, especialista en buceo y arqueólogo marítimo. Explorador de los fondos marinos, pasó la primera parte de su carrera como oficial de la marina. Dirigió el grupo de buceadores de eliminación de minas de Cherburgo (noroeste de Francia), antes de convertirse en piloto de submarinos de la Armada francesa. Después se dedicó a la arqueología marítima y excavó varios pecios. En 1986 fue nombrado jefe de submarinos de in-



► fue uno de los primeros clientes de OceanGate, cree que fue “un poco ingenuo” al ir a ver el Titanic en 2021 con un sumergible de la compañía estadounidense, según lo comentó el miércoles a la agencia AP.

“Mirando hacia atrás ahora, fui un poco ingenuo”, declaró, admitiendo que “era un poco dudoso”. “Tienes que estar un poco loco para hacer este tipo de cosas”, añadió, comparando el viaje con una misión suicida.

Loibl explicó que la primera vez que pensó en ir a contemplar los restos del Titanic fue durante un viaje al polo sur en 2016. Tres años después pagó 110.000 dólares a la empresa con sede en Washington para hacer tal inmersión, pero fracasó cuando el primer sumergible no sobrevivió a las pruebas.

Al cabo de dos años finalmente tuvo éxito en el viaje deseado junto a Stockton Rush, director ejecutivo de OceanGate —al que describió como un “chapucero”—, Henri Nargeolet, buzo francés y experto en el Titanic, y dos personas de Inglaterra.

“Imagine un tubo de metal de unos pocos metros de largo con una hoja de metal como suelo. No puedes levantarte. No puedes arrodillarte. Todos están sentados uno al lado del otro o uno encima del otro”, relató, asegurando que alguien que quiera probarlo no puede ser claustrofóbico.

En este punto detalló que, durante el descenso y el ascenso, que duraron alrededor de dos horas y media, las luces se apagaron para ahorrar la energía y la única iluminación a bordo provenía de una barra luminosa fluorescente.

El domingo 18 de junio el submarino Titán, de OceanGate, perdió el contacto con su buque nodriza alrededor de una hora y 45 minutos después del inicio de la inmersión para ir a ver los restos del famoso naufragio, que yacen a 3.800 metros de profundidad en el fondo del Atlántico, a unos 600 kilómetros de la costa de Terranova, Canadá. El jueves la empresa con sede en Washington dio por muertos a los cinco tripulantes, entre los que se hallaban Rush y Nargeolet.

Similitud asombrosa

James Cameron, el director de la aclamada película *Titanic*, se pronunció sobre la implosión del submarino Titán que inició el domingo un viaje hacia los restos del histórico buque hundido en 1912 y el jueves se hallaron sus restos.

El cineasta recalcó la “asombrosa” semejanza que existe entre la tragedia que ocurrió hace más de 100 años y el reciente accidente con el sumergible, que llevaba a bordo a cinco personas, ahora declaradas muertas.

“Me sorprende la similitud con el desastre del Titanic, en el que el capitán fue advertido en repetidas ocasiones sobre la presencia de hielo delante de su barco y, sin embargo, navegó a toda velocidad hacia

una capa de hielo en una noche sin luna”, dijo Cameron en una entrevista con ABC News.

En este sentido, recordó que los líderes de la industria de embarcaciones sumergibles habían advertido a OceanGate, la empresa propietaria de Titán, sobre sus preocupaciones acerca de la seguridad de los viajes realizados por la compañía.

“Muchas personas de la comunidad estaban muy preocupadas por este submarino. Incluso algunos de los mejores ingenieros marinos escribieron cartas a la empresa diciendo que lo que estaban haciendo era demasiado experimental para transportar pasajeros y que necesitaban una certificación”, afirmó el cineasta, quien ha participado en 33 expediciones hacia los restos del Titanic.

En conclusión, Cameron subrayó que el hecho de que el accidente de Titán “ocurriera en el mismo lugar exacto” que el hundimiento del famoso transatlántico y que ambas tragedias podrían haber sido evitadas si se hubiera hecho caso a las advertencias era “asombroso” y “realmente surrealista”.

