

Entre represión y explotación avanza la pista que abrirá Los Roques a más turistas VIP

## Descripción

La orden fue certera. Al despacho de Juan Teixeira Díaz, presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), llegó la instrucción de generar un NOTAM (*Notice to Airmen*) relacionado con el aeropuerto de Los Roques. El aviso, dirigido a los pilotos, informó sobre las restricciones en los vuelos debido a la ejecución de un proyecto de ampliación de su pista. La comunicación oficial fue firmada por el contralmirante Aníbal Eduardo Coronado Millán, jefe de Gobierno del Territorio Insular Francisco de Miranda, jurisdicción creada en 2011 que comprende al archipiélago.

A diferencia de gestiones anteriores en el Territorio Insular, no cabe duda de que el contralmirante Coronado, el octavo funcionario en ocupar ese cargo, y el sexto oficial con alto rango en la jerarquía actual de la Armada Bolivariana, toma las decisiones en Los Roques. Coronado Millán se encargó de la jefatura territorial el 6 de enero de 2023.

Desde entonces tiene el poder, así como una línea directa con el Palacio de Miraflores de Caracas, en el que desempeñó cargos de confianza dentro del Ministerio del Despacho de la Presidencia, aparte de las dos décadas de servicio que completó como miembro de la Guardia de Honor Presidencial.

Un año después de su ascenso, Coronado ha dejado claro que echará mano de todos los recursos a su alcance, incluyendo el uso de los *patriotas cooperantes* –como llama la jerga oficialista a sus informantes de base, topes infiltrados y sigüies–, para imponer una obra que pone en peligro el frágil ecosistema del archipiélago, a despecho de las alertas de organizaciones ambientalistas y de la preocupación de los vecinos de Los Roques. Además, los habitantes y turistas a la vez enfrentan el incremento de 2.000% en los impuestos que deben pagar alojamientos turísticos, transporte y comercios, dado a conocer en la *Gaceta Oficial* del Territorio Insular Miranda el reciente 9 de febrero de 2024. Todo busca imponer nuevas regulaciones económicas sin un plan productivo transparente.

Coronado es también autoridad única de la Zona Económica Especial de la isla La Tortuga, desde [Comunicación oficial entre Gobierno del Territorio Insular Miranda y el Instituto Nacional de Aeronautica C...](#) by [ArmandoInfo](#) on Scribd agosto de 2023. En esa área del Caribe venezolano funciona un régimen autónomo, con una economía propia de libre mercado y con beneficios tributarios especiales. Lo que busca el gobierno es

aumentar el ingreso de divisas y diversificar la economía a través de “proyectos estratégicos [vinculados](#) con el desarrollo de la *Venezuela Azul*” en las áreas naval y ambiental. Durante la firma del [decreto](#) de creación de las Zonas Económicas Especiales y, a propósito de los planes turísticos previstos en La Tortuga, [otra isla](#) casi virgen, el presidente Nicolás Maduro mencionó que el turismo “es el arma secreta del nuevo modelo económico del país”.

Pero en casos como los de Canaima, Los Roques y [La Tortuga](#), destinos todos caracterizados por sus ecosistemas únicos y frágiles, un estímulo agresivo de las operaciones turísticas representa en realidad un arma de doble filo: la explotación de esos lugares podría generar un impacto ambiental devastador, con un precio mucho más alto que el flujo de dólares que procura atraer.

## Por un puñado de metros

Las obras de ampliación de la pista se iniciaron el lunes 28 de agosto de 2023, solo cuatro días después de la notificación enviada a la autoridad aeronáutica. Su ejecución, según se mencionaba en el oficio, debía finalizar el pasado 20 de diciembre. Pero, a la fecha, los trabajos continúan en medio de controversias por su impacto sobre los hábitats naturales del Archipiélago de Los Roques, a unos 160 kilómetros al norte de Caracas, uno de los destinos más codiciados del Caribe venezolano, por sus playas paradisíacas de suaves arenas blancas y su ecosistema marino de excepcional belleza y valor ecológico.