Inmersiones con mucho riesgo

La exploración de las profundidades oceánicas entraña mucho riesgo y por su complejidad es comparable con un vuelo espacial, afirmó al diario digital Sputnik Yulia Stepanchuk, experta del Museo de los Océanos de Kaliningrado, Rusia, al comentar la búsqueda del batiscafo Titan que desapareció en el Atlántico el domingo.

Los primeros aparatos que lograron investigar el Titanic fueron los soviéticos Mir-1 y Mir-2, en 1995. El director de cine James Cameron, junto con el científico ruso Anatoli Sagalévich, hizo sumergir esos aparatos hacia el fondo del Atlántico, donde están los fragmentos del legendario Titanic, tema de su película homónima.

Actualmente, el sumergible Mir-1 se expone en el Museo de los Océanos de Kaliningrado (enclave ruso en la región báltica), en el puerto de esa ciudad se encuentra el Mir-2. Los océanos todavía no se han estudiado lo suficiente, a menudo no se logra evaluar

correctamente los riesgos de una inmersión, agregó Stepanchuk y destacó que todos los aparatos deben estar provistos de sistema de salvación, como los que poseen los Mir rusos.

“Nuestros aparatos Mir tienen un diversificado sistema de salvación, que incluye la expulsión del balasto y un cable con boya que aflora y emite la señal de que debajo está el aparato. Además, el cable permite levantar el aparato desde una profundidad de 6.000 metros. Los Mir tienen una reserva de oxígeno para tres días. Se cree que en ese tiempo es real localizar el aparato y regresarlo a la superficie”, refirió la experta.

Sistema ultra secreto captó implosión

La Marina de Estados Unidos reveló que un sistema ultrasecreto de detección acústica logró captar el momento de la implosión del submarino Titan.

Las escuchas se produjeron ese mismo día, domingo, poco después de que la nave comenzara su descenso hacia las profundidades del océano Atlántico y perdiera comunicación con la superficie.

“La Marina estadounidense hizo un análisis de los datos acústicos y detectó una anomalía consistente con una implosión en las inmediaciones generales de donde estaba operando el sumergible Titan cuando se perdieron comunicaciones”, confirmó un funcionario de la cartera de Washington a *The Wall Street Journal*.

Según sumó el funcionario, el sistema —el cual pidió no especificar por cuestiones de seguridad nacional— recibió señales de un sonido similar a una implosión cerca del lugar en el que se hallaron el jueves restos del sumergible.

La información, si bien “no es definitiva”, “se compartió inmediatamente con el comandante de Incidentes para ayudar con la misión”, sumó el funcionario.

Los hallazgos de estos micrófonos secretos confirman que los ruidos oídos durante la madrugada del miércoles, que parecían “golpes”, no provenían de la tripulación de Titan sino que se trataron de sonidos propios del océano o bien de otro barco cercano.



COMPRENEN 13 GRANDES ISLAS

Galápagos ¿entre jaque o mate?

Fueron descubiertas por Tomás de Berlanga en 1535.

• Prensa Latina

Las islas Galápagos son famosas en todo el mundo. Aún quienes no las han visitado conocen sobre su fauna y las asocian a Charles Darwin, quien las visitó en 1835 y desarrolló allí las investigaciones que le permitieron formular su teoría sobre el origen de las especies.

No todos saben que pertenecen a la República del Ecuador, que fueron descubiertas por Tomás de Berlanga en 1535 y que fue Juan José Flores, el primer presidente en la historia republicana del país, quien tomó posesión soberana de las islas el 12 de febrero de 1832.