Sin ofrecer mayores detalles sobre la construcción, la comunicación oficial enviada desde la jefatura de Gobierno del Territorio Insular Miranda al INAC señalaba que los trabajos se realizarían “durante todos los días de la semana y contemplan la ampliación del umbral 25”, ubicado al noreste del Gran Roque, la isla principal del archipiélago, donde se concentra prácticamente toda su población. En 2007, según [datos](#) del extinto Ministerio de Infraestructura, la pista asfaltada medía 820 metros de largo y 15 metros de ancho, con una plataforma de estacionamiento para las aeronaves en el extremo sur de la misma. El proyecto en marcha contempla construir 300 metros adicionales hacia el norte, lo que permitiría el aterrizaje y despegue de aviones de mayor envergadura. Pero esto también significa que un tramo de la pista se construirá sobre el mar, abriéndose paso entre manglares, hasta culminar en una pequeña bahía donde desovan tortugas carey, una especie en peligro de extinción.

Una fuente certificada en el área aeronáutica explicó a **Armando.info** que esos metros extra de pista son “una necesidad básica” para convertir a Los Roques en un destino relevante para el turismo internacional, un plan que ejecuta el gobierno venezolano. “Las aeronaves comerciales que están ingresando ahora, sobre todo los Jetstream 31 [*aviones turbohélice de fabricación británica*], no pueden usar toda su capacidad, sea de pasajeros o de carga, porque entre más pesada esté la aeronave necesita más pista para el despegue”, añadió la fuente, que prefirió mantenerse en el anonimato.

Prolongar la pista, como se hizo con la del Parque Nacional Canaima en 2023, permitiría su certificación internacional, un trámite indispensable para recibir más turistas y dólares. Pero se trata de una decisión diametralmente opuesta a los proyectos de conservación del archipiélago discutidos en la última década, en los que prevalecía el interés en proteger el ecosistema de Los Roques, por encima de cualquier nueva prestación que permitiera incrementar el número de visitantes. Esa tendencia, ahora contrariada, parecía estar tan establecida que, según confirmaron a **Armando.info**

dos altos exfuncionarios del gobierno de Nicolás Maduro, en un momento se llegó a discutir la posibilidad de “cerrar” el archipiélago al público para promover su recuperación.

Según las proyecciones de la ampliación de la pista, hechas por expertos a partir de imágenes satelitales, los trabajos violarían los decretos ambientales y el Plan de Ordenamiento de Uso (PORU), puesto que la invasiva prolongación al mar se adentra en un área de extrema vulnerabilidad ambiental. Los trabajos han requerido rellenar una laguna de mangles utilizando desechos sólidos acumulados por años y escombros de las construcciones de grandes viviendas de las islas. Los camiones se abastecen de piedras y tierra en la zona de servicio, un área conocida como Boca del Mal Tiempo, ubicada al sur del Gran Roque y donde está el único cerro rocoso del archipiélago.

*armando.info*



Los camiones sacan impunemente material rocoso para la construcción de la pista, aunque no se conozca de ningún estudio de impacto ambiental. Crédito: Armando.info.

## Turismo de alto impacto

Según el PORU, vigente desde 1991, el área marina que rodea a las islas puede usarse para actividades recreativas pasivas, como el buceo, y tiene capacidad apenas para alojar infraestructuras de bajo impacto ambiental que contribuyan a la conservación de la biodiversidad o al menos la permitan. Una pista asfaltada en ningún momento cumple con esas premisas. Como advirtió la Sociedad Venezolana de Ecología en un [comunicado](#), el uso de desechos “además de ser inapropiado para este tipo de trabajo, contraviene leyes y normativas legales que regulan este tipo de actividad en ambientes marinos y en parques nacionales”. Los habitantes de la zona denunciaron ante [organizaciones ambientales](#) el transporte y utilización de estos materiales en la ampliación.

Para ejecutar la construcción, se llevaron camiones al Gran Roque a bordo de gabarras de la Armada. Cuando los movimientos de tierra se hicieron notorios, se restringió el acceso a pie hasta el extremo norte del Gran Roque. Se volvió frecuente que los militares encargados de la custodia de la obra prohibieran el uso de teléfonos en la zona, para evitar que alguien fotografiara la ampliación. “Los trabajadores los traen de Margarita. Cumplen jornadas completas, comen mal y duermen en un galpón”, comenta uno de los entrevistados acerca de la mano de obra empleada para la pista, a la que las autoridades han mantenido celosamente al margen de la población local.

Aunque la comunidad científica lanzó señales de alerta durante meses por el impacto de esta construcción en la geomorfología de la isla, el Instituto Nacional de Parques (Inparques) ha hecho caso omiso a las denuncias y no vigila el cumplimiento del PORU. Los expertos consultados para este reportaje coinciden en afirmar que la supervisión de Inparques es nula.

Todo esto ha dejado vía libre para que el gobierno avance en su objetivo de convertir a Los Roques en un destino internacional de turismo de lujo, aún si ese *upgrade* supone un mayor impacto ambiental. Desde 2021, con la anuencia de Alí Padrón, actual ministro de Turismo, han llegado grupos de turistas rusos y turcos a través de un puente aéreo con Maiquetía, el aeropuerto internacional que sirve a Caracas. En vista del éxito de esas primeras tentativas, se suscribió un [acuerdo de cooperación](#) con Rusia, ratificado a través de un [acuerdo de entendimiento](#) en 2023, para incrementar los vuelos a la isla. Pero la restricción de uso de la actual pista, solo apta para aeronaves ligeras que no sobrepasen los 15 pasajeros, sigue siendo un impedimento.



---

El contraalmirante Anibal Coronado es el jefe de Gobierno del Territorio Insular Miranda, el octavo en ocupar ese cargo desde 2011. Fuente: Correo del Orinoco.

## Vuelo bajo

El aeródromo de Gran Roque fue una iniciativa de un grupo de aviadores del Aeroclub Caracas, a principios de los años 50. Cuando se asfaltó, en 1984, tenía 745 metros de largo, con dos rampas en cada extremo. Por décadas, la pista original logró mantener la llegada constante de turistas, que escaló hasta 68.778 visitantes en 1998, año de mayor afluencia turística, según los registros del Servicio de Administración Tributaria Insular Miranda (Satim), y según también menciona el [comunicado](#) de la Sociedad Venezolana de Ecología que circuló a propósito de la prolongación.

Con las mejoras realizadas en la última década, la pista pudo recibir aviones medianos de mayor capacidad, aunque nunca pudieron volar con carga máxima. Sin embargo, esto no fue suficiente para mantener un flujo turístico constante, debido a obstáculos como el costo creciente del viaje, que se incrementó en este inicio del s. XXI, y las constantes fallas en la dotación de servicios que afectaron a las posadas, lo que provocó en años recientes un bajón de visitantes a unos 20.000 anuales, según fuentes del sector.

La ambición del gobierno por masificar el turismo internacional en Los Roques llevó a que la línea aérea bandera, la estatal Conviasa, empezara a volar dos veces diarias a ese destino a lo largo de la semana.

La certificación internacional de la pista es un proyecto que está en curso, pero que requiere cumplir con las exigencias de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un organismo de Naciones Unidas que promueve las normas para el desarrollo seguro del sector. En 2022, Venezuela fue elegida como miembro del Consejo Permanente de la OACI y, un año después, [recibió](#) a una delegación de inspectores de la organización para “corroborar los estándares de seguridad operacional”. En paralelo, las máximas autoridades gubernamentales se reunieron con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) para “restablecer la conectividad aérea”, según fuentes oficiales.

Recuerda el experto aeronáutico que en Gran Roque “se han hecho varias inversiones anteriores, como la torre de control, que no existía de forma permanente porque solo operaba en Carnavales y Semana Santa”, en temporadas altas de turismo, y estaba montada sobre un camión. Tanto la OACI como IATA solicitan que la actividad de la torre de control sea continua y cuente con una infraestructura que respalde la demanda aérea. Otro de los aspectos novedosos de los actuales trabajos en la pista es la incorporación de balizaje para que las aeronaves pueden aterrizar y despegar de noche, así como la implementación de un servicio de radioayuda, con el que “se crea un procedimiento instrumental exigido por las aeronaves con mayor envergadura dentro de un aeropuerto”, puntualizó la fuente.

En medio del anuncio de la ampliación de la pista, el gobierno [inauguró](#) un nuevo puesto de control migratorio en el Aeropuerto de Los Roques, para certificar la entrada de los visitantes, y se actualizaron los trámites administrativos para las operadoras turísticas: registros, licencias y categorizaciones.