Las Galápagos comprenden 13 grandes islas, nueve medianas y más de 100 islotes. Desde la época colonial fueron usadas por piratas, cuya historia la rescata Sebastián Donoso Bustamante en su libro *Piratas en Galápagos: 1680-1720*. Algunos colonos que se establecieron en el siglo XVII se interesaron en la explotación de grasas y aceites. Entre mitos y exotismos, las islas siguieron aisladas. Pero desde Darwin la presencia inglesa marcó sus nombres, pues cada isla tuvo alguno que se conservó largamente (Albemarle, Narborough, Indefatigable, James, etc.), hasta que se impusieron las denominaciones nacionales (Isabela, Fernandina, Santa Cruz, San Salvador, etc.). A comienzos del siglo XX el colono Manuel Julián Cobos, considerado el “emperador” en Galápagos, estableció un ingenio azucarero. También existió una colonia penal. Hoy el Archipiélago constituye una provincia, con administración especial, crecida población y cuya base económica es el turismo, que el Estado ha procurado controlar. La Unesco declaró a las islas como Patrimonio Natural de la Humanidad (1979), aunque tiene altos riesgos medioambientales.

Las alejadas islas Galápagos y su casi nula significación económica para los gobiernos del Ecuador en el siglo XIX hicieron pensar en la posibilidad de arrendarlas e incluso venderlas. También fue acusado de esa posición el caudillo liberal-radical Eloy Alfaro. Pero él mismo relata, en *Historia del Ferrocarril del Sur*, que en 1895, todavía como Jefe Supremo, recibió la propuesta de cinco millones de Libras Esterlinas por el Archipiélago, que rechazó; que en 1898 le ofre-

cieron 300 millones de francos por las mismas islas y que también lo rechazó; que, además, dio un informe reservado sobre ello al Congreso, el cual sirvió para acallar a los conspiradores que, sin embargo, continuaron oponiéndose al ferrocarril; y que nuevamente volvió a recibir ofertas sobre las Galápagos a fines de su segunda administración. En Consejo de Ministros se resolvió consultar en cada provincia la opinión de los “vecinos principales” y Alfaro pasó una circular a los gobernadores, en la que pidió: “Mi deseo sería, si fuera posible, oír la opinión de todos los ecuatorianos, a fin de proceder con el dictamen y acuerdo de las mayorías”, sin exceptuar a ningún partido político, para consultarles sobre el arrendamiento de las islas. Esa circular, dice Alfaro, incendió a los confabuladores, azuzados por la prensa de oposición. Sin embargo, Alfaro cortó todas las reacciones, aclarando que la supuesta negociación no se realizaría. “Con esta contestación de mi parte, se desatendió el Gobierno en el asunto arrendamiento; pero no así los opositores que siguieron propalando rumores falsos que favorecieran sus planes proditorios”.

El Archipiélago, que siempre despertó el interés de Gran Bretaña y Francia, también estuvo en la mira de los Estados Unidos. En 1883 el Senado las consideró “tierra de nadie”; tras la construcción del Canal de Panamá fueron vistas como islas estratégicas para defenderlo; durante la I Guerra Mundial también fueron consideradas; en 1935 se pretendió la “internacionalización” de las islas bajo orientación monroísta; pero fue durante la II Guerra Mundial cuando manu militari los EEUU establecieron una enorme base en la isla Baltra, quedándose allí hasta 1948, aunque hubo, de por medio, un acuerdo reservado con el gobierno de Carlos Arroyo del Río; y durante la larga época de la Guerra Fría, bajo la ideología del americanismo, las Galápagos fueron, sin duda, una región geoestratégica para la posible defensa de la costa sudamericana del Pacífico.

En tiempos contemporáneos ya no solo pesan los intereses geoestratégicos, sino el espíritu de los buenos negocios. La pesca ilegal, que pone en riesgo a Galápagos como patrimonio universal, resulta incontenible. El turismo, cada vez masivo, también tiene riesgos. Y, sin duda, el interés por explotar recursos o extender infraestructuras y construcciones. Es un tema complejo, que requiere de la decisiva imposición de políticas de Estado.