## El ejecutor fantasma

Desde la llegada del chavismo al poder, los procesos de licitación para las obras y los estudios asociados a su impacto ambiental se mantienen bajo un sello de confidencialidad. La falta de transparencia se profundizó con la aprobación de la Ley Antibloqueo para el Desarrollo Nacional, decretada el 12 de octubre de 2020 por la írrita Asamblea Nacional Constituyente.

El caso de la ampliación de la pista de Los Roques no es la excepción. La comunidad científica y la sociedad civil, preocupadas ambas por la intervención en los espacios naturales, exigieron de manera pública que Inparques y el Territorio Insular Miranda transparentaran las condiciones de la contratación de la obra. Hasta ahora solo ha habido silencio como respuesta.

“Nadie se ha dado por aludido, ni las autoridades ni los responsables de la obra. Supuestamente es un empresario de apellido Martins, dueño de hoteles en El Yaque y Coche”, comenta una de las fuentes consultadas que pidió mantener su nombre en el anonimato. “Nos enfrentamos a intereses muy poderosos”, concluyó.

Para colmo y en simultáneo, el monitoreo de las condiciones ambientales del archipiélago y el mar circundante se encuentra actualmente bajo mínimos. Por muchos años, Los Roques sirvió de escuela para generaciones de científicos. Pero en 2014 el gobierno de Nicolás Maduro ordenó el desalojo de la Fundación Científica Los Roques, que funcionaba en la estación biológica Dos Mosquises desde 1967. La acción constituyó un golpe para las investigaciones, en particular el registro de tortugas que anidan en la zona. Precisamente en el cayo de Mosquises Sur, al suroeste de Gran Roque, se encuentra la segunda pista aérea del archipiélago, cuyo uso se reserva, por sus características, solo a avionetas ligeras.





En Dos Mosquises funcionó la Fundación Científica Los Roques hasta que fue desalojada en 2014. En Mosquises Sur se encuentra la segunda pista del archipiélago. Crédito: Fundación Los Roques.

Cinco fuentes independientes consultadas para este reportaje coinciden en que el empresario de origen portugués Victor [*Vitor, en su grafía original lusa*] Martins supervisa la ampliación de la pista. y se le ha visto acceder a los espacios restringidos a bordo de una camioneta. No es la primera vez que se escucha su nombre asociado a Los Roques. Martins administra la posada Tsunami, cuya concesión por 25 años fue otorgada por el Ministerio de Turismo. durante la gestión de Marleny Contreras, en 2017, y forma parte de la [Cadena Paradise](#), uno de los *holdings* turísticos más exitosos del país, con hoteles en los estados Nueva Esparta, Anzoátegui y Sucre. Martins también tiene la primera concesión de *windsurf* y *kitesurf* en [Cayo Francisquí](#), uno de los principales del archipiélago, donde construyó un amplio palafito para su uso personal.

Se intentó contactar a Víctor Martins por vía telefónica y a través de los correos electrónicos de sus empresas. Hasta la fecha de cierre del reportaje no se obtuvo respuesta sobre su supuesta participación en las obras de ampliación de la pista de Los Roques.

La comunidad científica reclama que no hubo consulta pública ni se conoce un Estudio de Impacto Ambiental avalado por el Ministerio de Ecosocialismo (Minec), según exige la Constitución Nacional en el artículo 129 para “todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas”, una categoría que sin duda comprende la prolongación de la pista del aeropuerto.

armando.info



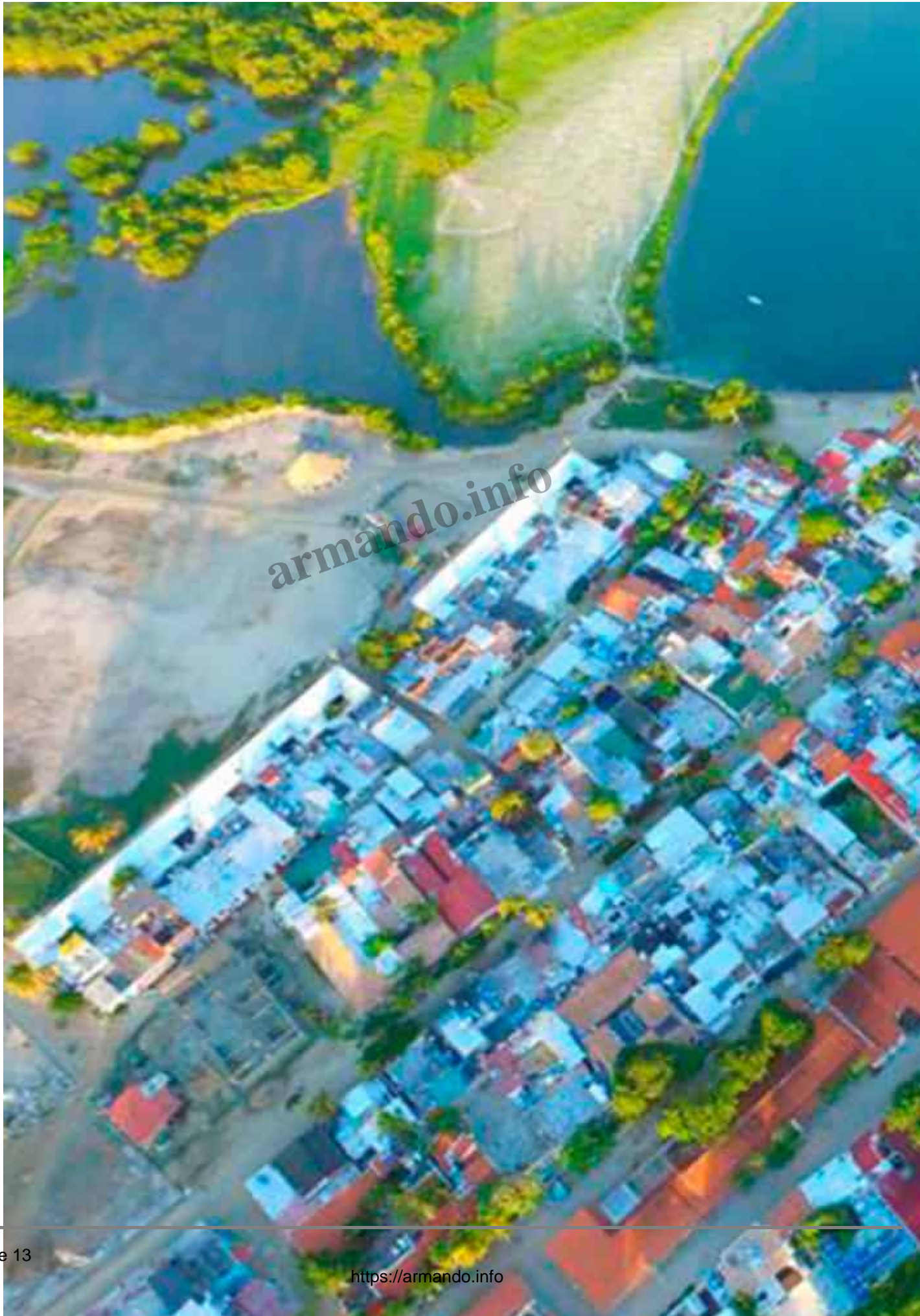
El archipiélago de Los Roques es parque nacional desde 1972. La intervención de sus espacios con construcciones de alto impacto ambiental ponen en peligro su frágil ecosistema. Crédito: Google Earth.

## Conflicto territorial

Al Archipiélago de Los Roques lo conforman 42 cayos coralinos e islotes rocosos que rodean una “laguna” de aguas marinas, un área de unos 400 kilómetros cuadrados a la que delimitan arrecifes coralinos excepcionalmente variados. Desde 1972 se le designó parque nacional para proteger su diversidad biológica, única en el país, en aquel momento todavía escasamente perturbada por los humanos. En 2011, cuando el chavismo apuró su intervención en los islotes venezolanos y lanzó el decreto oficial N° 8.549 –anclado en una Ley Habilitante–, pasó, junto con isla de La Orchila y el archipiélago de Las Aves, a denominarse Territorio Insular Francisco de Miranda, lo que le concedía mayor autonomía administrativa y territorial.