Pero el asunto no funciona como el ideal busca. Durante el gobierno de Lenín Moreno (2017-2021) se denunció la posibilidad de convertir nuevamente al Archipiélago en una base de acceso militar para los EEUU, algo que no se aclaró totalmente (<https://bit.ly/2KrfCMJ>). Su sucesor, Guillermo Lasso, expidió el 9 de mayo (2023) el Decreto 735 con cuatro páginas de “Considerandos”, en los cuales se argumenta y justifica, que “se contempla el establecimiento de la corporación sin fines de lucro GALAPAGOS LIFE FUND (GLF), cuyo objeto es promover el mantenimiento, crecimiento y seguridad del capital natural de las Islas Galápagos y sus ecosistemas marinos mediante la concesión de subvenciones o la financiación de proyectos de organizaciones, agencias gubernamentales y otras entidades para proyectos medioambientales y de desarrollo sostenible pertinentes, teniendo en cuenta cuestiones de biodiversidad, sociales, económicas, de sostenibilidad y de cambio climático y pignorando activos para garantizar préstamos y otras obligaciones en apoyo de dicho propósito, en cumplimiento del marco normativo nacional”. Se crea un Directorio, en el que participan cuatro ministerios y el Consejo de Gobierno de Galápagos, que decidirá sobre el uso de los Fondos de Cooperación destinados al GLF.

Pero ha sido el blog JACOBIN, el que ha puesto una alerta al Ecuador y al mundo (<https://shorturl.at/pquA7>). De acuerdo con el artículo de Justin Villamil, Ecuador reduce la deuda en más de mil millones de dólares y proporciona alrededor de 12 millones al año para los esfuerzos de conservación en Galápagos, así como 5,4 millones adicionales para generar una dotación permanente, todo durante los próximos 18 años. Un asunto que luce “histórico” y loable. Pero agrega el autor que los detalles son menos halagüeños: los fondos de conservación serán gastados por un fideicomiso especial llamado Galapagos Life Fund, una compañía de responsabilidad limitada registrada en Delaware, dirigida por once directores: cinco del gobierno de Ecuador y seis externos. Y Villamil anticipa su conclusión: “Ecuador ha cedido el control soberano de las Islas Galápagos a un fideicomiso independiente con sede en los Estados Unidos”.

En forma apresurada, el Gobierno, a través de la Secretaría de Comunicación, ha tenido que salir a defender el fideicomiso y atacar las críticas, centrando su argumento en que Ecuador no ha cedido ningún tipo de control sobre la soberanía nacional de las Galápagos; que GLF es una “entidad privada”, cuyas inversiones provienen de fundaciones y no de fondos públicos; que en el Directorio hay ocho nacionales y tres extranjeros; y que el fondo queda “fuera de influencias políticas” (<https://shorturl.at/cMSU9> // <https://shorturl.at/arCJN>). Admitiendo la aclaración, la transparencia no está garantizada y mucho menos en una entidad privada que se superpone a las capacidades del Estado y su obligada institucionalidad.

¿Qué pensar sobre un fideicomiso constituido en Delaware, Estado considerado como “paraíso fiscal” (<https://shorturl.at/epx24>)? La posibilidad de que esta tendencia y la orientación económica “libertaria” y empresarial cambien en agosto de 2023, gracias a las elecciones forzadas por la “muerte cruzada”, es un asunto incierto.



El Willkakuti o el retorno del sol marcó el inicio de un nuevo calendario en las culturas andinas



Los pueblos originarios de Bolivia, Chile, Argentina y Perú celebraron el 21 de junio el Año Nuevo —en coincidencia con el solsticio de invierno— con varias ceremonias ancestrales y tradicionales.

En la costumbre inca el festejo se conoce como Inti Raimy, que también toma al sol como fuente de renovación y sabiduría. Durante la ceremonia se le agradece y se elevan ruegos.

En el hemisferio sur, este 21 de junio transcurre la noche más larga, de la cual surge un nuevo sol.

Para los pueblos originarios, este fenómeno es considerado como un renacer porque la época de cosecha culmina y la tierra se prepara para su nuevo tiempo de fertilidad.