La capital de esta nueva área es Gran Roque, cuya población en 2014 se calculaba en 3.000 habitantes. Desde entonces, sin embargo, la isla se ha venido despoblando. El costo de la vida y las restricciones en los servicios –en especial, los constantes apagones eléctricos– siguen ahuyentando a muchos lugareños.

“El Gran Roque completo es una zona de uso especial, según el PORU, y se declaró de esa manera porque es una isla [*dentro de un parque nacional*] con población humana que no se iba a sacar”, explica el profesor Jorge Naveda, experto en el área de planificación y gestión de áreas protegidas.



El Gran Roque es la isla más grande del archipiélago, donde se concentra la mayor cantidad de habitantes y posadas. Imagen tomada de: Página web del Territorio Insular Miranda.

La idílica naturaleza del archipiélago se ha dejado permeable por las tensiones políticas que vienen de tierra firme. El jueves 26 de octubre de 2023, un grupo de pobladores y dueños de posadas de Los Roques fueron citados al Palacio Blanco, ubicado frente al Palacio de Miraflores, sede de la Presidencia de la República en Caracas, para discutir las líneas de trabajo de la nueva administración del Territorio Insular Miranda. En la reunión, el contralmirante Coronado dejó saber que en Gran Roque había “patriotas cooperantes” que, según él, se mantenían vigilantes para informar a la jefatura del gobierno territorial, y listos para desplegarse. La simple advertencia tuvo un efecto intimidatorio: por temor a represalias, los habitantes de Los Roques ahora evitan denunciar el grave problema que hay con la electricidad, la recolección de desechos sólidos, los altos costos de los alimentos y la gasolina. La última protesta que hubo en el archipiélago fue en 2019.

Las contradicciones que existen entre las autoridades territoriales y las instituciones ambientales se agudizaron con la creación del Territorio Insular Miranda en 2011. Explica el profesor Naveda que “esta es la primera vez” que una capital de provincia se encuentra dentro de un parque nacional. Por eso “siempre ha sido un conflicto desde el momento que el Gran Roque fue declarado capital del Territorio Insular Miranda”, concluye. Porque, ¿quién manda? ¿Inparques o la jefatura de gobierno territorial?

Hace 12 años, el fallecido presidente Hugo Chávez señaló que Los Roques estaba “[privatizado y escualidizado](#)” en manos de “la burguesía”. En la actualidad, muchas de las grandes casas de Los Roques cambiaron de amos, pues pasaron a ser propiedad de los jerarcas del poder chavista y de empresarios afines. Pese a las denuncias de los habitantes y los científicos, nuevas viviendas se han construido en terrenos ambientalmente vulnerables con el visto bueno de las autoridades, incluyendo una [pequeña vecindad](#) muy cerca de la pista, sin que se conocieran los estudios de impacto ambiental.



Vista de la posada Chelonia, construida al lado de la pista en el Gran Roque y propiedad de los hermanos Tadeo y Bernardo Arosio Hobaica; este último fue detenido por la trama Pdvsa-Cripto. Imagen tomada de: Google Maps.

Una de estas construcciones exclusivas se trata de la posada Chelonia, de los hermanos Tadeo y Bernardo Arosio Hobaica –el último fue detenido por la trama de corrupción llamada *Pdvsa-Cripto*–, que sigue en funcionamiento. La vivienda fue levantada en un terreno cerca de la orilla de playa, en un lugar privilegiado contiguo a la pista. Entre tanto, la casa de Julio Borges Riquezes, empresario venezolano del sector inmobiliario y socio de la Constructora Eco Roques C.A., fue investigada por el Ministerio Público por estar “ilegalmente levantada”, de acuerdo con un acta del 20 de abril de 2022.

Mientras el turista que llega por tres días y dos noches pagando 3.000 dólares, como mínimo, vive una experiencia propia de la *Isla de la Fantasía*, los roqueños padecen el deterioro y encarecimiento de los servicios y la acechancia del gobierno a través de sus espías.

Para este reportaje se solicitó un comentario a la jefatura del Gobierno del Territorio Insular Miranda, sin que haya habido respuesta hasta el momento de cerrar el texto.

#### **Fecha de creación**

2024/02/18

armando.info